



MOBESA

# PODPORA ALTERNATIVNÍCH ŘEŠENÍ MOBILITY V ENVIRONMENTÁLNĚ CITLIVÝCH OBLASTECH

**Antonín Tým**

Workshop projektu MOBESA

Online, 15. 12. 2021

UNIVERZITA J. E. PURKYNE V USTÍ NAD LABEM



STEM  MARK

T A  
Č R



## Účel:

- identifikovat **hlavní aktéry** (stakeholdery), kteří jsou zapojeni do procesu tvorby a implementace plánů mobility na území NP/CHKO

## Proč se zabývat aktéry:

- opomenutí nebo nedostatečné, nevhodné či nesprávně načasované zapojení aktérů významně snižuje kvalitu PUM a jeho realizovatelnost

## Co sledujeme:

- kdo se zapojuje (instituce, osoby)
- s jakými dokumenty se pracuje (co ovlivňuje tvorbu PUM/opatření)
- jakým způsobem a v jaké fázi (jako plní roli, její důležitost)

## Cíl:

- poskytnout **ucelený přehled aktérů a procesů** pro budoucí tvůrce PUM a usnadnit jejich zpracování a naplňování

# Analýza stakeholderů - kdo se zapojuje



**DOPRAVA  
A MOBILITA**  
výzkumný tým

Název aktéra	Oblast působení	Význam	Hlavní kompetence v oblasti dopravy a cestovního ruchu
Ministerstvo pro místní rozvoj <i>národní</i>	cestovní ruch, územní rozvoj	velký	<ul style="list-style-type: none"> <li>zodpovídá za agendu územního plánování a stavebního řádu na národní úrovni, včetně metodické podpory (může přispět při hledání územních řešení v rámci plánu mobility)</li> <li>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 plánu mobility)</li> <li>koordinuje agendu strategického plánování na národní a regionální úrovni - důležité pro soulad a usazení plánu mobility NP/CHKO do strategického rámce ČR, daného kraje a místních koncepcí</li> </ul>
Kraje a krajské úřady <i>regionální</i>	všeobecné – ŽP, územní rozvoj, cestovní ruch, doprava, kultura, sport ad.	velký	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>jsou nadřízenými orgány měst a obcí v rámci přenesené působnosti i samosprávy (např. soulad krajské územní koncepce a územního plánování v obcích, krajské a místní dopravní stavby - územní vymezení)</li> <li>zodpovídají za rozvoj vyšších územně samosprávných celků (tj. krajů) - možnost koordinace plánů mobility na úrovni kraje</li> <li>zpravidla vytváří politiku cestovního ruchu a zakládají destinační agentury či obdobné společnosti podporující rozvoj CR na úrovni krajů, pro plány mobility NP/CHKO - nutný soulad v propagaci CHÚ z krajské i místní úrovně, návrhová část plánu mobility 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</li> <li>disponují důležitými daty pro PUM NP/CHKO pro všechny fáze PUM (včetně prognóz)</li> </ul>
Města a obce - městské a obecní úřady <i>místní</i>	všeobecné – ŽP, územní rozvoj, cestovní ruch, doprava, kultura, sport ad.	velký	<ul style="list-style-type: none"> <li>zodpovídají za celkový rozvoj území obce/města</li> <li>zajišťují dopravní obslužnost na svém území (vlastní nebo nasmlouvané služby)</li> <li>zpracovávají územní plány a další strategické a rozvojové dokumenty (např. dopravní plány, plány mobility, strategie rozvoje cestovního ruchu apod.)</li> <li>vydávají rozhodnutí v oblasti samosprávy a přenesené působnosti (stavební úřady, vodoprávní úřady, silniční hospodářství apod.)</li> <li>jsou hlavními realizátory investic do dopravy a dalších opatření (organizační, regulační apod.) v dopravě</li> <li>zpravidla zabezpečují rozvoj cestovního ruchu – zřizují informační centra, zajišťují propagaci, marketing apod.</li> <li>v oblasti dopravy jsou relevantní zejm. odb. územního rozvoje, investic, životního prostředí, dopravy a silničního hospodářství, resp. ekvivalenty těchto odborů</li> <li>v oblasti cestovního ruchu jsou relevantní zejm. odb. cestovního ruchu, územního rozvoje, školství (zahrnující kulturu, památkovou péči apod.), komunikace a marketingu, tiskový mluvčí, resp. ekvivalenty těchto odborů</li> </ul>

