

## KLÍČOVÁ SLOVA:

*Strategické dokumenty v oblasti managementu dopravy, koncepční přístup k regulaci dopravy, spolupráce NP/CHKO se státními institucemi, kraji a obcemi*

## POPIS OPATŘENÍ:

Vzhledem k rostoucí návštěvnosti musí národní parky, chráněné krajinné oblasti a další území chráněné přírody a krajiny věnovat velkou pozornost konfliktu mezi ochranou životního prostředí a dopravou, kterou vyvolává cestovní ruch. Správy chráněných území zpracovávají strategické dokumenty zaměřené na stanovení cílů v oblasti ochrany přírody a plány udržitelného cestovního ruchu, které sledují i cíle v oblasti návštěvnického managementu. Většina z těchto dokumentů obsahuje i kapitoly věnované dopravě.

Udržitelná mobilita je v těchto strategických dokumentech zasazena do kontextu celkové environmentální odpovědnosti, takže většinou je řešena v souvislosti s celkovou koncepcí oblasti či jejím strategickým plánem, případně plánem managementu návštěvnosti nebo plánů udržitelného cestovního ruchu. Nejčastěji se v souvislosti s udržitelnou mobilitou řeší znečištění ovzduší, hluková zátěž, eroze a usměrňování pohybu návštěvníků v čase i prostoru, případně zachování zelených koridorů. Téma dopravy se objevuje ve strategiích chráněných území také jako nezbytná podmínka pro prodloužení sezóny a rozložení tlaku návštěvnosti do větší části roku.

Dopravní problémy bývají ovšem někdy tak závažné, že pro jejich zvládnutí se objevují ve strategických dokumentech nejen samostatné kapitoly věnované dopravě, ale např. v Německu bývá ve spolupráci se státem či krajem zadávána i samostatná koncepce dopravy v regionu nebo v samotném chráněném území. Protože není možné velkoplošná chráněná území zcela uzavřít, je nutné zajistit udržitelné způsoby dopravy. Data z ČR ukazují<sup>1</sup>, že většina návštěvníků vybraných NP a CHKO využívá k příjezdu

<sup>1</sup> Brůhová Foltýnová, H.; Rybová, K.; Timoftej, R.; Vácha, O.; Jordová, R. (2022). Potential of sustainable mobility management in Czech large environmentally sensitive areas. In: Shibayama, T.; Emberger, G. (eds.), WCTRS – SIG G2 Workshop Ensuring sustainable mobility in urban periphery and rural areas and remote regions. Beiträge zu einer ökologisch und sozial verträglichen Verkehrsplanung. 1/2022. Institut für Verkehrswissenschaften. Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Technische Universität Wien. str. 37-46. Dostupné na <https://www.fvv.tuwien.ac.at/forschung/publikationen/institutsschriftenreihe/wctr-sig-g2-2021/>

do území automobil. O něco méně využívají automobil jednodenní návštěvníci (63 %) než vícedenní (79 %), kteří častěji než vícedenní turisté přijíždějí i hromadnou dopravou (22 % versus 14 %), případně na kole (6 % versus 1 %) či pěšky (3 % versus 0,4 %). Německé zdroje uvádějí<sup>2</sup>, že individuální automobilová doprava je pro výletní cíle využívána nejvíce: Pro jednodenní výlety využívá veřejnou dopravu jen 10 % výletníků, na dovolenou se veřejnou dopravou vydává jen 1/7 cestovatelů. Pro návštěvníky pěti zkoumaných německých národních parků byly zjištěné podíly ještě nižší. Protože velkoplošná chráněná území se obvykle nacházejí na venkově, je jejich dostupnost prostředky veřejné dopravy nižší než v případě městské turistiky. Návštěvníky jsou tak častěji ti, kdo mají auto – na druhé straně zase obvykle nepřijíždějí sami. Z toho Kagermeier (2015) vyvozuje, že by opatření měla směřovat nejen na volbu dopravního prostředku, ale usměrňovat i volbu destinace.

