

# **METODIKA** pro tvorbu a implementaci plánů mobility pro velkoplošná zvláště chráněná území



## Metodika pro tvorbu a implementaci plánů mobility pro velkoplošná zvláště chráněná území

### **Autoři:**

Mgr. Radomíra Jordová

Ing. Mgr. Hana Brůhová Foltýnová, PhD.

Mgr. Kristýna Rybová, PhD.

Mgr. Danuše Strnadová

Ing. MgA. Radek Timoftej

Mgr. Ondřej Vácha

Michaela Valentová



*Tato metodika je výsledkem řešení výzkumného projektu č. CK01000067  
„Podpora alternativních řešení mobility v environmentálně citlivých  
oblastech“ programu DOPRAVA 2020+ Technologické agentury ČR.*

**Metodika schválená:** č.j.

Metodika pro tvorbu a implementaci plánů mobility  
pro velkoplošná chráněná území

**Partneři projektu:**

Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem

UNIVERZITA J. E. PURKYNE V USTÍ NAD LABEM



Výzkumný tým Doprava a Mobilita



STEM/MARK, a.s.

STEM  MARK

**Finančně podpořila:**

Technologická agentura ČR (TAČR)



**Aplikační garanti projektu:**

Ministerstvo dopravy ČR

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR



KRNAP



## ANOTACE

### **Abstrakt:**

Předkládaná metodika přináší aktérům a institucím ovlivňujícím podobu dopravy na území či v zázemí národních parků a chráněných krajinných oblastí návod pro tvorbu plánů udržitelné mobility. Metodika klade důraz na provázanost s dalšími sektory, především cestovním ruchem, respektuje potřebu ochrany přírody a krajiny v předmětných územích, reflektuje nejnovější poznatky z problematiky dopravního plánování směrem k rozvoji udržitelné mobility a dále moderní přístupy k evaluaci a evidence-based rozhodování. Metodika je doplněna Atlasem opatření, který představuje „zásobník“ možných opatření vhodných pro implementaci ve velkoplošných zvláště chráněných územích.

### **Klíčová slova:**

Národní park; chráněná krajinná oblast; doprava; mobilita; dopravní chování; udržitelné druhy dopravy; plán udržitelné mobility; cestovní ruch; udržitelný rozvoj

### **Oponenti:**

Mgr. Et JUDr. Vojtěch Máca, PhD., COŽP UK

Ing. Luděk Beneš MBA, SMS ČR

### **Certifikační orgán:**

Ministerstvo dopravy České republiky

## ANNOTATION

**Title:**

Guidelines for preparation and implementation of sustainable mobility plans for national parks and protected landscape areas

**Abstract:**

The presented methodology is dedicated to the stakeholders and institutions managing and affecting forms of transport inside or in the vicinity of national parks and protected landscape areas, bringing guidelines for the creation of sustainable mobility plans. The methodology emphasises the necessary linkages of mobility planning, especially with tourism, respecting the environmental limits and natural values, in these sensitive areas. The guidelines reflect the topical knowledge on transport planning towards sustainable mobility, modern evaluation approaches and evidence-based decision making. They are accompanied by the Atlas of measures, functioning as a stock of inspiring measures for successful implementation of sustainable mobility solutions in large nature protected areas.

**Keywords:**

National parks; protected landscape areas; transport; mobility; transport behaviour; sustainable modes of transport; tourism; sustainable development; sustainable mobility plan

**Reviewers:**

Mgr. et JUDr. Vojtěch Máca, PhD., COŽP UK

Ing. Luděk Beneš, MBA, SMS ČR

**Certification Authority:**

Ministry of Transport, Czech Republic

## Obsah

<b>Anotace</b> .....	<b>3</b>
<b>Annotation</b> .....	<b>4</b>
<b>I. Cíl a proces vzniku metodiky</b> .....	<b>7</b>
<b>II. Vymezení pojmů použitých v metodice</b> .....	<b>11</b>
<b>III. Vlastní popis metodiky (metodická část)</b> .....	<b>15</b>
<b>Kapitola 1: Nastavení plánování udržitelné mobility a udržitelného cestovního ruchu ve velkoplošných zvláště chráněných územích</b> .....	<b>17</b>
1.1 Výchozí situace v NP a CHKO – na co metodika reaguje .....	17
1.2 Udržitelný cestovní ruch a mobilita pro VZCHÚ .....	18
1.3 Základní rámec pro plánování udržitelné mobility ve VZCHÚ .....	21
1.4 Plány mobility pro velkoplošná zvláště chráněná území .....	23
<b>Kapitola 2: Proces tvorby plánu mobility pro velkoplošná zvláště chráněná území</b> .....	<b>28</b>
2.1 Cyklus plánování mobility .....	28
2.2 Fáze I.: Přípravná a analytická .....	31
2.3 Fáze II.: Strategická .....	47
2.4 Fáze III.: Návrhová .....	53
2.5. Fáze IV.: Realizační.....	65
<b>Kapitola 3: Komunikace v rámci tvorby a implementace plánu mobility pro chráněná území</b> .....	<b>69</b>
<b>IV. Využití metodiky</b> .....	<b>75</b>
Popis uplatnění certifikované metodiky .....	75
Srovnání novosti postupů .....	75
Ekonomické aspekty .....	76
<b>V. Seznam použité literatury</b> .....	<b>77</b>
<b>VI. Seznam publikací, které předcházely metodice</b> .....	<b>78</b>
<b>VII. Doporučené další zdroje</b> .....	<b>79</b>
<b>Seznam tabulek</b> .....	<b>80</b>
<b>Seznam schémat</b> .....	<b>80</b>
<b>Seznam použitých zkratk</b> .....	<b>81</b>
<b>Přílohy</b> .....	<b>82</b>
Příloha 1: Přehled možných zdrojů financování PUM - 2023 .....	83
Příloha 2: Kategorie dat pro analytickou část PUM .....	86
Příloha 3: Strategický rámec pro plánování projektů a opatření udržitelné mobility a turismu v chráněných územích .....	89
Příloha 4: Citlivost návštěvníků NP/CHKO na vybraná opatření – možnosti regulace .....	91

**JAK SE ORIENTOVAL V METODICE:**



## I. CÍL A PROCES VZNIKU METODIKY

Velkoplošná zvláště chráněná území se potýkají s nárůstem počtu návštěvníků a negativními dopady spojenými s jejich dopravou a lze očekávat, že tyto problémy budou s přibývajícím návštěvností dále narůstat. Řešení této situace není jednoduché i proto, že v ČR stále chybí know-how nabízející využití měkkých (organizačních a informačních) nástrojů zaměřených na poptávku a založené na zapojení všech aktérů v dopravě, především jejich poskytovatelů a uživatelů. Existují sice metodiky na zpracování plánů mobility pro města a městské aglomerace či tzv. institucionální plány mobility postavené na těchto principech, velkoplošná zvláště chráněná území však dosud svůj plán mobility nezpracovávají. Předkládaná metodika vyplňuje tento prostor a přináší návod relevantním aktérům v území a odborným zpracovatelům pro přípravu plánů mobility pro národní parky a chráněné krajinné oblasti.

Velkoplošná zvláště chráněná území (dále jen VZCHÚ) – obecně i v rámci tohoto dokumentu národní parky (NP) a chráněné krajinné oblasti (CHKO) – jsou již svou podstatou ochrany unikátní přírody vystaveny velkému zájmu návštěvníků, tedy i velké návštěvnosti a s ní spojené dopravní zátěži. Zároveň to jsou oblasti velmi citlivé na pohyb a dopady aktivit návštěvníků. Národní parky zachovávají nejcennější části naší přírody, a ve svých jádrových zónách proto mohou výrazně omezit dopady návštěvnosti a dopravy na území a ekosystémy. Oproti tomu okrajové zóny (zóny kulturní krajiny) chráněných krajinných oblastí jsou místy, kde žijí a pracují lidé a která navštěvuje množství turistů. Často právě zde dochází ke střetu mezi potřebou dopravy spojenou s různými ekonomickými, kulturními a sociálními zájmy a na druhé straně s ochranou přírody a krajiny. Cestovní ruch a přístupová doprava i pohyb po environmentálně citlivých územích tak musí být z části regulovány a velmi dobře koncipovány tak, aby nedocházelo k ohrožení životního prostředí daného území, kvůli jehož unikátnosti a hodnotě je území chráněno.

Předkládaná metodika řeší velmi závažné a důležité téma: **udržitelnou mobilitu návštěvníků i místních obyvatel a podnikatelů v národních parcích i chráněných krajinných oblastech, a to z pohledu dopravní nabídky i poptávky**. Primárně cílí na využívání veřejné, cyklistické a pěší dopravy (udržitelné druhy dopravy) a jejich intermodality. Cesty osobním automobilem jsou vnímány jako nežádoucí, nicméně v opodstatněných případech přípustné, zvláště pro intermodalitu s udržitelnými druhy dopravy.

Metodika komplexně a strategicky řeší možnosti regulace motorové dopravy do a po velkoplošných zvláště chráněných územích a snižuje její negativní dopady. Zabývá se celým řetězcem cest – nejen úseky konanými uvnitř národních parků a chráněných krajinných oblastí, ale také dopravou, která vzniká ještě před dojezdem do těchto rekreačních oblastí i na cestě zpět domů. Pro tyto účely je nutné pracovat nejen s dopravní nabídkou, ale také s poptávkou, kterou zde tvoří samotní návštěvníci, ale i místní obyvatelé. **Řízení poptávky** (management mobility) a **návštěvnícký management** (visitor management) jsou vedle **kvalitní nabídky pro udržitelnou mobilitu** dalšími silnými nástroji, které mohou výrazně podpořit udržitelnost dopravy a turismu a snížit overturismus. Efektivní řešení pak tvoří vhodný mix nástrojů zahrnující infrastrukturní i měkká opatření, ale také regulační opatření.



**Hlavním cílem této metodiky je pomoci udržitelně rozvíjet mobilitu ve velkoplošných zvláště chráněných územích, a to především s využitím plánů udržitelné mobility (PUM) jako strategického dokumentu a hlavního nástroje, který pomůže snižovat negativní dopady dopravy na území a současně bude citlivě přistupovat ke všem zásadám ochrany těchto území.**

Metodika je určena především těm subjektům, kterých se tato problematika přímo týká a kteří mají ze své pozice také určité kompetence, jež jsou pro zadání a koordinaci plánu mobility nezbytné:

- **správám národních parků a chráněných krajinných oblastí**, pro něž může plán mobility VZCHÚ vyřešit řadu problémů s dopravou a nadměrným turismem
- **městským a obecním úřadům** (i jejich svazkům a místním akčním skupinám) nacházejícím se na těchto územích, jimž mohou plány mobility usnadnit vlastní dopravní situaci a např. problémy s parkováním (vysoká poptávka a nedovolené parkování návštěvníků VZCHÚ)
- **krajům a koordinátorům veřejné dopravy**, na jejichž území příslušná VZCHÚ leží a jimž mohou plány mobility pro VZCHÚ dát větší kontrolu a možnost koordinace v rámci celého regionu, nejen v oblasti dopravní, ale i v oblasti regionální politiky cestovního ruchu apod.
- **úřadům státní správy**, které mohou být gestorem či iniciátorem přípravy plánů mobility pro národní parky a CHKO, a mohou také být garantem kvality a správnosti těchto plánů, což napomůže plnění sektorových politik v oblasti dopravy, cestovního ruchu, místního rozvoje i ochrany přírody
- **destinačním agenturám**, které tak mohou účelně ovlivnit nejen informovanost o chráněných územích, ale také návštěvnost a dopravní chování turistů
- **místním podnikatelům** – především v oblasti zajištění zásobování a kvalitní nabídky služeb udržitelné mobility a cestovního ruchu

Všechny tyto subjekty mohou být zájemcem a potenciálním **zadavatelem či koordinátorem** zpracování a implementace plánů mobility pro VZCHÚ. Vzhledem k tomu, že pro plány mobility pro VZCHÚ v současnosti neexistuje žádný legislativní ani regulativní nástroj, který by udával povinnost určitým subjektům zadat / nechat zpracovat plán mobility nebo který by upřesňoval podmínky pro přípravu a realizaci těchto plánů ve VZCHÚ, ani tato metodika nemůže jednoznačně vymezit skladbu aktérů, kteří by se měli těmto úkolům věnovat. Dalšími důvody jsou i specifická každého chráněného území a množství aktérů, kteří zde působí pro rozvoj různých oblastí (ochrana přírody, cestovní ruch, organizace dopravy, zemědělství apod.). Možným koordinačním modelům se metodika věnuje v kapitole 2.2. Více informací k potenciálním iniciátorům a zapojení možných aktérů je podrobněji uvedeno v kapitole 2.2.1 (příprava PUM), 2.2.3 (analýza mobility) a 2.4.1. (návrhová fáze). Na zapojování relevantních aktérů je navíc upozorňováno i v dalších částech metodiky, a to v dalších klíčových momentech procesu, kdy je vhodné zapojit veřejnost či další subjekty (např. při tvorbě společné vize – kapitola 2.3.2) a komunikaci s aktéry se věnujeme také v samostatné kapitole 3 této metodiky.

**Zpracovatelem** navrhovaných plánů mobility mohou být odborníci či konzultační společnosti s potřebnou znalostí dopravního plánování, principů a řešení udržitelnosti v oblasti mobility, územního i environmentálního plánování, návštěvnického managementu (oblast cestovního ruchu) a v neposlední řadě jsou potřebné i zkušenosti s participativním plánováním a ekologického marketingu. Předpokládá se, že vzniknou zpracovatelská konsorcia, která nabídnou potřebnou škálu odborných dovedností. Zpracovatelem se však může stát i příslušný úřad, který má k dispozici technickou znalost a praktickou zkušenost s uvedenými typy plánování.

Tato metodika byla vypracována jako výstup projektu č. CK01000067 „Podpora alternativních řešení mobility v environmentálně citlivých oblastech“ programu DOPRAVA 2020+ Technologické agentury

ČR. Během celé doby přípravy byla průběžně konzultována s aplikačními guaranty projektu (Ministerstvem dopravy ČR, Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR a správou KRNP) a zástupci případových území (NP České Švýcarsko, CHKO Labské pískovce, CHKO Jizerské hory a CHKO Moravský kras). Dále byla v rámci projektu zřízena Meziřezortní pracovní skupina, jejímž cílem bylo reflektovat stanoviska jednotlivých relevantních rezortů a dalších aktérů a najít konsenzus k hlavním parametrům metodiky.

V rámci projektu proběhly rozsáhlé sběry dat a jejich vyhodnocení – sociologická šetření přímo v případových územích i na reprezentativním online panelu pro celou ČR, vyhodnocení zbytkových dat mobilních operátorů, strukturované rozhovory se stakeholdery a zpracování sekundárních dat (ze sčítačů dopravy, o parkovacích plochách, návštěvnosti území atd.). Vyhodnocení těchto dat pomohlo co nejvíce vyjít ze stávající praxe, odrazit reálné možnosti stakeholderů i potenciál změny dopravního chování návštěvníků. Metodika vychází také z dalších dílčích výstupů uvedeného projektu, jejich přehled je uveden v části VI. Seznam publikací, které předcházely metodice.

Výstupy projektu i předkládaná metodika dále reflektují především následující metodiky a koncepční dokumenty:

#### **Metodiky:**

- Metodika přípravy veřejných strategií ze dne 28. ledna 2019 (MMR, 2018)
- Metodika pro zapojování veřejnosti (COŽP UK, prosinec 2015)
- Metodika monitoringu návštěvnosti v chráněných územích (AOPK ČR, 2017)
- Metodika pro evaluaci udržitelné městské mobility (UJEP, květen 2022)
- Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky (CDV, 2015)
- Metodika plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0 (VŠE a kol., 2021)

#### **Strategie a koncepce:**

- Dopravní politika České republiky 2021–2027 s výhledem do roku 2050
- Koncepce městské a aktivní mobility 2021–2030
- Strategie BESIP 2021–2030
- Koncepce veřejné dopravy 2020–2025

#### **Stručný popis struktury metodiky**

Předkládaná metodika se skládá ze sedmi hlavních částí. První část představuje cíl a proces vzniku metodiky, po ní následuje vymezení pojmů použitých v metodice. Stěžejní část III. popisuje postup tvorby plánu mobility pro NP a CHKO. Část IV. přináší očekávané využití metodiky. Část V. uvádí seznam použité literatury, v části VI. čtenář najde seznam publikací řešitelského týmu, které předcházely metodice. Poslední VII. část pak shrnuje doporučené další zdroje. Přílohová část metodiky nabízí přehled možných zdrojů financování pro tvorbu a implementaci plánů mobility pro NP/CHKO (Příloha 1), shrnuje hlavní kategorie dat potřebných pro analytickou část PUM (Příloha 2), upřesňuje strategický rámec pro plánování projektů a opatření udržitelné mobility a turismu v chráněných územích (Příloha 3), a nabízí shrnutí části výzkumu předcházejícího metodice k citlivosti návštěvníků na vybraná dopravní opatření v chráněných územích (Příloha 4).

Samostatnou součástí metodiky je Atlas opatření, což je přehled inspirativních a inovativních opatření implementovaných v ČR i zahraničí, které mohou zpracovatelé plánu mobility využít jako inspiraci

Metodika pro tvorbu a implementaci plánů mobility  
pro velkoplošná chráněná území

pro výběr vlastních vhodných opatření či aplikaci účinných konceptů. Atlas opatření je k dispozici na webových stránkách projektu Mobesa: [https://www.mobilita-ieep.cz/projekty/mobesa\\_cz/](https://www.mobilita-ieep.cz/projekty/mobesa_cz/).

## II. VYMEZENÍ POJMŮ POUŽITÝCH V METODICE

### KLÍČOVÁ TÉMATA

#### Velkoplošná zvláště chráněná území:

V České republice patří do těchto území dvě kategorie:

- **Národní parky (NP)** – chrání se zde rozsáhlé plochy zachovalé přírody, významnou roli hraje ochrana přírodních procesů. Větší sídla proto nebývají součástí území národního parku. Do nejpřísněji chráněných částí národních parků je vstup veřejnosti možný pouze po značených cestách. Na našem území byly doposud vyhlášeny čtyři NP: **Krkonošský národní park**, **NP Šumava**, **NP Podyjí** a **NP České Švýcarsko**. Správa NP Šumava spravuje i přilehlou CHKO Šumava a Správa NP České Švýcarsko obdobně spravuje CHKO Labské pískovce.
- **Chráněné krajinné oblasti (CHKO)** – chrání krajinu, která je zčásti přírodního a zčásti kulturního charakteru. Předmětem ochrany některých CHKO tak je třeba i lidová architektura typická pro danou oblast (např. **CHKO Lužické hory**) nebo rybníční soustava (např. **CHKO Třeboňsko**). Vstup veřejnosti do CHKO není omezen, ale například táboření je možné pouze na vyhrazených místech. Omezen je i vjezd aut a parkování mimo silnice. Nejstarší chráněnou krajinnou oblastí v ČR je **CHKO Český ráj** z roku 1955. A zatím nejmladší je **CHKO Brdy**, která byla vyhlášena v roce 2015. V současnosti je v ČR 26 CHKO, z nichž 24 spravuje AOPK ČR.

#### Udržitelná doprava:

Udržitelnou dopravou rozumíme poskytování služeb a infrastruktury pro mobilitu lidí a zboží způsobem, který podporuje ekonomický a sociální rozvoj respektující prospěch současných i budoucích generací. Tedy způsobem, který je bezpečný, snadno přístupný, cenově dostupný, účinný a odolný a zároveň minimalizuje uhlíkové a jiné emise a dopady na životní prostředí. Udržitelná doprava představuje dopravní systém s nabídkou, která je založena na opatřeních a upřednostnění těch druhů dopravy, které jsou šetrné k životnímu prostředí, a jejich kombinací (intermodalita). Jedná se tedy o infrastrukturu a služby pro veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu, mikromobilitu (koloběžky apod.), sdílenou dopravu (bikesharing, carsharing, spolujízda) a také pro „čisté“ dopravní prostředky s alternativními palivy a pohony.

#### Udržitelná mobilita:

Udržitelnou mobilitou rozumíme potenciál vykonávat všechny cesty s využitím udržitelných druhů dopravy (veřejná, cyklistická, pěší, mikro, sdílená a čistá mobilita), ale patří sem i možnosti, jak se vyhnout určitým cestám, typicky díky online aktivitám a službám (např. nákupy vstupenek, jízdného, různých služeb a podobně na dálku). Pojem „mobilita“ je tak širší než „doprava“.

Plánování a realizace udržitelné mobility spočívá v posílení udržitelných druhů dopravy (viz výše), jejich koordinace a služby umožňující minimalizovat potřebu dopravy v území, v centru pozornosti je také adekvátní regulace individuální automobilové a nákladní dopravy na sledovaném území. Významným principem je dále snižování potřeby dopravy a ovlivňování dopravního chování směrem k udržitelnosti. V chráněných územích se jedná zvláště o motorizované cesty, jejich redukci a náhradu za zdraví a životnímu prostředí prospěšné formy pohybu a mobility. K redukci motorizovaných cest zde může

dojít vhodnými regulačními opatřeními, přesunem na jiný druh dopravy či sdílením cest, k čemuž mohou přispět také dopravní informace (prostřednictvím inteligentních technologií umístěných na infrastruktuře v území nebo např. pomocí mobilních aplikací, kdy jsou poskytovány informace o dopravních službách, o dopravním provozu, návštěvnosti / obsazenosti, a to vše v reálném čase). Součástí mohou být – představení chráněného území a jeho jedinečných hodnot, kampaně na změnu dopravního chování, cílená propagace nepřetížených oblastí a komplexní nabídka služeb jak pro mobilitu, tak pro udržitelný turismus.

### **Udržitelný cestovní ruch v chráněných územích:**

Taková forma cestovního ruchu, která respektuje optimální využití zdrojů životního prostředí, zachovává základní ekologické procesy a pomáhá při zachování předmětů ochrany chráněného území, respektuje sociokulturní autenticitu hostitelských komunit, zachovává jejich kulturní dědictví a tradiční hodnoty, neustále sleduje dopady a zavádí nezbytná preventivní a/nebo nápravná opatření.

### **Návštěvnícký management:**

Návštěvnícký management je součástí destinačního managementu a představuje proces, který pomáhá usměrňovat a organizovat návštěvníky nějakého místa. Stejně jako v destinacích cestovního ruchu se i v NP a CHKO zabývá nejen aktuálními konflikty mezi ochranou přírody a návštěvníky, ale i sociálními a politickými aspekty řízení návštěvníků, jejich bezpečností a implementací monitoringu návštěvnosti. Prostřednictvím vhodně zvolených indikátorů a dobrou interpretací dat sleduje a hodnotí jak zkušenosti návštěvníků, kvalitu služeb i osvětové práce, ale i negativní jevy, jako je vandalismus, zvyšování zatížení hlukem nebo imisemi, znečišťování půdy, eroze a další negativní dopady návštěvnosti na předmět ochrany a přijímá opatření, která tyto jevy usměrňují.

### **Únosná kapacita území:**

V ekologii se nosná kapacita (též únosná kapacita) používá jako termín pro maximální velikost populace daného druhu, která se může na určitém území udržet, nacházet. Odvíjí se od množství udržitelných (obnovitelných) zdrojů v daném místě. V návštěvníckém managementu představuje únosná kapacita území takovou míru návštěvnosti (počty a způsoby chování návštěvníků), při jejímž překročení dochází k nezanedbatelným či nevratným škodám v území, resp. na předmětech ochrany chráněného území.

## **PLÁN MOBILITY A SOUVISEJÍCÍ PLÁNY**

### **Plán udržitelné mobility (PUM):**

Jedná se o dlouhodobý strategický plán pro vyčleněné území nebo lokalitu (působíště, cílovou oblast), který nastavuje cíle pro rozvoj udržitelné dopravy a mobility a přináší pozitivní aktivity k jejich naplnění. PUM je konkrétní a vázaný na danou oblast, pracuje s daty k místní mobilitě, řeší mobilitu rezidentů i návštěvníků, navrhuje vhodná opatření a vybírá sadu aktivit do akčního plánu, který má svůj harmonogram, financování i garanty realizace. Hlavním cílem je zachovat jedinečnost chráněných území, zabránit jejich přetěžování nadměrnou dopravou a minimalizovat negativní dopady z dopravy na přírodu i místní obyvatele. Velmi úzce se dotýká environmentálních strategií a přístupů k citlivým územím (zachování čistoty ovzduší, ochrana před hlukem apod.), oblasti energetických úspor a čistých

zdrojů/technologií, lidského zdraví atd. PUM je dynamický dokument, jeho stav a kvalita jsou průběžně monitorovány, vyhodnocovány a obsah je revidován a aktualizován. K tomu je potřeba závazek všech subjektů, které mohou přispět k naplňování vize, jež PUM vytvořil společně se všemi dotčenými stranami a nese ji jako budoucí obraz, ke kterému všechny plánované kroky směřují.

**Akční plán PUM:** obsahuje souhrn aktivit plánovaných v PUM, které byly schváleny k realizaci pro aktuální období, včetně harmonogramu činností, jejich realizátorů i finančních zdrojů, ze kterých bude pro jejich implementaci čerpáno.

**Komunikační plán PUM:** definuje vnitřní i vnější komunikaci od začátku zpracování PUM a po všechny další fáze, včetně realizace a následných aktualizací PUM pro NP/CHKO (VZCHÚ).

**Monitorovací a evaluační plán PUM (MEP):** je součástí PUM pro NP/CHKO (VZCHÚ), shrnuje hlavní přístup k evaluaci PUM a jednotlivé aktivity monitoringu a evaluace, včetně jejich zdrojových dat a metod.

**Plán péče / zásady péče:** koncepční odborný dokument ochrany přírody pro zvláště chráněná velkoplošná území a jejich ochranná pásma, který na základě dosavadního vývoje a současného stavu tamních ekosystémů stanoví rámcové zásady péče nezbytné pro zachování hodnoty těchto území. Plán péče se zpracovává pro území těchto kategorií: **chráněná krajinná oblast (CHKO), národní přírodní rezervace (NPR), národní přírodní památka (NPP), přírodní rezervace (PR) a přírodní památka (PP).** Koncepčním odborným dokumentem zpracovávaným pro národní parky (NP) jsou zásady péče o národní parky a jejich ochranná pásma (§ 38a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění).

**Interpretační plán:** doporučuje, jak území, jeho využití návštěvníky a ochranu jeho přírodních a kulturně-historických hodnot představit veřejnosti s cílem vysoké kvality návštěvnického zážitku dosaženého udržitelným způsobem. Vhodná prezentace a interpretace území má významný potenciál ovlivnit návštěvnost a podobu turismu i mobility v chráněných územích.

## ORGANIZACE PUM

### Koordinační tým plánu mobility:

Nejužší (výkonný) tým koordinující přípravu a realizaci plánu mobility.

### Řídící výbor plánu mobility:

Složený ze zástupců klíčových institucí, měl by zajistit legitimitu a širší podporu plánu mobility (politickou, finanční, společenskou).

### Zpracovatel:

Předpokládáme nejčastěji externí – odborník na danou problematiku, je možné PUM nechat zpracovat i více subjekty (např. zvlášť odbornou část a zvlášť část komunikační, stejně tak evaluace může mít svého samostatného zpracovatele).

### Pracovní skupiny:

Vznášejí požadavky k jednotlivým druhům dopravy a souvisejícím tematickým oblastem (pěší, cyklistická, veřejná doprava, doprava v klidu, zásobování a nákladní doprava, životní prostředí atd.) a průřezovým problémům (dopravní infrastruktura, intermodalita, management mobility, bezpečnost, zklidňování a regulace dopravního provozu apod.). Konečná skladba pracovních skupin závisí na konkrétních

podmínkách přípravy PUM v daném území. Doporučené složení: koordinační tým, řídicí výbor a zástupci dalších stakeholderů, pokud již nejsou členy koordinačního týmu nebo řídicího výboru (zástupci samospráv, zástupci kraje, koordinátora veřejné dopravy a dopravních podniků, destinační agentura, zástupci podnikatelů v cestovním ruchu, zástupci zájmových skupin a sdružení).

**Veřejnost (návštěvníci a obyvatelé území):**

Přispívají podněty v průběhu přípravy PUM, mohou být zapojeni do pracovních skupin. Jsou však důležitou cílovou skupinou komunikačních aktivit v rámci PUM.

### III. VLASTNÍ POPIS METODIKY (METODICKÁ ČÁST)



METODICKÁ ČÁST



kapitola 1.1–1.2

# Proč zpracovávat PUM pro NP/CHKO?



## Kapitola 1: Nastavení plánování udržitelné mobility a udržitelného cestovního ruchu ve velkoplošných zvláště chráněných územích

### 1.1 Výchozí situace v NP a CHKO – na co metodika reaguje

Ve VZCHÚ se střetává několik trendů, které se vzájemně posilují v negativních dopadech na tato území. V souvislosti s rostoucím bohatstvím společnosti a množstvím volného času výrazně roste sektor cestovního ruchu, a i v chráněných oblastech se dlouhodobě zvyšuje počet návštěvníků. Zároveň narůstá vybavenost domácností automobily a jejich využívání pro volnočasové aktivity. Turisté preferují stále vyšší standard služeb, zároveň hledají nové aktivity a zábavu, kladou důraz na pohodlí i při aktivním trávení volného času. VZCHÚ jsou však ze svojí podstaty limitovaná svým hlavním cílem – ochranou životního prostředí. Dochází tak ke střetu narůstající a měnící se poptávky s možnostmi nabídky.

Vzhledem k rychlému vývoji společnosti je třeba naučit se pracovat s těmito fenomény a hledat – na základě tzv. evidence-based policy – efektivní řešení příznivá pro všechny. Tento úkol je o to těžší, že zde existuje řada aktérů s různými zájmy. Právě plány udržitelné mobility představují strategický nástroj k identifikaci řešení, která budou udržitelná a zároveň budou reflektovat potřeby a požadavky návštěvníků, poskytovatelů služeb a zejména ochrany přírody.

Nezbytným krokem pro plánování udržitelného rozvoje území je dobrá znalost hlavních problémů. Průzkum mezi klíčovými aktéry v českých NP a CHKO<sup>1</sup> identifikoval tyto největší problémy související s dopravou (více viz Timoftej a Brůhová Foltýnová, 2021): nedostatečná kapacita parkovišť, neochota návštěvníků kontrolovat své chování při návštěvě území, kumulace zátěže cestovního ruchu na několika lokalitách, chybějící strategie udržitelné mobility, chybějící pěší infrastruktura, nedostatečná veřejná doprava, nepovolené vstupování do zakázaných míst a další. Všechny tyto problémy mohou znamenat výrazný konflikt cestovního ruchu a mobility s ochranou přírody v chráněných územích, ale i se zájmy místních aktérů (obcí, místních obyvatel).

