

# DOPRAVNÍ PROBLÉMY V CHÚ - BRITSKÉ ŘEŠENÍ

Velká Británie

## KLÍČOVÁ SLOVA:

*udržitelná mobilita v chráněných územích, chronické dopravní problémy v chráněných územích a jejich řešení*

## POPIS OPATŘENÍ:

Chráněná území ve Velké Británii se potýkají s chronickými dopravními problémy způsobenými nadměrným turismem a využíváním automobilové dopravy, což zdaleka není jen problém Spojeného království a jeho národních parků a rezervací. Níže uvádíme čtyři zásadní příčiny tohoto stavu (rok 2020) a jejich potenciální řešení, jak je formuluje Alistair Kirkbride (v letech 2010–2014 působil jako konzultant v otázkách udržitelné mobility pro Národní park Lake District a za svoji práci v této oblasti byl v r. 2020 oceněn nadací Foundation for Integrated Transport - FIT).

Stejně otázky řeší také národní parky a chráněné krajinné oblasti v ČR. Řešení z chráněných území ve Velké Británii mohou být dobrou inspirací, jelikož nabízejí komplexní návod, jak tyto problémy zmírnit. Zkvalitnění veřejné dopravy, regulace automobilové dopravy v pohybu i v klidu, nová koncepce a rozhodování o dopravě v těchto územích jsou základem pro plán mobility, který by byl vhodným nástrojem pro zlepšení dopravní situace, zejména však pro ochranu environmentálních hodnot těchto cenných území.

Mobilita a její dopravní řešení v národních parcích jsou často vázány přímo na specifické podmínky daného chráněného území nebo konkrétních lokalit. Přesto se ale chráněná území obecně potýkají s velmi podobnými chronickými dopravními problémy. Se změnami společenské situace se v poslední době jedná



i o změny návštěvnosti, kdy se např. naplno projevuje nápor turistů v průběhu covidových vln i po nich.

Výzkum v britských parcích ukázal čtyři nejčastější kategorie problémů spojených s mobilitou. Níže je představíme spolu s možnými řešeními.

### **Problém č. 1: Cesty návštěvníků do/z chráněných území produkují mnoho emisí CO<sub>2</sub>**

Popis problému: 41 % celkových emisí uhlíku v regionu Lake District (a 28 % regionu Cumbria) je spojeno s cestami do/z místního národního parku – ve srovnání s cestami po NP, kde se jedná o 19 % emisí oxidu uhlíku. Z celostátních statistik se 63 % osobních cest delších než 50 mil (přibližně 80,5 km) ve Velké Británii uskutečňuje z důvodu volnočasových aktivit. Cesty do národních parků spadají právě do tohoto segmentu, a je nutné je zajistit co nejudržitelnějším způsobem.

#### Možnosti řešení:

- 1. Dohoda s železničními dopravci o navýšení kapacity vlakových spojů v dopravních špičkách, nabídka akční ceny jízdného pro návštěvníky chráněných území a přizpůsobení nabídky i o víkendech a svátcích
- 2. Spolupráce s autobusovými dopravci (dálkovými, regionálními i místními) na tvorbě nabídky pro návštěvníky chráněných území zaměřené na specifické cílové skupiny, jako např. na mladé lidi z měst, jednodenní pěší turisty z blízkých obcí a daného regionu nebo služby zaměřené na speciální akce (např. kampaně na ochranu přírody nebo představení nových produktů, stezek apod.)
- 3. Oslovení cílového trhu pro spolujízdu prostřednictvím sociálních sítí a akcí konaných v NP a jeho okolí
- 4. Rozvoj chytré integrované nabídky pro celou cestu (tam i zpět) – jízdné a další služby, které umožní bezproblémový pohyb po naplánované trase.

### **Problém č. 2: Cesty návštěvníků po národních parcích bez automobilu jsou v různých úsecích zajišťovány v odlišné kvalitě, nenavazují a jsou drahé.**

#### Popis problému:

→ a. Přestože veřejná doprava je obecně na hlavních koridorech velmi dobrá, jízdné bývá stále vyšší než cena za tutéž jízdu autem. Navíc na méně frekventovaných úsecích veřejná doprava ztrácí i co se týká časových návazností. Služby veřejné dopravy jsou často omezeny jen na hlavní sezónu a integrace mezi různými druhy dopravy (intermodalita) nebývá v dostatečném rozsahu.

→ b. Dopravní obslužnost nefunguje pro každodenní potřeby místních obyvatel. Mnoho dopravních služeb v národních parcích je navrženo pro návštěvníky chráněných území a jejich poptávku. To znamená, že dopravní nabídka je většinou omezena na brzké ranní a pozdější večerní hodiny. Jízdné, informace, značení i trasy jsou upraveny především pro turisty a mimo hlavní dopravní komunikace veřejná doprava nezajíždí.