Dopravní koncepce obvykle sledují dva základní směry motivační a regulační opatření, tedy cukru a biče („stick and carrot“), a soustřeďují se na několik oblastí:

1. Zlepšování nabídky veřejné dopravy (snazší přístup, provázanost jednotlivých dopravců a způsobů dopravy, intermodalita, poptávková doprava, sběrná taxi, zvýhodnění či doprava zdarma pro návštěvníky, využívání moderních technologií atd.)
2. Podporu udržitelných druhů dopravy (pěší, cyklistická, elektromobilita, carsharing, ridesharing atd.)
3. Regulaci přístupu, zejména individuální automobilové dopravy (odstupňované zpoplatnění parkovišť, regulace vjezdu, povolení jen pro místní a ubytované, využívání výnosů pro zlepšování infrastruktury apod.)

Některá opatření jsou v Atlase podrobněji popsána.

Aby dopravní koncepce či kapitoly o dopravě v jiných strategických dokumentech mohly být realizovány, je potřeba širší spolupráce správ chráněných území, veřejné správy, destinačních agentur, místních spolků, svazů a lokálních podnikatelů, udržitelné financování dopravních opatření a většinou i zapojení mnoha dobrovolníků. Dále uvádíme příklady zahraničních národních parků, které strategicky řeší vztah dopravy a ochranu přírody.

### **Národní park Gesäuse (Rakousko)**

Nationalpark Gesäuse se nachází na severu spolkové země Štýrsko a je nejmladší z rakouských NP.

Komplexní přístup k životnímu prostředí

V roce 2012 získal rakouskou cenu v kategorii „Ochrana klimatu v každodenním životě“ za projekt ekologické stopy. Modelový labyrint nabízí návštěvníkům možnost otestovat budoucí životaschopnost vlastního životního stylu. Stejně jako v reálném životě je množství informací a zpráv často matoucí, tak i zde na

<sup>2</sup> Kagermeier, A.; Gronau, W. (2015). Umweltverträgliche ÖPNV-Angebote in Großschutzgebieten: Schlüsselfaktoren und Voraussetzungen. Dostupné z:

různých křižovatkách číhají otázky, kde špatně zvolené odpovědi vedou člověka doslova do slepé uličky. Některé z otázek se týkají i mobility.



Návštěvnícké centrum Weidendom je největší „živou“ stavbou v Rakousku. Zahrnuje i farmářskou zahradu, k níž přiléhá alej ovocných stromů se starými místními odrůdami ovoce. Nabízí návštěvníkům ve srozumitelné podobě i témata udržitelné energetiky, zásobování nebo mobility. Cena za ochranu klimatu ukazuje, že Národní park Gesäuse bere své vzdělávací poslání vážně a úspěšně ho realizuje.

### **Parkování v Gesäuse**

Od 1. ledna 2023 bude koordinovaně spravována velká část parkovacích míst v Národním parku Gesäuse, v Johnsbachu, na Buchau a v Mühlau. Národní park Gesäuse, Štýrské státní lesy, opatství Admont, obec Admont a Turistické sdružení Gesäuse založily spolek pro parkování Admont-Gesäuse (Parkverbund Admont-Gesäuse) a vytvořily jednotný systém. Denní poplatek za parkovací místo je 6,00 €. Národní park na svých stránkách vysvětluje, proč jsou poplatky zaváděny a nač budou vybrané prostředky využity, a to z pohledu automobilistů: „Systém vytváří snadné parkování aut na parkovištích u atraktivních výchozích míst. Výnosy z parkování jsou investovány do údržby a zlepšování parkovacích míst a infrastruktury. Částka 1 € za vstupenku do parku se předává alpským klubům na údržbu stezek.“

### **Doprava horolezců v NP Gesäuse**

Horolezecké oblasti v Gesäuse jsou špatně napojeny na veřejnou dopravu a většina lidí oceňuje flexibilitu, kterou při dopravě horolezců k lezeckým destinacím přináší automobil.

Národní park se tomu snaží čelit novou koncepcí mobility. Informace vydávané spolkem horolezeckých obcí tak nabízejí individuální dopravu buď mikrobusem na zavolání (Sammeltaxi), který zajišťuje návaznou dopravu od nejbližšího nádraží, případně možností objednat zcela individuální dopravu osobním vozem od nádraží či letiště až do vlastní destinace horolezců. Zároveň informují o veřejné dopravě a zpřístupňují všem návštěvníkům aktuální jízdní řády.

