

Doprava v citlivých oblastech

V posledních deseti letech velmi vzrůstá disproporce mezi rozvojem silniční a železniční dopravy. Prudce se zvyšuje počet osobních i nákladních vozidel, jejichž výroba a provoz jsou spojené se zátěží životního prostředí. Z hlediska udržitelnosti dopravy je velkým problémem zvýšené využívání osobních automobilů na úkor veřejné hromadní dopravy. Zvyšuje se také objem silniční nákladní přepravy. Uvedené trendy jsou navíc posilovány ekonomickým i společenským prostředím v České republice.

Jmenované problémy jsou předmětem mnoha mezinárodních i národních odborných setkání. Jedním ze zlomových setkání v rámci Evropy byla regionální konference *Doprava a životní prostředí* (Vídeň, 1997). Na základě závěrečného dokumentu konference (Vídeňského programu spolupráce), který Česká republika ratifikovala, vznikl projekt o podpoře udržitelné dopravy v zemích střední a východní Evropy *"Est goes East"*. V kapitole *"Ochrana citlivých oblastí"* tohoto programu spolupráce jsou *citlivé oblasti* definovány jako oblasti zájmu udržitelného rozvoje z hlediska ekonomického, ekologického a sociálního, kde je zapotřebí věnovat zvláštní pozornost především redukci nepříznivých vlivů dopravy na zdraví a životní prostředí.

Centrum dopravního výzkumu (CDV) bylo prostřednictvím Ministerstva dopravy a spojů ČR (MDS ČR), jako zástupce České republiky ve Středoevropské iniciativě (CEI), pověřeno zpracováním návrhu dílčího projektu v rámci pilotního projektu *"Est goes East"* podporovaného mezinárodními organizacemi UNEP

(Program OSN pro životní prostředí), OECD (Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj) a CEI. Dílčí projekt se týká udržitelného rozvoje citlivých oblastí z hlediska dopravy. Návrh pilotní studie šesti citlivých příhraničních oblastí byl předložen v prosinci 2001 na zasedání podskupiny CEI *Doprava a životní prostředí*. V květnu 2002 na dalším zasedání této podskupiny byl návrh schválen a doporučen k řešení za finanční podpory Mezinárodního fondu pro životní prostředí (GEF).

Oblasti pro studii byly vybrány na základě kritérií zpracovaných a uveřejněných v deklaracích zemí CEI (*Declaration on Transport and the Environment and the CEI, Declaration Towards Sustainable Transport in the CEI Region*, 1997) a týkají se především zachování jejich přírodních a kulturněhistorických hodnot. Všechny vybrané oblasti mají mezinárodní význam z hlediska migrace živočichů – jsou významným migračním koridorem mezi Českou republikou a Rakouskem, které je mimo jiné i partnerem při řešení studie. Zároveň jsou tyto oblasti jedinečné svým přírodním bohatstvím (výskytem vzácných a ohrožených druhů fauny i flory), historickými

a kulturními památkami a v neposlední řadě jsou také významnými středisky turistického ruchu. Tab. 1. uvádí tyto oblasti a jejich typ ochrany.

Etapy projektu a první výsledky

Řešení studie je rozděleno do tří etap. V první etapě byly vybrané oblasti zhodnoceny podle následujících kritérií:

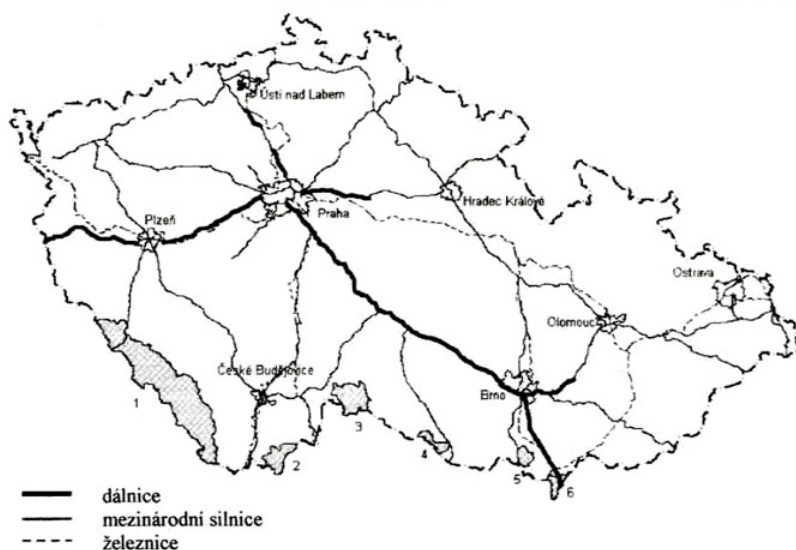
- přírodní podmínky (morfologie krajiny, vegetace, vodní zdroje, čistota ovzduší a vody),
- parametry motorové dopravy (délka a hustota sítí, intenzita dopravy, stav sítí, stupeň fragmentace krajiny, protihluková opatření),
- parametry nemotorové dopravy (délka a hustota cyklotras, možnost dalšího rozvoje).