Přetížení chráněných území je příčinou také postupného zhoršování některých environmentálních ukazatelů, jako je kvalita ovzduší.<sup>2</sup> Ta trpí především v okolí dopravních komunikací. Narůstající doprava a využívání osobních automobilů nejenže zatěžují životní prostředí (emise, hluk, negativní působení na půdu a vodu), zabírají prostor a zhoršují vizuální pocit z návštěvy místa (příčinou je vedle samotné automobilové dopravy také vysoká návštěvnost), ale také způsobují značné problémy místním komunitám žijícím uvnitř nebo na okrajích chráněných území. Narůstající cestovní ruch a s ním spojená dopravní zátěž dále způsobují fragmentaci krajiny, narušují klidové zóny a zejména v citlivých obdobích mohou způsobovat nevratné změny ve výskytu chráněné bioty, včetně chování fauny.

---

<sup>1</sup> Konkrétně správy NP/CHKO, místní a krajské samosprávy, provozovatelé služeb pro turisty a destinační agentury.

<sup>2</sup> Z důvodu ochrany přírody stanovil Zákon o ochraně ovzduší, č. 201/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů, i zvláštní normy pro ochranu ovzduší v environmentálně citlivých územích. Příloha 1 tohoto zákona stanovuje imisní limity vyhlášené pro ochranu ekosystémů a vegetace. Zprávy o znečištění ovzduší v ČR sledující i oblasti NP a CHKO ukazují, že stále dochází k překračování imisních limitů NO<sub>x</sub> a meteorologického ukazatele AOT40 (potenciální riziko zvýšené koncentrace přízemního ozónu) stanovených pro ochranu ekosystémů a vegetace v rámci NP a CHKO. Ročenka ČHMÚ *Znečištění ovzduší na území České republiky* uvádí v kapitole VII.2, že v roce 2020 došlo k překročení alespoň jednoho z těchto limitů na 39 % území NP a CHKO. (Zdroj: ČHMÚ: Znečištění ovzduší na území České republiky. Dostupné z: <https://info.chmi.cz/rocenka/ko2020/index.php>, Kapitola VII.)

### **BOX: Stávající dopravní chování návštěvníků chráněných území**

Pro odhad potenciálu a nastavení cílů změny dopravního chování je důležité znát stávající stav, jak se návštěvníci do a po území dopravují. Z online dotazníkového šetření reprezentativního pro dospělou populaci ČR (N=1500), které proběhlo v rámci projektu Mobesa, vyplývá, že na cesty do NP/CHKO je jednoznačně nejrozšířenějším dopravním prostředkem osobní automobil. Ten využívá 73 % respondentů na jednodenní výlety a 76 % na vícedenní pobyty. Pouze veřejnou hromadnou dopravu (VHD) využívá na jednodenní výlety nejčastěji 8 %, celovíkendové 7 % a týdenní 6 % respondentů. Alternativou jsou ještě kombinace různých dopravních prostředků s automobilem, např. u jednodenních výletů auto a VHD (6 %) nebo auto a kolo/e-kolo (3 %).

A jaká je situace u vícedenních pobytů, kdy je možné automobil nechat u ubytovacího zařízení a pohybovat se po chráněném území jiným způsobem než s přejezdy automobilem? Ukazuje se, že automobil při vícedenním pobytu nikdy nevyužije pouze 9 % respondentů, kteří automobilem do území přijeli, naopak vždy (denně) jej používá skoro 23 % z nich. Jízdní kolo u těchto pobytů nikdy nevyužívá přesně polovina respondentů, zatímco vždy (denně) pouze 4 %, často 12 % a alespoň občas 34 %. Elektrokolo nebo elektrokoloběžku využívá alespoň občas 13 % respondentů.

Zdroj: Vlastní šetření, projekt Mobesa

Pro zachování chráněných území i podporu udržitelného cestovního ruchu je proto nezbytné plánování mobility a prostorová zonace území, které respektují únosnou kapacitu území a jsou doplněny opatřeními různého typu, včetně různých dopravních omezení. Z pohledu organizace mobility jsou cíle v oblasti kvality ovzduší směrodatné a plány mobility by s nimi měly být plně v souladu.

## **1.2 Udržitelný cestovní ruch a mobilita pro VZCHÚ**

Správné zařazení, pojmenování a definice jednotlivých forem cestovního ruchu, stejně tak jako vhodné zacílení na různé skupiny návštěvníků, může velmi pomoci predikovat případné negativní dopady či jim předcházet. Ukazuje se, že udržitelné formy cestovního ruchu je možné dosáhnout pouze komplexním přístupem k samotnému managementu chráněné oblasti. Ten musí vycházet v první řadě z potřeb ochrany přírodních hodnot jednotlivých lokalit a jedinečnosti chráněných destinací a krajinných celků. Zároveň musí využívat predikce vývoje a prostřednictvím destinačního managementu zajišťovat servis a nezbytné služby pro návštěvníky atraktivních lokalit, nabízet osvětu, vytvářet vize a kodexy a využívat i různá regulační opatření.

Světová organizace cestovního ruchu (UNWTO, 2004) zavedla směrnici, která se zabývá konceptem udržitelného cestovního ruchu. Ten definuje jako takovou formu cestovního ruchu, jež respektuje optimální využití zdrojů životního prostředí, které jsou klíčovým prvkem rozvoje cestovního ruchu, zachovává základní ekologické procesy a pomáhá při zachování přírodního dědictví a biodiverzity, respektuje sociokulturní autenticitu hostitelských komunit, zachovává jejich kulturní dědictví a tradiční hodnoty, neustále sleduje dopady a zavádí nezbytná preventivní a/nebo nápravná opatření.

UNWTO (2001) také formulovala Globální etický kodex cestovního ruchu (GCET). Článek 3 „Cestovní ruch jako faktor udržitelného rozvoje“ uvádí, že by se mělo vyvinout úsilí k rozložení toků turistů a návštěvníků v čase a prostoru. Turistické aktivity a infrastruktura by měly být navrženy tak,

aby chránily přírodní dědictví (ekosystémy a biologickou rozmanitost) a ohrožené druhy. Přírodní turistika a ekoturistika jsou pak podporovány a uznávány jako vhodný druh cestovního ruchu, pokud respektují přírodní dědictví a místní obyvatelstvo dodržáním kapacity navštěvovaných míst.

Management návštěvnosti VZCHÚ by měl dostatečně respektovat lokální podstatu ochrany přírody. I přestože je patrná snaha managementu těchto oblastí o udržitelný průběh cestovního ruchu, setkáváme se ovšem i v takto environmentálně citlivých a jedinečných územích s negativním dopadem na přírodu, krajinu i místní komunity. Někde je cestovní ruch regulován, jinde je naopak volný a může docházet až k tzv. overtourismu<sup>3</sup> – tedy situacím, kdy je území přesycené cestovním ruchem nad rámeč vizuální, vnímatelné nebo fyzické únosnosti.

V cestovním ruchu probíhají neustálé dynamické změny. Současným trendem je zintenzivnění prožitku z pobytu, služby nebo produktu, a potřeba stát se toho součástí. Určitá odnož cestování se tak zpomaluje, cestovní agentury nabízejí zájezdy s pomalejším průběhem a silnějším prožitkem. Takový průběh cestování je založen na řadě specifíků od kulturního vyžití, poznávání tradic vzdálených a odlehlých míst, historických a společenských kontextů s environmentálním přesahem. Vznikají tak různé speciální programy pro cestovní ruch v národních parcích a jiných chráněných rezervacích. Oddělují se jednotlivé odnože udržitelnějšího cestovního ruchu – agroturismus, ekoturismus, geoturismus, náboženský turismus či turismus se zájmem o kulturu a historii.

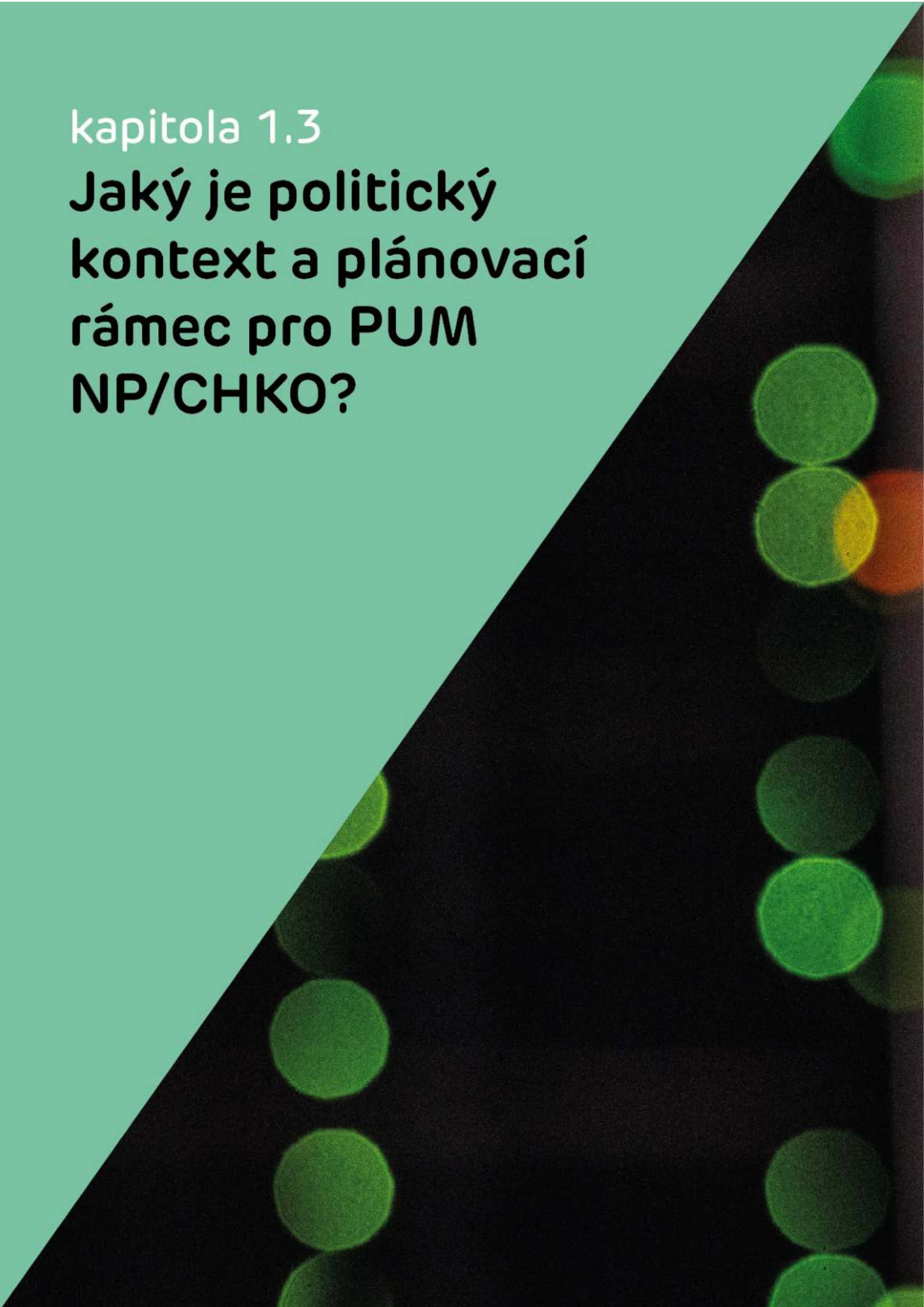
Výzkum ukazuje (Turnbull, 2003), že doprava bývá často důležitou součástí zážitků návštěvníků chráněných oblastí. Turisté, kteří řídí auta, jsou proto ochotni akceptovat případné nevýhody (tj. dopravní zácpy, obtížné hledání parkování), aby získali výhody (především svobodu a flexibilitu cestování), viz např. White (2007). Naopak pravděpodobnost toho, že návštěvník využije alternativní způsoby dopravy, je ovlivněna řadou faktorů, jako je nízká cena a krátké čekací doby (Shiftan a kol., 2006). Při tvorbě nabídky a možností udržitelné dopravy v území je tudíž třeba zohlednit vztah dopravy a cestovního ruchu, ať už se jedná o zajištění vhodných dopravních uzlů, záchytných parkovišť, využití kyvadlové dopravy, podpory alternativních typů dopravy, především jejich veřejných a velkokapacitních typů (vlak, kyvadlový autobus) apod. Vhodné nastavení intermodality, časových slotů veřejné dopravy, rozmístění zastávek i parkovacích ploch a navržení mixu udržitelné dopravy by mělo být plánováno společně s dostatečnou infrastrukturou podporující udržitelný cestovní ruch a mobilitu (přehledná informovanost o možnostech veřejné dopravy, podpora bezbariérovosti, relaxační zóny, bezpečné a oddělené stezky pro pěší mimo komunikace s běžnou dopravou, vybavenost typu veřejné toalety u parkovišť a nástupních tras, osvětla a vzdělávací místa spojená s ochranou životního prostředí a udržitelného dopravního chování).

---

<sup>3</sup> **Overtourismus** je definován jako „nadměrný nárůst návštěvníků vedoucí k přelidnění v oblastech, kde obyvatelé trpí důsledky dočasných a sezónních špiček cestovního ruchu, které se prosadily a vznikly tak trvalé změny životního stylu obyvatel, přístupu k vybavení a celkovému blahobytu“, Milano a kol. (2018).

kapitola 1.3

# Jaký je politický kontext a plánovací rámec pro PUM NP/CHKO?



## 1.3 Základní rámec pro plánování udržitelné mobility ve VZCHÚ

Pro zajištění realizace a efektivity plánů mobility pro chráněná území je velmi žádoucí jejich integrace do současného politicko-strategického a plánovacího rámce, který má Česká republika v platnosti na všech úrovních – od národních až po místní nástroje.

Plány mobility musí respektovat platnou legislativu a zároveň by mohly být legislativou i lépe podpořeny, pokud budou v nejbližších letech novelizovány zákony, které mají přímý vliv na zvýšení kompetencí a možností regulace IAD a rozvoj udržitelných forem mobility ve VZCHÚ. Plány mobility jsou navíc tvořeny v kontextu udržitelnosti – mobility, turismu i životního prostředí a jeho kvalit, jak znázorňujeme níže:



Jak již bylo uvedeno výše, problematika mobility v chráněných územích, potažmo zpracování jejich plánů mobility, se dotýká nejen vlastní dopravy, ale především ochrany přírody a krajiny a také cestovního ruchu a celkově udržitelného rozvoje. Níže uvádíme základní legislativu týkající se přímo VZCHÚ v ČR a podstatné dokumenty na regionální a místní úrovni, které mají vazbu na plánování v NP/CHKO. Širší legislativní kontext ČR s přesahem do VZCHÚ je popsán na kartě č. 37 Atlasu opatření Mobesa ([https://www.mobilita-ieep.cz/atlas\\_opatreni/](https://www.mobilita-ieep.cz/atlas_opatreni/)).

Velkoplošná zvláště chráněná území – základní legislativa upravující jejich zřízení i fungování:

- **Vymezení národních parků** § 15 až 23 zákona č. 114/1992 Sb. včetně jejich zonace § 18 zákona č. 114/1992 Sb.
- **Chráněné krajinné oblasti** § 25 až 27 zákona č. 114/1992 Sb.
- **Regulace pohybu osob** je řešena institutem klidových území národního parku (§ 17) téhož zákona. Zákon dále stanoví bližší ochranné podmínky vycházející ze specifických přírodních podmínek jednotlivých národních parků. Pohyb osob je dále omezen základními i bližšími ochrannými podmínkami NP (§ 16), CHKO (§ 26), které jsou předmětem této metodiky a dále i pro NPR (§ 29) a PR (§ 34). K zákazu vstupu do některých území může dojít i podle § 64 a konkrétní činnost může být omezena podle § 66.
- **Plány péče / Zásady péče** o zvláště chráněná území jsou zakotvené v § 38 a 38a zákona č. 114/1992 Sb. Tyto plánovací dokumenty se připravují a schvalují jen v rámci rezortu Ministerstva životního

prostředí, a proto mohou pro udržitelnou mobilitu obsahovat jen nezávazná doporučení, nejde-li přímo o opatření prováděná příslušným orgánem ochrany přírody.

- **Kompetence správ NP a AOPK ČR**, uvedené v § 78 zákona č. 114/1992 Sb., neobsahují tvorbu ani spoluúčast na tvorbě **dalších plánovacích dokumentů**, mezi něž by jistě patřily i plány mobility. Bez rozšíření kompetencí v zákoně a personálních kapacit nelze předpokládat efektivní spolupráci uvedených úřadů na přípravě plánů mobility.

### **Legislativa s vlivem na strategické plánování (vč. dopravy a mobility) na regionální a místní úrovni:**

V oblasti dopravy a mobility je zásadní legislativa:

- Zákon č. 13/1997 Sb. o **pozemních komunikacích**
- Zákon č. 361/2000 Sb. o **provozu na pozemních komunikacích**
- Zákon č. 194/2010 Sb. o **veřejných službách v přepravě cestujících**
- Zákon č. 320/2022 Sb., o **podpoře nízkoemisních vozidel** – pro rurální mobilitu do/uvnitř VZCHÚ znamená především opatření související s obměnou vozového parku veřejné hromadné dopravy na vozidla s alternativními palivy a pohony

V oblasti regionálního a místního rozvoje je důležitá legislativa:

- Zákon o **územním plánování a stavebním řádu** č.183/2006
- Zákon č. 283/2021 Sb. – „**stavební zákon**“, kterým se mění zákon č.183/2006 o územním plánování a stavebním řádu
- Zákon o ochraně zemědělského půdního fondu č. 334/1992 Sb., a jeho komplexní novelizace z roku 2015
- Zákon č. 129/2000 Sb. o **krajích**
- Zákon č. 128/2000 Sb. o **obcích**
- Zákon č. 565/1990 Sb., o **místních poplatcích** – upravuje mj. poplatek za povolení vjezdu s motorovým vozidlem do vybraných míst a částí měst (§10)

Na krajské úrovni jsou podstatnými dokumenty:

- **Zásady územního rozvoje (ZÚR)** – klíčový dokument pro plánování územního rozvoje kraje, stanovuje rozvojové priority v souladu s udržitelností a politikou územního rozvoje, upřesňuje rozvojové oblasti a osy, území se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují více obcí; vymezují plochy, koridory a územní rezervy i pro dopravní infrastrukturu, určují i veřejně prospěšné dopravní stavby apod. Se ZÚR pak souvisejí specifické regulační plány, příp. územní studie.
- **Územně analytické podklady (ÚAP)** – základní plánovací podklad pro sledování a vyhodnocování stavu a vývoje území. Součástí těchto podkladů je také sledování ekonomických, demografických a sociálních aspektů daného území.
- **Strategie rozvoje jednotlivých krajů** – vrcholová strategie pro rozvoj všech oblastí regionálního rozvoje má vliv mj. na rozvoj dopravního sektoru v celém kraji, i na přidělení finančních prostředků na udržitelná řešení v dopravě.
- **Plány dopravní obslužnosti jednotlivých krajů** – řeší integrované dopravní systémy, regionální železniční a autobusovou dopravu v souladu s cíli a principy nastavenými v národní koncepci veřejné dopravy.
- **Generely dopravy kraje, koncepce rozvoje** – zohledňují rozvoj všech druhů dopravy a k nim se vztahující akční plány (např. akční plán pro pozemní komunikace ve vlastnictví kraje, generel rozvoje cyklistické dopravy – zaměřují se i na cykloturistiku atd.).

- **Programy zlepšování kvality ovzduší** – vydává MŽP ve spolupráci s obcemi a kraji a dále krajským úřadem a obecním úřadem v případě překročení imisního limitu a stanovují závazná opatření k dosažení imisních limitů v době co možná nejkratší dle zákona o ochraně ovzduší.
- **Krajské politiky, koncepce a programy rozvoje cestovního ruchu** – mají vliv na investice do cestovního ruchu a potažmo na mobilitu návštěvníků v kraji. Zde vzniká prostor pro optimalizaci napojení dopravních služeb (úkol především pro koordinátory veřejné dopravy) a cyklistických sítí s lokalitami, kde jsou nabízeny hlavní produkty cestovního ruchu (tematické, poznávací a rekreační aktivity v oblíbených oblastech v rámci kraje, včetně chráněných území), a také hojně využívané služby (ubytování typu Cyklisté vítáni, stravování apod.).
- **Střednědobé výhledy rozpočtu kraje a rozpočtová opatření kraje** – významná složka pro plánování udržitelné mobility v kraji, ale i v jednotlivých městech a venkovských oblastech. Návrhy investic do sítí udržitelné mobility (cyklistické a pěší trasy, přestupní uzly veřejné dopravy apod.) mohou napomoci integraci opatření a další dopravní nabídky pro chráněná území, ať už v měřítku kraje nebo ve vstupních lokalitách do chráněných území a v jejich perimetrech. Koordinátor PUM pro NP/CHKO by tak mohl/měl s krajem spolupracovat, případně usilovat i o finanční podporu pro udržitelná dopravní opatření z krajských prostředků.

Na místní úrovni jsou relevantní následující dokumenty:

- **Územní plány obcí**
- **Strategické rozvojové dokumenty města/obce – strategický plán rozvoje**
- **Dílčí rozvojové strategie** – koncepce dopravy, parkování, cyklogenerely, koncepce rozvoje městské hromadné dopravy (může zasahovat i na území CHKO/NP), koncepce rozvoje cestovního ruchu apod.
- Obecně může každé město či obec zpracovat jakýkoliv rozvojový či strategický dokument, který uzná za vhodný, a je důležité tyto dokumenty propojit, resp. zohlednit v PUM

Další relevantní politiky, strategie a akční plány celostátního významu jsou popsány v Příloze 3 této metodiky.

## 1.4 Plány mobility pro velkoplošná zvláště chráněná území

Plány mobility pro VZCHÚ by měly začlenit následující principy, které jsou zásadní pro kvalitní strategické plánování<sup>4</sup>:

- **Integrace všech druhů dopravy** (včetně nákladní dopravy a s důrazem na veřejnou, cyklistickou a pěší dopravu), a to integrace územní i dopravní a integrace mezisektorová (návaznost plánu na další sektorové aktivity, např. energetika, ochrana životního prostředí, územní plánování, ekonomické aktivity vč. služeb, cestovního ruchu a rozvoje území)
- **Provázanost**, a to ve smyslu zajištění průřezovosti navrhovaných opatření k pokrytí všech vyšších cílů PUM (i nedopravních, jako je ochrana životního prostředí nebo udržitelný cestovní ruch)
- **Průběžné zapojování stakeholderů v území včetně** veřejnosti (obyvatelů a návštěvníků území)
- **Průběžný monitoring a evaluace** s cílem sledovat naplňování cílů a poučit se
- **Zajištění udržitelného financování** pro tvorbu, implementaci, evaluaci i aktualizaci plánu mobility

---

<sup>4</sup> Uvedené principy jsou doporučovány v evropských i tuzemských metodikách pro tvorbu plánů udržitelné městské mobility (Wefering et al., 2014; Rupprecht et al., 2019; Jordová et al., 2015; Martinek et al., 2021).



Vznik plánu mobility probíhá ve čtyřech fázích: 1. fáze – přípravná a analytická, 2. fáze – strategická, 3. fáze – návrhová a 4. fáze – realizační, monitorovací a evaluační, viz schéma níže.

Schéma 1: Cyklus plánování mobility a tvorby plánu mobility pro NP/CHKO



Celý cyklus se zpravidla skládá z následujících 12 kroků, které za sebou navazují v jednotlivých fázích:

**Fáze přípravná a analytická:**

- Krok 1: Příprava – nastavení pracovní struktury
- Krok 2: Nastavení plánovacího rámce
- Krok 3: Analýza současného stavu mobility

**Fáze strategická:**

- Krok 4: Tvorba vývojových scénářů a jejich posouzení
- Krok 5: Příprava vize a cílů
- Krok 6: Nastavení indikátorů

**Fáze návrhová:**

- Krok 7: Výběr opatření
- Krok 8: Konsensus o aktivitách a odpovědnostech
- Krok 9: Příprava schválení plánu mobility NP/CHKO

**Fáze realizační, monitorovací a evaluační**

- Krok 10: Řízení implementace a tipy pro realizaci
- Krok 11: Monitoring, adaptace a komunikace
- Krok 12: Evaluace, přezkum a poučení pro budoucí aktualizaci

Jak jsou uvedené principy zohledněny v jednotlivých fázích metodiky, ukazuje následující tabulka.

Tabulka 1: Principy PUM a jejich začlenění v plánovacím cyklu PUM

Princip	Aktivita
Integrace všech druhů dopravy	Krok 1: Již během přípravy zahrnout všechny druhy dopravy. V územním vymezení zohlednit oblast obsluhovanou VHD a hlavní cestovní trasy. Krok 3: V analýzách zahrnout všechny druhy dopravy a intermodalitu. Kroky 7, 8 a 9: V návrzích, souborech opatření k realizaci a cílech zahrnout všechny druhy dopravy. Taktéž v akčním plánu by měla být opatření pro všechny druhy dopravy. V monitorovacím a evaluačním plánu by měly být obsaženy indikátory pro všechny druhy dopravy.
Provázanost	Krok 3: Analýzy slouží jako podklad pro přípravu vize, cílů, návrhů i indikátorů. Krok 5 a 6: Zajistit, aby si cíle neodporovaly a korespondovaly s vizí PUM. Krok 7: Zajistit, aby si opatření neodporovala a korespondovala s cíli PUM. Krok 8: V akčním plánu naplňují navržená opatření cíle a neodporují si. V MEP jsou zahrnuty indikátory a jejich cílové hodnoty, které korespondují se strategickými cíli.
Průběžné zapojování stakeholderů	V každé fázi je nutné zapojení všech klíčových partnerů, včetně veřejnosti.
Průběžný monitoring a evaluace	Krok 8: Nastavení indikátorů; analýzy jsou jedním z podkladů pro nastavení a sledování indikátorů. Krok 8: Tvorba MEP, který by měl koncepčně pojmut celý proces monitoringu a evaluace. Kroky 11 a 12: Průběžné monitorování a evaluace. Provázanost se statistickou službou.
Zajištění udržitelného financování	Krok 8: Tvorba akčního plánu a rozpočtu.

**Hlavní cíl plánů mobility pro VCHÚ: Zajistit dostupnost a pohyb po chráněných územích udržitelným způsobem.**

Dílčí cíle:

- Podpořit **ochranu přírody a krajiny**
- Chránit hodnoty předmětného území před negativními **dopady dopravy návštěvníků** (znečišťování ovzduší, půdy, vod, eroze, zábor prostoru – parkování a pohyb v rozporu s ochranou přírody)
- **Snížit negativní dopady dopravy i na místní komunity**
- Stanovit **dlouhodobou vizi** podoby dopravy a mobility v chráněném území
- Zvýšit **nabídku (udržitelné) mobility** v území, regulovat nežádoucí dopravu
- **Zapojení všech relevantních stakeholderů** do projednávání i v odpovědnosti, realizaci a financování
- **Rozhodování na základě kvalitních dat**, tvorba datové základny – dopravní nabídka, znalost dopravního chování návštěvníků a místních obyvatel, další data důležitá pro plánování
- Zvyšování **povědomí o udržitelném – žádoucím dopravním chování**, což by se mělo promítnout i do interpretačních plánů a další propagace regionu, kdy jsou návštěvníkům předávány praktické informace, jak se do CHÚ dopravit a jak se po těchto územích pohybovat. Přírodní hodnoty území jsou na prvním místě, a nejen plány/zásady péče, ale i plány mobility mají za cíl tyto hodnoty chránit a zamezit negativním dopadům nežádoucí dopravy

Metodika pro tvorbu a implementaci plánů mobility  
pro velkoplošná chráněná území

- Vyhodnocení aktivit v rámci plánu mobility – na základě evaluačního plánu s přidělenými **indikátory udržitelnosti** (jejich popis, využití a postup aktualizace) – pro evaluaci plánu mobility a jeho aktualizaci na další období (po 5-10 letech)
- Další benefity v podobě lepší **koordinace infrastruktury a služeb**, spolupráce s občanskou komunitou, PPP projekty apod.

kapitola 2.1–2.4

# Co musí být uděláno, aby vznikl kvalitní PUM?



## Kapitola 2: Proces tvorby plánu mobility pro velkoplošná zvláště chráněná území

### 2.1 Cyklus plánování mobility

Plán mobility je strategický dokument, který je plánován obdobně jako další strategie (např. strategické plány rozvoje měst). Probíhá cyklicky, ve čtyřech fázích sestávajících z 12 kroků, jak je znázorněno níže.

Schéma 1: Cyklus plánování mobility a tvorby plánu mobility pro NP/CHKO



První fází, která zahrnuje první tři kroky přípravy PUM, je fáze **přípravná a analytická**. Plán musí být od začátku dobře připraven, což představuje především dobré nastavení všech procesů pro kvalitní řízení, koordinaci zpracování i implementace, ale také zapojení všech stakeholderů (participace). Už od chvíle, kdy je rozhodnuto, že plán mobility bude zpracován, je třeba o této skutečnosti a dalších plánovaných krocích informovat nejen aktivně zapojené partnery, ale také veřejnost a všechny, jichž se PUM dotkne v praxi. Do přípravy spadá také vymezení plánovacího rámce (především územní rozsah – nemusí se shodovat s hranicemi NP/CHKO). Jakmile jsou vytyčeny základní mantinely budoucího plánu mobility, je zahájeno výběrové řízení na zpracování PUM pro NP/CHKO. Následné analýzy pak mají za úkol na aktuálních datech ukázat současný stav dopravní nabídky, poptávky

a celkový současný obraz mobility v chráněném území. Tuto fázi zakončuje SWOT analýza, která hodnotí silné a slabé stránky a také hrozby a příležitosti, jež s mobilitou v chráněném území souvisejí.

Dále navazuje druhá **fáze – tzv. strategická**, která má stanovit, jakým směrem by se měla mobilita návštěvníků i místních obyvatel v teritoriu chráněného území dále odvíjet a co je k tomu potřeba systémově změnit. K tomuto poznání docházíme na základě scénářů pravděpodobného dalšího vývoje mobility v CHÚ a na základě vize, kterou zpracovatelský tým za účasti stakeholderů, včetně veřejnosti navrhne. Vize jednoduše představí, jaká má mobilita v NP/CHKO být a v čem to pomůže CHÚ. Všichni si pak zvolí variantu, která bude pro dané území nejužitečnější a nejvhodnější. Z tohoto ideálního obrazu se následně stanovují strategické cíle, včetně klíčových indikátorů. Následuje určení specifických cílů a přidělení měřitelných indikátorů ke každému z nich.