# Analýza stakeholderů – s čím se pracuje



Název aktéra/	Úroveň působení	Identifikace a popis tvorby dokumentu (u klíčových dokumentů)
Evropská unie	mezinárodní	<ul style="list-style-type: none"> <li>Balíček pro městskou mobilitu (Urban Mobility Package, 2013);</li> <li>Zelená dohoda pro Evropu (European Green Deal, 2019);</li> <li>Evropská metodika pro tvorbu PUM (2.vydání, 2019);</li> <li>Akční plán pro městskou mobilitu (Action Plan on Urban Mobility, 2009);</li> <li>směrnice a nařízení v oblasti ŽP, směrnice o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (ITS Directive, 2010)</li> </ul> <p>Pozn.: na úrovni EU existuje celá řada dokumentů; uvedeny jsou ty s přímou vazbou k tvorbě a implementaci PUM</p>
Ministerstvo dopravy	národní	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027</li> <li>Koncepce městské a aktivní mobility 2021 2030</li> <li>Koncepce veřejné dopravy 2020 – 2025</li> <li>Koncepce nákladní dopravy 2017 – 2023</li> <li>Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů v ČR do roku 2020,</li> <li>Strategický plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2027 (s výhledem do roku 2050)</li> <li>Národní strategie bezpečnosti silničního provozu &amp; příslušná legislativa (zákon o pozemních komunikacích apod.)</li> </ul>
Správa CHKO a Správy jednotlivých CHKO a NP	regionální	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zřízení národních parků § 15 až 23 zákona č. 114/1992 Sb.</li> <li>Zonace (§ 16 zákona č. 114/1992 Sb.)</li> <li>Regulace pohybu osob je řešena institutem klidových území národního parku (§ 17). Zákon dále stanoví bližší ochranné podmínky jednotlivých národních parků, vycházející ze specifických přírodních podmínek jednotlivých národních parků.</li> </ul>
Města a obce	místní	<ul style="list-style-type: none"> <li>územní plány – na rozdíl od dalších strategických či koncepčních dokumentů, územní plán zpracovává každá obec a představuje základní rozvojový dokument, jež stanovuje rámec rozvoje daného území s ohledem na jeho přírodní a další limity; každý jiný koncepční dokument či opatření musí být v (uveden do) souladu s ÚP, jinak není možné jeho praktická realizace</li> <li>dílčí rozvojové strategie – koncepce dopravy, parkování, cyklogenerely, koncepce rozvoje městské hromadné dopravy (může zasahovat i na území CHKO/NP)</li> <li>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</li> </ul>
Centra ekologické výchovy a školy v přírodě	místní	<ul style="list-style-type: none"> <li>V ČR více než 100 ekocenter</li> <li>V rámci pravidelné finanční podpory MŽP v oblasti EVVO (v každoročním grantovém řízení MŽP na podporu projektů NNO) vzniká řada užitečných metodik, pracovních listů či popisů výukových programů, kterými je možné se inspirovat i v jiných střediscích ekologické výchovy či ve školách. Zde vybrané vhodné materiály najdete, v členění po jednotlivých letech vzniku a podpory z MŽP.</li> </ul>