#### Možnosti řešení:

Je třeba prověřit různé ekonomické modely pro rozšíření integrovaných dopravních služeb pro rezidenty i návštěvníky národních parků, což je i pro poskytovatele komerční

příležitost, jak pomocí upravené nabídky pokrýt širší klientelu. Kvalitní nabídka pro všechny uživatele by se stala součástí plánu pro zlepšení obslužnosti autobusovou dopravou do / z národních parků a po jejich území (pozn. autorů: příležitost pro začlenění do plánu mobility). To by představovalo zavést i poptávkovou autobusovou dopravu, která by pokryla v rámci jízdního řádu také méně frekventovaná území podél hlavních koridorů. A to v partnerství s místními dopravci. Dalším prvkem je aktivně a restriktivně přistupovat k automobilové dopravě, alespoň v lokalitách, které jsou hojně navštěvované ve zvláště frekventovaných časech. Cílem je nejen zabránit přetížení místního prostředí automobilovou dopravou, ale také docílit nárůstu výnosů veřejné dopravy.

### **Problém č. 3: Objem dopravy a poptávka po parkování - nepřijatelné pro standardy chráněných oblastí**

#### Popis problému:

Vysoká návštěvnost v hlavní sezoně, nedostatečná kapacita vedlejších dopravních komunikací a omezená nabídka parkovacích míst vedou k dopravnímu přetížení. Při něm může automobilová doprava ochromovat také veřejnou dopravu a oslabovat její spolehlivost, a často brání i průjezdu rezidentů a zhoršuje dopravní bezpečnost. Celkově taková situace odráží turisty i od aktivní dopravy, tzn. cykloturistiky a pěší turistiky; snižuje kvalitu zážitku a pro krajinu a přírodu, které zde mají být chráněny, je to přímo kalamitou. Zvyšující se poptávka po parkování jen situaci zhoršuje.

#### Možnosti řešení:

Poskytování a marketing „neautomobilových“ služeb (autobusová, cyklistická, lodní doprava apod.) se ukazují jako nedostatečné řešení, pokud není zároveň omezen vjezd automobilů. Služby udržitelné mobility by měly být dostupné v dostatečné frekvenci, s přijatelnou cenou a určitou flexibilitou a zároveň by měly být zavedeny také restriktce pro individuální automobilovou dopravu návštěvníků, což by stále umožňovalo vjezd automobilem pro rezidenty nebo pro specifické skupiny, jako jsou osoby s fyzickým hendikepem nebo např. i pro dopravu větších skupin do ubytovacího zařízení. Z krátkodobého pohledu by mělo být rozvíjeno obojí (podpora udržitelné mobility a restriktce automobilové dopravy) přímo v zatížených lokalitách v denní době, kdy dochází k největšímu náporu. Ve střednědobém výhledu by se tato opatření měla rozšířit i na další lokality, aby postupem času také nebyly zahlceny.

Ve světě existuje mnoho příkladů, kdy tento přístup vedl ke zkvalitnění turistických zážitků – např. se jedná o silnější regulaci v alpských údolích nebo obecně i o vyšší úroveň pedestrianizace (zavádění pěších zón, pěších tras, jejich značení a propagace) ve městech a obcích, či uvnitř nebo v okolí národních parků a chráněných oblastí. V posledních letech se na mnoha místech ve Velké Británii uplatňuje „přístupový management“, který reguluje návštěvnost a také způsob dopravy. Je to řešeno poměrně citlivě, s využitím průzkumů mezi návštěvníky a v různých variantách, aby se zvýšilo přijetí těchto opatření cílovými skupinami. Hlavním cílem zůstává vždy ochrana přírody a zachování hodnoty zdejší cenné krajiny.

### **Problém č. 4: Správa a rozhodování o dopravě v chráněných oblastech**

V roce 2019 si britské ministerstvo DEFRA (Department for Environment, Food and Rural

Activities; tj. ministerstvo životního prostředí s některými kompetencemi místního rozvoje) zadalo přezkum situace v chráněných územích. Specificky se zabývalo i správní strukturou a bariérami, které se objevují při zavádění udržitelné dopravy v těchto územích a jejich okolí (Glover, 2019). Zpráva ukázala, že jsou zde strukturální překážky, které brání širšímu zavádění služeb (veřejné) dopravy v národních parcích, a tím ztěžují dostupnost těchto území návštěvníkům. Jako příčina byla identifikována skutečnost, že při plánování dopravy do těchto území jsou návštěvníci bráni jako hlavní cílová skupina (odtud sezónnost atd.), která je ovšem chápána jako „menší“ v porovnání s celkovou poptávkou v kraji a dopravní úřady se zaměřují na celkovou infrastrukturu a dopravní služby pro všechny uživatelské skupiny. Tento přístup tedy postrádá silnější zaměření a efektivní správu dopravních služeb, které by byly více přizpůsobeny specifickým potřebám národních parků.