Třetí – **návrhová – fáze** se již zabývá konkrétním naplněním zvolených cílů v praxi. Jádrem jsou pak **návrhové scénáře**, které jsou sestaveny z opatření, která mají potenciál vytčené cíle naplnit. Jednotlivé návrhy balíčků opatření jsou posouzeny z několika hledisek – především z pohledu dopadu na přírodu a krajinu, celkových přínosů pro CHÚ a jeho okolí apod. Do takového hodnocení by měly být zahrnuty také údaje o finanční proveditelnosti, akceptovatelnosti stakeholderů a podobné aspekty praktického rázu. V závěru je vybrán vítězný scénář, který v daných podmínkách s největší pravděpodobností povede k plnění strategických a specifických cílů a bude se co nejvíce přibližovat vizi. Pro výběr vhodného balíčku opatření (návrhového scénáře) je dobré použít i pokročilejší metody hodnocení, jako je analýza nákladů a přínosů (CBA) nebo multikriteriální analýza (MCA), která je schopna posoudit daný záměr podle váhy různých kritérií a může dobře posloužit i při hledání konsenzu mezi stakeholdery, pokud je rozhodování náročnější.

Následuje příprava **akčního plánu**, který promítne vítězný scénář do konkrétních aktivit a úkolů na nejbližší období (zpravidla 1 až 2 roky), určí jejich realizátory, časový rámec plnění a zdroje financování. Jakmile je akční plán dohodnut, přichází závěr plánování / zpracování plánu mobility – jeho schválení.

Schválený plán mobility pak vstoupí do realizace – tím začíná čtvrtá **fáze – realizační**, která by měla být průběžně monitorována a vyhodnocována. Pro úplnost je nutno dodat, že PUM je v každé fázi vyhodnocen (provedené analýzy a hodnocení dalšího vývoje, vyhodnocení vize a výběr cílů, posouzení návrhových scénářů a volba vítězného), závěry jsou vždy prodiskutovány a vychází se z nich při dalším zpracování a implementaci.

Níže uvádíme výčet všech kroků, kterými vzniká plán mobility v daných fázích. Podrobný popis všech kroků uvádíme dále v této kapitole.

- **Krok 1: Příprava – nastavení pracovní struktury**
- **Krok 2: Nastavení plánovacího rámce**
- **Krok 3: Analýza současného stavu mobility**
- **Krok 4: Tvorba vývojových scénářů a jejich posouzení**
- **Krok 5: Příprava vize a cílů**
- **Krok 6: Nastavení indikátorů**
- **Krok 7: Výběr opatření**
- **Krok 8: Konsenzus o aktivitách a odpovědnostech**
- **Krok 9: Příprava schválení plánu mobility NP/CHKO**
- **Krok 10: Řízení implementace a tipy pro realizaci**
- **Krok 11: Monitoring, adaptace a komunikace**
- **Krok 12: Evaluace, přezkum a poučení pro budoucí aktualizaci**

Kroky 1–3 jsou součástí 1. fáze – přípravné a analytické. Kroky 4–6 naplňují 2. fázi – strategickou, kroky 7–9 spadají do 3. fáze – návrhové a kroky 10–12 tvoří 4. fázi – realizační (včetně monitoringu a evaluace), viz schéma 1. Pro kontrolu postupu slouží milníky, jejichž dosažení dokládá splnění příslušného kroku a fáze. Jsou plánovány následující milníky:

- **Milník 1.1: Rozhodnutí, že bude zpracován plán mobility**
- **Milník 1.2: Plánovací rámec vymezen, pracovní a komunikační plán nastaven, výběrové řízení na zpracovatele PUM realizováno (zpracovatel / zpracovatelské konsorcium určeno)**
- **Milník 1.3: SWOT analýza zpracovaná**
- **Milník 2.1: BAU a scénáře vývoje území vytvořeny**
- **Milník 2.2: Vize a cíle rozvoje území schváleny**
- **Milník 2.3: Indikátory PUM nastaveny, příprava Monitorovacího a evaluačního plánu (MEP) zahájena**
- **Milník 3.1: Variantní návrhové scénáře sestaveny**
- **Milník 3.2: Vybrán vítězný návrhový scénář a definován balíček/balíčky opatření pro jeho realizaci**
- **Milník 3.3: Zpracován akční plán včetně rozdělení zodpovědnosti a plánovaných finančních zdrojů a MEP dokončen**
- **Milník 3.4: Plán mobility schválen relevantními institucemi anebo příslušnými samosprávami vč. SEA**
- **Milník 4.1: Naplňování akčního plánu / akčních plánů je vyhodnoceno pravidelně každý rok**
- **Milník 4.2: Výsledky a dopady realizovaných opatření PUM jsou vyhodnoceny**

Schéma 2: Milníky pro zpracování a realizaci PUM



Cyklus zpracování a realizace plánu mobility není jednorázový, ale opakuje se při aktualizaci tohoto dokumentu, k čemuž dochází nejpozději za deset let po jeho schválení (Krok 9, Milník 3.4). Doporučujeme zpracovat dokument na cca 10 let s výhledem na 20 let (viz doporučený harmonogram a jeho schéma č.4 v následující kapitole 2.2).

Pro jednotlivé kroky je možné se dále inspirovat metodikami pro přípravu strategických dokumentů – obecně: Metodika přípravy veřejných strategií (MMR, 2018) nebo stávajícími metodikami pro přípravu městských plánů udržitelné mobility (CDV, 2015; VŠE, 2021), případně dalšími odbornými zdroji, viz oddíl V. Seznam použité literatury nebo oddíl VII. Další doporučené zdroje.

## 2.2 Fáze I.: Přípravná a analytická

### 2.2.1 Krok 1: Příprava – nastavení pracovní struktury (organizační rámec)

**Cílem tohoto kroku je rozhodnout o zpracování PUM a přijetí závazku k plnění následujících celkových cílů:**

- zajištění dopravní dostupnosti NP/CHKO udržitelně – pro všechny cílové skupiny (návštěvníci, místní obyvatelé, podnikatelé atd.)
- zvýšení/udržení kvality a hodnot chráněného území
- zajištění bezpečnosti mobility na území NP/CHKO



Metodika pro tvorbu a implementaci plánů mobility  
pro velkoplošná chráněná území

- monitorování emisí a energetické náročnosti
- ekonomické zajištění projektů

Plán mobility může posílit dopad již plánovaných projektů na plnění stanovených cílů a doplnit je o projekty nové (synergie), na bázi spolupráce různých partnerů a participace v klíčových fázích, v souladu s dlouhodobými cíli. PUM pro NP/CHKO může být i inspirací pro obce nebo města v regionu, které ještě plán mobility nemají (do budoucna usnadní koordinaci plánu mobility NP/CHKO s okolními obcemi).

**Nedostatek financí** by neměl potenciálního zadavatele odradit od zadání / zpracování plánu mobility, neboť vždy se jedná především o dobrou prioritizaci cíle (cílů) a obsahu (např. která data jsou pro naplnění cíle nezbytná) a ve výsledku může první plán mobility realizovat projekty s nejvyšší prioritou, případně mohou být vybrány méně drahé projekty s potenciálem – typu reorganizace, změna dopravního režimu apod.

### **Finanční náročnost plánu mobility<sup>5</sup>**

Velmi se liší na základě:

- rozlohy, přístupnosti a návštěvnosti NP/CHKO
- bezprostředního okolí – zda sousedí s jiným chráněným územím, s aglomerací nebo zda se jedná např. o příhraniční oblast
- ambicióznosti a komplexnosti konkrétního návrhu plánu mobility
- kroků, které už byly udělány, nebo např. aktuálních dat a studií, které jsou k dispozici z dalších zdrojů. Sběr dat a predikce (modelování) bývají nejdražší položkou analytické fáze. V návrhové části lze hledat osvědčenou dobrou praxi (z jiných chráněných území) a sestavit balíček opatření, která budou méně nákladná, ale budou vzájemně posilovat celkový efekt
- externí pomoci, kterou jednotlivé fáze zpracování a realizace plánu mobility vyžadují
- dalších společenských faktorů (ekonomická situace – zdražování, např. navýšení cen konzultantských služeb apod.)
- míry aktivního zapojení všech dotčených stran – možnost složeného rozpočtu; z pohledu participace záleží na zvolených metodách a jejich četnosti, s tím je spojena i cena marketingu a realizace komunikačních aktivit

### **Pracovní struktura – nastavení kompetencí a komunikace**

#### **Co je potřeba?**

Vyhodnotit stávající praxi v plánování, kapacitu a zdroje NP/CHKO a dalších subjektů, které plánování v těchto chráněných územích ovlivňují nebo jsou dotčeny aktivitami v NP/CHKO.

Sestavte **koordináční tým plánu mobility** koordinující přípravu a realizaci plánu mobility, viz níže příklady možných modelů koordinace PUM (schéma 2?).

Koordináční tým by měl být multidisciplinární a měl by se účastnit celého procesu tvorby plánu mobility. Měl by zapojit ty, kteří mají přehled o dopravním, environmentálním a územním plánování v regionu (širší okolí NP/CHKO, kraj). Tento tým by neměl být velký, měl by zahrnout jen zástupce hlavních institucí, které budou v budoucnu s plánem mobility nakládat (především správa CHKO/NP,

---

<sup>5</sup> Pro základní představu finanční náročnosti je možné se inspirovat rozpočty pro tvorbu plánů udržitelné městské mobility, které se řádově pohybovaly v nižších milionech Kč (2-5 mil. Kč pro středně velká a menší města).

destinační agentura, kraj, MĀSKy/obce v regionu). Měl by být odsouhlasen koordinátor plánu mobility. Členové týmu jsou obvykle experti na specifické oblasti a úředníci.

**Sestavte řídicí výbor plánu mobility** zajišťující legitimitu a širší podporu plánu mobility (politickou, finanční, společenskou).

Řídicí výbor během přípravy i realizace plánu funguje jako útvar, který strategicky rozhoduje a kontroluje dosažení milníků. Jeho členové jsou obvykle volení zástupci nebo vedoucí pracovníci zapojených institucí.

**Naplánujte, jaké pracovní skupiny** by se měly na přípravě a následné implementaci PUM podílet, a zvolte jejich složení. Pracovní skupiny budou odborné a zaměřené na specifická důležitá témata.

#### **Postup:**

- Identifikujte všechny relevantní stakeholdery, jejich cíle (o co usilují, jaké jsou jejich kompetence, kapacita v rámci jejich institucí a jaké zdroje mají k dispozici pro plánování a konkrétní projekty).
- Dohodněte si úvodní jednání s politiky, praktiky a dalšími důležitými aktéry a proberte jejich možné zapojení do řízení plánu mobility.
- Sestavte koordinační tým, řídicí výbor i pracovní skupiny složené z aktérů na místní i regionální úrovni.

Stakeholderi jsou pro účely PUM zástupci politického spektra, plánovacích institucí (hlavně oblast ochrany přírody, dopravy, územního plánování a cestovního ruchu) i všech, které mají vliv na realizaci, zájmových sdružení (zástupci uživatelů nebo těch, které plán mobility ovlivní), zástupci podnikatelů a poskytovatelů služeb (ubytovací, restaurační, poskytovatelé služeb mobility, koordinátor VHD atd.).

#### **Plánujte zapojení veřejnosti**

Už během přípravy je dobré mít připravenou komunikační strategii, která zahrne i proces participace a vhodné komunikační i propagační metody (vedle klasického projednávání např. i akce v terénu k otestování možností – cyklojízda, pěší výlet apod.). Patří sem i marketing PUM (logo plánu mobility, „viditelnost“ plánu) a celkové PR (médiā, popularizace plánu a představení jeho témat relevantním cílovým skupinám atd.).

Veřejnost je důležitou stranou, která by měla být zapojována alespoň jednou v každé fázi zpracování a realizace PUM. Následující schéma názorně ukazuje, kdy a proč ji během tohoto procesu zapojovat.

Schéma 3: Zapojení veřejnosti v procesu přípravy a realizace PUM



Komunikační strategie dále stanoví, v jakých fázích bude zapojena veřejnost, zájmové skupiny apod. a jak často je třeba postupně upřesnit a zpracovat plán komunikace. Prvotním cílem je kvalita těchto aktivit, ne kvantita (mj. účelné využití finančních prostředků). Zapojení veřejnosti by mělo být v následujících fázích: při identifikaci hlavních problémů ( fórum, zapojení veřejnosti), při tvorbě vize (workshop), při navrhování opatření (např. fokusní skupina/y nebo akce v terénu), při zjišťování zpětné vazby na navržený plán mobility (např. online formulář na webu), během realizace (zprávy do médií, průzkumy spokojenosti apod.). Veřejnost zahrnuje jak místní obyvatele trvale žijící na území NP/CHKO, tak návštěvníky nebo ty, kteří v tomto území pracují. Více ke komunikaci a participaci viz kapitola 3.

### Potenciální organizační modely

Dobrá koordinace musí být postavena na funkční spolupráci a závazku všech zúčastněných stran.

Pro přípravu a následnou implementaci PUM je možné vybrat si z následujících organizačních modelů či sestavit zcela nový model podle místních podmínek. Výběr vhodného modelu by měl vycházet především ze stávajícího nastavení, plánů a aktivit jednotlivých aktérů v konkrétním území, z vzájemné komunikace a na základě dosavadních zkušeností. Vzhledem k tomu, že každý z aktérů má omezené kompetence, vodítkem pro výběr vhodného organizačního modelu může být konkrétní problémová oblast, která dané území nejvíce trápí, a její možná řešení. Niže uvedené instituce jsou považovány za zásadní pro plánování v chráněných územích.

Schéma 4: Možné modely organizace tvorby a implementace PUM

### MODEL Č. 1

Zde je výhodou, že koordinátorem PUM pro NP/CHKO by se stal místní svazek obcí (příp. aktivní MAS), což usnadňuje projednávání PUM v zastupitelstvech, neboť obce tak celý proces řídí a PUM je takto jejich přímým cílem. Tento model může být v praxi velmi úspěšný a celý proces zpracování i realizace PUM má šanci být velmi efektivní.

**Koordinátor: Svazek obcí (MAS)**

**Koordinační tým:** Kraj + koordinátor VD, Správa NP/CHKO, destinační agentura



### MODEL Č. 2

Výhodou následujícího modelu (č. 2) je koordinační role kraje jako výrazné hybné síly v regionu. Ten by mohl skrze svoje kompetence v oblasti životního prostředí, územního plánování, dopravy i cestovního ruchu na regionální úrovni pozitivně působit na všechny části PUM. Kraj ve spojení s koordinátorem veřejné dopravy v regionu má významnou roli také v otázkách dopravní nabídky a dostupnosti chráněných území veřejnou dopravou, což je stěžejní pro návrhovou část PUM. Vedoucí role kraje při zpracování a realizaci PUM pro konkrétní NP/CHKO by mohla také zásadně zjednodušit projednávání a zapojování stakeholderů do celého procesu. Složitější situace nastane v případě chráněných území, která překračují hranice daného kraje a zasahují do území dalšího kraje. Spolupráce mezi oběma kraji (nebo dokonce i mezi třemi kraji – viz CHKO Český ráj) je pak nezbytná a v případě modelu 2 je nutné zvolit z dotčených krajů ten, který bude hlavním zaštiťujícím orgánem.

**Koordinátor: Kraj**

**Koordinační tým:** Svazek obcí, koordinátor VD, Správa NP/CHKO, destinační agentura



### MODEL Č. 3

Další model uvádí jako koordinátora správu příslušného chráněného území. Výhodou je, že se jedná o nejbližší přímou instituci v tomto území, s absolutní znalostí jeho specifik, potenciálu i limitů. PUM a jeho řízení je v zájmu správ NP/CHKO, jedná se o dokument, který by měl směřovat k vyšší ochraně území před nežádoucí dopravou. Nevýhodou se může jevit fakt, že PUM vyžaduje také podporu politickou, což je předmětem místní a krajské samosprávy. Pro tento model by tedy měly být výrazně posíleny kompetence a možnosti správ NP/CHKO včetně personálních kapacit.

#### Koordinátor: Správa NP/CHKO

**Koordinační tým:** Svazek obcí (MAS), Kraj + koordinátor VD, destinační agentura



### MODEL Č. 4

Model, kdy by zpracování a realizaci PUM vedla místní destinační agentura, má také svoje nesporné výhody. Těmi největšími je dobrá znalost území, jeho dlouhodobá prezentace a interpretace jeho využití. Destinační agentura, která by tak vedla celý proces PUM, je subjektem zkušeným v komunikaci s uživatelskými skupinami, v marketingu a zároveň je dostatečně známý i mimo daný region, což může být plusem i pro popularitu PUM a jeho úspěšná řešení. Destinační management je úzce spojen také s managementem mobility, s intenzitami obojího – návštěvnosti i dopravy s ní spojené – proto jsou destinační agentury zásadním partnerem, který může zcela jistě na tuto roli v rámci PUM aspirovat.

#### Koordinátor: Destinační agentura

**Koordinační tým:** Svazek obcí (MAS), Kraj + koordinátor VD, Správa NP/CHKO



**Výběr zpracovatele** PUM pro NP/CHKO musí být transparentní. Dle praxe s tvorbou plánů udržitelné městské mobility se zpracovatelem často stává externí firma, která má zkušenosti se zpracováváním dopravních koncepcí, generelů nebo strategických plánů. U PUM pro chráněná území bude hodně záležet také na odborných znalostech v oblasti životního prostředí, ochrany přírody a cestovního ruchu. Nemalý díl je třeba věnovat také kvalitní komunikaci jak vnitřní, tak vnější, a zajistit participaci všech dotčených stran včetně veřejnosti. Vzhledem k více disciplínám, které při zpracování PUM pro chráněné území vstupují do hry, se nabízí možnost volby zpracovatelského konsorcia, které se bude skládat z více subjektů a bude schopno doložit všechny náležitosti v souladu s pravidly výběrového

řízení. Obecně nabídka vždy závisí na místních okolnostech – především na odborném zázemí institucí, které budou zpracování a realizaci PUM pro NP/CHKO řídit. Ideální je situace, kdy je požadovaná expertíza přímo z regionu, protože znalost chráněného území je jednoznačně velkou výhodou.

Za současné personální situace zpracovatel nemůže předpokládat, že správa NP/CHKO přímo zpracuje určité části PUM. Její role je aktuálně omezená na předávání již existujících podkladů, ze kterých musí zpracovatel samostatně vypracovat vše potřebné a předložit správě NP/CHKO k připomínkám, a v omezené míře v aktivní účasti na jednáních.

Tabulka 2: Zapojení a role klíčových aktérů do přípravné fáze PUM

Aktér	Popis možného zapojení klíčových aktérů do přípravné fáze PUM pro NP/CHKO
<b>1. Ministerstvo životního prostředí</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● MŽP může být v budoucnu přímo iniciátorem/nositelům zpracování PUM, tato role však není nijak ukotvena – ani politicky, strategicky ani v současné legislativě</li> <li>● zástupce MŽP (zpracovatel SEA) vč. zástupce krajské koncepce ŽP by měli být součástí řídicího výboru PUM</li> <li>● MŽP by jako klíčový rezort mělo formálně potvrdit zpracování PUM, což přispěje k jeho následné akceptaci a dodržování</li> </ul>
<b>2. Ministerstvo dopravy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● MD může být v budoucnu přímo iniciátorem/nositelům/gestorem zpracování PUM, tematicky i z pohledu potenciálních aktivit je PUM pro NP/CHKO plně v souladu s cíli dopravní politiky na národní úrovni, tato role však není nikde ukotvena, vychází ze zkušenosti s plány udržitelné městské mobility a gesce MD v této záležitosti</li> <li>● zástupce MD, vč. zástupce krajské koncepce dopravy by měli být součástí řídicího výboru PUM</li> <li>● z titulu své funkce dohlíží na výkon dopravní politiky v praxi a její soulad s národními cíli; mělo by formálně potvrdit zpracování PUM, což přispěje k jeho následné akceptaci a dodržování</li> </ul>
<b>3. Ministerstvo pro místní rozvoj</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● MMR je pro PUM NP/CHKO významným partnerem, především ze své pozice hlavního orgánu, který řídí politiku územního rozvoje, rozvoje venkova i cestovního ruchu – všechny tři oblasti se plánování mobility v NP/CHKO dotýkají. Tyto plány jsou v zájmu i tohoto rezortu, jelikož mají potenciál spolu-naplňovat uvedené politiky. MMR by se mohlo ujmout i iniciační role právě z důvodu blízkosti svojí agendy k problematice PUM pro NP/CHKO – jako strategického dokumentu, který ji ovlivní. Tato role však není nikde ukotvena, návrh vychází pouze obecně – z pole působnosti MMR.</li> <li>● zástupce MMR, vč. zástupce krajské koncepce územního plánování, cestovního ruchu a rozvoje venkova by měli být součástí řídicího výboru PUM</li> <li>● z titulu své funkce – MMR dohlíží na výkon územní politiky, strategie rozvoje cestovního ruchu a koncepce rozvoje venkova v praxi – mělo by formálně také potvrdit správnost zpracování PUM v těchto otázkách, což přispěje k jeho následné akceptaci a dodržování</li> </ul>
<b>4. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (AOPK), regionální pracoviště – správy CHKO a obdobně i správy NP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● AOPK může být v budoucnu přímo iniciátorem/nositelům zpracování PUM, současná legislativa tuto roli ovšem nijak neupravuje</li> <li>● zástupce AOPK by měl být součástí řídicího výboru PUM</li> <li>● AOPK je jedním z klíčových aktérů, kteří by měli být zapojeni od začátku celého procesu zpracování PUM, pokud ho nebudou přímo koordinovat</li> <li>● AOPK zpracovává řadu koncepčních dokumentů a shromažďuje důležitá data, jež jsou pro tvorbu PUM zásadní</li> <li>● AOPK by se mělo významně zapojit do přípravné fáze – tvorby základního strategického rámce – z důvodu svého výlučného postavení a nutnosti eliminovat již na počátku celého procesu případné konflikty zájmů, zajištění souladu s platnou legislativou (limity území) apod.</li> </ul>

<p><b>5. Lesy ČR (LČR)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● LČR patří mezi významné vlastníky pozemků, které zpravidla tvoří nejrozsáhlejší území v CHKO/NP a z tohoto titulu by zástupci LČR měli být přizváni již do přípravné fáze</li> <li>● LČR zpracovávají lesní hospodářské plány a zásady hospodářské činnosti, které budou ovlivňovat i tvorbu základního strategického rámce PUM</li> </ul>
<p><b>6. Zájmová sdružení, spolky a jiné neziskové organizace (NNO)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● zástupci v místě působících sdružení mohou být platnými aktéry s ohledem na jejich znalost „místních poměrů“; zpravidla jsou nositeli unikátního know-how a v rámci své působnosti komunikují a spolupracují s řadou dalších institucí a se širší veřejností</li> <li>● NNO obecně působí jako efektivní síťový aktér, který propojuje formální a neformální instituce na horizontální (různé oblasti působení) i vertikální úrovni (tj. národní/krajské/místní) a veřejnou a soukromou sféru</li> <li>● s ohledem na participační charakter tvorby PUM je vhodné, aby se zástupci významných NNO podíleli na tvorbě strategického rámce PUM a byli členy řídicího výboru PUM pro NP/CHKO</li> </ul>
<p><b>7. Ministerstvo vnitra / Policie ČR</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● PČR je významným aktérem v oblasti řízení dopravy a povolování dopravních staveb (dotčený orgán v rámci správních řízení)</li> <li>● zpravidla nebývá jednoduché zástupce PČR do procesů tvorby PUM zapojit, oblastní ředitelství však často disponují osobou zodpovědnou za komunikaci (nejde o roli tiskového mluvčí), organizaci akcí pro veřejnost (např. v rámci BESIPu, kampaní v oblasti bezpečnosti dopravy apod.), kterou je možné zapojit do činnosti řídicího výboru, event. jeho pracovních skupin (pokud vzniknou)</li> <li>● je vhodné přinejmenším PČR o zahájení zpracování PUM pro NP/CHKO informovat a zapojení do tohoto procesu nabídnout</li> </ul>
<p><b>8. Kraje *</b></p> <p>* v době zpracování metodiky není jasná preference pro koordinátora PUM pro CHKO/NP; s ohledem na rozsah kompetencí a oblastí, které kraje jako instituce řeší, jsou vhodným potenciálním zadavatelem a nositelem PUM pro účely dalšího zpracování a realizace PUM pro NP/CHKO</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Kraje se jeví jako v současnosti nejpravděpodobnější nositel PUM pro NP/CHKO a představují tak klíčového aktéra v celém procesu (pokud by to však byla jiná instituce, např. správa CHKO/NP, pak obdobné funkce bude plnit tato instituce)</li> <li>● prvním krokem zpravidla bývá určení zodpovědné osoby na úrovni exekutivní, kterou je nejčastěji manažer mobility či přímo manažer PUM (koordinátor mobility), a na úrovni politické, kterou je zpravidla radní zodpovědný za dopravu, event. územní rozvoj či cestovní ruch/ ŽP; ten je zároveň předsedou řídicího výboru (či obdobné koordinační skupiny)</li> <li>● manažer/koordinátor mobility             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ je zařazen ideálně do kanceláře ředitele úřadu, event. do odboru dopravy či územního rozvoje (řídí se vždy specifiky daného úřadu)</li> <li>○ by měl mít přesně vymezené a dostatečné kompetence s ohledem na potřebu spolupráce napříč odbory a organizacemi kraje s mandátem jednat za kraj i s dalšími institucemi a aktéry</li> <li>○ je hlavním koordinátorem procesu zpracování PUM, vede na výkonné (tj. ne politické) úrovni řídicí výbor PUM</li> <li>○ má zodpovědnost za výběr zpracovatele PUM a koordinaci zapojených aktérů, předkládá průběžné zprávy o zpracování PUM pro koordinační tým a řídicí výbor,</li> <li>○ komunikuje napříč úřadem a zajišťuje potřebnou součinnost s dalšími odbory (dopravy, územního rozvoje/plánování, odbor strategického rozvoje, životního prostředí)</li> </ul> </li> <li>● výběr zpracovatele PUM pro NP/CHKO             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ jedná se o klíčový krok pro úspěšné zvládnutí celého procesu zpracování PUM; zhotovitel by měl mít prokazatelné zkušenosti se zpracováním městských či institucionálních plánů mobility a schopnost je adaptovat na širší a v mnoha ohledech specifické území CHKO/NP; zadání pro výběrové řízení je vhodné konzultovat s nezávislou institucí (např. akademickou) či odborníkem, který se danou problematikou zabývá</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ před výběrem zhotovitele je vhodné provést vstupní (tzv. rozdílovou) analýzu území z pohledu existujících koncepčních a strategických dokumentů, která umožní lépe specifikovat zadání, eliminuje překryvy či zdvojení, umožní lépe odhadnout celkovou časovou, a tím i finanční náročnost plnění apod.</li> <li>● kraj by měl v této fázi sestavit základní přehled aktérů, u kterých předpokládá aktivní zapojení</li> <li>● v této fázi by měl vzniknout řídicí dokument – pracovní plán a statut řídicího výboru (ŘV), který popisuje klíčové fáze a milníky zpracování PUM, složení, volbu a způsob práce členů ŘV, jejich kompetence, event. povinnosti apod.</li> </ul>
<p><b>9. Města a obce nebo jejich sdružení, svazky /obecní a městské úřady a magistráty</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● obce a města na území NP/ CHKO jsou vedle koordinátora PUM hlavními aktéry, které je potřeba do procesu zpracování PUM zapojit; představují instituce, které jsou nejčastěji realizátory konkrétních opatření v dopravě a jsou tedy pro úspěšné naplnění cílů PUM zásadní. Mohou ale být také samotným koordinátorem zpracování i realizace PUM pro NP/CHKO.</li> <li>● intenzitu a rozsah zapojení určuje do značné míry zadavatel PUM ve spolupráci s jeho zpracovatelem; s ohledem na množství obcí a měst, která se v CHKO/NP nachází, je vhodné využít některou ze stávajících platforem (spolky obcí, mikroregiony apod.) pro jejich spolupráci, na které je možné zpracovat záměr PUM pro NP/CHKO a následně proces tvorby prezentovat; zástupce vybraných obcí/měst je rovněž vhodné nominovat do řídicího výboru – výběr do značné míry závisí na místní situaci, jedním z parametrů je např. velikost obce, dopravní uzel, významná atrakce apod.</li> <li>● municipality by měly poskytnout data a další informace nutné pro vstupní analýzu a nastavení strategického rámce PUM, zejm. s ohledem na priority PUM</li> <li>● významné centrum v NP/CHKO může rovněž sloužit jako detašované pracoviště / zázemí manažera mobility v případě, že úřad kraje se nachází ve velké vzdálenosti od NP/CHKO</li> <li>● je vhodné informovat všechny municipality na daném území oficiálním dopisem, sdělit kontaktní osobu (manažer PUM) a kde se mohou dozvědět o zpracování PUM více informací</li> <li>● do procesu zpracování PUM je vhodné zapojit i obce a města, která s NP/CHKO sousedí a mohou být PUM dotčena, resp. mohou k jeho naplňování rovněž přispívat</li> </ul>
<p><b>10. Informační centra (IC) a destinační agentury</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● IC budou sloužit ve všech fázích zejména jako důležitý informační kanál zejm. při předávání informací o zpracování PUM a zapojování širší veřejnosti do tohoto procesu</li> <li>● v přípravné fázi mohou poskytnout cenné informace zejm. z oblasti cestovního ruchu, event. parkování či dalších dopravních služeb (místní doprava apod.)</li> <li>● zástupce destinační agentury / IC je vhodné nominovat do řídicího výboru PUM</li> </ul>
<p><b>11. Místní obyvatelé</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● místní obyvatelé patří mezi aktéry, na které řada opatření PUM bude dopadat, a je proto důležité, aby byli do procesu zpracování PUM od jeho počátku zapojeni</li> <li>● s ohledem na množství je vhodné identifikovat několik osob, které požívají obecnou autoritu v dané lokalitě a mohou veřejnost zastupovat ve formálním procesu zpracování PUM (např. zastoupení v řídicím výboru) – typicky se může jednat o významnou osobnost, faráře, ředitele školy, vedoucího nějakého spolku apod.</li> </ul>
<p><b>12. Místní akční skupiny</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● konzultace se zástupci MAS ohledně organizačního modelu plánu mobility</li> <li>● mají potenciál pro PUM již od přípravné fáze, obdobně jako samostatná města a obce v chráněném území či v jeho blízkosti</li> </ul>
<p><b>13. Soukromý sektor – podnikatelé</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● místní podnikatele je vhodné zapojit již do přípravné fáze, jelikož představují jedny z klíčových aktérů zejm. s ohledem na poskytování služeb, jež souvisí s cestovním ruchem, což může významně ovlivnit další rozvoj dopravy v NP/CHKO, jelikož atraktivní služby zvyšují návštěvnost, a tím i dopravu v daném území</li> <li>● s ohledem na počet podnikatelských subjektů a jejich obecně menší ochotu se zapojovat do podobných aktivit, je vhodné se obrátit na znalce místního prostředí</li> </ul>



	a identifikovat konkrétní osobu/y (či zástupce jejich sdružení), která by mohla tento sektor zastupovat
<b>14. Dopravci a jejich sdružení, krajský koordinátor VHD</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• dopravci patří z titulu své funkce mezi důležité aktéry, jejichž zapojení je vhodné zejm. v analytické fázi PUM</li><li>• v přípravné fázi je vhodné získat informace o dopravní obslužnosti území (často je zajišťována právě na krajské úrovni), zjistit vztahy mezi jednotlivými dopravci (veřejní, soukromí) a způsob, jakým je doprava na daném území organizována, a tyto informace promítnout do strategického rámce PUM pro NP/CHKO</li><li>• je vhodné zástupce dopravců nominovat do některé z pracovních skupin řídicího výboru (např. skupina pro veřejnou dopravu)</li></ul>
<b>15. Média</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• média je třeba zapojit v průběhu všech fází pro zajištění publicity celého procesu a zejm. u široké veřejnosti</li></ul>

M1.1:

**Milník 1.1: Rozhodnutí, že bude zpracován plán mobility**

## 2.2.2 Krok 2: Nastavení plánovacího rámce

V této fázi by měl být připraven seznam hlavních aktivit (pro všechny fáze plánu) a jejich harmonogram, tj. pracovní plán. Ten by měl být politicky schválen (řídicím výborem). Je také nutné vytvořit komunikační strategii, která přinese rámec pro zapojení stakeholderů.