Zdroj: Nachhaltigkeitsstrategien im Tourismus als Lösungsansatz für Konflikte zwischen Naturschutz und Klettersport am Beispiel des Nationalparks Gesäuse Albert-Ludwigs-Universität Freiburg Fakultät für Umwelt und Natürliche Ressourcen Betreuet von Dr. Cornelia Korff Vorgelegt von Deianira Caramelli Matr.-Nr.: 39954325 Eingereicht am: 07 Juli 2020.

### **Dostupné z:**

[http://www.parks.at/npg/pdf\\_public/2020/40512\\_20201021\\_112121\\_Caramelli2020-NachhaltigkeitsstrategienimTourismusalsLsungsansatz.pdf](http://www.parks.at/npg/pdf_public/2020/40512_20201021_112121_Caramelli2020-NachhaltigkeitsstrategienimTourismusalsLsungsansatz.pdf)

## Horolezecké vesnice

Reakcí na problémy s narůstajícím počtem zájemců o horolezecký sport i na snahy omezit dopady a zároveň zlepšit nabídku služeb bylo založení tzv. Bergsteigerdörfer, tedy spolku obcí, které kromě řešení těchto problémů respektují Alpskou úmluvu. Sledují proto témata, jako jsou ochrana přírody a krajiny, udržitelný přístup k cestovnímu ruchu, dobrá informovanost a komunikace, respekt k tradici výstavby v alpské oblasti, horské zemědělství, obhospodařování horských lesů a v neposlední řadě i ekologická mobilita<sup>3</sup>.

Pro české podmínky je to sice netypický příklad, ale kapitola Strategie udržitelnosti týkající se biosférické rezervace ostrovů a wattového moře na severu Německa věnuje velkou pozornost zajištění dopravy přívozy i mimo hlavní letní sezónu. Rozšíření sezóny je zároveň jednou z cest, jak umožnit návštěvu chráněného území, a přitom nezvyšovat koncentraci turistů na jednom místě v krátké době vrcholné sezóny<sup>4</sup>.

## Dopravní koncepce NP Černý les (Schwarzwald, Německo)

Dopravní studie v Národním parku Černý les ukazuje, jak lze podporovat udržitelnou mobilitu, a může sloužit jako model pro další parky a širokou škálu turistických destinací.



Na principu Natur.Bewusst.Mobil byla vypracována dopravní koncepce pro celý region Národního parku Černý les. V plánu národního parku hraje doprava důležitou roli. Velkým problémem je provoz na Schwarzwaldské magistrále, kde je dopravní situace zejména ve dnech volna a prázdnin kritická. Společným cílem se tedy stalo odlehčit Schwarzwaldskou magistrálu a posílit místní hromadnou dopravu, vytvořit povědomí o udržitelné mobilitě v regionu a iniciovat změny v chování jednotlivců.

Koncepci financovalo Ministerstvo životního prostředí, klimatu a energetiky. Zprávu vypracovala na objednávku spolkového ministerstva dopravy projektová kancelář PTV Transport Consult GmbH se svými partnery raumobil GmbH, Media-Seven GmbH a PWC AG. Při tom bylo důležité vzít v úvahu nejrozmanitější skupiny uživatelů, od dojíždějících a komerční dopravy až po volnočasovou dopravu. Příprava koncepce proto probíhala za rozsáhlé participace všech zainteresovaných skupin. Studie vycházela z více než 600 připomínek, které byly zpracovány v předchozím participačním procesu. Rada a poradní sbor národního parku, pracovní skupina Koncepce dopravy a mnoho dalších odborníků ze správy národního parku a ministerstva dopravy zkoumali navrhovaná opatření, dál o nich diskutovali a upřesňovali je.