### Možnosti řešení:

Zpráva (Glover, 2019) navrhuje, aby začala vznikat tzv. „partnerství pro dopravu v národních parcích“. Takový statut by partnerům přidal formální pravomoc žádat o další služby např. autobusové dopravy, trvat na lepší integraci dopravních služeb a intermodality a mít vliv na některé aspekty při plánování a organizaci provozu na silniční síti (zákazy a regulace vjezdu, zavádění rychlostních limitů a větší slovo při projektování dopravní infrastruktury). Tato partnerství by také měla být schopna vést nezávislý dialog s britským ministerstvem dopravy (Department for Transport) a dalšími institucemi odpovědnými za rozvoj dopravy. To by předpokládalo, že by národní parky měly mít svůj vlastní plán dopravy (Local Transport Plan) a vlastní plán pro zlepšení obslužnosti autobusovou dopravou (Bus Service Improvement Plan). K obojímu by měly být přiděleny také vlastní finanční zdroje. Správy národních parků by měly mít navíc možnost žádat o dotace na tyto účely (z dalších programů na rozvoj dopravy). Základ těchto partnerství by tvořila správa národního parku a příslušné dopravní úřady. K tomu by partnerství spolupracovalo se širší skupinou dalších institucí, kterých se to také týká: organizace cestovního ruchu, ochrany přírody a krajiny, ale i občanská společnost dotčených obcí a měst.

### **Je to celé jen vzdušný zámek?**

Ještě před třemi lety by návrhy na omezení vjezdu automobilům nebo větší důraz na snižování uhlíkových emisí spojených s navštěvováním národních parků zněly poněkud „nepřiměřeně“. Nicméně, (i) lockdowny během pandemie covid-19 způsobily to, že lidé začali více navštěvovat přírodní oblasti a některé atributy jejich návštěv se změnily. Správy chráněných území tak zároveň mohly s úspěchem otestovat radikálnější verzi návštěvnického managementu, který zahrnoval větší regulaci objemu turistů, než tomu bylo dříve; (ii) Závěry z konference OSN ke klimatickým změnám - COP26 (26th UN Climate Change Conference of the Parties, Glasgow, 2021) zdůraznily nezbytnost snižování emisí skleníkových plynů; (iii) výše uvedený výzkum (Glover, 2019) jasně formuloval problémy, které je potřeba vyřešit novými přístupy k regulaci mobility návštěvníků národních parků a (iv) Strategie „The Bus Back Better“ (2021) a na ni navazující mechanismus „Plánů pro zlepšení obslužnosti autobusovou dopravou“ (Bus Service Improvement Plan), který je provázán i s novou skladbou financování, jsou základem pro pozitivní změnu v chráněných územích.

Výše uvedené čtyři problémy britských národních parků mají jistě mnoho společného i se situací v jiných zemích. Cílem je nejen postihnout hlavní problémy, které jsou

příčinou dopravního zatížení, a tím i postupné degradace chráněných území, ale také načrtnout možnosti systematického řešení tohoto stavu. Hlavním účelem je pomoci správám národních parků a relevantním dopravním úřadům přistoupit k mobilitě v národních parcích a jejich okolí konstruktivně a využít potenciálu regulačních opatření v oblastech návštěvnického managementu a dopravy. Je to také odpověď pro státní správu, která má k dispozici řadu schválených strategií a programů, především pro již zmíněná britská ministerstva – DEFRA (obdoba MŽP v ČR) a DfT (britské ministerstvo dopravy). Takto se může mobilita návštěvníků národních parků a chráněných území usnadnit a celkově získat příznivější podobu vůči životnímu prostředí.

#### ZDROJE A DALŠÍ DOPORUČENÁ LITERATURA:

<https://integratedtransport.org.uk/national-parks-four-big-transport-issues-and-how-to-fix-them>

<https://integratedtransport.org.uk/>

<https://www.nationalparksengland.org.uk/>

#### SOUVISEJÍCÍ PRAXE V ATLASU:

13. DOPRAVNÍ KONCEPCE

15. PLÁNOVÁNÍ MOBILITY PRO NP V USA

01. VEŘEJNÁ DOPRAVA PRO CHÚ

02. POPTÁVKOVÁ DOPRAVA

08. LAST MILE

27. MANAGEMENT NÁVŠTĚVNOSTI

10. REGULACE IAD A PARKOVÁNÍ

16. MONITORING A SBĚR DAT V CHÚ