**Cílem je:**

- Určit přesné území, které bude plán mobility řešit (celý NP/CHKO se zázemím nebo jen užší oblast s největšími dopravními problémy nebo environmentálně nejcitlivější lokality)
- Propojit tvorbu plánu mobility s relevantními politikami a strategiemi na místní a krajské úrovni (plán/zásady péče, strategické rozvojové plány, plán krajské obslužnosti, dopravní generely, územní koncepce a plány, koncepce rozvoje cestovního ruchu, klimatické plány apod.); posoudit, nakolik jsou v souladu a jak mohou podpořit tvorbu plánu mobility NP/CHKO
- Ověřit si, které aktivity budou zajištěny interně a které je třeba poptat externě; koordinace by měla zůstat v rukou úřadu, který vede koordinační tým, neměla by být řešena zvenčí
- Vytvořit komunikační plán

Komunikace a zapojování stakeholderů je natolik specifický proces, že vyžaduje vlastní **komunikační plán**, který by měl obsahovat popis komunikace mezi koordinačním týmem a řídicím výborem, komunikaci navenek s klíčovými stakeholdery, zásady PR (styk s veřejností) a zapojení médií. Součástí tohoto plánu má být mj. aktivní informování veřejnosti koordinované mezi jednotlivými subjekty podílejícími se na zpracování a implementaci PUM. Základní otázky, které musí plán řešit, jsou Proč? Koho? Jak? a Kdy? zapojit. Vhodné je využití a rozšíření stávajících akcí pořádaných různými aktéry v území, nebo pak akce týkající se dopravy a životního prostředí, např. Evropský týden mobility, dny udržitelného rozvoje, dny bez aut, kampaně na podporu udržitelné dopravy apod.

Pracovní plán by měl zahrnout i milníky pro jednotlivé fáze a měl by stručně zaznamenat postup, jakým bude zpracování plánu řízeno a co bude mít v kompetenci koordinační tým a co řídicí výbor. Na těchto úrovních by měl být pracovní plán schválen – politicky, aby byly včas vyčleněny kapacity a zajištěna účast v procesu a ten mohl formálně začít.

Harmonogram a pracovní plán pro tvorbu plánu mobility NP/CHKO bude zcela jistě specifický pro každé chráněné území, pro něž je PUM zpracováván. Nicméně pro základní orientaci, kolik času může obecně každá z fází trvat, níže přinášíme návrh potenciálního harmonogramu.

Schéma 4: Harmonogram a pracovní plán pro tvorbu PUM



Cílem je mít plán mobility zpracovaný a schválený za 1–2 roky. Navržený časový harmonogram:

- Analýza mobility: 2–6 měsíců
- Příprava strategie (vize, strategické cíle a specifické cíle): 1–3 měsíce
- Návrhy a výběr opatření (včetně akčního plánu): 2–6 měsíců
- Schválení plánu: do 6 měsíců

Časová náročnost realizace pak bude záviset na počtu a komplexnosti schválených opatření a její období bude tedy specifické pro každé chráněné území. V souvislosti s tím jde i monitorování, evaluace a budoucí aktualizace PUM NP/CHKO.

M1.2:

- Milník 1.2: Plánovací rámec a komunikační plán nastaven a pracovní plán schválen, výběrové řízení na zpracovatele PUM realizováno (zpracovatel / zpracovatelské konsorcium určeno)

### 2.2.3. Krok 3: Analýza současného stavu mobility

Výsledky analýz a poznání stavu mobility jsou nutným předstupněm pro tvorbu vlastní strategie plánu mobility pro NP/CHKO. Zároveň popisují současný stav, s nímž bude srovnáván přínos plánu mobility.

Ještě před vlastními analýzami je důležité shromáždit všechny dostupné informace a data z různých zdrojů a případně identifikovat další data, jejichž získání je pro kvalitní analýzu nezbytné.

#### Cílem je:

- Identifikovat potřebu dat a informací pro naplnění obecných cílů plánu mobility – aktuální stav dopravní infrastruktury, nabídka dopravních služeb a jejich využití – poptávka (pěší trasy, cyklotrasy a jejich bezpečnost, obslužnost VHD, intermodalita, možnost spolujízdy apod.)
- Zjistit, která data a studie jsou k dispozici z různých existujících zdrojů – co nejvíce kombinovat dostupná existující data (statistiky dopravních podniků a dopravců, data o nehodovosti, dopady provozu na komunikacích vedoucích na území NP/CHKO atd.) – kteřá data je nutné doplnit vlastními šetřeními pro potřeby plánu mobility
- Zajistit sběr kvalitních dat, která jsou klíčová pro poznání současného stavu mobility (např. pomocí mobilních sčítačů cyklistů a pěších, nebo dotazníkových šetření – kvalitativní a kvantitativní analýzy, noclehy z hotelových statistik, obsazenost parkovišť atd.)
- Identifikovat současné problémy z hlediska dopravní infrastruktury, jejího využití a očekávaného budoucího vývoje turismu i využívání infrastruktury místními obyvateli, nákladní dopravou, zásobováním
- Kvantifikovat (pokud možno) problémy a ukázat je v území (mapové podklady)
- Vypracovat analytickou zprávu včetně SWOT analýzy, zapojit do její tvorby a schvalování místní aktéry a nechat ji schválit řídicím výborem, informovat veřejnost.

#### Postup

Pro účely plánování a managementu mobility je nutné nejprve popsat současnou situaci v území, a to včetně shromáždění základních geografických údajů o infrastruktuře, nabídce veřejné dopravy, hlavních turistických cílech a místech, odkud turisté přijíždějí (návaznost na okolní sídelní systém a regionální a nadregionální dopravní síť), demografických a socio-ekonomických informací o návštěvnících i obyvatelích území a také o environmentálních dopadech současné intenzity dopravy. Řada potřebných informací může v nějaké formě již existovat, ale shromažďují je podle svých potřeb (různý územní i časový detail, podrobnost a kvalita dat) různé veřejné i soukromé instituce a subjekty. Pro efektivní přípravu sběru dat je tedy nejprve nutné shromáždit informace o tom, jaké údaje a v jaké formě již existují, a zda je bude možné pro potřeby plánu mobility získat a využít.

Celá fáze analýzy současného stavu mobility je poměrně časově, ale i finančně a organizačně náročná. Zahrnuje většinou řadu vlastních průzkumů (dopravní i sociologické průzkumy) a komunikaci s dalšími aktéry, kteří mohou některé potřebné údaje sami shromažďovat, případně budou zapojeni při zpracování konkrétních dokumentů (hlavně místní i regionální veřejné i soukromé instituce, odborníci apod.) nebo budou dotazováni na svůj názor či představu o dopravě (často pro objektivnější tvorbu SWOT analýzy). Kvalitní provedení sběru dat a jejich analýza a vyhodnocení je klíčovým předpokladem pro zajištění celkové kvality výsledného PUM.

Sběr dat může probíhat vlastními silami, s pomocí dat od partnerů nebo se zapojením externího subjektu. V některých případech lze informace, které nejsou klíčové pro posouzení stavu dopravy a jejich problémů v konkrétní lokalitě, také nahradit expertními odhady, i proto je dobré do celé fáze zapojit klíčové místní aktéry a komunikovat s nimi potřebu získání dat i zpracování analytické zprávy a SWOT analýzy, která je výstupem tohoto kroku.

Před započítáním vlastního sběru informací je potřeba se zabývat následujícími tématy:

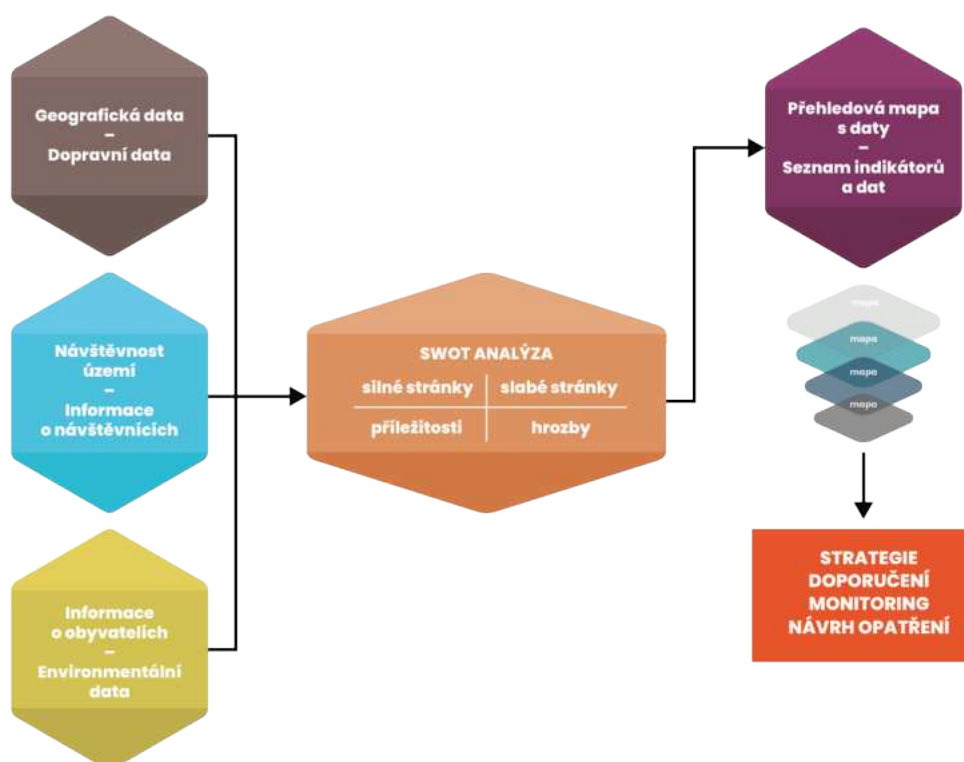
- Identifikace všech (potenciálních/žádoucích) druhů dopravy (individuální osobní, nákladní, zásobování, veřejná – železniční, autobusová, lodní, aktivní doprava – cyklo – i pěší doprava)
- Dostupnost a infrastruktura pro všechny relevantní druhy dopravy – kvantitativní údaje, ale i kartografické podklady pro zakreslení infrastruktury v území:
  - **pěší** (oddělená pěší infrastruktura, chodníky pro pěší, značené turistické trasy i často pěšími využívané neznačené cesty),
  - **cyklistická doprava** (oddělená cyklistická infrastruktura, značené cyklotrasy, další cesty hojně využívané cyklisty, možnosti zapůjčení kol, elektrokol, koloběžek a elektrokoloběžek),
  - **veřejná doprava** (sít hromadné dopravy v území a její návaznost na hlavní turistické atraktivitu a okolní obce a města, počet spojů za den ve všední den, o víkendech a ve svátcích, v turistické sezóně, cyklobusy, další sezónní veřejná doprava, např. skibusy či posílené spoje pro lyžaře v lokalitách, kde je to relevantní, systém jízdného, intermodalita, návaznost na odstavná parkoviště),
  - **individuální automobilová doprava** (silniční síť, parkoviště včetně kapacit, návaznost na veřejnou dopravu)
  - **nákladní doprava a zásobování** (silniční síť, hlavní využívané dopravní tahy, objem dopravy)
- Informace o probíhajících a plánovaných projektech v území a v jeho okolí (např. výstavba či rozšíření sportovních, lyžařských a dalších turistických areálů, parkovišť, plány v úpravách veřejné dopravy, výstavba nebo rozšíření oddělené pěší a cyklistické infrastruktury, rozšíření nabídky dopravních služeb pro obyvatele i návštěvníky) – kvantitativní údaje o plánovaných kapacitách, objemu dopravy a kartografické podklady pro zakreslení plánovaných opatření v území, informace o možných dopadech na modal split nebo změnu objemu dopravy, pokud jsou dostupné
- Přehled již existujících analýz a studií + existující data k mobilitě (data ze sčítačů, data od poskytovatelů veřejné dopravy, data od turistických zařízení, data o mobilitě místních obyvatel a obyvatel přilehlých území – především dojíždka do zaměstnání, škol, ale i za službami, volnočasovými aktivitami, informace o chatařích) – především kvantitativní údaje, pokud možno s lokalizací ke konkrétním místům, kde měření a průzkumy probíhaly
- Demografická a socio-ekonomická data – informace o počtech a struktuře turistů navštěvujících území, sezónní výkyvy, informace o obyvatelích bydlících v území včetně propojení údajů s konkrétními lokalitami, kde je to možné

Primárně je vhodné a finančně i časově efektivní využívat v co nejvyšší míře existující data, která má koordinační tým PUM a další místní aktéři k dispozici, a určit, která další data jsou pro konkrétní území a jeho potřeby důležitá. Část dat je vždy dostupná z veřejných zdrojů (např. od Českého statistického úřadu, ministerstev, krajů nebo místních samospráv), případně od členů koordinačního týmu. Potřebná data, která nejsou k dispozici, je potom možné sbírat vlastními silami nebo s využitím

externího subjektu. Při sběru vlastních dat je dobré zaměřit se primárně na oblasti, které jsou místními aktéry a koordinačním týmem vnímány jako problematické (např. overturismus v některých částech velkoplošného zvláště chráněného území, špatná intermodalita, vysoká závislost území na individuální automobilové dopravě, přetížení některých částí území tranzitní dopravou, elektromobilita apod.) a zde se snažit shromáždit co nejkvalitnější data, která existenci problému potvrdí nebo vyvrátí a budou moci sloužit jako podklad pro SWOT analýzu a další kroky zpracování PUM.

Data sebraná v předchozím kroku slouží jako výchozí bod pro zpracování SWOT analýzy (viz schéma 6).

Schéma 5: Tvorba a využití SWOT analýzy



Získaná data je potřeba vyhodnotit a rozhodnout, co situace, kterou ilustrují, znamená pro studované území. Z dostupných dat by mělo být možné zhodnotit jak vnitřní vlivy (silné a slabé stránky území a dopravní situace v něm) vznikající uvnitř analyzovaného území, tak vnější vlivy (příležitosti a hrozby) vyplývající ze stavu vně analyzovaného území. V některých případech (zejména při hodnocení projektů) jsou také silné a slabé stránky vztaženy k aktuálnímu stavu, příležitostem a hrozbám v rámci budoucího vývoje. Při formulaci je potřeba používat jasná a srozumitelná hesla, která dostatečně konkrétně popisují daný problém tohoto chráněného území. Silné a slabé stránky by měly obsahovat zhodnocení stávající dopravní polohy a existující infrastruktury a návštěvnosti území, zaměřují se především na to, co jsou aktéři sami schopni ovlivnit a na čem je možné stavět (silné stránky) nebo co je potřeba řešit (slabé stránky včetně stávajících problémů v oblasti dopravy – např. jaké dopravní služby chybí, proč jsou/nejsou stávající dopravní služby využívány obyvateli a/nebo návštěvníky, negativní vlivy na předměty ochrany apod.). Příležitosti a hrozby by se potom měly zaměřovat na zhodnocení vnějšího prostředí bezprostředně ovlivňujícího zkoumané území a dopravní situaci v něm, dopadů aktivit vyšších územních celků (rozhodnutí krajských, celostátních institucí), případně dopadů plánovaných projektů

nebo opatření. Do části hrozeb a příležitostí patří i možnosti financování dopravních opatření a plánů, dopady rozvoje a aplikace moderních technologií v oblasti dopravy a turismu nebo vliv celospolečenských změn a trendů (včetně např. stárnutí populace, zranitelnosti cestovního ruchu ve vztahu k možným dalším epidemiím, vliv zdražování energií, pohonných hmot apod.).

Ve všech oblastech je dobré se zamyslet nad jednotlivými dopravními módy, které jsou pro území relevantní (celkový stav dopravní infrastruktury a dostupnosti v současnosti a jejich pravděpodobný další vývoj, jednotlivé druhy a možnosti propojení veřejné dopravy, využívání a možnosti aktivních druhů dopravy, objem IAD a nákladní dopravy, objem dopravy v důsledku turismu a v důsledku dojíždění do zaměstnání, škol, za službami i volnočasovými aktivitami místních obyvatel). Do přípravy SWOT analýzy je možné a užitečné participativně zapojit obyvatele regionu a také dotčené orgány a instituce, které mohou nabízet další úhly pohledu.

Výsledky SWOT analýzy i celé analýzy dopravy v chráněném území je vhodné prezentovat zainteresované veřejnosti a konzultovat s dotčenými institucemi, aby bylo minimalizováno riziko, že budou opomenuty významné problémy, možnosti řešení nebo potenciály území. SWOT analýza je tak obohacena o další náhledy a získává větší míru poznatků a objektivitu. Zároveň se díky participativnímu projednávání dílčích výsledků a analýz zvyšuje povědomí místních obyvatel i dotčených subjektů o PUM pro NP/CHKO a zvyšuje se jeho akceptace, která je důležitá pro jeho následné plnění.

Pro správné zpracování se lze inspirovat v metodice Techniky efektivního řízení měst a obcí – Část SWOT analýza (NSZM, 2020), viz oddíl VII. Doporučené další zdroje této metodiky.

Tabulka 3: Zapojení a role klíčových aktérů v analytické fázi zpracování PUM

<b>Aktér</b>	<b>Popis možného zapojení klíčových aktérů do analytické fáze zpracování PUM pro NP/CHKO</b>
<b>1. Ministerstvo životního prostředí</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• poskytování dat pro zpracování analytických dokumentů (data budou pravděpodobně poskytována skrze pobočky správy CHKO/NP) (zonace, klidová území NP, vymezení biocenter, evropsky významné lokality, ptačí oblasti, síťové mapování (GIS data) - např. fyto geografický atlas apod.), tato data mohou být užitečná pro analytickou část PUM NP/CHKO)</li></ul>
<b>2. Ministerstvo dopravy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• poskytování dat pro zpracování analytických dokumentů (data budou pravděpodobně poskytována skrze regionální pobočky MD, ŘSD apod.: výsledky sčítání dopravního provozu, národní data k různým druhům dopravy, výsledky dopravních modelů na národní úrovni apod.), tato data mohou být užitečná pro analytickou část PUM NP/CHKO</li></ul>
<b>3. Ministerstvo pro místní rozvoj</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• poskytování dat pro zpracování analytických dokumentů (data budou pravděpodobně poskytována skrze regionální pobočky MMR, CRR apod. (územní data, statistické údaje z průzkumů cest. ruchu na národní úrovni apod.), tato data mohou být užitečná pro analytickou část PUM NP/CHKO</li></ul>
<b>4. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (AOPK), regionální pracoviště – správy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• poskytování dat, spolupráce na zpracování vybraných analytických podkladů, zpětná vazba zpracovatelům SWOT apod.</li><li>• v ideálním případě je zástupce AOPK členem zpracovatelského týmu pro analytické výstupy</li><li>• zástupce AOPK by se měl aktivně zapojit do komunikace s veřejností a dalšími aktéry v rámci veřejných prezentací PUM a sběru dat</li></ul>

<b>CHKO a obdobně i správy NP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● zástupce AOPK poskytuje detailní znalost místního území z odborného pohledu (podobně jako veřejnost či podnikatelé z laického pohledu)</li> </ul>
<b>5. Lesy ČR (LČR)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● poskytování dat, spolupráce na zpracování vybraných analytických podkladů, zpětná vazba zpracovatelům SWOT apod.</li> <li>● zástupce LČR by se měl aktivně zapojit do komunikace s veřejností a dalšími stakeholdery v rámci veřejných prezentací PUM a sběru dat</li> </ul>
<b>6. Zájmová sdružení, spolky a jiné neziskové organizace (NNO)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● poskytování znalostí o místním prostředí a jeho fungování</li> <li>● síťování, komunikace, šíření povědomí o zpracování PUM pro NP/CHKO</li> <li>● spolupráce na organizaci participačních aktivit</li> </ul>
<b>7. Ministerstvo vnitra / Policie ČR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● PČR disponuje celou řadou dat, zejména z oblasti bezpečnosti dopravy</li> </ul>
<b>8. Kraje</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● tato fáze bývá zpravidla již komplexně zpracována vybraným dodavatelem; úkolem kraje, resp. manažera mobility /PUM je zejm. koordinace prací, zajištění součinnosti s odbory a dalšími orgány kraje a pomoc při zajištění součinnosti dalších veřejných institucí z titulu zadavatele, který má jako veřejná instituce zájem na kvalitním výstupu (pro tento účel je vhodné vybavit manažera PUM oficiálním pověřením přímo hejtmánem či radním, event. požádat klíčové veřejné instituce o součinnost oficiálním dopisem hejtmána/radního). V případě, že je PUM koordinován jinou institucí, tento bod se vztahuje na ni.</li> </ul>
<b>9. Města a obce nebo jejich sdružení, svazky /obecní a městské úřady a magistráty</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● zástupci municipalit by se měli aktivně zapojovat i do analytické fáze, zejm. poskytnutím informací o dané lokalitě a dat a dalších zdrojů důležitých pro zpracování všech analytických podkladů</li> <li>● do PUM by se rovněž měly promítnout relevantní priority obsažené v rozvojových plánech obcí a měst, resp. PUM by neměl být s těmito prioritami v rozporu.</li> </ul>
<b>10. Informační centra (IC) a destinační agentury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● IC a destinační agentury jsou často jediné instituce, které se systematicky a dlouhodobě zabývají sběrem dat z oblasti CR, proto jsou významné pro zpracování analytických podkladů PUM</li> <li>● IC a destinační agentury by měly rovněž poskytnout do jisté míry objektivní pohled na cestovní ruch, příp. s ním související dopravu zejm. z pohledu sezónnosti, vytíženosti jednotlivých lokalit, potřeb návštěvníků apod.</li> </ul>
<b>11. Místní obyvatelé</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● široká veřejnost je zapojena prostřednictvím veřejných diskuzí/fór, které jsou v rámci zpracování PUM organizovány; typicky se jedná o diskuzi nad problémy dopravy a cestovního ruchu, výzvami, cíli, vizí rozvoje daného území</li> <li>● je důležité, aby byly názory místních obyvatel vyslyšeny a adekvátně zapracovány do PUM pro NP/CHKO, jinak hrozí jeho následné nepřijetí i ze strany obcí a měst, které veřejnost formálně zastupují, což může významně omezit implementaci PUM</li> </ul>
<b>12. Místní akční skupiny</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● účast zástupců MAS na analýzách stávající situace, včetně informací o probíhajících projektech, které administruje nebo iniciuje MAS</li> </ul>
<b>13. Soukromý sektor – podnikatelé</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● podnikatelský sektor má své specifické potřeby a postoje, proto je vhodné s tímto sektorem pracovat specifickým způsobem zohledňujícím jeho menší ochotu a často značnou časovou vytíženost;</li> <li>● proto je vhodné provést např. strukturované rozhovory ke klíčovým otázkám pro získání názoru na dopravu a cestovní ruch v daném území, méně vhodné jsou různé formy dotazníků či anket</li> </ul>
<b>14. Dopravci a jejich sdružení, krajský</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● dopravci poskytují klíčová data o dopravní obslužnosti (vytíženost a četnost spojů, objem přepravených cestujících apod.) a rovněž o kapacitách, jež je možné v případě potřeby vytvořit</li> </ul>

<b>koordinátor VHD</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>dopravci představují rovněž důležité aktéry s ohledem na rozvoj hromadné dopravy v rámci daného území, ale rovněž do a z daného území, což má zásadní vliv na celkové rozdělení dle jednotlivých dopravních modů, zejm. pak na objem individuální automobilové dopravy, jež je obecně považována za nejméně žádoucí na územích NP/CHKO</li></ul>
<b>15. Média</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>zpravidla jsou zvána na všechny veřejné akce, slouží k jejich propagaci, pozvánkám a sdělování výsledků těchto akcí</li></ul>

M1.3:

Milník 1.3: SWOT analýza zpracovaná

## 2.3 Fáze II.: Strategická

### 2.3.1. Krok 4: Tvorba vývojových scénářů a jejich posouzení

Z analytické fáze přípravy plánu mobility je území popsáno z hlediska dopravních, environmentálních, sociálních, ekonomických a dalších charakteristik. V tomto kroku je třeba na základě posbíraných dat sestavit vývojové scénáře území.

#### Cílem je:

- Udělat si přesnou představu o dalším očekávaném budoucím vývoji území.
- Porozumět rizikům a příležitostem ve vztahu k současným trendům a možným změnám s dopadem na mobilitu do a po NP/CHKO ve sledovaném období.
- Prozkoumat pravděpodobný dopad různých směrů strategického rozvoje a přinést tak argumentaci, proč je plán mobility připravován a o jakou změnu usiluje.
- Vytvořit tak podklad (predikci) pro následnou tvorbu vize, strategických a specifických cílů a konkrétních indikátorů a jejich cílových hodnot.

#### Postup:

Základním scénářem je business-as-usual, BAU (také tzv. nulový) scénář. Ten popisuje vývoj v území do budoucna za situace, která by nastala, pokud by nebylo implementováno žádné dodatečné opatření. Bere tedy v úvahu další časový vývoj a dopady již dříve nastavených opatření či opatření schválených a připravených k realizaci. Vychází z předpokladu, že vývoj návštěvnosti a dopravní zátěže bude pokračovat v podobných trendech jako v posledních letech. BAU scénář by měl zachycovat období, které řeší PUM NP/CHKO, s výhledem alespoň 20 let. S největší pravděpodobností bude vykazovat nárůst IAD, tlak na parkovací a další infrastrukturu pro rostoucí turismus, zásobování území atd. Tento scénář je referenční pro návrhové scénáře, které budou vytvářeny ve III. fázi v kroku 7.

BAU scénář by měl:

- Popsat vývoj nabídky a poptávky po dopravě v předmětném území vč. dopadů dopravy na území
- Zohlednit ekonomický vývoj, rozvoj cestovního ruchu a vývoj demografických a územních faktorů, které mají zásadní vliv na intenzitu a druh poptávky po dopravě v předmětném území
- Zakomponovat hlavní změny plánované ještě před započítáním PUM (dopravní stavby, územní využití, scénář optimalizace služeb VHD, posílení nemotorové dopravy, elektromobility apod.)
- Být v souladu se závěry předchozí analýzy (fáze II)



BAU scénář může být zpracovaný také variantně, pokud existuje nejistota ohledně parametrů, které mohou další vývoj výrazně ovlivnit. Vznikne tak několik vývojových scénářů, které odrážejí možný budoucí vývoj území (např. předpoklad rychlého rozvoje turismu, budování nových zařízení již ve fázi schválení v územním plánu atd.).

M2.1:

[Mílník 2.1: Vytvořený BAU scénář a scénáře vývoje území](#)

### 2.3.2. Krok 5: Příprava vize a cílů

Vize popíše (kvalitativně) budoucí stav mobility v NP/CHKO na základě předchozí analýzy a vývojových scénářů a je dále rozložena do konkrétních cílů. Na základě vize a jejích strategických cílů jsou následně vytvořeny a kvantitativně nastaveny specifické cíle a opatření. Vize s cíli je projednána se stakeholdery a je schválena (tím se k ní všichni klíčoví aktéři v území hlásí).

#### Cílem je:

- Společně vytvořit inspirativní vizi mobility území.
- Navrhnout soubor 5–10 konkrétních a měřitelných strategických cílů.
- Vytvořit skupinu měřitelných specifických cílů, jejichž naplnění přinese zároveň splnění vyššího strategického cíle. Specifické cíle musí být SMART (viz výklad níže).
- Schválit vizi, strategické i specifické cíle.
- Zdůraznit význam plánu mobility a zajistit politickou i další podporu decizní sféry.

#### Postup

##### 1) Tvorba vize

Vize by měla popsat, jak bude území vypadat v dlouhém časovém horizontu, kam bude směřovat a v čem bude unikátní. Příprava vize je jedním z hlavních mezníků přípravy plánu mobility, protože určuje orientaci dalších kroků v návrhové fázi a v konečném důsledku i konkrétních opatření. Důležité je, aby tato vize byla společná, tj. aby byla akceptovaná všemi zainteresovanými stranami včetně veřejnosti, aby se s touto vizí všechny strany ztotožnily a získaly pocit jejího spoluvlastnictví. Pracovní skupina složená ze zástupců koordinačního týmu, řídicího výboru a dalších stakeholderů vytvoří variantní vize mobility v území pro horizont cca 20 let. Je dobré vizi komunikovat i s veřejností, především s místními obyvateli a podnikateli. Pokud je vize podána a zveřejněna srozumitelnou, slovní i vizuální formou, má šanci získat širokou podporu. Veřejnost ale může být do výběru zapojena, např. formou hlasování o vítězné vizi mezi třemi nejvíce preferovanými apod.