mezinárodní

národní

regionální

místní

# Analýza stakeholderů – kdy a jak se zapojuje

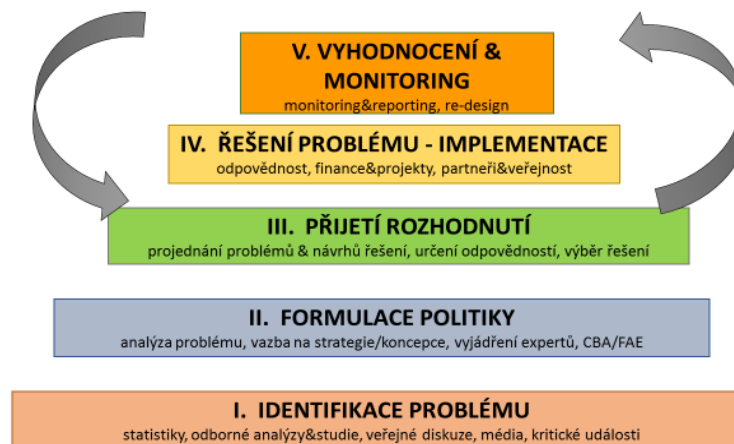


Aktér	Fáze zapojení (přípravná/ analytická/ návrhová)	Popis zapojení
<div data-bbox="19 328 144 399" style="background-color: #e67e22; color: white; padding: 2px; transform: rotate(-15deg); display: inline-block;">národní</div> <b>1. Ministerstvo životního prostředí</b>	Přípravná	<ul style="list-style-type: none"> <li>MŽP může být v budoucnu přímo iniciátorem/nositelem zpracování PUM, současná legislativa mu to ovšem nepřikazuje</li> <li>zástupce MŽP (zpracovatel SEA) vč. zástupce krajské koncepce ŽP by měli být součástí řídicího výboru PUM</li> <li>z titulu své funkce – MŽP vyhláší NP a CHKO a dohlíží na jejich výkon – by mělo formálně potvrdit zpracování PUM, což přispěje k jeho následné akceptaci a dodržování</li> </ul>
	Analytická	<ul style="list-style-type: none"> <li>poskytování dat pro zpracování analytických dokumentů (data budou pravděpodobně poskytována skrze pobočky správy CHKO/NP) (zónace, 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>
	Návrhová	<ul style="list-style-type: none"> <li>zástupce MŽP může být v roli pozorovatele</li> </ul>
<div data-bbox="19 813 193 885" style="background-color: #e67e22; color: white; padding: 2px; transform: rotate(-15deg); display: inline-block;">regionální</div> <div data-bbox="19 892 154 963" style="background-color: #e67e22; color: white; padding: 2px; transform: rotate(-15deg); display: inline-block;">místní</div> <b>11. Soukromý sektor – podnikatelé</b>	Přípravná	<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 a může významně ovlivnit další rozvoj dopravy v CHKO/NP, 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 a identifikovat konkrétní osobu/y, která by mohla tento sektor zastupovat</li> </ul>
	Analytická	<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>
	Návrhová	<ul style="list-style-type: none"> <li>podnikatelé mohou patřit mezi budoucí realizátory některých opatření PUM, proto je důležité je seznámit s celkovým návrhem PUM a získat jejich zpětnou vazbu (např. skrze jejich zapojení do Místních akčních skupin - MAS)</li> </ul>
<div data-bbox="19 1228 144 1299" style="background-color: #e67e22; color: white; padding: 2px; transform: rotate(-15deg); display: inline-block;">místní</div> <b>5. Zájmová sdružení, spolky a jiné neziskové organizace (NNO)</b>	Přípravná	<ul style="list-style-type: none"> <li>zástupci v místě působících sdružení může 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, která 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</li> </ul>
	Analytická	<ul style="list-style-type: none"> <li>poskytování znalostí o místním prostředí a jeho fungování</li> <li>síťování, komunikace, šíření povědomí o zpracování PUM</li> <li>spolupráce na organizaci participačních aktivit</li> </ul>



KROK (fáze)	S KÝM JEDNAT/KOHO OSLOVIT	CO UDĚLAT	S JAKÝMI DOKUMENTY PRACOVAT
1. Identifikace problému (co musím řešit)			
2. Formulace politiky (tj. co a jak chci dělat)			
3. Přijetí rozhodnutí (výběr řešení a rozhodnutí)			
4. Realizace/implementace (tj. vlastní řešení problému)			
5. Vyhodnocení a monitoring (tj. kontrola, zda řešení splnilo svůj účel, naplnilo cíle)			

## Tvorba politik a opatření - model politického cyklu





- **počet dokumentů**
  - oblast doprava: 30
  - oblast cestovní ruch: 18
- **počet aktérů**
  - oblast doprava & cestovní ruch: 33 (23 unikátních & 10 typových)
- **hlavní aktéři** (význam „velký“) – doprava & CR společně
  - [N] MŽP, AOPK, MD, [R] kraje, [M] obce, podnikatelé
- **zajímavé závěry z rozhovorů:**
  - nejvíce dopravu v CHKO/NP ovlivňují kraje (67 % respondentů)
  - dopravu v CHKO/NP by měl koordinovat kraj (82 %);
  - identifikace problémů v dopravě/CR je velmi variabilní; nízké zastoupení místních obyvatel (uvedli 2 ze 45 respondentů), poměrně slabé zastoupení krajů a obcí (31 % resp. 42 %)



- **otázky?**
- **doporučení?**





# DĚKUJI ZA POZORNOST!

Mgr. Antonín Tym, PhD.

Výzkumný tým Doprava a mobilita IEEP  
FSE UJEP

[www.mobilita-ieep.cz](http://www.mobilita-ieep.cz)

[www.facebook.com/dopravamobilita](https://www.facebook.com/dopravamobilita)

[antonin.tym@natur.cuni.cz](mailto:antonin.tym@natur.cuni.cz)

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