<sup>3</sup> Zdroj: [https://www.bergsteigerdoerfer.org/files/einzelbroschure\\_vent\\_2018.pdf](https://www.bergsteigerdoerfer.org/files/einzelbroschure_vent_2018.pdf)

<sup>4</sup> Např. viz [https://www.nationalpark-wattenmeer.de/wp-content/uploads/2021/04/Nachhaltigkeitsstrategie\\_Biosphaere\\_Halligen-kurz.pdf](https://www.nationalpark-wattenmeer.de/wp-content/uploads/2021/04/Nachhaltigkeitsstrategie_Biosphaere_Halligen-kurz.pdf)

S předloženou studií dopravní koncepce má celý kraj možnost zlepšit dopravu v národním parku a do něj, ale i v regionu samotném. Koncept je tedy přínosem nejen pro hosty národního parku, ale i pro okolní obyvatelstvo. Koncepce se zhruba 60 jednotlivými opatřeními slouží jako podklad pro realizaci dopravní politiky pro okresy, stát a obce.

Cíle koncepce jsou:

- podpora udržitelné a ekologické mobility;
- posílení místní veřejné dopravy a snaha přilákat cestující;
- usměrnění individuální motorové dopravy;
- uživatelsky přívětivé poskytování digitálních informací o provozu;
- ohled na ochranu přírody a životního prostředí;
- hledání shody mezi potřebami obyvatel regionu a prázdninových hostů (každodenní a volnočasová mobilita).

Koncepce je ke stažení ze stránky: <https://www.nationalpark-schwarzwald.de/de/nationalpark/aufgaben-ziele/verkehrskonzept>

Stručný přehled o plánovacím procesu přináší reklamní článek v rozhovoru s ředitelem NP Černý les Gust-Kazakosem Jak propojit dopravní plánování a ochranu přírody z roku 2020 na webové stránce PTV Group<sup>5</sup>.

### **Zlepšování služeb mobility ve spolupráci s výzkumem. Bělověžský národní park (Polsko, Bělorusko)**

Rozvoje udržitelné dopravy a zvýšení návštěvnické dostupnosti periferních oblastí se týkal výzkum pro území Bialowiežského pralesa, který vyústil ve zpracování intermodálního modelu mobility turistů a promítl se do návrhu zlepšení systému veřejné dopravy a jejího doplnění o elektroautomobily a elektrokola. Model dopravní dostupnosti se také zaměřil na využívání různých inovativních přístupů a řady nových vhodných technologií, jako jsou mobilní aplikace pro plánování cest, poptávková doprava, dobíjecí stanice apod.

Závěry výzkumné zprávy obsahují řadu zjištění včetně nutnosti spolupráce mnoha „stakeholderů“, jako jsou dopravci, podnikatelé v informačních a komunikačních technologiích, celá veřejná správa i podnikatelé v dopravě a cestovním ruchu. Spolupráce je o to důležitější, že Bělověžský NP se nachází na pomezí dvou států – Polska a Běloruska. Výzkumníci doporučují zpracování strategie a politiky systémů intermodální mobility, které by byly založeny na inovativních a environmentálně šetrných řešeních. Zmiňují spolupráci jako cestu, jak si vyměňovat znalosti a zkušenosti i jak překonat nedostatečné finanční zdroje a špatnou dostupnost ICT technologií v periferních oblastech, což se chráněných území poměrně často týká.

Empirický výzkum, z něhož intermodální model mobility vychází, také ukázal, že dopady jednotlivých změn mohou být velmi odlišné. Identifikované faktory ukazují, že pokročilé ICT technologie jsou klíčovým faktorem, který umožňuje implementaci inovativních řešení zaměřených na integraci všech systémů dopravy (jedna jízdenka na všechno) a jejich propojení (vyčkávání jiného druhu dopravy na zpožděný spoj). Již plánování cesty by mělo nabízet různé druhy dopravy doplněné dále o přístup k ridesharingu a carsharingu i o rozšiřování systému dobíjecích stanic pro elektrokola a o nové cyklostezky a umožňovat elektronické platby.

<sup>5</sup> Dostupné z: <https://blog.ptvgroup.com/de/stadt-und-mobilitaet/verkehrsplanung-naturschutz-verkehrsstudie-schwarzwald/>.



Zdroj: SZYMAŃSKA , E.; PANFILUK, E.; KIRYLUK, H. (2021). Innovative Solutions for the Development of Sustainable Transport and Improvement of the Tourist Accessibility of Peripheral Areas: The Case of the Białowieża Forest Region. Sustainability 2021, 13(4), 2381; <https://doi.org/10.3390/su13042381>.