Vizi je vhodné formulovat v podobě slovního popisu v rozsahu do 500 slov, který je srozumitelný všem, vyhýbá se konkrétním řešením a minimalizuje konkrétní kvantitativní informace. Zároveň je třeba se při tvorbě vize vyhnout neuchopitelným obecným tvrzením a frázím. Popis vize by měl vystihovat preferované charakteristiky řešeného území a života v něm a podoby cestovního ruchu a tyto oblasti zasadit do dopravního kontextu.

Je vhodné čerpat ze Strategického plánu území, pokud je zpracovaný; z plánů/zásad péče a interpretačních plánů daného NP/CHKO. Vizi je možné sestavit v rámci užší pracovní skupiny a následně projednat se zainteresovanými stranami a představit veřejnosti. Vhodnější je ale zapojit

zainteresované strany, případně i externí vizionáře, již do procesu tvorby vize. Jako podklady k tvorbě vize mohou sloužit strukturované rozhovory se stakeholdery nebo skupinové rozhovory. Skupina, která bude zodpovědná za přípravu vize, by měla být složena minimálně z členů koordinačního týmu, zpracovatele (pokud je jím externista) a dále řídicího výboru PUM.

#### Otázky pro přípravu vize:

- Jak má NP/CHKO vypadat za 20 let? Co by si mělo území udržet a co musí být ochráněno – vize bude respektovat zásady a plány péče o dané chráněné území. Jak má vypadat mobilita na řešeném území a jak se budou lidé dopravovat do i po území?
- Co selepší oproti stávající situaci? V čem budou mobilita a návštěvy NP/CHKO lepší?
- Kde je opora pro vizi v jiných schválených strategiích a politikách v daném regionu?
- Jaké ambice vize musí mít, aby byla mobilita v NP/CHKO udržitelná i za 20 let?

## **2) Tvorba strategických a specifických cílů**

Od vize se odvíjí strategické cíle. Soubor cílů by měl být takový, aby pokrýval celý záběr vize. Vyšší strategické cíle vycházejí z nadřazených evropských, národních a krajských strategií v oblastech dopravy, životního prostředí, ekonomické a sociální oblasti. Typické strategické cíle v plánech mobility:

- Dobudovat potřebnou infrastrukturu pro udržitelnou mobilitu, území bude dostupné a bezpečné (infrastruktura)
- Umožnit pohyb po NP/CHKO pomocí různých druhů udržitelné mobility, které respektují místní podmínky a jsou vzájemně provázané (dopravní služby)
- Uplatňovat udržitelný turismus, který nebude poškozovat hodnotu území a bude podporovat aktivní druhy dopravy a delší pobyt v místě, namísto krátkých a rychlých přejezdů (udržitelný turismus)
- Klást důraz na místní tradice (kulturní hodnota) a mobilitu místních obyvatel (udržitelnost v režimu NP/CHKO)

Specifické cíle jsou nejpodrobnějšími cíli. Zpřesňují strategické cíle a jsou hlavním podkladem pro návrh konkrétních aktivit a opatření k realizaci. Specifické cíle popisují co, o kolik a v jakém časovém horizontu má být změněno. Konkrétní specifikace je nutná, aby bylo možné zjistit, zda navržená a realizovaná opatření opravdu vedla k plánovanému efektu. Specifické cíle musí mít přímou vazbu na strategické cíle a jsou zásadní pro účely monitorování a vyhodnocování. Jejich prostřednictvím je možno detailně popsat naplánované změny v mobilitě v daném území ve všech strategických oblastech. Na základě specifických cílů jsou navrženy monitorovací indikátory. Specifické cíle by měly být SMART, což znamená Specific (konkrétní), Measurable (měřitelné), Achievable (dosažitelné), Relevant (relevantní, tj. přímo souvisící s tématem a ostatními cíli), Time-bound (jasně časově vymezené). Více informací k tvorbě SMART cílů viz Brůhová Foltýnová a kol. (2022).

V průběhu návrhu obou kategorií cílů je důležité posuzovat jejich reálnost a vyvarovat se nereálným vytouženým cílům. Na závěr je třeba projednat a schválit vizi a cíle řídicím výborem a napsat k tomu stručnou zprávu, která bude dále komunikována navenek.

M2.2:

[Milník 2.2: Vize a cíle rozvoje území schváleny.](#)

### 2.3.3. Krok 6: Nastavení indikátorů

Každý specifický cíl by měl mít přiřazen indikátor / indikátory, které umožní měřit proces (výstupy) a dopady plánu mobility.

#### Cílem je:

- Definovat sadu indikátorů pro měření dopadů plánu mobility a naplňování cílů i celkové vize.
- Identifikovat data potřebná pro sledování indikátorů tak, aby sběr dat pro naplňování indikátorových hodnot byl efektivní (z pohledu vynaložených finančních a časových možností) a přinášel žádoucí informace pro vyhodnocení.

#### Postup:

V ideálním případě by měl být ke každému SMART cíli přiřazen minimálně jeden sledovaný indikátor. Indikátory jsou ukazatele vývoje určitého jevu získané průběžným sledováním, zaznamenáváním a vyhodnocováním souboru přesně stanovených údajů. Indikátory by měly být dostatečně jednoduché a srozumitelné (např. počet přepravených osob, dělba přepravní práce, obsazenost vozidla, počet nehod, délka cyklistické a pěší infrastruktury atd.) a jejich hodnoty by měly být v každém období zjišťovány shodnou metodou, a to z důvodu jejich srovnatelnosti v čase (a ideálně i mezi různými CHÚ navzájem).

Indikátorům by měly být přiřazeny výchozí hodnoty (získané z analytické fáze – v kroku 3) a cílové hodnoty. Cílové hodnoty jsou zásadní, protože v kvantifikované podobě vyjadřují změnu (pokrok) vůči výchozímu stavu. Pokud indikátory nemohou být kvantifikovány, musí být definovány alespoň kvalitativně tak, aby byly jasně vyhodnotitelné. Cílové hodnoty by měly být dostatečně ambiciózní, ale zároveň realistické – odpovídat rozsahu plánovaných aktivit a množství finančních prostředků určených na realizaci opatření. Zároveň by každý indikátor měl mít zajištěný spolehlivý a dostupný zdroj dat. V opačném případě nebude dostatečně sledován, je tudíž zbytečný a měl by být nahrazen vhodnějším indikátorem.

Při výběru indikátorů je třeba:

- Provéřit, které indikátory jsou už sledovány jinými institucemi a mohou posloužit pro plán mobility (krajská data, státní průzkumy, statistiky dopravců apod.)
- Používat standardní indikátory, které lze sledovat, měřit a vyhodnocovat běžnými metodami (to navíc umožní i porovnání s daty z jiných CHÚ)
- Každý indikátor vybavit definicí (co přesně sleduje), popisem, jak je měřen a kvantifikován, a kdo se indikátorem zabývá
- Určit konkrétní, relevantní, reálné, měřitelné, časově vázané cílové hodnoty, které nastavují, o kolik by se každý indikátor měl změnit k jakému roku (např. navýšení pěší mobility o 10 % do roku X v delším časovém horizontu, příp. i v kratším horizontu – průběžný cíl)

Následující tabulka představuje příklad vztahu mezi vizí → strategickými cíli → specifickými cíli → návaznými opatřeními → a přidělenými indikátory včetně možných zdrojů dat.

Tabulka 4: Příklady nastavení vize, cílů, možných opatření a k nim vhodných indikátorů se zdroji dat

Vize mobility	Strategický cíl	Specifický cíl	Opatření a vhodné činnosti	Indikátory a zdroj dat
Turisté a jejich doprava neohrožují ochranu ekosystémů	V žádném místě nedochází k overturismu, žádná auta neparkují mimo vyhrazená místa, chráněný druh (např. tetřívka) nebude turisty rušen	V nejvíce exponované oblasti je ve špičkách snížen počet turistů o 30 % do 2 let  Turisté nedochází do území s tetřívkem ve vymezeném období  Jsou postihována špatně parkující vozidla	Výnosy z parkovacích poplatků jsou vyhrazeny na zlepšení nabídky udržitelné mobility (např. VHD, pěší a cyklistická doprava); kampaně pro lepší informovanost o špatném parkování nebo jiném nevhodném chování turistů; aplikace, která navede turisty na méně frekventovaná místa	Počet turistů v nejvíce navštěvovaných místech; počty špatně parkujících vozidel; počet uživatelů aplikace pro navádění turistů při pohybu po území; početnost populace tetřívka  Zdroj: mobilní sčítače; obecní policie a stráž přírody; provozovatel aplikace
Území plní svoji funkci jako čisté, uhlíkově neutrální a nízkoenergetické	Na celém území NP/CHKO nejsou překročeny emisní ani hlukové limity do jednoho roku a do 10 let je území klimaticky neutrální	Výstavba 10 nových dobíjecích stanic pro elektrovozidla a elektrokola do 5 let  Na celém území jezdí pouze čistá vozidla VHD do 5 let  Zásobování pouze čistými vozidly a cargokoly do 5 let	Snížení rychlosti jízdy; modernizace vozidel VHD (čistá vozidla); zásobování místních podnikatelů čistými vozidly nebo cargokoly; výstavba dobíjecích stanic; výstavba center mobility s dobíjecími stanicemi a půjčovnami jízdních kol	Imisní hodnoty v území; počet dobíjecích stanic; podíl čistých vozidel ve flotile vozidel VHD obsluhující území  Zdroj: imisní měřicí stanice; dopravní podniky; krajský koordinátoři dopravy
Místní obyvatelé i návštěvníci se mohou bezpečně pohybovat po celém území	Snížení počtu dopravních nehod s vážným zraněním nebo usmrcením o 80 % do 10 let	Snížení počtu nehod chodců na místech pro přecházení o 80 % Snížení počtu nehod cyklistů na přejezdech pro cyklisty o 80 % Zvýšení subjektivně vnímaného bezpečí při pohybu podél dopravních komunikací o 50 % do 2 let	Doplnění a vylepšení přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty; zajištění rozhledových poměrů na místech křížení; kampaň na osvětlení cyklistů; snížení rychlosti projíždějících vozidel; výstavba nové infrastruktury pro pěší; výstavba nové infrastruktury pro cyklisty	Počet vážně zraněných nebo usmrcených chodců na přechodech a cyklistů na přejezdech pro cyklisty; subjektivní pocit bezpečí v území  Zdroj: statistiky nehodovosti Policie ČR; dotazníkový průzkum mezi obyvateli a návštěvníky

Území s kvalitní a významnou veřejnou dopravou	Zvýšení podílu cest VHD o 15 % do 10 let	Nárůst počtu cestujících VHD na konkrétní lince o 30 %	Optimalizace jízdního řádu, trasování a zastávek; zavedení slev na VHD či zdarma pro ubytované; aplikace nabízející vhodná spojení VHD v území; propagace VHD na webových stránkách destinační agentury, správy NP/CHKO a koordinátora dopravy	Podíl cestujících na konkrétní lince; spokojenost cestujících VHD  Zdroj: data dopravního podniku, detektory a sčítače ve vozidlech, průzkumy mezi uživateli VHD
--	--	--	--	--

Pro snazší výběr vhodného indikátoru, který bude výstižně odrážet naplňování daného cíle, slouží následující tabulka. V tabulce jsou pro vybrané cíle a priority navrženy možné indikátory.

Tabulka 5: Příklad indikátorů ve vazbě na cíl

Cíl	Priority	Indikátory
<b>Zvýšení prostorové efektivity dopravy</b>	Preference veřejné dopravy Rozvoj kolejové dopravy Podpora aktivních dopravních módů Optimalizace zásobování Zlepšení kvality veřejných prostranství Snížení prostorových nároků	Zvýšení podílu veřejné, pěší a cyklist. dopravy na dělbě přepravní práce Snížení stupně automobilizace Zvýšení podílu osob přepravených železniční dopravou Snížení počtu automobilů v centrální části NP/CHKO Zvýšení průměrné obsazenosti vozidel Zvýšení kapacity odstavných parkovišť v okrajových částech NP/CHKO Zvýšení délky cest s pro-cyklistickými opatřeními
<b>Snížení uhlíkové stopy</b>	Preference veřejné dopravy Podpora aktivních dopravních módů Optimalizace zásobování Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy Udržitelný územní rozvoj obcí na území NP/CHKO	Zvýšení podílu veřejné, pěší a cyklist. dopravy na dělbě přepravní práce Snížení emisí skleníkových plynů (CO <sub>2</sub> ekv.) z dopravy Zvýšení počtu elektrovozidel ve VHD Zvýšení objemu zboží přepraveného elektrovozidly, po železnici či vodě Snížení počtu automobilů v centrální části NP/CHKO
<b>Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti</b>	Provázanost VHD s dalšími druhy dopravy Zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti Nová propojení pro různé druhy dopravy Optimalizace zásobování Snížení dopravní nehodovosti	Zvýšení průměrné cestovní rychlosti vozidel veřejné dopravy Zvýšení přesnosti provozu vozidel veřejné dopravy Zvýšení počtu osob přepravených veřejnou dopravou
<b>Zvýšení bezpečnosti</b>	Zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti Nová propojení pro různé druhy dopravy Snížení dopravní nehodovosti Zlepšení kvality veřejných prostranství	Snížení celkového počtu dopravních nehod evidovaných Policií ČR Snížení počtu zraněných a usmrcených při dopravních nehodách Snížení počtu lehce zraněných při dopravních nehodách Snížení počtu dopravních nehod vozidel VHD s motorovými vozidly

<b>Zvýšení finanční udržitelnosti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Provázanost VHD s dalšími druhy dopravy</li> <li>Finanční udržitelnost dopravního systému</li> <li>Podpora udržitelné mobility</li> <li>Udržitelný rozvoj obcí na území NP/CHKO</li> <li>Ekonomický rozvoj regionu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zvýšení příjmů z veřejné dopravy</li> <li>Zvýšení podílu výdajů na rozvoj veřejné, pěší a cyklistické dopravy</li> <li>Zvýšení příjmů z cestovního ruchu pro veřejný sektor</li> </ul>
<b>Zlepšení faktorů ovlivňujících lidské zdraví</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Preference veřejné dopravy</li> <li>Rozvoj kolejové dopravy</li> <li>Podpora aktivních dopravních módů</li> <li>Zlepšení přístupnosti dopravy pro různé skupiny obyvatel</li> <li>Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy</li> <li>Snížení dopravní nehodovosti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Snížení nemocnosti místních obyvatel</li> <li>Snížení emisí PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> z dopravy</li> <li>Snížení emisí NO<sub>x</sub> z dopravy</li> <li>Snížení počtu obyvatel bydlících v oblastech s vysokou hlukovou zátěží</li> <li>Snížení světelného znečištění</li> <li>Snížení počtu zraněných a usmrčených při dopravních nehodách</li> </ul>
<b>Zlepšení dopravní dostupnosti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zlepšení dostupnosti dopravy pro různé skupiny obyvatel</li> <li>Provázanost VHD s dalšími druhy dopravy</li> <li>Nová propojení pro různé druhy dopravy</li> <li>Podpora aktivních dopravních módů</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zvýšení počtu spojů VHD realizovaných nízkopodlažními vozidly</li> <li>Zvýšení počtu osob cestujících VHD</li> <li>Zvýšení počtu přestupních stanic mezi různými druhy dopravy</li> </ul>

M2.3:

[Milník 2.3: Indikátory PUM nastaveny.](#)

## 2.4 Fáze III.: Návrhová

Návrh relevantních opatření je klíčovým krokem v celém procesu tvorby PUM. Opatření je nutné navrhnout tak, aby přispěla k naplnění vize a specifických cílů, které byly schváleny v předchozí fázi.

Při výběru opatření je důležité posoudit nejen jejich očekávané dopady, ale i vzájemné synergie (například restriktivní opatření pro IAD musí být podpořeno pobídkami, jako je zvýšení nabídky veřejné hromadné dopravy a zlepšení podmínek pro nemotorovou dopravu, tedy cyklistickou a pěší).

Při výběru vhodných opatření je důležité zvážit následující faktory:

- Účinek opatření, tedy do jaké míry realizace opatření přispěje k naplnění specifického cíle
- Investiční náklady, tedy vyvarovat se opatřením, která jsou mimo finanční (či dotační) možnosti území
- Časový rámec, tedy doba přípravy a realizace opatření
- Provozní náklady opatření

Typy opatření:

- **Infrastrukturní** – například nové a zrekonstruované zastávky veřejné dopravy, cyklistická a pěší infrastruktura, odstavná parkoviště, zlepšení infrastruktury a zázemí zvláště u parkovišť a odpočinkových míst, zklidnění dopravy aj.
- **Provozní** – například optimalizace jízdních řádů VHD, změna priorit zimní údržby cyklistických stezek a pěších tras aj.
- **Organizační a systémová** – například informační kampaně, zavedení pravidelných schůzek s poskytovateli služeb cestovního ruchu aj.
- **Mitigační** – například zmírňující nebo eliminující negativní dopady některých činností (důsledné odstraňování inertního posypového materiálu ze silnic po zimní sezóně, údržba souvislých pásů zeleně podél silnic aj.)

Nejprve musí být stanoven dostatečně široký okruh opatření různých typů a kategorií, který je následně zredukován na základě vyhodnocení výše uvedených faktorů. Návrhy opatření mohou vycházet z Atlasu opatření, který je přílohou této metodiky ([https://www.mobilita-ieep.cz/atlas\\_opatreni/](https://www.mobilita-ieep.cz/atlas_opatreni/)). V tabulce 6 níže jsou uvedeny typy a příklady možných opatření.

Tabulka 6. Vhodná opatření v oblasti dopravy pro VZCHÚ ve vazbě na zvolené strategické cíle

Příklady strategických cílů	Typy možných opatření	Příklady opatření
Zajistit podmínky a dobudovat potřebnou infrastrukturu pro udržitelnou mobilitu, území bude dostupné a bezpečné	Komplexní opatření – dopravní opatření v kombinaci s managementem mobility i turismu	Technologická opatření Infrastruktura pro udržitelné druhy dopravy Kampaně pro výběr udržitelného druhu dopravy
	Opatření v oblasti regulace IAD a parkování	Zrušení či omezení parkování či příjezdu do území vlastním autem, zvýhodnění těch, kdo přijedou jinak než autem (slevové karty na služby apod.) Zóny uzavřené pro auta Naváděcí tabule s informacemi o obsazenosti
Zvýšit nabídku (udržitelné) mobility v území, regulovat nežádoucí dopravu	Opatření na podporu alternativ k IAD – aktivní mobilita	Cyklobusy Půjčovny kol a koloběžek v ubytovacích zařízeních Vyznačené a naučné stezky, produkty pro pěší a cyklisty Zařízení pro cyklisty, ubytování typu „Cyklisté vítání“
Zvýšit nabídku (udržitelné) mobility v území, regulovat nežádoucí dopravu	Opatření na podporu alternativ k IAD – veřejná doprava	Turistický vláček Veřejná doprava na zavolání Karta návštěvníka zahrnující veřejnou dopravu / MHD zdarma Speciální vlaky nebo autobusy pro cyklisty atd.
Zvýšit nabídku (udržitelné) mobility v území, regulovat nežádoucí dopravu	Opatření na podporu alternativ k IAD – zapůjčení vozidel, taxi atd.	Sdílená mobilita (carsharing, bikesharing, spolujízda) Integrace taxi a VHD Elektromobily Stellplatze pro karavanová auta
Chránit hodnoty předmětného území před negativními dopady dopravy návštěvníků	Opatření pro regulaci návštěvnosti	Poplatky za vstup Uzavřené zóny nebo časová regulace Klidové zóny. Zonace Návštěvníkový management
Zvýšit informovanost o ochraně přírody a udržitelné mobilitě	Opatření na zvýšení povědomí o udržitelné mobilitě a osvěta k udržitelnému dopravnímu chování návštěvníků	Informační kampaně na téma ochrana přírody a pohyb udržitelnými druhy dopravy po chráněných územích Kampaně cílené na přesun do chráněných území VHD Zvýšení povědomí o dopadech automobilové dopravy
Zvýšit informovanost o ochraně přírody a udržitelné mobilitě	Komunikační opatření – podle různých forem sdělení	Informační centra, turistické informace – o službách v území, dopravních možnostech aj. Kampaně Webové informace / aplikace, vč. sociálních sítí Sdílení přes mobilní aplikace Newslettery přes e-mail Informační tabule v terénu Videoprojekce nebo podcasty na téma hodnot CHÚ, udržitelný turismus a chování v NP/CHKO Informace o regulaci pohybu v některých územích (dočasné klidové zóny)
Rozhodovat na základě kvalitních dat, tvorba datové základny	Monitorovací opatření	Sčítače, statistiky návštěvnosti a využití služeb Mobilní data Sociologická šetření Přeshraniční sdílení dat Monitorování chování turistů

Chránit hodnoty předmětného území před negativními dopady dopravy návštěvníků	Legislativní opatření	Nařízení a zákony na úrovni státní, regionální nebo místní pro regulaci pohybu po CHÚ, pro plánování a správu těchto území Systém vymáhání pro dodržování návštěvního řádu
	Plánování v CHÚ	Pro úřady, v kontextu plánování dopravy, řízení mobility a cestovního ruchu v CHÚ: posouzení rizik, analýza potřeb, strategická doporučení, přístupy k řízení (management mobility, destinační management apod.), koordinace politik (ochrana klimatu, mobilita atd.) – porovnání plánů apod. Spolupráce mezi NP (i přeshraniční) a s dalšími subjekty, spolupráce s destinačními agenturami atd.
Zvýšit informovanost o ochraně přírody a udržitelné mobilitě	Technologie, aplikace	Mobilní aplikace pro turisty vč. plánovačů cest Bezpečnostní aplikace (v propojení s horskou záchr. službou) Aplikace všech NP / CHKO – jednotné informace a snadné plánování pro turisty
	Nabídka cestovního ruchu ve spojení s mobilitou nebo pozitivní regulací	Produktové balíčky, tematické stezky, vybavení, zázemí v NP/CHKO, rezervační systém aj. Speciální produkty pro cílové skupiny, které nemají nabídku (např. návštěvníci se zvířecími mazlíčky)

U nejvýznamnějších opatření je vhodné provést alespoň ve zjednodušené podobě analýzu nákladů a přínosů (CBA) a vyhnout se tak nákladným opatřením, jejichž příspěvek k naplnění specifického cíle by byl navíc minimální.

#### **BOX: Analýza účinku vybraných opatření na chování návštěvníků NP/CHKO**

V rámci projektu Mobesa byla realizována studie, která zkoumala dopady různých opatření na dopravní chování návštěvníků s využitím stanovených preferencí, a to v rozlišení na dvojice a rodiny s dětmi a na týdenní a jednodenní pobyty. Ze zkoumaných opatření mělo na snížení využívání IAD na cesty do/po NP/CHKO největší vliv zvýšení sazby parkovného. Zvýšení parkovného o 100 % by vedlo k 9% až 20% snížení četnosti cest automobilem za současného vyššího využití alternativ k IAD.

Pro cesty po území v rámci týdenní dovolené jsou významné všechny zkoumané náklady (trvání cesty, finanční náklady, parkovné, trvání docházky od parkoviště/zastávky na místo), zatímco pro jednodenní výlety jsou finanční náklady nevýznamné. Návštěvníci s vyšším vzděláním častěji volí HD. Dvojice s vyšším vzděláním preferují pro pohyb po území v rámci týdenní dovolené nejvíce kolo následované pěšími výlety. Respondenti s vyšším vzděláním cestující s dětmi v tomto případě preferují jen pěší přesuny, nikoliv kolo.

Samostatně bylo analyzováno okolí. Vliv na výběr dopravního prostředku má možnost navštívit kiosek s občerstvením u nástupního místa. Rodiny s dětmi silně odmítají okolí, které se vyznačuje chůzí po frekventované silnici, naopak rovněž preferují okolí s kioskem s občerstvením u nástupního místa a využití oddělené pěší infrastruktury.

Při rozhodování o tom, jak nastavit různé nástroje, které ovlivňují náklady návštěvníků, tak lze očekávat rozdílnou reakci v závislosti na sociodemografických charakteristikách, jak bylo popsáno výše. Toto je důležité při jejich plánování i nastavení cílů. Další výsledky tohoto výzkumu viz Příloha 4.

Tato fáze je zásadní, protože definuje klíčové nástroje, způsob jejich uplatnění, náklady a následně vlastní podobu realizace, o nichž je v dalších fázích rozhodováno. Proto je v této fázi třeba zapojit všechny klíčové aktéry, neboť v dalších fázích již nemají za standardních podmínek takový prostor tvorbu politiky ovlivnit.



## 2.4.1. Krok 7: Výběr opatření

Proces výběru opatření má být transparentní a má zajistit, aby byla vybrána opatření efektivní, která spolu vzájemně korespondují (kombinace opatření do balíčků), a aby odpověděla na zvolené cíle a vedla k naplnění formulované vize.

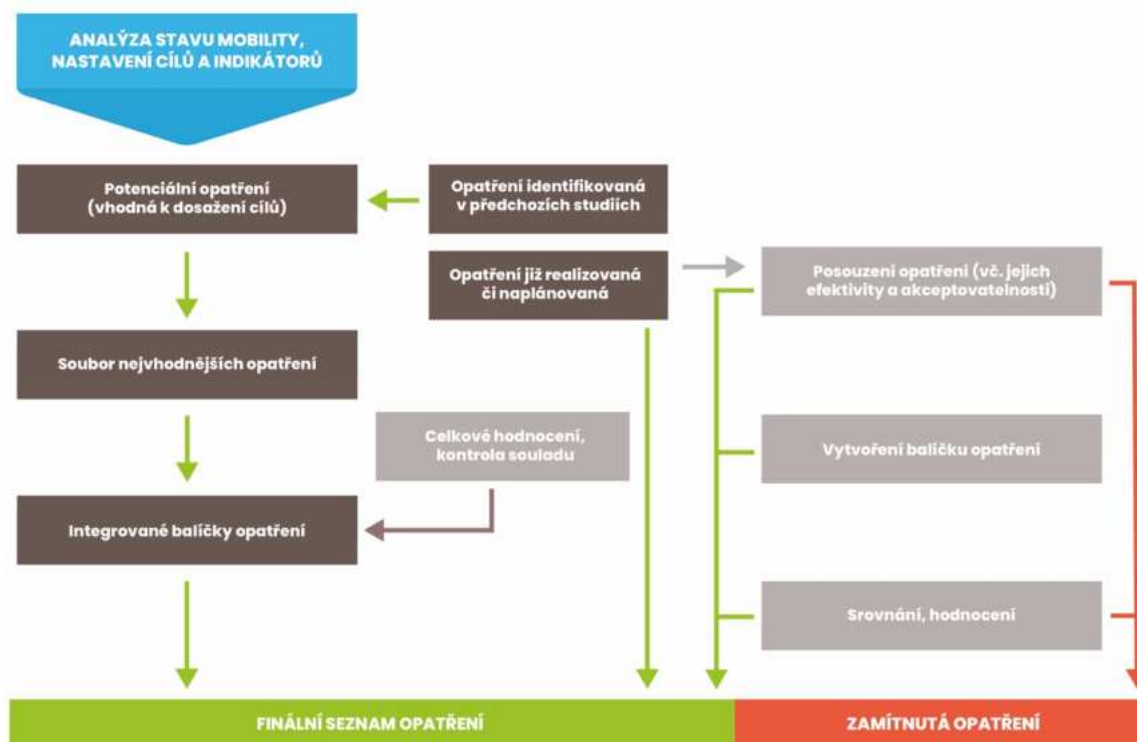
### Cílem je:

- Identifikovat nejvhodnější opatření v odpovědi na schválené cíle a nastavené indikátory a připravit tak zásobník možných opatření, z nichž je možno vybírat (mohou být i modelovány různé návrhové scénáře s dopady těchto opatření).
- Získat další zkušenosti od partnerských institucí ohledně efektivity posuzovaných opatření.
- Zohlednit efektivní využití finančních prostředků a vyhnout se finančním ztrátám a plýtvání.
- Projednat navržená opatření se stakeholdery (řídící výbor, další relevantní instituce a sdružení + zpětná vazba veřejnosti) a rozhodnout o výsledných balíčcích (vítězný návrhový scénář).
- Připravit jasný stručný plán pro monitorování a vyhodnocování nejdůležitějších zvolených opatření, včetně odpovědností.
- Zvážit možná rizika realizace – technická, finanční apod.
- Poučit se z praxe jiných – přijímat opatření, která se osvědčila v jiných územích, a vyvarovat se opatření, která se jinde neosvědčila.

### Postup:

Postup výběru opatření shrnuje následující schéma a dále je postup popsán v bodech, které jsou chronologicky seřazeny.