Tato kritéria budou spolu s dalšími vybranými ukazateli (např. zaměstnanost, struktura obyvatel, ekonomická síla oblasti atd.) kvantifikována pomocí indikátorů a statisticky vyhodnocena.

Ve druhé etapě budou určena tzv. "konfliktní místa" na základě kvantifikovaných indikátorů a budou navrženy jejich možné nápravy. V této souvislosti lze uvažovat především o snížení rychlosti vozidel, redukci průjezdů vozidel, která významně znečišťují životní prostředí (stará dieselová vozidla, vozidla přepravující nebezpečný náklad, atd.), budování nových cyklotras, zlepšení obslužnosti území např. kombinovanou a veřejnou dopravou, budo-

Tab. 1. Vybrané oblasti projektu Est goes East v ČR

Označení v mapě	Oblast	Typ ochrany
1	Šumava	CHKO
2	Novohradské hory	CHKO
3	Česká Kanada	přírodní park
4	Podýjí	národní park
5	Pavlovské vrchy	CHKO
6	Soutoková oblast Moravy a Dyje	–



vání protihlukových zařízení, zabezpečení průchodnosti území pro zvěř, atd.

Ve třetí etapě budou výsledky z jednotlivých oblastí porovnány a na základě toho bude vytvořena metodika pro udržitelný rozvoj citlivých oblastí. Tato metodika bude sloužit jako nástroj pro rozhodovací řízení o rozvoji citlivých oblastí na národní, regionální i místní úrovni.

Projekt se řeší zhruba od února letošního roku, proběhla pouze

první etapa, tzn. zmapování a zpracování charakteristiky jednotlivých oblastí, které jsme osobně navštívili. Při terénních výjezdech jsme kontaktovali příslušné správy CHKO či NP a okresní úřady, kde jsme zjišťovali plánovaný rozvoj v dotčeném území podle územněplánovací dokumentace. Výstupem jsou charakteristiky oblastí. V současnosti probíhá druhá fáze projektu, tj. kvantifikace zjištěných údajů a tvorba indikátorů ve spolupráci s Centrem pro otázky ži-

votního prostředí při UK v Praze. Projekt pravděpodobně nebude ukončen tak, jak se plánovalo (problémy s povodněmi) a jeho třetí část bude řešena v r. 2003.

Jiří Jedlička
Vladimír Adamec
Jiří Dufek

Literatura

- Adamec, V., Dufek, J., Huzlík, J., Chola-va, R., Jedlička, J., Marešová, V., Marvanová, S., Šucmanová, M.: Snižování účinků dopravy na životní prostředí (výroční zpráva Výzkumného záměru za r. 2001). CDV Brno, 2002, 124 s.
- Criteria Catalogue for Ecological Particularly Sensitive Areas: Main Study and Application Example: Transport. BMLFUW Vienna, 2000, 98 pp.
- Environmental Criteria for Sustainable Transport. OECD Paris, 1996, 88 pp.
- Environmentally Sustainable Transport in the CEI Countries in Transition: Final Report. OECD Paris, 1999, 207 pp.
- Environmentally Sustainable Transport: Report on Phase II of the OECD EST Project. OECD, Paris, 1999, 98 pp.
- Moldan, B.: Národní strategie udržitelného rozvoje České republiky (návrh). Praha, 2001, 61 s.

Cestovní ruch v obci Hodruša-Hámre a Brig-Glis

Pre Slovensko je cestovní ruch dôležitý predovšetkým z hľadiska zamestnanosti obyvateľstva, mal by sa však výraznejšie podieľať na štruktúre hospodárstva a na tvorbe hrubého domáceho produktu. K intenzívnejšiemu rozvoju by pomohla

premýšľaná koncepcia využitia prírodných a kultúrnych predpokladov, ktorými naša krajina disponuje. Ponúknuť naše bohatstvo by sme sa mohli naučiť od európskych krajín, ktoré majú rozvinutý cestovní ruch, predovšetkým od

Švajčiarska a Rakúska. Práve Švajčiarsko môže byť vzorom ako zveľaďiť svoje prírodné a kultúrne dedičstvo a ako rozvíjať a vytvárať podmienky na poskytovanie služieb.

V rámci svojej diplomovej práce som skúmala predpoklady a rozdiely v prístupe k cestovnému ruchu v slovenskej obci Hodruša-Hámre a v porovnateľnej lokalite v zahraničí. Po oslovení viacerých obcí a miest zo Švajčiarska a Rakúska som sa stretla s najväčšou ochotou zo švajčiarskej strany, konkrétne v meste Brig-Glis. To bol hlavný dôvod prečo som sa rozhodla práve pre spomí-