### **Řešení otázky dopravy v arizonských národních parcích**

Studie Transportation Issues in National Parks (White a Aquino, 2009) popisuje mnohaleté snahy o uspokojivé řešení vysoké návštěvnosti národního parku Grand Canyon. Dopravní zácpy a potíže s parkováním se objevily v podstatě hned, jakmile se příjezd auty stal hlavním způsobem dopravy do parku. Aby se snížily dopravní zácpy způsobované téměř 3 miliony návštěvníků za rok, zavedl NP v roce 1974 bezplatnou kyvadlovou autobusovou dopravu.

Ovšem počet návštěvníků vzrostl do roku 1993 na 5 milionů a bylo třeba přístup z jižního okraje Velkého kaňonu přehodnotit. V roce 1999 se uvažovalo o doplnění stávajících autobusů multifunkčními cyklostezkami a železniční dráhou za současného omezení vjezdu pro jednodenní návštěvníky. Do jednání se také zapojily okolní obce, které dodnes velká návštěvnost významně ovlivňuje. Vysoké náklady a další důvody ale vedly k hledání a porovnávání více variant řešení. Výsledkem byl plán, který zahrnoval stávající kyvadlovou dopravu určenou především pro jednodenní návštěvníky, nová parkoviště a častější autobusové spoje.

V roce 2008 pak NP začal plánovat dopravu komplexně v souladu s Národním zákonem o plánování v oblasti životního prostředí (NEPA) a využívat pro realizaci udržitelné dopravy prostředky z příjmů z rekreačních poplatků. Správa NP se zaměřila na dopady dopravy v NP, především na faunu a floru v národních parcích na území Arizony, kde se soustředila na NP Grand Canyon. Sledovala ale i možný budoucí vývoj a příležitosti k řešení stávajících problémů, jimiž byly především příliš vysoká návštěvnost, dopravní zácpy, nedostatek parkovacích míst, zvýšené znečištění ovzduší, hluková zátěž a jejich dopady.

Plán dopravy návštěvníků: South Rim Environmental Assessment/Assessment of Effects vycházel ze studie potřeb parku, které zahrnovaly i sociální a environmentální dopady dopravních kongescí uvnitř parku. Plán poskytl také podklady pro potřeby managementu, který by umožnil zmírnit dopady velkého množství návštěvníků na životní prostředí. V roce 2004 navštívily Grand Canyon více než 4 miliony lidí, více než 3 miliony jich vstupovalo od jihu (přes South Entrance Station). Z nich přibližně 75 % cestuje soukromým vozidlem, 19 % zájezdovým autobusem a pouze 6 % železnicí Grand Canyon. Plán dopravy stanovil cíle a záměry pro management dopravy v NP do roku 2020.

Některá opatření začala správa NP realizovat okamžitě a zaměřila je i na zlepšení podmínek příjezdějících motoristů. Zkrátila čekací doby návštěvníků na jižním vstupu díky rozšíření silnice, instalovala nový stánek a doplnila jízdní pruh. Ještě v roce 2008 také začal běžet pilotní program, který obsahoval průzkum mezi návštěvníky zaměřený na jejich zkušenosti a zahrnující i pohled dalších skupin stakeholderů. Výsledky ukázaly výraznou pozitivní odezvu návštěvníků na přijatá opatření a poskytly doporučení pro

zlepšování služeb pro turisty. Tento příklad ukazuje potenciál pro úspěšné komplexní a integrované plánování dopravy.

Studie White a Aquino (2009) zkoumá i možnosti alternativ k používání osobních automobilů (IAD) a zapojení moderních technologií. Opatření se tedy zaměřují nejen na regulaci individuální automobilové dopravy, ale i na podporu využívání chůze, jízdních kol, autobusů, tramvají, vlaků a jejich kombinace s tradičním americkým způsobem dopravy, tedy auty. Intermodalita se snaží zmírnit sociální a environmentální dopady, které s sebou přináší výlučné používání automobilové dopravy. Některé národní parky včetně NP Grand Canyon využily pro zavádění veřejné a bezmotorové dopravy federální Program alternativní dopravy pro NP. Jiné parky začaly více využívat nové technologie k poskytování informací návštěvníkům, managementu dopravních toků, v automatických parkovacích systémech apod. Studie ale připouští, že i přes své potenciální výhody šetrných druhů dopravy nevnímají někteří návštěvníci i správci parků alternativy k IAD jen pozitivně, zvláště pokud návštěvníci nemají možnost volby, což vnímají jako omezování svých svobod a omezování dostupnosti.