Schéma 6: Postup výběru opatření



Zdroj: Upraveno podle JASPERS (2015)

- Identifikování vhodných opatření a jejich kombinace
  - Analyzovat již implementovaná a naplánovaná opatření
  - Podrobně popsat další možná opatření, včetně odhadovaných nákladů, možných rizik a vzájemných synergií mezi opatřeními (podporují se opatření navzájem, mají vůči jiným opatřením neutrální efekt nebo některé opatření snižuje efekt jiného opatření?)
  - Posoudit vhodná opatření s ohledem na jejich efektivitu (do jaké míry přispívají k naplnění stanovených cílů) a akceptovatelnost
  - Vytvořit seznam nejvhodnějších opatření, do jeho přípravy zapojit také zainteresované subjekty; v seznamu by měla být ideálně zastoupena infrastrukturní, provozní, organizační i mitigační opatření pro všechny způsoby dopravy ve VZCHÚ
  - Spojit jednotlivá opatření do integrovaných balíčků na základě jejich synergického efektu (v každém balíčku budou opatření naplňující konkrétní specifický cíl); pokud je cílem např. snížit používání IAD na území NP/CHKO, je třeba zvolit balíček opatření různého typu (podpora alternativ, regulace IAD, krátkodobá a dlouhodobá opatření)
  - Vyhodnotit jednotlivé balíčky opatření pomocí posouzení nákladů a přínosů (CBA)
  - Diskutovat o opatřeních s veřejností a zainteresovanými subjekty a zajistit jejich podporu pro realizaci opatření (akceptovatelnost opatření)
- Sestavení návrhových scénářů, ty zahrnují vybrané balíčky opatření (hlavní kritéria – udržitelnost, komplementarita, finance) pro naplnění zvolených cílů. Obvykle se připravují tři scénáře – např. ve variantách minimální, prioritní, optimální apod.
- Posouzení navržených scénářů a výběr vítězného scénáře
  - Diskuse o návrhových scénářích s veřejností a zainteresovanými subjekty pomůže zjistit, které scénáře jsou pro dané území nejvhodnější
  - Zapojení veřejnosti a stakeholderů již ve fázi přípravy scénářů pomůže zvýšit akceptaci vybraných opatření
  - Posouzení je třeba z různých pohledů, minimálně ekonomického, environmentálního a sociálního (dopady na místní obyvatele či různé skupiny návštěvníků) atd.
  - Diskusi je možné oživit o ukázky dobré praxe

Tabulka 7: Zapojení a role klíčových aktérů v návrhové fázi zpracování PUM pro NP/CHKO

Aktér	Popis možného zapojení klíčových aktérů do návrhové fáze zpracování PUM pro NP/CHKO
<b>1. Ministerstvo životního prostředí</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● zástupce MŽP může být v roli pozorovatele, poradce, navrhovatele</li> </ul>
<b>2. Ministerstvo dopravy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● zástupce MD může být v roli pozorovatele, poradce, navrhovatele (příp. i hodnotitele)</li> </ul>
<b>3. Ministerstvo pro místní rozvoj</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● zástupce MMR může být v roli pozorovatele, poradce, navrhovatele</li> </ul>

<p><b>4. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (AOPK), region. pracoviště – správy CHKO, správy NP</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● v případě, že je AOPK (správa NP/CHKO) nositelem zpracování PUM, zajišťuje jeho formální schválení a nastavuje proces následné implementace PUM, na který dohlíží a je jeho garantem (role supervizora)</li> <li>● zástupce AOPK se zapojuje do tvorby návrhů opatření a rozvojových scénářů</li> <li>● AOPK bude velmi pravděpodobně rovněž zodpovídat za realizaci některých opatření uvedených v akčním plánu PUM</li> </ul>
<p><b>5. Lesy ČR (LČR)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● zástupce LČR se zapojuje do tvorby návrhů opatření</li> <li>● LČR bude velmi pravděpodobně rovněž zodpovídat za, nebo se podílet na realizaci některých opatření uvedených v akčním plánu PUM</li> </ul>
<p><b>6. Zájmová sdružení, spolky a jiné neziskové nevlád. organizace (NNO)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● NNO se zpravidla z vlastní iniciativy zapojují do procesu návrhů konkrétních opatření a často některá z nich samy realizují</li> </ul>
<p><b>7. Ministerstvo vnitra / Policie ČR</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● PČR je vhodné zapojit min. v závěrečné fázi tvorby návrhových scénářů rozvoje dopravy a zásobníku navrhovaných opatření, ke kterým by se měla PČR vyjádřit z pohledu jejich realizovatelnosti dříve, nežli budou schválena v rámci PUM pro NP/CHKO</li> <li>● řada opatření v oblasti dopravy, investiční i neinvestiční v praxi naráží právě na odpor/požadavky PČR, zejm. pokud se jedná o dopravní značení, realizaci komunikací a parkovacích ploch, cyklostezek, organizaci dopravy apod., proto je vhodné alespoň vybraná opatření s PČR dopředu konzultovat a zohlednit jejich připomínky</li> </ul>
<p><b>8. Kraje *</b> * v době zpracování metodiky není jasná preference pro koordinátora PUM pro CHKO/NP; s ohledem na rozsah kompetencí a oblastí, které kraje řeší, jsou vhodným potenciálním zadavatelem a nositelem PUM</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● tato fáze je rovněž plně v kompetenci dodavatele, nicméně se očekává aktivnější zapojení ze strany zadavatele a dalších aktérů zejm. v rámci definice vývojových scénářů, tj. kam se bude doprava a cestovní ruch v daném území NP/CHKO ubírat;</li> <li>● rolí zhotovitele je zejména seznámit aktéry s výsledky analýz, navrhnout možné scénáře s ohledem na klíčové proměnné (např. emisní zatížení, počet aut v území ročně, počet návštěvníků apod.) a metodicky vést diskuse o tom, kam by měla doprava a cestovní ruch v daném území směřovat a jaká opatření zavádět, aby bylo hlavních cílů dosaženo</li> <li>● klíčovým krokem je následné schválení PUM pro NP/CHKO ze strany kompetentního orgánu (zastupitelstvo kraje) a zpracování posouzení SEA (dopad strategického dokumentu na životní prostředí)</li> <li>● kraj je následně hlavním koordinátorem plnění PUM, který je předkládán manažerem PUM vedení kraje, event. dalším spolupracujícím organizacím (správa CHKO/NP, obce apod.)</li> </ul>

<p><b>9. Města a obce nebo jejich sdružení, svazky /obecní a městské úřady a magistráty</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● zapojení obcí / měst do návrhové fáze je zásadní, jelikož ta se nejvíce zaměřuje na formulaci návrhových scénářů a konkrétních opatření, jež se do značné míry budou realizovat právě ve správních územích jednotlivých municipalit</li> <li>● zvážit s ohledem na význam a množství těchto stakeholderů projednání klíčových oblastí (zejm. návrhy opatření, představy o budoucím rozvoji atd.) na samostatných jednáních se zástupci obcí/ měst a následně je strukturovat jako samostatný vstup za jednoho stakeholdera = municipality</li> <li>● je vhodné, aby zástupci municipalit byli seznámeni s finální verzí PUM pro NP/CHKO předtím, než bude postoupena ke schválení na úrovni nositele (pokud bude kraj n. jiný subjekt než svazek obcí či konkrétní municipalita), aby byl prostor pro případné zapracování posledních připomínek a dokument byl ze strany municipalit většinově akceptován</li> <li>● municipality budou hlavními nositeli realizace většiny opatření PUM, proto je nutné s nimi udržovat úzké kontakty i po dokončení PUM a nastavit vhodnou formu spolupráce a komunikace (např. pokračováním řídicího výboru, pravidelné schůzky k vyhodnocování plnění PUM, průběžné řešení problémů apod.)</li> </ul>
<p><b>10. Informační centra (IC) a destinační agentury</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● IC a destinační agentury by měly být zapojeny do realizace konkrétních opatření či být přímo nositeli některých opatření; je proto vhodné je zapojit do sběru návrhů opatření a následně tvorby akčního plánu PUM pro NP/CHKO</li> </ul>
<p><b>11. Místní obyvatelé</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● v této fázi se veřejnost zapojuje do diskuse nad konkrétními opatřeními, která by se měla zavádět, přičemž je důležité, aby sběru dat předcházela prezentace dosavadních zjištění v rámci analytické fáze (data, odhad vývoje klíčových proměnných, širší trendy a souvislosti, dobrá praxe apod.)</li> <li>● široká veřejnost by měla být následně zapojována i do realizace jednotlivých opatření PUM, zejm. zajištění jejich včasného projednání, sběr námitek a jejich vypořádání, akceptace</li> </ul>
<p><b>12. Místní akční skupiny (MAS)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● zastoupení MAS při tvorbě návrhů v PUM – jak je možno přispět konkrétními projekty, co je potřeba pro udržitelnou mobilitu v konkrétních obcích nebo v daném mikroregionu dobudovat, regulovat, kde jsou možnosti dalšího udržitelného rozvoje v dopravě i v cestovním ruchu</li> </ul>
<p><b>13. Soukromý sektor – podnikatelé</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● podnikatelé mohou patřit mezi budoucí realizátory některých opatření PUM, proto je důležité je zapojit do klíčových fází tvorby PUM a seznámit je s celkovým návrhem PUM pro NP/CHKO a získávat jejich zpětnou vazbu (např. skrze jejich zapojení do Místních akčních skupin – MAS)</li> </ul>
<p><b>14. Dopravci a jejich sdružení, krajský koordinátor VHD</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● dopravci budou velmi pravděpodobně rovněž realizátory některých opatření PUM pro NP/CHKO, měli by se proto na jejich formulaci podílet, resp. zajistit, aby tato opatření byla efektivní a realizovatelná</li> </ul>
<p><b>15. Média</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● médiím jsou předávány pravidelné tiskové zprávy či články, jsou poskytovány rozhovory apod.</li> </ul>

M3.1:

**Milník 3.1: Variantní návrhové scénáře sestaveny**

M3.2:

**Milník 3.2: Je vybrán vítězný návrhový scénář a definován balíček/balíčky opatření pro jeho realizaci**

## 2.4.2. Krok 8: Konsenzus o aktivitách a odpovědnostech

Jakmile jsou odsouhlaseny balíčky opatření, je nutné je dále upřesnit do konkrétních aktivit. Vznikne tak akční plán, který ukládá, kdy má být jednotlivá aktivita dokončena, kdo ji provede a z jakého zdroje bude financována. K akčnímu plánu je třeba vyčlenit konkrétní položky pro prioritní akce z rozpočtů zapojených institucí. Zároveň je zpracován Monitorovací a evaluační plán PUM (dále MEP) a komunikační plán.

### Cílem je:

- Identifikovat přesné aktivity a určit jejich pořadí a synergie pro následující 1 až 2 roky (např. zadání studie proveditelnosti, sběry dat, výstavba konkrétního opatření, změna parkovací politiky ve vazbě na novou nebo rozšířenou nabídku VHD a nemotorové dopravy atd.) a určit instituce anebo osoby zodpovědné za jejich realizaci.
- Zajistit alokaci nastavených finančních a personálních zdrojů pro tyto aktivity. Některá opatření mohou generovat příjmy (zvýšená cena parkování nebo zpoplatnění vstupu) a mohou být také připraveny projekty typu PPP nebo víceúčelové strategické projekty pro NP/CHKO (SFŽP apod.).
- Zajistit formální schválení takto vzniklého akčního plánu jako společného díla zapojených institucí a dalších aktérů, v jejichž kompetenci aktivity jsou.
- Nastavit plánované hodnoty indikátorů specifických cílů (stávající hodnoty a očekávané hodnoty indikátorů na dobu akčního plánu) a plán aktivit pro monitoring dat potřebných pro sledování jednotlivých indikátorů.
- S využitím těchto dat zpracovat Monitorovací a evaluační plán PUM (MEP).
- Průběžně informovat o postupu – interně (podrobně) i externě (o „vlajkových opatřeních“ s nejvýraznějším předpokládaným dopadem) v rámci řídicího výboru PUM. Zpracovat komunikační plán popisující komunikaci s jednotlivými cílovými skupinami.

### Postup:

V akčním plánu je pro každé opatření uvedena zodpovědná osoba/instituce, očekávané náklady a časová náročnost realizace, předpokládané zdroje financování, míra akceptace (tj. průchodnost), všechny klíčové kroky k realizaci opatření, příslušné dokumenty a konkrétní výsledek. Výsledek by měl být kvantifikovatelný, aby bylo možné monitorovat jeho dosažení.

Monitorování a evaluace plánovacího procesu i realizace opatření jsou zásadní pro efektivnost celého plánu, pomáhají s rozpoznáním a předvídaním obtíží při přípravě a realizaci PUM a v případě nutnosti též s přetvořením skupin opatření za účelem efektivnějšího dosahování konkrétních cílů s dostupnými finančními prostředky. Poskytují též data o efektivnosti plánu a jeho realizaci. Těm, kteří za činnosti odpovídají, to umožňuje odůvodnit vynaložené finanční prostředky. Cílem je zajistit sledování celého plánovacího procesu a poučit se z něj. Je užitečné zjistit, která opatření fungují lépe a která hůře, a sbírat argumenty pro možné uplatnění obdobných opatření v budoucnu ve větším měřítku. Do PUM je tudíž nutno zapracovat postup pro monitorování a vyhodnocování (evaluaci) např. v podobě přílohy „Monitorovací a evaluační plán, MEP“.

MEP vzniká průběžně, nejpozději však těsně po dokončení Akčního plánu, zásadně před realizací aktivit. Doporučuje se podobu a náležitosti MEP konzultovat s odborníkem na evaluaci ještě před schválením dalšími stakeholdery. MEP schvaluje řídicí výbor, poté je závaznou součástí PUM.

### **BOX: Návrh osnovy Monitorovacího a evaluačního plánu (MEP)**

#### **1. Úvod**

Definice klíčových konceptů a zdůvodnění činností monitorování a evaluace.

#### **2. Popis sledovaného území**

Obecný popis současné dopravní situace a hlavních problémových oblastí.

#### **3. Cíle a strategie PUM**

Hlavní cíle a prvky PUM, které objasní sledované záměry.

#### **4. Postupy evaluace a monitorování**

Organizační a procedurální rámec pro činnosti evaluace a monitorování, včetně seznamu zodpovědných organizací, časových harmonogramů a zapojení zainteresovaných subjektů.

#### **5. Indikátory a cíle evaluace a monitorování**

Seznam indikátorů vybraných pro hodnocení dosahování daných cílů (evaluace dopadů), jakož i hodnocení postupu implementace (procesní evaluace). Navrženy jsou základní a doplňující indikátory.

#### **6. Přehled dat, analýzy a metody evaluace**

Popis plánovaných metod a harmonogram sběru dat a jejich vyhodnocení včetně tvorby reportů. Je také užitečné zahrnout popis či vývojový diagram toku dat a mechanismů reportování a vymezení, co realizuje koordinační tým vlastními silami, a co externě.

#### **7. Prostředky potřebné pro evaluaci a monitorování**

Finanční a personální zdroje, včetně zdrojů pro pokrytí nákladů na externí poradenství, existující databáze, dopravní modely a další nástroje.

M3.3:

**Milník 3.3: Je zpracován akční plán včetně rozdělení zodpovědnosti a plánovaných finančních zdrojů a MEP.**

### 2.4.3. Krok 9: Příprava schválení plánu mobility NP/CHKO

Plán mobility je souhrnem všech předchozích fází a přehledně prezentuje jejich výstupy po dílčích projednáních a schváleních. Finální dokument je předložen řídicímu výboru ke schválení.

#### Cílem je:

- Zajistit životaschopnost PUM NP/CHKO alespoň pro počáteční fázi realizace prioritních aktivit (1–2 roky). Tato fáze je náročná na zajištění složeného rozpočtu pro akční plán (realizace a údržba, monitorování a vyhodnocení). Je tak nezbytné, aby za plnění PUM přijaly odpovědnost relevantní instituce, přiřadily dostupné finanční prostředky konkrétním aktivitám a ujasnily si výhledové financování další realizace PUM ze svých rozpočtů a dalších zdrojů. Podílet by se měly instituce místní, krajské i státní + veřejné i soukromé. Pro tipy na financování aktivit PUM – viz Příloha 1.
- Finalizovat plán mobility a připravit jej ke schválení zapojenými institucemi, politiky zapojených samospráv a veřejností + proces SEA v případě velkých zásahů do území (zvážit potřebu realizace SEA dle stávající legislativy)<sup>6</sup>.

#### Typická struktura celého plánu mobility:

1. Výchozí situace, kontext a krátké představení procesu (jak byl plán vytvořen)
2. Výsledky analýz a představení vývojových scénářů
3. Vize, strategické a specifické cíle
4. Návrhové scénáře, balíčky opatření a s nimi spojené konkrétní aktivity k naplnění vize + akční plán pro první 1–2 roky implementace
5. Monitorovací a evaluační plán (MEP)
6. Komunikační plán

#### Postup

- Nastavit proces implementace, průběžného monitoringu a vyhodnocování plnění PUM, který zahrnuje mj.:
  - rozdělení zodpovědností za plnění PUM mezi stakeholdery, včetně vytvoření dohody o rozdělení nákladů a výnosů mezi relevantními zúčastněnými institucemi
  - zajištění financování a finanční udržitelnosti projektů i po úvodním období financování
- Najít příležitosti pro zapojení soukromého sektoru
- Vypracovat podrobný finanční plán
- Zveřejnit návrh PUM, aby jej veřejnost a zainteresované subjekty měly možnost připomínkovat
- Zajistit dostatečné zapracování názorů veřejnosti a zainteresovaných stran
- Finalizovat plán mobility tak, aby byl připraven ke schválení ze strany objednatele (řídicího výboru) a následnému zveřejnění

---

<sup>6</sup> Více informací o procesu SEA na stránkách MŽP: [https://www.mzp.cz/cz/posuzovani\\_vlivu\\_koncepci\\_sea](https://www.mzp.cz/cz/posuzovani_vlivu_koncepci_sea)

- Oslavit přijetí a schválení PUM s veřejností a zainteresovanými subjekty (například nějakou akcí pro veřejnost)

**Zpracovaný PUM může projít procesem SEA.** Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (proces SEA) je v České republice upraveno zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. V případě, že je navržena realizace infrastrukturních opatření (jako jsou novostavby, rozšiřování a přeložky silnic nebo místních komunikací o délce 10 km a více), je nutno projít celým procesem SEA. I v případech, kdy takováto infrastrukturní opatření navržena nejsou, je třeba podrobit připravovanou koncepci – PUM – zjišťovacímu řízení.

Proces posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí zahrnuje zjištění, popis a zhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých vlivů provedení i neprovedení koncepce a jejích cílů na životní prostředí, a to pro celé období jejího předpokládaného provádění. Cílem procesu je zmírnění nepříznivých vlivů záměrů obsažených v koncepcích na životní prostředí.

Základní kroky posouzení podle zákona spočívají ve zpracování oznámení, provedení zjišťovacího řízení, zpracování vyhodnocení k návrhu koncepce, zpracování a vydání závěrečného stanoviska. Závěrečné stanovisko je nutným podkladem pro schválení koncepce. Součástí procesu posuzování je i odpovídající zapojení veřejnosti, které zahrnuje zveřejnění informací a dokumentů, vypořádání připomínek a veřejné projednání. Na závěr tohoto kroku budou připomínky z procesu SEA zapracovány do dokumentu PUM.

M3.4:

**Milník 3.4: Plán mobility schválen relevantními institucemi anebo příslušnými samosprávami včetně SEA.**



kapitola 2.5

# Jak zajistit úspěšnou realizaci a efektivitu PUM?



## 2.5. Fáze IV.: Realizační

Po schválení celého plánu mobility pro NP / CHKO začíná fáze jeho realizace vycházející z Akčního plánu. I proces realizace se musí řídit strukturovaným postupem, při němž se dále plánuje, upřesňuje, řídí, sděluje a monitoruje. I když je zpracovaný podrobný Akční plán, ten nemusí obsahovat všechny možné situace, které během realizace nastanou. Je proto třeba realizovat opatření s ohledem na cíle, které má naplňovat, a na ostatní opatření a jejich vzájemné působení. Zavádění některých dopravních opatření (zejména regulačních) může být kontroverzní, některé aktéry ovlivní pozitivně, jiné negativně, mohou být finančně náročná, jejich prosazení zabere mnoho času a úsilí. Proto je důležité věnovat výraznou pozornost i realizační fázi a nezapomenout i na informování o hlavních důvodech, které k opatřením vedly (ochrana přírody, snižování negativních dopadů dopravního chování na přírodu), včetně jejich doložení objektivními daty a výsledky analýz. Zapojování všech stakeholderů, průběžný monitoring a evaluace jsou mj. základem pro transparentnost celého plánu.

### 2.5.1. Krok 10: Řízení implementace a tipy pro realizaci

Po schválení plánu mobility začíná realizační fáze. Konkrétní technické úkoly už neprovádí koordinační tým ani řídicí výbor, ani zpracovatel PUM, ale experti na úradech a příslušných institucích, projektanti a další dodavatelé. Koordinace zůstává na odpovědných pracovnících z řídicího výboru nebo koordinačního týmu (kontinuita a kontrola), ale realizace často probíhá externě.

#### Cílem je:

- Zajistit dobrou koordinaci všech stran při realizaci PUM pro NP/CHKO, resp. jeho akčního plánu.
- Odrazit potenciální rizika a zaručit transparentnost.
- Provádět kontrolu aktivit a zajistit komunikaci o pokroku dle vytvořené komunikační strategie.
- Realizovat průběžný monitoring a evaluaci dle MEP.

Při implementaci PUM je důležité uvědomovat si rizika a aktivně jim předcházet. Proto zde uvádíme, s jakými hlavními riziky je možné se setkat a jak jim lze během přípravy a tvorby PUM pro NP/CHKO předcházet. Rizika je třeba analyzovat hned v přípravné fázi, je také možné zpracovat samostatný Plán řízení rizik:

- a) Riziko časové:
  - Definujte co nejrealističtěji základní časovou osu pro realizaci.
  - Snažte se předem vytipovat si možné příčiny nedodržení časového plánu a těmto rizikům aktivně předcházet.
- b) Riziko finanční:
  - Už v návrhové části připravte realistický rozpočet, který má politickou podporu členů řídicího výboru.
- c) Riziko organizační – koordinace:
  - Pečlivě sestavte tým pro realizaci opatření naplánovaných v akčním plánu PUM pro NP/CHKO, rozdělte pravomoci a nastavte vzájemnou komunikaci.
  - Pravidelně komunikujte se členy řídicího výboru o postupu realizace.
- d) Riziko nedostatečné politické podpory, chybějící legislativy:
  - Snažte si získat a průběžně udržet politickou podporu od obcí uvnitř NP/CHKO i v jeho okolí a také od krajské reprezentace, nezapomeňte jednat se všemi klíčovými aktéry.

- Upozorněte na chybějící legislativu např. s využitím asociací místních samospráv, krajů, AOPK a dalších odborníků na danou problematiku.
- e) Rizika spojená s výběrovým řízením (špatné zadání, napadení průběhu výběrového řízení atd.):
  - Snažte se připravit kvalitní zadávací dokumentaci a zajistit transparentní průběh výběrového řízení.
  - Poučte se ze svých dřívějších zkušeností a zkušeností dalších institucí týkajících se zadávací dokumentace.
- f) Riziko nedostatečného marketingu a propagace, nezvládnutého zapojení stakeholderů:
  - Dodržujte vypracovanou komunikační strategii, zajistěte koordinaci mezi všemi aktéry v území a koordinujte to, jaké informace o území chcete propagovat směrem k turistům a komunikovat na veřejnost.
  - Poučte se ze svých dřívějších zkušeností a zkušeností dalších institucí v této oblasti.
- g) Technologická rizika:
  - Nebojte se inovací a moderních řešení, předem si ale zjistěte, jaké jsou technologické možnosti, inspirujte se doma i ve světě.

Ani ve fázi realizace by se nemělo zapomenout na monitoring a evaluaci. To, že průběžně sledujeme naplňování jednotlivých cílů i průběh realizace, nám umožní lépe a efektivněji plánovat a realizovat jednotlivá opatření, přináší nám to informace o tom, zda rozhodnutí bylo efektivní a realizovaná opatření dosahují plánovaných cílů. Je to také důležitá zpětná vazba pro další proces plánování udržitelné mobility v rámci NP/CHKO, neboť získaná data a jejich vyhodnocení umožňují lépe nastavit cíle a vybrat nástroje k jejich dosažení při aktualizaci PUM. Monitoring a evaluace tak přispívají ke:

- Zvyšování efektivity plánování a následné realizace.
- Vyšší kvalitu PUM a budoucímu vylepšení procesu jeho zpracování.
- Kontrolují kvalitu všech subjektů, kteří se na naplnění plánu mobility podílejí.
- Šetří zdroje.

## 2.5.2. Krok 11: Monitoring, adaptace a komunikace

Tento krok zahrnuje systematický monitoring během realizace PUM, průběžnou komunikaci s řídicím výborem a vyhodnocování dopadů po realizaci opatření.

### Cílem je:

- Identifikovat problémy v raném stadiu a upravit aktivitu tam, kde je to potřeba (opatření může zůstat v experimentální fázi, pokud se nakonec neosvědčí).
- Sledovat postup realizace PUM. Pravidelně sbírat základní data pro zvolenou sadu indikátorů a vyhodnocovat pokrok.
- V případě, že se některá z aktivit neosvědčí, připravit změny a předložit je ke schválení.
- Pravidelně Informovat stakeholdery i veřejnost.

Koordinace mezi všemi zapojenými institucemi, nastavení jejich rolí a vzájemné komunikace jsou nezbytné pro efektivní naplňování PUM. Důležitá je však nejen vzájemná komunikace mezi hlavními aktéry, ale i informování veřejnosti. V neposlední řadě je nutné zajistit monitoring procesu implementace, aby probíhal v souladu s MEP. Mechanismus monitorování a evaluace by měl zajistit smysluplnou zpětnou vazbu k naplňování PUM, a tím všem aktérům umožnit zvažovat a provádět případné úpravy (např. pro lepší dosažení konkrétního cíle). Ani kvalitní PUM nevede automaticky

k dobrým výsledkům. Proto je nezbytné nejen efektivně řídit jeho naplňování, ale i zvládat rizika a problémy, které nastanou při jeho implementaci, kontrolovat realizaci, řídit, informovat a monitorovat realizaci opatření.

Při implementaci PUM je důležité uvědomovat si rizika a aktivně jim předcházet. Před zahájením realizace kontaktovat občany či zainteresované strany přímo (pozitivně i negativně) dotčenými plánovaným opatřením, a na jejich případné znepokojení reagovat. Pamatovat však na to, že ti, kdo jsou ovlivněni negativně, se přirozeně ozývají více než ti, pro něž je opatření přínosné. Nezatajovat negativní vedlejší dopady realizace opatření a informovat širší veřejnost o postupu při realizaci opatření. Pravidelně monitorovat postup realizace a její dopady ve formě výstupů a výsledků.

M4.1:

**Milník 4.1: Naplňování akčního plánu / akčních plánů je vyhodnoceno pravidelně každý rok**

### 2.5.3. Krok 12: Evaluace, přezkum a poučení pro budoucí aktualizaci

Proces tvorby a realizace PUM probíhá v cyklu a je kontinuální. Po vyhodnocení jsou nabyté zkušenosti zúročeny v dalším plánování. Zde hraje velkou roli vyhodnocení výkonu a dopadů plánu mobility a závěry pro aktualizaci tohoto dokumentu v dalším akčním období.

#### **Cílem je:**

- Vyhodnotit úspěchy a neúspěchy celého procesu tvorby a implementace PUM.
- Poučit se z nezdaru a využít ho k nápravě situace a volbě jiného řešení v další fázi.
- Aktualizovat PUM na základě dosavadních zkušeností – společně se stakeholdery a partnery.
- Připravit sadu doporučení pro strategie a politiky vyšší úrovně.

Monitorování realizace má vést k optimalizaci dosahování stanovených cílů a úspoře nákladů. Vede k revizi a aktualizacím opatření, případně k úpravě celého plánu udržitelné mobility. PUM tak může být průběžně aktualizován, aby zohledňoval nové skutečnosti a informace.

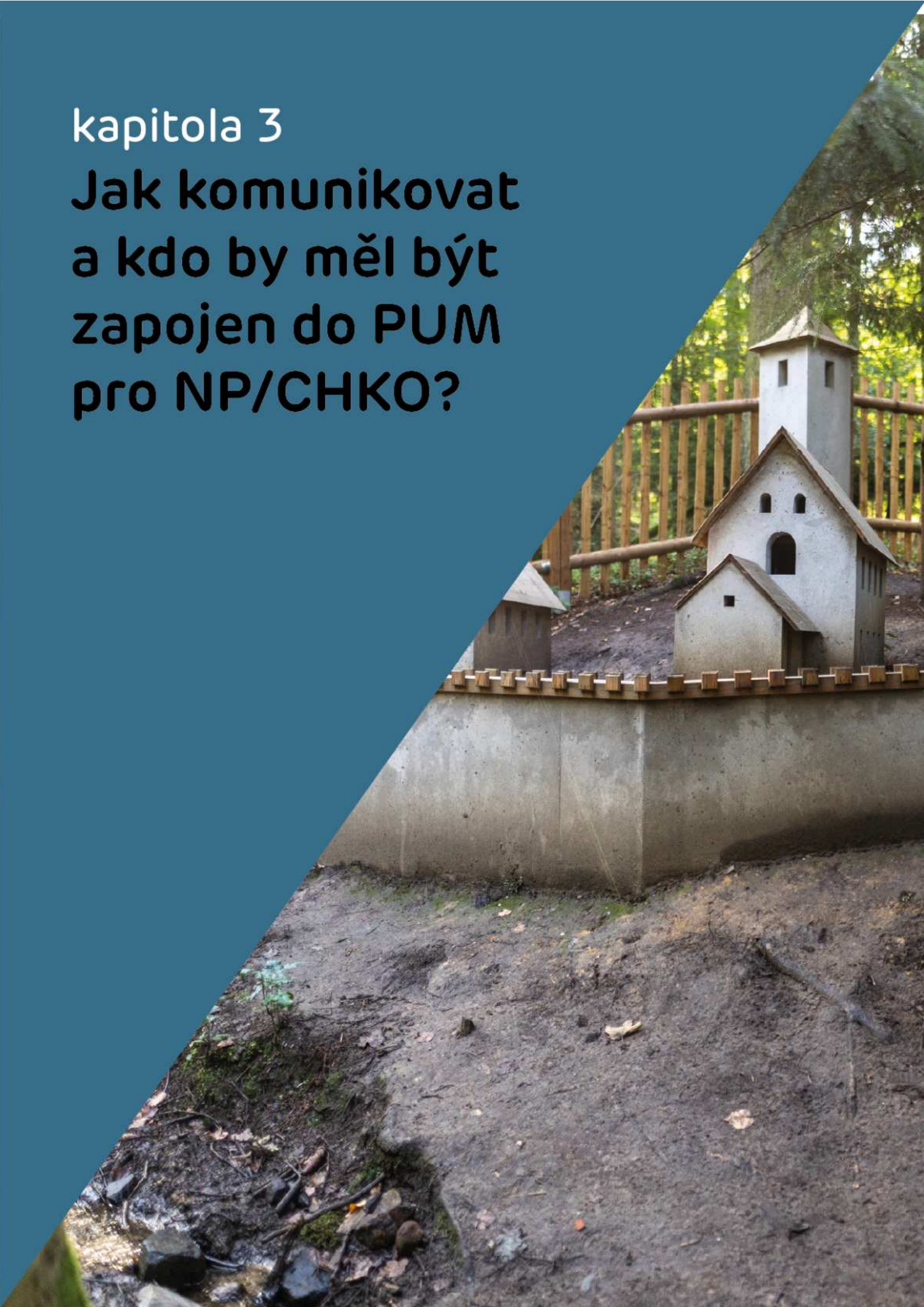
Každý plán časem zastarává i při pravidelné aktualizaci, je tedy nutné jej po určité době připravit znovu (po cca 10 letech). Před započítáním prací na další generaci PUM by se měly zohlednit dosud získané zkušenosti a nové výzvy, před nimiž území v oblasti dopravy a mobility stojí. Do budoucna to může pomoci optimalizovat plánovací proces, koordinaci zapojených aktérů, vnitřní a vnější komunikaci a výběr opatření. Každý plánovací cyklus pomáhá zvyšovat odbornost plánování udržitelné mobility a zvyšovat účinnost dalšího kola plánování. Jak bylo zmíněno v úvodu, kromě dopadů na dopravu je třeba sledovat i vztah dopravy a cestovního ruchu a posilovat udržitelnost služeb cestovního ruchu. Každý nový plán využívá zkušeností z předchozí práce, může zahrnout více sektorů a oblastí politiky, zlepšit proces zapojování veřejnosti a více propojit vztah mezi dopravou a cestovním ruchem apod.

M4.2:

**Milník 4.2: Realizovaná opatření naplánovaná v PUM jsou vyhodnocena.**

## kapitola 3

# Jak komunikovat a kdo by měl být zapojen do PUM pro NP/CHKO?



## Kapitola 3: Komunikace v rámci tvorby a implementace plánu mobility pro chráněná území

### Projednání plánu a participace

Pro plán mobility je klíčové zapojení všech relevantních stakeholderů a cílových skupin. Široká veřejnost, ale i zástupci zájmových sdružení, podnikatelské sféry apod. by měli mít možnost se zapojit, komentovat a podávat připomínky. To předpokládá komunikaci už v přípravné fázi, kdy by měli být informováni o vzniku plánu a mít nadále možnost do něj přispět svou perspektivou. Posílí se tím identifikace s realizací plánu, který nebude vnímán jako nějaká věc zvenčí, ale jako soubor opatření, k jejichž formulaci mohli lidé sami přispět a s nimiž se ztotožňují všechny dotčené strany.

Ze zkušeností z praxe dobře fungují různé metody zapojení a získávání zpětné vazby. Od návštěvníků je možné získat zpětnou vazbu osobně v turistických centrech. Prověřenými metodami jsou řízené rozhovory nebo také dotazníky zaměřené na specifické oblasti a problémy (např. s otevřenou otázkou na podněty ke zlepšení, případně na omezení a problémové situace). Jedná se o velmi cenný způsob zpětné vazby, který může být i zdrojem kvalitních návrhů na zlepšení situace. Ideální je tuto zpětnou vazbu vypořádat a odpovědět na ni v dalším projednávání a v komunikaci s uživateli a veřejností. Řadu možností na zapojování veřejnosti nabízí online prostředí. Vhodné je uvádět aktuality na webu projektu/koordinátora PUM s aktuálními informacemi – co je v řešení a jaké varianty se nabízejí. Specifické a nekomplikované informace lze zveřejnit na sociálních sítích, což díky možnostem komentářů a „lajků“ umožní získat rychlou zpětnou vazbu (názor na zveřejněný příspěvek).

S participací a projednáním, například skrze různé techniky jako jsou kulaté stoly, plánovací setkání pracovních skupin, veřejná projednávání, může pomoci zpracovatel PUM, který by měl mít o kvalitním projednání a komunikační strategii na toto téma dobrou znalost, případně by mohl být zapojen externí odborný konzultant (z oblasti komunikace, participace, facilitace, příp. i marketingu). Samotný proces participace musí být vnímán jako férový a transparentní a vyžaduje profesionální zpracování.

Komunikace se stakeholdery představuje **průřezovou a průběžnou** aktivitu, která by měla být součástí všech kroků tvorby a implementace PUM. Komunikace je důležitá zvláště při tvorbě PUM pro NP/CHKO, kde existuje řada aktérů, kteří mají v dopravě omezené pravomoci a řadu rozdílných zájmů. Z tohoto důvodu doporučujeme zpracovat plán komunikace, který stanoví, jaké výstupy, komu a jak je vhodně komunikovat již v raných fázích zpracování PUM. Je třeba rozlišit komunikaci vnitřní (mezi subjekty při zpracování a implementaci, včetně veřejnosti) i vnější (vůči návštěvníkům a obyvatelům VZCHÚ).

Co se týče vnitřní komunikace, doporučujeme v plánu komunikace nastavit hlavní komunikační procesy mezi členy řídicího výboru navzájem a mezi koordinačním týmem plánu mobility a dalšími relevantními subjekty přímo zapojenými do tvorby PUM.

Vnější komunikace pak spočívá především v zapojování veřejnosti (obyvatelé místních obcí, klíčoví hráči v území, kteří však nejsou zapojeni přímo do zpracování PUM, poskytovatelé služeb cestovního ruchu a v neposlední řadě také návštěvníci, na které bude cílit většina přijatých opatření). Hlavní principy pro vnější komunikaci jsou:

- Sjednotit komunikaci (hlavní informace, které se budou předávat veřejnosti)
- Propagovat území jako citlivé území, které je třeba chránit, zdůrazňovat jeho jedinečnost

- O jedinečnosti území a nutnosti jeho ochrany informovat už ve městech v zázemí chráněných území, v místech dopravních uzlů a další dopravní infrastruktury (už několik km od hranic CHÚ, vzkaz – blížíte se / jste na území NP / CHKO)
- Zdůrazňovat jedinečnost území, nutnost pro návštěvníky přizpůsobit své chování, včetně dopravního

#### **BOX: Tipy na kvalitní zapojování veřejnosti**

Veřejnost je možné zapojit v různých fázích plánovacího procesu, ovšem záleží spíše na kvalitě zapojení než na jeho kvantitě. Kvalitní zapojení v jednom či ve dvou krocích může být mnohem užitečnější než příliš časté kontaktování veřejnosti, kdy riskujeme, že se veřejnost brzy unaví. Navíc v případě PUM pro NP/CHKO je problém s vymezením a oslovením návštěvníků, protože řada z nich navštěvuje území pouze jednou a úsilí na jejich zapojení pak nemusí odpovídat výsledku. Většinou dobře fungují následující kroky a tipy:

- Identifikujte s veřejností nejpalčivější problémy: např. online průzkum pro zjištění bariér pěší dopravy (pomocí zákresu do mapy) – analytická fáze PUM
- Vizi rozvoje území vytvořte a sdílejte především se subjekty zapojenými do nabídky cestovního ruchu – např. formou workshopu – strategická fáze PUM
- Potvrďte si opatření a užitečnost navržených aktivit: setkání fokusních skupin, umístění stánků pro získání zpětné vazby od občanů nebo návštěvníků na frekventovaných veřejných místech, získejte zpětnou vazbu od poskytovatelů služeb cestovního ruchu – návrhová část PUM
- Získejte ohlasy na návrh celého PUM: zpětnou vazbu můžete získat např. prostřednictvím webu. Po přijetí plánu uspořádejte tiskovou konferenci
- Informujte a zapojte stakeholdery (včetně poskytovatelů služeb a další dotčené veřejnosti) během realizace opatření: informační kampaně, panely a plakáty s bližšími informacemi včetně kontextu PUM přímo u realizovaných opatření, průzkumy spokojenosti

Zdroj: Upraveno podle Rupprecht Consult (eds.). 2021.

Ukázka dobré praxe na příkladu měst:

- Rožnov pod Radhoštěm (CHKO Beskydy) – zapojení veřejnosti a stakeholderů:
  - Veřejné projednání plánu udržitelné městské mobility, včetně živého přenosu (regionální televize) s možností zasílat dotazy e-mailem v průběhu vysílání a on-line dostupným záznamem projednání: <https://www.youtube.com/watch?v=ezOaP-TsjyY>
  - Prezentace strategického plánování a jeho cílů názornou a zajímavou formou:



<https://www.youtube.com/watch?v=FA6o0UqZkaE>

- Znojmo:
  - Bezbariérový cestovní ruch – turistický vláček i pro handicapované:  
<https://dobrapraxe.cz/cz/priklady-dobre-praxe/znojmo-turisticky-kolovy-vlacek-bude-nove-i-pro-lidi-s-handicapem>
  - Zapojení veřejnosti:
    - Pocitové mapy, vč. dopravní bezpečnosti a dostupnosti veřejnou dopravou:  
<https://pocitovamapa.nszm.cz/znojmo-2018/nahled>
    - Participativní rozpočet: [https://www.znojmo-zdravemesto.cz/vismo/osnova.asp?id\\_org=101549&id\\_osnovy=1005&n=tvorime%2Dznojmo&p1=1005](https://www.znojmo-zdravemesto.cz/vismo/osnova.asp?id_org=101549&id_osnovy=1005&n=tvorime%2Dznojmo&p1=1005)
- Další příklady relevantních opatření naleznete v Atlasu opatření, k dispozici zde:  
[https://www.mobilita-ieep.cz/atlas\\_opatreni/](https://www.mobilita-ieep.cz/atlas_opatreni/)

### Hlavní partneři a jejich kompetence:

#### SPRÁVY NP:

- Zajišťování ochrany přírody a krajiny na území národního parku a jeho ochranného pásma
- Výkon speciální státní správy na úsecích ochrany přírody a krajiny, ochrany zemědělského půdního fondu, rybářství a myslivosti, včetně funkce dotčeného orgánu státní správy.
- Výkon práva hospodaření ke státním majetkům, zejména spočívající v péči o les i nelesní plochy, včetně výkonu práva myslivosti.
- Odborné aktivity spojené s ochranou přírody, zejména podpora státní správy, koordinace výzkumu a monitoringu, tvorba plánů ochrannářského managementu (zásady péče o národní park a jeho ochranné pásmo), odborná dokumentace, inspekční a dozorová činnost, metodická pomoc a naplňování dotační politiky rezortu.
- Práce v oblasti veřejných vztahů, především informační, osvětová a výchovná činnost, provozování návštěvnických středisek i dalších zařízení pro návštěvníky a komunikace s veřejností.



### **SPRÁVY CHKO (místní pracoviště Agentury ochrany přírody a krajiny ČR – AOPK ČR):**

- Kromě správy vlastního území CHKO mají regionální pracoviště AOPK ČR ve své kompetenci také péči o VZCHÚ národních kategorií mimo území CHKO (s výjimkou území národních parků a vojenských újezdů) včetně jejich ochranných pásem.
- Usměrnují lesní a zemědělské hospodaření (především v nejcennějších lokalitách a rezervacích).
- Vyjadřují se k umístování a charakteru staveb (aby se udržel krajinný ráz) a k dalším aktivitám (rekreace, turismus), aby pokud možno nedocházelo k poškozování či zhoršování přírodního prostředí.
- Podporují aktivity, které vedou k rozvoji regionu a nepoškozují zdejší životní prostředí (například prostřednictvím Programu péče o krajinu nebo projekty podpory pastvy ovcí).

### **DESTINAČNÍ AGENTURY:**

- Existují celkem 3 úrovně: lokální, regionální a oblastní.
- Zajišťují chod jednotlivých destinací s 3K: kooperace, koordinace a komunikace (navrhují náměty pro zlepšení cestovního ruchu i dopravy).
- Jejich členy jsou jednotlivé samosprávy a stakeholdeři (zprostředkovatelé, poskytovatelé služeb – např. půjčovny, ubytování, cestovní agentury, stravování, ...).
- Komunikují s CzechTourism a nadřizenou úrovní.

### **AOPK ČR:**

- Vydává metodiky s doporučenými postupy pro ostatní orgány ochrany přírody, veřejnou správu, dodavatele ochrany přírody a krajiny, hospodáře a uživatele krajiny. Metodické listy závazné pro pracoviště AOPK ČR.
- Vydává Standardy péče o přírodu a krajinu – doporučení stanovující parametry výstupů a technický popis postupů jednotlivých činností běžně realizovaných v oblasti péče o přírodu a krajinu včetně vlastností použitých materiálů, výrobků a definic pojmů. Standardy po odborné oponentuře vydává AOPK ČR, která je zpracovává ve spolupráci s akademickými pracovišti a dalšími odbornými autoritami v příslušných oborech.
- Provozuje Informační systém ochrany přírody, ve kterém shromažďuje a zpřístupňuje veškerá data a informace relevantní ve vztahu k druhové a územní ochraně přírody a péči o krajinu včetně příslušných vrstev územně-analytických podkladů (viz <http://portal.nature.cz>).

### **MĚSTA A OBCE:**

- Zodpovídají za celkový rozvoj území obce/města.
- Zajišťují dopravní obslužnost na svém území (vlastní nebo nasmlouvané služby).
- Zpracovávají územní plány a další strategické a rozvojové dokumenty (např. dopravní plány, plány mobility, strategie rozvoje cestovního ruchu apod.).
- Vydávají rozhodnutí v oblasti samosprávy a dále pak obecní úřady vykonávají přenesenou působnost (stavební úřady, vodoprávní úřady, silniční hospodářství apod.).
- Jsou hlavními realizátory investic do dopravy a dalších opatření (organizační, regulační apod.) v dopravě.
- Zpravidla zabezpečují rozvoj cestovního ruchu – zřizují informační centra, zajišťují propagaci, marketing apod.
- V oblasti dopravy jsou relevantní zejm. odbory územního rozvoje, investic, životního prostředí, dopravy a silničního hospodářství, resp. ekvivalenty těchto odborů.

- V oblasti cestovního ruchu jsou relevantní zejm. odbory cestovního ruchu, územního rozvoje, školství (zahrnující kulturu, památkovou péči apod.), komunikace a marketingu, tiskový mluvčí, resp. ekvivalenty těchto odborů.

#### **KRAJE:**

- Zodpovídají za významnou část dopravní obslužnosti na regionální úrovni, regionální koncepce má vliv na místní dopravní plánování, zabezpečují dopravní nabídku kraje a IDS (význam pro návrhové části plánu mobility – doprava návštěvníků do NP/CHKO veřejnou dopravou).
- Jsou nadřízenými orgány měst a obcí a řeší např. soulad krajské územní koncepce a územního plánování v obcích, krajské a místní dopravní stavby – územní vymezení.
- Zodpovídají za rozvoj vyšších územně samosprávných celků (tj. krajů) a možnost koordinace plánů mobility na úrovni kraje.
- Zpravidla vytvářejí politiku cestovního ruchu a zakládají destinační agentury či obdobné společnosti podporující rozvoj cestovního ruchu na úrovni krajů, pro plány mobility NP/CHKO – nutný soulad v propagaci CHÚ z krajské i místní úrovně. Návrhová část PUM může využít krajské projekty a kampaně (to ovlivní množství návštěvníků a mj. i jejich formu dopravy na příjezdu do NP/CHKO i v CHÚ). Udržitelnost cestovního ruchu (zejména v CHÚ) se musí stát součástí krajské koncepce.
- Disponují důležitými daty pro PUM NP/CHKO pro všechny fáze PUM (včetně prognóz).

#### **MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ:**

- MMR je ústředním orgánem státní správy pro oblast místního a územního rozvoje; zodpovídá za agendu územního plánování a stavebního řádu na národní úrovni, včetně metodické podpory (může přispět při hledání územních řešení v rámci PUM).
- Metodicky řídí agentury cestovního ruchu (Czech Tourism), což má vliv na propagaci konkrétního regionu a CHÚ i na produkty cestovního ruchu (promítne se do návrhové a komunikační části PUM).
- Koordinuje agendu strategického plánování na národní a regionální úrovni – důležité pro soulad plánu mobility NP/CHKO.

#### **MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ:**

- MŽP je ústředním orgánem státní správy pro oblast životního prostředí; zahrnuje širokou agendu ochrany vod, ovzduší, přírody a krajiny, dopady na životní prostředí (SEA/EIA) apod.
- Obecně MŽP koordinuje ve věcech životního prostředí postup všech ministerstev a ostatních ústředních orgánů státní správy České republiky, metodicky řídí správy NP a AOPK ČR.
- MŽP je hlavním garantem oblasti ochrany životního prostředí (zákon č. 114/1992 Sb., resp. 17/1992 Sb.), jenž určuje základní povinnosti, odpovědnosti a zásady ochrany životního prostředí.
- Zajišťuje soulad s dalšími agendami na úrovni ostatních rezortů (MPO/MMR/MZe apod.) v mezirezortních řízeních.
- Zajišťuje soulad rezortních politik s cíli ochrany životního prostředí (např. udržitelnost dopravy, složení paliv, limity pro emise z dopravy, ochrana před klimatickými změnami apod.).

#### **MINISTERSTVO DOPRAVY:**

- MD je ústředním orgánem státní správy pro oblast dopravy; zodpovídá jak za agendu dopravní infrastruktury, tak oblast dopravních prostředků apod.

- Zodpovídá za tvorbu dopravní politiky a strategii dopravy na národní úrovni.
- Metodicky řídí agendu dopravy na regionální úrovni.
- Vypisuje soutěže na zajištění dopravy na páteřních a mezinárodních trasách.
- Metodicky zastřešuje zpracování plánů mobility a má velký zájem na regulaci mobility i v CHÚ (další segment dopravy v rámci celé ČR); MD je také příjemcem této metodiky pro plány mobility pro VZCHÚ.
- Spravuje centrální registr vozidel (důležité pro míru automobilizace na místní úrovni a prognózy).

V této kapitole jsme nastínili hlavní principy komunikace a osvětlili roli stěžejních aktérů jak pro zpracování, tak pro realizaci PUM pro NP/CHKO. Konkrétní úkoly pro relevantní aktéry jsme postupně uváděli v příslušných předchozích částech této metodiky. Pro další inspiraci v otázkách participace, komunikace s veřejností apod. je možné konzultovat zdroje, které nabízíme v části VII. Doporučené další zdroje.

Závěrem lze konstatovat, že zpracování PUM vyžaduje dobrou přípravu a adekvátní organizaci i objektivitu při tvorbě, realizaci i evaluaci. Kvalitní komunikační strategie a participace celý proces významně usnadní a podtrhnou v pozitivním slova smyslu. Úsilí věnované odborným i participačním úkolům ve všech fázích PUM se mnohonásobně vrátí ve výsledku a přijetí PUM všemi dotčenými stranami. PUM pro NP/CHKO se tak stane praktickým plánem na následující desetiletí, provede dané chráněné území úskalím zvyšující se mobility a zabrání nežádoucím dopravním a mobilitním trendům, které v současnosti mnohá chráněná území postupně zatěžují.



KONEC  
METODICKÉ ČÁSTI

## IV. VYUŽITÍ METODIKY

### Popis uplatnění certifikované metodiky

Metodika má široké uplatnění pro všechny aktéry a instituce ve velkoplošných zvláště chráněných územích, ale také pro ty, kteří ochranu a šetrný rozvoj těchto oblastí ovlivňují z krajské i státní úrovně, a to v oblasti dopravy, cestovního ruchu i samotné ochrany přírody.

Výsledky výzkumného projektu MOBESA (č. projektu CK01000067) ukazují, že organizace mobility v chráněných územích je poměrně komplikovaným úkolem, pokud si přejeme udržet vysoký stupeň ochrany těchto území a zároveň zde realizovat víceúčelový cestovní ruch. V ČR dosud neexistuje návod, jak mobilitu ve VZCHÚ řešit komplexně, se všemi potřebami místních obyvatel a návštěvníků a s právoplatnými nároky těchto území na ochranu jejich přírodní, kulturní i společenské hodnoty. Ze samotných chráněných území vychází potřeba harmonizace těchto oblastí a přizpůsobení dopravního a dalšího souvisejícího plánování.

Metodika je určena pro velkoplošná zvláště chráněná území v České republice, jejím příjemcem jsou tedy primárně správy čtyř národních parků a AOPK ČR pro 24 chráněných krajinných oblastí.

Předkládaná metodika má sloužit také svazkům obcí, místním akčním skupinám a dalším uskupením obcí a měst, jejichž katastry alespoň částečně zasahují do těchto chráněných území, tvoří zázemí NP/CHKO, anebo jejichž iniciativou a přáním je těmto územím pomoci v usměrnění a citlivém rozvoji mobility a s ní spojených služeb. V neposlední řadě je metodika koncipována také jako vodítko pro dotčené resorty, v jejichž rukou se chráněná území z různých důvodů ocitají, pokud řeší dopravu, a to nabídku i poptávku po dopravě (MD), svoji funkci a kompetence v rámci ochrany přírody na svém teritoriu (MŽP) či pokud potřebují strategicky řídit cestovní ruch – jeho nabídku i poptávku (MMR).

Metodika nabízí zejména organizovaný přístup k plánování mobility formou „plánů mobility pro NP/CHKO“, které svoje postupy odvozují od obdobných plánů, jež jsou zpracovávány pro města a městské oblasti a také pro instituce.

Tento druh plánů pro VZCHÚ v současnosti (2023) není nijak závazný, nicméně vzhledem k aktuální situaci chráněných území, kdy je návštěvnost vysoká a vzniká silná potřeba ji regulovat, včetně způsobů dopravy, PUM přináší velký potenciál, jak eliminovat negativní dopady dopravy na chráněná území.

### Srovnání novosti postupů

Jedná se o novou metodiku, která vychází z požadavků a politik Evropské komise a z potřeb Ministerstva dopravy ČR. Oproti stávajícím dokumentům a metodikám uvedeným v kapitole 1 stanovuje nově rámec zpracování PUM pro NP/CHKO s důrazem na jeho aplikovatelnost v aktuálních podmínkách velkoplošných zvláště chráněných území v ČR.

- Jedná se o první dokument, který se snaží komplexně pojmut problematiku mobility – návštěvníků i rezidentů ve velkoplošných zvláště chráněných územích, její stav a adekvátní řešení pro zachování přírodních i kulturních hodnot těchto území.
- Navazuje na nejnovější teoretické znalosti a trendy využívané v oblasti udržitelné mobility a udržitelného cestovního ruchu.

- Celá metodika vychází z rozhodovacího cyklu – plánování, realizace, vyhodnocování – a plně respektuje zavedenou formu tvorby veřejných strategií.

## Ekonomické aspekty

Ekonomické přínosy metodiky spočívají především v poskytnutí kompletního postupu pro tvorbu plánů udržitelné mobility pro NP a CHKO. Takto zpracovatelé plánů mobility získají metodickou podporu a užitečné tipy, a plány mobility tak mohou být tvořeny efektivně. Díky zpracování plánů mobility a jejich realizaci budou přijata kvalifikovaná strategická rozhodnutí. Navíc, vzhledem k tomu, že zpracovatelé, zadavatelé a celkově řídicí výbor plánů mobility budou navrhopvat investice do dopravní infrastruktury i doprovodných a měkkých opatření na základě podrobné analýzy a důkladného projednání s ovlivněnými skupinami osob, předejde se neefektivním či dokonce neúčinným opatřením a investicím. Kvalitním plánováním a vyhodnocováním se zvyšuje i efektivita hospodaření s veřejnými prostředky. Plán mobility pro NP/CHKO umožní koncepčně řešit negativní dopady soustředěného turistického ruchu, především snížení negativních účinků dopravy na životní prostředí, veřejné zdraví a klimatickou změnu. Plány mobility pro NP/CHKO dále podpoří ochranu přírody a krajiny a zajistí udržitelný pohyb návštěvníků a obyvatel těchto území při cestách do a uvnitř sledovaných území. Plánováním šetrných přístupů k mobilitě pak zodpovědné orgány zachovají ráz a hodnotu svého území a také ušetří výdaje do budoucna.

## V. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

BURSA, B.; MAILER, M.; AXHAUSEN, K. W. (2022). Travel behavior on vacation: transport mode choice of tourists at destinations. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 166, 234-261, DOI: 10.1016/j.tra.2022.09.018.

BRAUN KOHLOVÁ, M., MELICHAR J.; KAPROVÁ, K. (2017). *Metodika monitoringu návštěvnosti v chráněných územích: metodika AOPK ČR*. Praha: Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, 2017. ISBN 978-80-88076-60-5.

BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, H.; JORDOVÁ, R.; KVĚTOŇ, V.; RYBOVÁ, K.; VEJCHODSKÁ, E. (2022): *Hodnocení plánů a projektů mobility – Průvodce pro správnou evaluaci opatření a strategií udržitelné městské mobility*. Grada, Praha. 247 str., ISBN 978-80-271-3244-7.

JASPERS. (2015). *Guidance Note: Preparation of Local and Regional Transport Master Plans – a Supporting JASPERS Guidance Note for Contracting Authorities in the Czech Republic*. Vídeň, Jaspers.

JORDOVÁ, R.; SPERAT, Z.; BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, H.; MARTINEK, J. (2015). *Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky*. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

MILANO, C. (2018). Overtourismus, sociální nepokoj a turistika. Kontroverzní debata. Pasos- Revista De Turismo Y Patrimonio Cultural. 2018 16(3), 551-564.

RUPPRECHT CONSULT (eds.). (2021). *Topic Guide: Sustainable Urban Mobility Planning in Smaller Cities and Towns*.

SHIFTAN, Y., VARY, D., GEYER, D. (2006). Demand for park shuttle services—a stated-preference approach. *Journal of Transport Geography*, 14, 52-59, DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2004.12.005.

SPENCELEY ET AL. (2021). *Visitors count! Guidance for protected areas on the economic analysis of visitation*. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, Paris, France and German Federal Agency for Nature Conservation, Bonn, Germany.

TIMOFTEJ, R.; BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, H. (2021). Possibilities of Sustainable Mobility and Tourism Management in Large Environmentally Sensitive Areas in the Czech Republic. *Czech Journal of Tourism*, vol.9, no.1, 2020, pp.68-82. <https://doi.org/10.2478/cjot-2020-0005>; Published Online: 10 Apr 2022.

TURNBULL, K.F. (2003). Transports to nature: Transportation strategies enhancing visitor experience of national parks. *Transportation Research Board News* (224).

VŠE (2021). *Metodika plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0*. ČVUT v Praze, Univerzita Pardubice – DFJP, VŠE, Partnerství pro městskou mobilitu. Technologická agentura České republiky, 2021.

WHITE, D. D. (2007). An interpretive study of Yosemite National Park visitors' perspectives toward alternative transportation in Yosemite Valley. *Environmental Management*, 39(1). 50-62.

World Tourism Organization (2001). Global Code Of Ethics For Tourism. *The World Tourism Organization (UNWTO)*. Dostupné z: <https://www.unwto.org/global-code-of-ethics-for-tourism>

World Tourism Organization (2004). *Indicators of Sustainable Development for Tourism Destinations: A Guidebook*. Madrid.

## VI. SEZNAM PUBLIKACÍ, KTERÉ PŘEDCHÁZELY METODICE

BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, H.; RYBOVÁ, K.; JORDOVÁ, R.; TIMOFTEJ, R.; VÁCHA, O.; KVĚTOŇ, V.: (2021). *Analysis of the potential of sustainable mobility development in large environmentally sensitive areas in Czechia*. Abstract for the WCTR Society's SIG G2 Mid-Term Event "Ensuring sustainable mobility in urban periphery and rural areas and remote regions", září 2021.

BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, H.; RYBOVÁ, K.; TIMOFTEJ, R.; VÁCHA, O.; JORDOVÁ, R. (2022). Potential of sustainable mobility management in Czech large environmentally sensitive areas. In: Takeru Shibayama, Günter Emberger (eds.), *WCTRS – SIG G2 Workshop Ensuring sustainable mobility in urban periphery and rural areas and remote regions*, 27th to 29th of September 2022, Online Conference. Beiträge zu einer ökologisch und sozial verträglichen Verkehrsplanung. 1/2022. Institut für Verkehrswissenschaften. Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Technische Universität Wien. ISBN 978-3-9505017-1-1, pp. 37-46. Dostupné z: <https://www.fvv.tuwien.ac.at/forschung/publikationen/institutsschriftenreihe/wctr-sig-g2-2021/>

TIMOFTEJ, R.; BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, H. (2021). Possibilities of Sustainable Mobility and Tourism Management in Large Environmentally Sensitive Areas in the Czech Republic. *Czech Journal of Tourism*, vol.9, no.1, 2020, pp.68-82. <https://doi.org/10.2478/cjot-2020-0005>; Published Online: 10 Apr 2022.

TIMOFTEJ, R.; BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, H. (2022). Do visitors to the Jizera Mountains PLA behave sustainably? Comparison of the summer and winter seasons. *Sborník z 13. ročníku konference „REKREACE A OCHRANA PŘÍRODY – S PROSTŘEDÍM RUKU V RUCI...“*, 9.–10. května 2022, Křtiny. DOI: 10.11118/978-80-7509-831-3-0094.

TIMOFTEJ, R.; BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, H. (2023). Qualitative assessment of the preparedness and potential of nature-protected areas to support sustainable tourism. Konference – Křtiny, duben 2023.

## VII. DOPORUČENÉ DALŠÍ ZDROJE

Atlas opatření MOBESA – dostupný zde: [https://www.mobilita-ieep.cz/atlas\\_opatreni/](https://www.mobilita-ieep.cz/atlas_opatreni/)

BRAUN KOHLOVÁ, M.; MELICHAR, J.; KAPROVÁ, K. (2017). *Metodika monitoringu návštěvnosti v chráněných územích: metodika AOPK ČR*. Praha: Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, 2017. ISBN 978-80-88076-60-5.

BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, H.; JORDOVÁ, R.; KVĚTOŇ, V.; RYBOVÁ, K.; VEJCHODSKÁ, E. (2022). *Hodnocení plánů a projektů mobility. Průvodce pro správnou evaluaci opatření a strategií udržitelné městské mobility*. Grada, Praha. 247 str., ISBN 978-80-271-3244-7.

COMINO, E.; FERRETTI, V. (2016). Indicators-based spatial SWOT analysis: supporting the strategic planning and management of complex territorial systems. *Ecological Indicators*, 60. pp. 1104-1117. ISSN 1470-160X.