Zkušenosti z amerických NP také ukazují význam spolupráce s obcemi na vstupu nebo přímo na území NP. Turistický ruch pro ně znamená významný ekonomický přínos v maloobchodě i službách a zajištění pracovních míst. Obce se často obávají, že omezování automobilové dopravy by se nepříznivě projevilo na jejich hospodaření. Další poznatky upozorňují rovněž na důležitost udržitelného financování a integrovaného plánování dopravních systémů.

Zdroj: Dave D. White, D. D.; Aquino, J. (2009). Transportation Issues in National Parks. Příspěvek na konferenci From Here to There: Transportation Opportunities for Arizona. Report from the 94th Arizona Town Hall. At: Tucson, Arizona. Dostupné z: [https://www.researchgate.net/publication/334170941\\_Transportation\\_issues\\_in\\_national\\_parks](https://www.researchgate.net/publication/334170941_Transportation_issues_in_national_parks).

### **NP Údolí Dyje (Thayatal, Rakousko)**

V oblasti mobility návštěvníků si plán managementu NP Thayatal stanovuje cíle a k nim hned řadí příslušná opatření. Stejně jako v případě amerických NP se zde zdůrazňuje, že hlavním cílem je zajistit návštěvníkům působivý zážitek z přírody a umožnit jim snadný a přehledný přístup do NP, čímž se řídí i výběr vhodných opatření v oblasti dopravy. K němu patří jasné označení vnějších hranic NP a vyznačení vymezených klidových zón, které jsou sledovány a kontrolovány. NP si také zajišťuje přehled o aktuálních proudech návštěvníků v areálu. Pokud například monitoring pohybu návštěvníků (fotopasti, zprávy strážce NP, vyhodnocování způsobených škod apod.) ukazuje, že aktuální příliv turistů do citlivých oblastí hrozí překročením limitů únosnosti, reviduje správa NP Thayatal ve spolupráci s poradním sborem NP a obcemi Hardegg a Merkersdorf kontrolní opatření. Správa NP se také zabývá způsoby, jak podpořit dopravu návštěvníků veřejnou dopravou či kombinovanými způsoby<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Zdroj: [https://www.np-thayatal.at/pages\\_file//de/513/Managementplan2021-30screen.pdf](https://www.np-thayatal.at/pages_file//de/513/Managementplan2021-30screen.pdf)

## ZDROJE A DALŠÍ DOPORUČENÁ LITERATURA:

Hohe Tauern:

[https://hohetauern.at/images/Managementplan\\_Screen\\_Druckb%C3%B6gen.pdf](https://hohetauern.at/images/Managementplan_Screen_Druckb%C3%B6gen.pdf)

Gesäuse: [https://nationalpark-gesaeuse.at/wp-content/uploads/npg2021\\_mmp\\_web.pdf](https://nationalpark-gesaeuse.at/wp-content/uploads/npg2021_mmp_web.pdf)

NP Schwarzwald má jak koncepci dopravy, tak turistického ruchu:

<https://www.nationalpark-schwarzwald.de/de/nationalpark/aufgaben-ziele>

<https://www.nationalpark-schwarzwald.de/de/nationalpark/aufgaben-ziele/tourismuskonzept>

## SOUVISEJÍCÍ PRAXE V ATLASU:

02. POPTÁVKOVÁ DOPRAVA: VEŘEJNÁ DOPRAVA NA VYŽÁDÁNÍ

08. LAST MILE

10. REGULACE IAD A PARKOVÁNÍ

01. VEŘEJNÁ DOPRAVA PRO CHÚ

14. DOPRAVNÍ PROBLÉMY V CHÚ – VELKÁ BRITÁNIE

15. PLÁNOVÁNÍ MOBILITY PRO NP V USA