Metodiky a postupy:

- Metodika přípravy veřejných strategií ze dne 28. ledna 2019 ([www.verejne-strategie.cz](http://www.verejne-strategie.cz)) (MMR, 2018)
- Metodika pro zapojování veřejnosti (COŽP UK, prosinec 2015)
- Metodika pro evaluaci udržitelné městské mobility (UJEP, květen 2022), dostupná na: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Veda-a-vyzkum/Certifikovane-metodiky/Ostatni-metodiky/Metodika-pro-evaluaci-udrzitelne-mestske-mobility?returl=/Dokumenty/Veda-a-vyzkum/Certifikovane-metodiky/Ostatni-metodiky>
- Techniky efektivního řízení měst a obcí – Část SWOT analýza – Metodika (NSZM, 2020), dostupná na [https://www.dataplan.info/img\\_upload/f96fc5d7def29509aeffc6784e61f65b/analyza-swot-metodika\\_1.pdf](https://www.dataplan.info/img_upload/f96fc5d7def29509aeffc6784e61f65b/analyza-swot-metodika_1.pdf)



## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Principy PUM a jejich začlenění v plánovacím cyklu PUM

Tabulka 2: Zapojení a role klíčových aktérů do přípravné fáze PUM

Tabulka 3: Zapojení a role klíčových aktérů v analytické fázi zpracování PUM

Tabulka 4: Příklady nastavení vize, cílů, možných opatření a k nim vhodných indikátorů se zdroji dat

Tabulka 5: Příklad indikátorů ve vazbě na cíl

Tabulka 6: Vhodná opatření v oblasti dopravy pro velkoplošná zvláště chráněná území ve vazbě na zvolené strategické cíle

Tabulka 7: Zapojení a role klíčových aktérů v návrhové fázi zpracování PUM pro NP/CHKO

## SEZNAM SCHÉMAT

Schéma 1: Cyklus plánování mobility a tvorby plánu mobility pro NP/CHKO

Schéma 2: Milníky pro zpracování a realizaci PUM

Schéma 3: Zapojení veřejnosti v procesu přípravy a realizace PUM

Schéma 4: Harmonogram a pracovní plán pro tvorbu PUM

Schéma 5: Tvorba a využití SWOT analýzy

Schéma 6: Postup výběru opatření

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky
AP	akční plán
BAU	business-as-usual (nulový vývojový scénář)
CBA	cost-benefit analýza (analýza nákladů a přínosů)
CR	cestovní ruch
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHÚ	chráněné území
IAD	individuální automobilová doprava
KÚ	krajský úřad
MAS	místní akční skupina
MCA	multikriteriální analýza
MD	ministerstvo dopravy
MEP	monitorovací a evaluační plán
MMR	ministerstvo pro místní rozvoj
MPO	ministerstvo průmyslu a obchodu
MZe	ministerstvo zemědělství
MŽP	ministerstvo životního prostředí
NP	národní park
PPP	Public Private Partnership – Partnerství veřejného a soukromého sektoru
PR	Public Relations – styk s veřejností
PUM	plán udržitelné mobility
SEA	Strategic Environmental Assessment – strategické posuzování vlivů na životní prostředí
SFŽP	Státní fond životního prostředí
SUMP	plán udržitelné městské mobility
ÚAP	územně analytické podklady
UCR	udržitelný cestovní ruch
UM	udržitelná mobilita
VD	veřejná doprava
VHD	veřejná hromadná doprava
VZCHÚ	velkoplošné zvláště chráněné území (národní park, chráněná krajinná oblast)
ZÚR	zásady územního rozvoje

## PŘÍLOHY

- Příloha 1: Přehled možných zdrojů financování PUM
- Příloha 2: Kategorie dat pro analytickou část PUM
- Příloha 3: Strategický rámec pro plánování projektů a opatření udržitelné mobility a turismu v chráněných územích
- Příloha 4: Citlivost návštěvníků NP/CHKO na vybraná opatření – možnosti regulace

Příloha 1: Přehled možných zdrojů financování PUM - 2023

<b>Dotací program</b>	<b>Oblast podpory / specifický cíl</b>	<b>Podporované aktivity</b>	<b>Výše dotace</b>	<b>Oprávnění žadatelé</b>
NPŽP	Podpora obcí v národních parcích	- Podpora zpracování rozvojových dokumentů, studií a projektové přípravy (strategické rozvojové dokumenty s důrazem na životní prostředí, např. studie návštěvnosti aj.) - Podpora v oblasti infrastruktury a vybavenosti obcí (např. budování, rekonstrukce a zprůchodnění či obnova cest, stezek a pěšin, budování a rekonstrukce odstavných ploch – včetně parkovišť, aj.) - Podpora informačních center orientovaných na národní parky	100 000 – 5 000 000 Kč, max. 85 % z celkových způsobilých výdajů	Všechny právnické osoby, s výjimkou obchodních korporací s podílem územních samosprávných celků menším než 50 % a politických stran a hnutí
		- Podpora programů vzdělávání a osvěty v oblastech životního prostředí	100 000 – 5 mil. Kč, max. 85 % z celkových způsobilých výdajů	Správy národních parků a nestátní neziskové organizace se zaměřením na EVVO
IROP	Posilování úlohy kultury a udržitelného cestovního ruchu v hospodářském rozvoji, sociálním začleňování a sociálních inovacích	Veřejná infrastruktura udržitelného cestovního ruchu – naučné stezky, navigační systémy měst a obcí, záchytná parkoviště, odpočívadla a sociální zařízení, turistická informační centra, budování turistických tras a revitalizace sítě značení, veřejná infrastruktura pro vodáckou a vodní turistiku.		Kraje, obce, dobrovolné svazky obcí a jimi zřizované organizace, aj.
IROP	Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství	Multimodální osobní doprava: - výstavba a modernizace přestupních terminálů pro veřejnou dopravu; - výstavba a modernizace parkovacích systémů zajišťujících přestup na veřejnou dopravu (P+R, K+R, B+R); - realizace preferenčních opatření a zvyšování kapacity veřejné dopravy stavebními úpravami silnic a místních komunikací	Minimální výše celkových způsobilých nákladů: 3 mil. Kč  Maximální výše: 75 mil. Kč	Kraje, obce, dobrovolné svazky obcí a jimi zřizované organizace, aj.  Přípustné místo realizace: Obce na území Karlovarského, Ústeckého, Libereckého, Královéhradeckého, Pardubického, Olomouckého,

				Moravskoslezského, Zlínského kraje.  Přechodový region – obce na území Středočeského kraje, Jihočeského kraje, Plzeňského kraje, Kraje Vysočina, Jihomoravského kraje (mimo území Brněnské metropolitní oblasti).
IROP	Nemotorová doprava	Infrastruktura pro bezpečnou nemotorovou dopravu, Infrastruktura pro cyklistickou dopravu	Výše podpory: 95 %  Min. výše dotace: 500 000 Kč	Obec v rámci území MAS (místní akční skupiny), nutný soulad se schválenou strategií CLLD
IROP	Cestovní ruch	Budování a rekonstrukce naučných stezek, parkovišť, navigačních systémů aj.	Výše podpory: 85 %	
IROP	Chodníky (výzva č. 40 a 41)	Výstavba, modernizace a rekonstrukce komunikací pro pěší v trase nebo v křížení pozemní komunikace s vysokou intenzitou dopravy, zvyšování bezpečnosti nemotorové dopravy stavebními úpravami komunikací pro pěší a pro cyklisty a instalací prvků zklidňujících dopravu v nehodových lokalitách.	Výše dotace: 70 % u méně rozvinutých regionů, 85 % u přechodových regionů.  Minimální výše celkových způsobilých výdajů: 3 mil. Kč, max. 30 mil. Kč.	Kraje, obce, dobrovolné svazky obcí a jimi zřizované organizace, aj.
NPPCR	Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu	Podpora nové nebo rozvoj a zkvalitnění stávající základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu v regionech (mj. podpora ekologicky šetrné dopravy návštěvníků v turistických regionech)	Výše dotace max. do 50 % uznatelných nákladů/ výdajů z celkového rozpočtu akce, maximálně však 10 mil. Kč	Územně samosprávné celky, mikroregiony, organizace destinačních managementů geoparky, nestátní neziskové organizace, turistická informační centra aj.
NPŽP	Ekomobilita	Nákup nových vozidel (elektromobilů nebo s vodíkovým pohonem) do nabytí vlastnictví žadatele, v případě příspěvkových organizací do nabytí správy nebo příslušnosti hospodaření, či pronájem vozidla formou finančního leasingu.  Pořízení tzv. chytrých neveřejných dobíjecích stanic pro dobíjení	Max. do 50 % uznatelných nákladů	Obce, kraje, DSO, státní či národní podniky, státní příspěvkové organizace, veřejné výzkumné instituce a výzkumné organizace, veřejnoprávní instituce, příspěvkové organizace územních samosprávných celků, nestátní neziskové organizace aj.

		elektrovozidel (podporováno pouze s nákupem vozidla).		
SFDI	Chodníky	Výstavba, rekonstrukce nebo úpravy <u>chodníků</u> podél silnic I., II. a III. třídy,  výstavby nebo rekonstrukce <u>přechodů pro chodce</u> , které navazují na chodníky, včetně nasvětlení přechodů pro chodce,  výstavby nebo rekonstrukce <u>míst pro přecházení, lávek a podchodů pro chodce</u> , které navazují na chodníky,  výstavba, rekonstrukce nebo <u>bezbariérové úpravy nástupišť</u> linkových spojů a veřejné hromadné dopravy,  výstavba, rekonstrukce nebo stavební úprava vlastních <u>autobusových zálivů</u> ,  úpravy vjezdu do obce.	85 % uznatelných nákladů, výše dotace: 300 000 – 20 000 000 Kč	Obec, městský obvod, městská část, místní část
OPD	Podpora rozvoje doplňkové sítě dobíjecích stanic	Budování veřejně přístupných dobíjecích stanic	max. 70 % ze způsobilých výdajů	Vlastníci/ provozovatelé dotčené infrastruktury s veřejným přístupem

**Zkratky:**

DSO	dobrovolné svazky obcí
EVVO	environmentální vzdělávání, výchova a osvěta
NPŽP	Národní program Životní prostředí
NPPCR	Národní program podpory cestovního ruchu v regionech (2016–2023)
OPD	Operační program Doprava
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SFŽP	Státní fond životního prostředí ČR

## Příloha 2: Kategorie dat pro analytickou část PUM

### Sběr dat, doporučené kategorie dat a metody jejich sběru

- **Cíl:** zajištění všech dostupných dat o všech relevantních druzích dopravy na řešeném území, provedení vlastních dopravních a sociologických výzkumů, kde je to nutné

#### Kategorie dat:

- **Geografická (kartografická) data** – lokalizace území, lokalizace ekonomických aktivit (včetně turistických cílů) v rámci území, liniová dopravní infrastruktura, lokalizace parkovišť, zastávek hromadné dopravy, plánované výstavby v rámci projektů, lokalizace sčítačů dopravy apod.
- **Dopravní data** – objem dopravy, modal split, vytiženost parkovišť, počty osob přepravovaných veřejnou dopravou, množství spojů veřejné dopravy, počty cyklistů
- **Data o návštěvnosti území** – počty návštěvníků v průběhu roku, sezónní výkyvy v návštěvnosti, návštěvnost jednotlivých turistických cílů
- **Socio-ekonomická a demografická data o turistech** – další (podrobnější) informace o turistech kromě jejich samotného počtu (např. věk, pohlaví, příjem, motivace, očekávání, chování v území, využívání služeb a aktivit nabízených v území, spokojenost, délka pobytu, využívaný dopravní prostředek, ochota využít jiný dopravní prostředek), dostupné a potřebné informace pro pohyb v území alternativními dopravními prostředky)
- **Data o obyvatelích území** – jejich socio-demografické charakteristiky, dojíždka v území i přes jeho hranici
- **Environmentální data** – hluk, znečištění především ovzduší – zejména údaje z Českého hydrometeorologického ústavu, dále např. kolizní místa a migrační trasy živočichů z AOPK ČR

#### Metody sběru dat:

- **Geografická (kartografická) data**
  - Převážně existující data získatelná z mapových portálů krajů apod.
- **Dopravní data**
  - Sčítače motorových vozidel (osobní i nákladní doprava), cyklistů
  - Údaje od poskytovatelů hromadné dopravy (využívání spojů hromadné dopravy obyvateli i návštěvníky)
  - Vlastní sčítání dopravy
- **Data o návštěvnosti území** – sčítání návštěvníků
  - Přímé pozorovací metody – osobní sčítání; kamerový záznam; dálkový průzkum (drony, letadla, satelity)
  - Nepřímé pozorovací metody – povolení, rezervace, vstupné; indikativní počty (další informace spojené s dopravou/návštěvností – např. veřejná doprava, množství odpadků, využívání turistických vláček, lanovek apod.), registrace návštěvníků (dobrovolná nebo povinná registrace v turistických chatách a jiných místech s návštěvníckými knihami, registrace na některé stezky)

- Automatické pozorovací metody – mechanické sčítače (např. turnikety), optické, magnetické, mikrovlnné a další sčítače)
- Data mobilních operátorů – viz Box
- Podrobněji k monitorování návštěvníků viz metodika od Braun Kohlové a kol. (2017)

**Box: Big data (zbytková data mobilních operátorů)**

Poměrně novým zdrojem dat nejen o dopravě a návštěvnosti určitého území jsou data od mobilních operátorů. Tato data umožňují mimo jiné monitorovat pohyb osob nebo jejich počet v určitém vymezeném území v čase. Operátoři většinou poskytují agregované anonymizované údaje, ze kterých není možné určit, o jaké konkrétní osoby se jedná. Na základě algoritmů dokáží operátoři rozlišit, zda se jedná o osobu v území bydlící či návštěvníka oblasti. Tato data mohou poskytnout údaje, jak o celkovém počtu osob dle požadavků (např. obyvatel, návštěvníků), tak i základní údaje o jejich struktuře, jako je pohlaví, věk, délka pobytu v území, kraj bydliště apod. Data mají samozřejmě i svá omezení. Primárně jsou zahrnuty pouze osoby, které mají v danou chvíli u sebe mobilní telefon. Data jsou většinou získána pouze od jednoho operátora, který pokrývá pouze určitou část telekomunikačního trhu, a jsou pak přepočítána na celou populaci. Příklad výstupu dat od mobilních operátorů znázorňuje Graf 1.

Graf 1.1: Příklad výstupu big dat (zbytkových dat mobilního operátora) - počet přítomných návštěvníků v Jizerských horách, 28.6.–2.8.2021



- **Socioekonomická a demografická data**
  - Vlastní sociologické šetření
  - Šetření s využitím GPS dat – aplikace pro mobilní telefon, umožňuje získat podrobné informace o pohybu návštěvníků po území, při vyplnění dotazníku s doplňkovými informacemi poskytuje i další údaje, není nutné poskytovat návštěvníkům speciální monitorovací zařízení
- **Data o obyvatelích území** – převážně veřejně dostupné statistiky (počty obyvatel v územních jednotkách, základní věkové skupiny, ekonomická aktivita), dojíždka (pro pravidelnou dojíždku do zaměstnání a škol lze využít výsledky sčítání lidu, domů a bytů, aktuálně nejnověji z roku 2021)



## **BOX – Sčítání návštěvníků**

Kolik vybrat sčítacích míst a proč?

Počet sčítacích míst uvnitř chráněného území závisí na jeho velikosti, lokalizaci (např. odlehlosti), struktuře (např. osídlení), různých druhích nabízených rekreačních aktivit a počtu návštěvníků. Obecně – čím větší je území a čím více atraktivních míst se v něm nachází, tím více sčítacích míst je potřeba. Např. v Německu identifikují 6 (malá chráněná území – např. Národní park Jasmund, cca 3000 ha) až 12 sčítacích míst (velká chráněná území a biosférické rezervace – např. Národní park Dolnosaské wattové moře, cca 240 000 ha), která zároveň využívají i pro rozhovory s návštěvníky.

Kde sčítání provádět a proč?

V případě uzavřených národních parků je vhodným sčítacím místem hlavní vchod. Pro sčítání se také hodí parkoviště nebo výchozí místa pro pěší a cyklovýlety apod. V případě strukturně složitějších biosférických rezervací, které jsou volně přístupné a zahrnují i větší obce, bývají jako sčítací místa vybrána místa, která jsou turisticky atraktivní, a to jak přírodní, tak kulturní. V obou případech je nutné pokrýt různé oblasti chráněného území.

Kdy sčítání provádět a proč?

Sčítání návštěvníků probíhá v předem určených dnech během celého roku, aby byly pokryty všechny části turistické sezóny (nejčastěji celkem 20 sčítacích dnů, v některých případech 12–18 dnů), různé dny v týdnu (všední den, víkend, státní svátek, prázdniny). Je třeba zohlednit i vliv počasí na návštěvnost.

Jakou sčítací metodu využít a proč?

Nejčastěji jde o variantu přímého pozorování s pozorovateli (např. proškolení studenti) přímo zaznamenávajícími počty návštěvníků (dnes možný záznam přímo do elektronického formuláře). Sčítání většinou spojeno s dotazováním s využitím kratšího či delšího dotazníku. Tento způsob pozorování je velmi přesný a zároveň flexibilní. Jako záložní zdroj informací a k potvrzení výsledků osobního sčítání pozorovateli je možné využít ještě kontinuální sčítání automatickými sčítači (např. 2–3), které jsou nainstalovány na některých sčítacích místech a poskytují data v průběhu celého roku.

Zdroj: Upraveno dle Spenceley a kol., 2021

### Příloha 3: Strategický rámec pro plánování projektů a opatření udržitelné mobility a turismu v chráněných územích

#### Hlavní politiky a strategie v rezortu životního prostředí:

- **Státní politika životního prostředí ČR 2030** s výhledem do 2050 je zastřešující strategický dokument pro realizaci efektivní ochrany životního prostředí v ČR do r. 2030.
- **Strategický rámec udržitelného rozvoje do roku 2030**
- **Implementační plán pro Strategický rámec udržitelného rozvoje 2030**
- **Politika ochrany klimatu 2017–2030**, s výhledem do roku 2050, která by měla významně přispět k přechodu na udržitelné nízko-emisní hospodářství ČR. Vyhodnocení této politiky přineslo další úkoly, do konce r. 2023 tedy probíhá její aktualizace a přezkum z pohledu přijatých závazků Pařížské dohody.
- **Národní akční plán adaptace na změnu klimatu**, jehož implementačním dokumentem je:
- **Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR 2021 - 2030**
- **Národní program snižování emisí ČR**
- **Specifické směrnice** (emisní limity, podpora čistých a energeticky účinných vozidel atd.)
- **Zásady péče o NP a plány péče o CHKO** jsou zakotvené v § 38 a 38a zákona č. 114/1992 Sb. Tyto plánovací dokumenty se připravují a schvalují jen v rámci rezortu Ministerstva životního prostředí, a proto mohou pro udržitelnou mobilitu obsahovat jen nezávazná doporučení, nejde-li přímo o opatření prováděná příslušným orgánem ochrany přírody.
- **Koncepce práce s návštěvnickou veřejností v CHKO (KPNV).**

#### Hlavní politiky a strategie v rezortu průmyslu, obchodu a energetiky:

- **Státní energetická koncepce** opakovaně zdůrazňuje stále více potřebu dekarbonizace průmyslu a dopravy s ohledem na snižování tzv. uhlíkové stopy, plynoucí z průmyslu a dopravy v ČR.
- **Národní akční plán čisté mobility** také řeší spotřebu energie v dopravě. Připravilo jej Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR ve spolupráci s dalšími rezorty, tuzemskými výrobci vozidel, poskytovateli infrastruktury a plynárenskými a energetickými společnostmi v r. 2014 a byl aktualizován v r. 2019. Národní akční plán čisté mobility vychází ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, která v případě elektromobility a zemního plynu (a částečně rovněž vodíku) stanoví členským státům povinnost rozvíjet příslušnou infrastrukturu dobíjecích a plnicích stanic.

#### Hlavní politiky a strategie v rezortu dopravy:

- **Dopravní politika ČR pro období 2021–2027** – chráněných území se týká specifický cíl 2.6 Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch.
  - Venkovský prostor je zde řešen ve specifickém cíli 2.4 (dále jen SC), doprava v periferních oblastech ve SC 2.5, doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch ve SC 2.6, rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě jsou předmětem SC 2.7.
- **Koncepce městské a aktivní mobility 2021–2030**
- **Koncepce veřejné dopravy 2020–2025:** Pro chráněná území má velký přínos železniční i autobusová doprava, jejichž kapacita je klíčová pro funkční spojení na příjezdu do těchto území, ale i pro mobilitu turistů i rezidentů v těchto územích udržitelným způsobem. Koncepce

mj. prosazuje kvalitní přístup k přepravě skupin cestujících se zvláštními potřebami atd. Koncepce usiluje o koordinaci dopravní obslužnosti z pozice kraje a obcí, což je pro dopravní nabídku do i po chráněných územích zásadní. Tady je velký potenciál pro ovlivnění poptávky kvalitní nabídkou a pro udržitelné dopravní chování návštěvníků i obyvatel těchto území. Koncepce veřejné dopravy vidí řešení v koordinaci dopravních plánů na regionální a obecní úrovni, v ideálním případě společným zajišťováním krajské a místní dopravy regionálním koordinátorem, který již dnes v řadě regionů existuje.

- **Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů v ČR do roku 2020, s výhledem do r. 2050**
- **Strategický plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2027** (s výhledem do roku 2050)
- **Strategie BESIP 2021–2030** (Národní strategie bezpečnosti silničního provozu) & příslušná legislativa (zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích; zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb.)

Pro podrobnější náhled do stávajících dopravních strategií – viz **Strategická mapa MD**, která upřesňuje schválené dopravní dokumenty a relevantní legislativu.

<https://www.databaze-strategie.cz/czx/strategicke-mapy-ministerstva/strategicka-mapa-md>

Hlavní politiky a strategie v rezortu regionálního a místního rozvoje:

- **Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR 2030** – hovoří o eliminaci dopravní zátěže, o využívání nových technologií v dopravě, vše v souladu se sociální soudržností. K tématu adaptace na změnu klimatu (kapitola 4.5) se váže několik cílů v oblasti dopravy, která má sázet na veřejnou dopravu a utlumování individuální automobilové dopravy, včetně administrativních restrikcí a zpoplatnění vjezdu či parkování osobních aut v některých lokalitách. Investice mají být zaměřeny na elektromobily, ale také na kola a lepší propojení pro pěší. I tato opatření mají přispět ke snížení emisí skleníkových plynů a neprohlubování klimatických změn.
- **Politika územního rozvoje ČR – z r. 2009** (s nejnovější aktualizací – 1.9. 2023)
- **Strategie regionálního rozvoje 2021+ (2021–2027)**
- **Strategie rozvoje cestovního ruchu České republiky 2021–2030 a první Akční plán ke Strategii na roky 2022–2023**
  - Strategie CR definuje věcný, procesní a finanční rámec pro udržitelný rozvoj cestovního ruchu. Strategie CR dále rozvíjí mezioborovou a mezirezortní spolupráci, definuje potřebu vyhodnocování přínosů a dopadů udržitelného CR i problematiku adaptace na změnu klimatu.
- Dostupností dopravních služeb se zabývá také **Koncepce rozvoje venkova 2021–2027**, kterou zpracovalo Ministerstvo pro místní rozvoj ČR jako základní koncepční materiál pro strategické řízení rozvoje venkova tak, aby byl zajištěn dynamický a vyvážený rozvoj regionů ČR. Implementace se neobejde bez dopravní obslužnosti venkova veřejnou dopravou, včetně dobrých podmínek pro cyklisty i pěší a pro další formy udržitelné mobility i udržitelný cestovní ruch. U dopravní infrastruktury se jedná o technický stav komunikací, ale s poměrně značnou vazbou na dopravní bezpečnost, a to zejména s ohledem na bezmotorovou dopravu, tzn. chodníky, bezpečnostní prvky, humanizace komunikací v obcích apod. Chráněná území jsou ale specifickou venkovskou oblastí, často bojující s masovou turistikou, kde jde především o zajištění téhož pro krátkodobé pobyty i místní obyvatelstvo. To vše ale v souladu s únosnou kapacitou území a při dodržení zásad péče a cílů ochrany přírody.

#### Příloha 4: Citlivost návštěvníků NP/CHKO na vybraná opatření – možnosti regulace

Z online dotazníkového šetření mezi reprezentativním vzorkem dospělé populace realizovaným v rámci projektu Mobesa, plyne:

Poměrně podstatný vliv na snížení pravděpodobnosti využití automobilu k cestě do NP/CHKO má zvýšení sazby parkovného. Zvýšení parkovného o 100 % vede k 9% až 20% snížení cest automobilem. Cestující pak výrazně preferují jiné druhy dopravy, zejména hromadnou a kombinaci automobilové a hromadné dopravy. Pokud by byla sazba parkovného snížena pro kombinaci, kdy část cesty je vykonána automobilem a dále návštěvník pokračuje veřejnou dopravou, nižší parkovné by vedlo k poměrně velkému nárůstu pravděpodobnosti využití tohoto druhu dopravy na úkor ostatních. Zajímavé však je, že v případě delšího pobytu (týdenní pobyt) se snížené parkovné u této kombinace pozitivně projeví hlavně pro možnost použití osobního automobilu, přičemž klesá pravděpodobnost využití MHD.

Výsledky analýz dále ukazují, že:

- Pro týdenní dovolené jsou významné všechny náklady (trvání cesty, finanční náklady, parkovné, trvání docházky na místo), zatímco pro jednodenní výlety jsou finanční náklady nevýznamné.
- Samostatně bylo analyzováno okolí. Statisticky významné se ukazuje možnost navštívit kiosky s občerstvením u nástupního místa a využít oddělenou pěší infrastrukturu, a to zvláště pro jednodenní výlety. Rodiny na jednodenních výletech silně odmítají okolí, které se vyznačuje chůzí po frekventované silnici, naopak rovněž preferují okolí s kioskem s občerstvením u nástupního místa a využití oddělené pěší infrastruktury. Pro týdenní dovolené dvojice i rodiny preferují okolí s využitím oddělené pěší infrastruktury.
- Pro jednodenní výlety dvojic vyplynulo, že čím vyšší je věk, tím méně respondenti preferují hromadnou dopravu. Pro týdenní dovolené dvojic platí, že čím vyšší je věk, tím méně preferují pěší. Pro rodiny je věk také významný pro jednodenní výlety, a to tak, že čím vyšší věk, tím méně preferují kombinaci auta a hromadné dopravy. Věk je rovněž významný pro týdenní dovolené rodin, a to tak, že čím vyšší věk, tím více preferují pěší.
- Dále bylo analyzováno nejvyšší dosažené vzdělání. Zajímavým výsledkem se zdá být volba hromadné dopravy pro návštěvníky s vyšším vzděláním při jednodenních výletech i týdenních dovolených. Dále dvojice s vyšším vzděláním preferují pro týdenní dovolené nejvíce kolo, a poté pěší výlety. Rodiny s vyšším vzděláním pro týdenní dovolené preferují jen pěší, nikoliv kolo.

Odhady elasticit:

Prvním ze scénářů je snížení cestovního času při využití VHD, zatímco cestovní čas ostatních alternativ i ostatní parametry (finance, okolí) zůstanou nezměněné (více viz tabulka P4.1). Pokud se cestovní čas sníží o 20 %, tak pro jednodenní výlety dvojic se podíl cest hromadnou dopravou zvýší o 15 %, zatímco podíl cest autem se sníží o 12,5 % a kombinace auta a hromadné dopravy se sníží o 2,5 %. U týdenních pobytů a stejně tak u rodin s dětmi je dopad zkrácení cestovního času výrazně menší.

Tabulka P4.1: Snížení doby cestovního času VHD

Pokles cestovního času VHD	Jednodenní			Týdenní			
	Auto	Auto+VHD	VHD	Auto	VHD	Kolo	Pěšky
Dvojice	-0.125	-0.025	0.150	-0.075	0.150	-0.025	-0.050
Rodiny s dětmi	-0.100	-0.050	0.125	-0.025	0.050	0.000	-0.025

Situaci, kdy vzrostou náklady IAD, zatímco finanční náklady ostatních alternativ i ostatní parametry (cestovní čas, okolí) zůstanou nezměněné, popisuje tabulka P4.2. Pokud náklady IAD vzrostou o 20 %, tak pro jednodenní výlety dvojic se podíl cest IAD sníží o 10 %, zatímco podíl cest VHD vzroste o 7,5 % a kombinace auta a hromadné dopravy o 5 %. U týdenních pobytů dvojic je citlivost na finanční náklady IAD výrazně menší. Naopak u rodin s dětmi vyvolají vyšší náklady IAD pokles podílu IAD na všech cestách o 22,5 % a naopak nárůst podílu cest VHD o 12,5 % a kombinace auto+VHD o 7,5 %. Na týdenní pobyty však tento parametr nemá vliv.

Tabulka P4.2: Nárůst nákladů IAD

Nárůst nákladů IAD	Jednodenní			Týdenní			
	Auto	Auto+VHD	VHD	Auto	VHD	Kolo	Pěšky
Dvojice	-0.100	0.050	0.075	-0.025	0.000	0.000	0.025
Rodiny s dětmi	-0.225	0.075	0.125	0.000	0.000	0.000	0.000

Pokud se sníží jízdné VHD, zatímco finanční náklady ostatních alternativ i ostatní parametry (cestovní čas, okolí) zůstanou nezměněné, dojde k nárůstu využívání VHD a poklesu IAD (viz tabulka P4.3). Za situace, že jízdné VHD poklesne o 30 %, tak pro jednodenní výlety dvojic se podíl cest IAD sníží o 3,3 %, zatímco podíl cest VHD vzroste o stejný podíl, tj. 3,3 %. V případě VHD zcela zdarma pak tento efekt zůstane prakticky stejný. U týdenních pobytů dvojic je poptávka na cenu jízdného neelastická (nedojde k žádným změnám ve volbě dopravních prostředků). U rodin s dětmi vyvolá pokles jízdného VHD o 30 % nárůst využívání tohoto druhu dopravy o 6,7 % a pokles podílu IAD o 6,7 % a kombinace automobilu a VHD pokles o 3,3 %. V případě jízdného zdarma pak vzroste podíl VHD o 9 %, zatímco IAD poklesne o 2 % a kombinace auto+VHD o 1 %. Na týdenní pobyty opět tento parametr nemá vliv.

Tabulka P4.3: Snížení jízdného VHD

	Snížení jízdného VHD	Jednodenní			Týdenní			
		Auto	Auto+VHD	VHD	Auto	VHD	Kolo	Pěšky
o 30 %	Dvojice	-0.033	0.000	0.033	0.000	0.000	0.000	0.000
o 30 %	Rodiny s dětmi	-0.067	-0.033	0.067	0.000	0.000	0.000	0.000
zdarma	Dvojice	-0.030	-0.010	0.030	-0.010	0.010	0.000	0.000
zdarma	Rodiny s dětmi	-0.020	-0.010	0.090	0.000	0.000	0.000	0.000

Situaci, kdy bude možnost využít zdarma jízdní kolo, jsme analyzovali pro týdenní pobyty a pohyb po CHÚ. Data ukazují, že v případě cest dvojic by podíl jízdního kola na všech cestách vzrostl o 10 %, zatímco využívání IAD by pokleslo o 3 %, VHD o 4 % a podíl pěších by klesl o 3 %. Rodiny s dětmi jsou na toto opatření méně citlivé, u nich by podíl jízdního kola na všech cestách vzrostl o 6 %, zatímco využívání IAD by pokleslo o 2 %, VHD o 2 % a podíl pěších by klesl o 2 % (více viz tabulka P4.4).

Tabulka P4.4: Zapůjčení jízdního kola zdarma

Zapůjčení jízdního kola zdarma	Jednodenní			Týdenní			
	Auto	Auto+VHD	VHD	Auto	VHD	Kolo	Pěšky
Dvojice	nezjišťováno			-0.030	-0.040	0.100	-0.030
Rodiny s dětmi				-0.020	-0.020	0.060	-0.020