

PODMÍNKY PRO UDRŽITELNOU MOBILITU V CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍCH

KLÍČOVÁ SLOVA:

udržitelný cestovní ruch; chráněná území; politika a plánování cestovního ruchu; imisní limity pro ochranu ekosystémů a vegetace; chráněných krajinných oblastí; spolupráce NP s maloobchodem a službami

POPIS OPATŘENÍ:

Ochrana přírody v oblastech NP a CHÚ zahrnuje i ochranu před zvýšeným znečištěním ovzduší a hlukem. Česká legislativa zavedla v souladu se směrnicemi EU imisní limity pro ochranu ekosystémů a vegetace, které sledují hodnoty SO_2 , NO_x a O_3 . Dodržovat tyto imisní limity musejí kromě dalších oblastí v první řadě území národních parků a chráněných krajinných oblastí. (Viz Příloha č. 1 Zákon o ochraně ovzduší č. 201/2012 Sb., body 2. Imisní limity vyhlášené pro ochranu ekosystémů a vegetace a 4. Imisní limity pro troposférický ozon.)

Podle Informace o vyhodnocení výsledků imisního monitoringu v roce 2021 (Zdroj: MŽP, dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/kvalita_ovzdusi/\\$FILE/000-informace_kvalita_ovzdusi_2021-20230321.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/kvalita_ovzdusi/$FILE/000-informace_kvalita_ovzdusi_2021-20230321.pdf)) došlo v roce 2021 k překročení alespoň jednoho limitu na téměř 9 % území NP a CHKO. Nadlimitní koncentrace NO_x se vyskytují zejména v okolí dopravních komunikací, proto je potřeba, aby NP a CHKO usilovaly o snížení dopravní zátěže.

Zvláštní pozornost si tudíž zaslouží nákladní silniční doprava, která způsobuje téměř třetinu emisí z dopravy (Jandová a kol., 2020) a významně přispívá k dalším externím nákladům. Proto správy NP a CHKO a obce na jejich území hledají cesty ke snížení dopravní zátěže způsobované dopravní obsluhností a zejména zásobováním. Spolupráce s místními firmami, obchody a službami je prvním krokem na cestě, jak zajistit udržitelnou mobilitu i v oblasti zásobování. Dalšími kroky jsou lepší organizace a případně i regulace dopravní obsluhy a zásobování na území NP a CHKO.

Opatření mohou vycházet z dohod s obcemi a zahrnout důležité poskytovatele služeb. Jednotlivé kroky se mohou odvolávat na dodržování zákonem stanovených emisních limitů:

→ 1. Uzavírat dohody s obcemi, s provozovateli služeb a místními výrobci na území NP a CHKO

V komunikaci o cílech rozvoje a správy NP a CHKO se doporučuje zvažovat společný postup i v oblasti cílů udržitelné mobility daného území. Doporučuje se společná organizace rozvoje a spolupráce obcí, kraje a správy NP nebo CHKO na zajištění „last mile“, tedy posledního úseku cesty návštěvníků či služeb, dopravními prostředky šetrnými k životnímu prostředí a vyhrazení míst pro zásobování. Spolky obcí a destinační agentury mohou zvážit obdobu městských distribučních center a domluvit na svém území logistická centra. (Viz: https://www.mobilita-ieep.cz/media/vw1pwq1j/46_mestska_konsolidacni_centra.pdf.)

→ 2. Preferovat na území NP a CHKO „čistou mobilitu“

Ve spolupráci s obcemi na území NP a CHKO je možné zvážit možnosti čisté mobility, tedy přecházet na čisté pohony ve vlastním vozovém parku správce chráněné oblasti, preferovat zásobování vozidly s alternativními pohony, zavádět nízkoemisní zóny (podle zákona č. 201/2012 Sb., Zákon o ochraně ovzduší, § 14 Nízkoemisní zóny) apod. Ve spolupráci s obcemi by byl do jasně územně vymezené oblasti povolen vjezd jen vozidlům, která splňují určité emisní limity. Výjimku či zmírnění pravidel by měly složky IZS a lidé s trvalým pobytem v daném území.

→ 3. Zpracovat plány udržitelné mobility v NP a CHKO

Obdobně jako města zpracovávají tzv. SUMP (sustainable urban mobility plans, tedy plány udržitelné městské mobility), mohou správci chráněných území iniciovat zpracování plánů udržitelné mobility tak, aby tyto citlivé oblasti ochránili před znečištěním ovzduší, hlukem a dalšími negativními dopady velké dopravní zátěže. Akční plány vycházející z plánů udržitelné mobility zahrnují opatření, jako jsou již výše zmíněné využívání čisté mobility ve veřejné dopravě a u vlastních zaměstnanců, stanovení nízkoemisních zón, omezování vjezdu, podpora veřejné dopravy a spolupráce s kraji, inovace sledující nové trendy mobility, osvěta a vzdělávání pracovníků, návštěvníků parku i místních podnikatelů a další. Více o plánech udržitelné mobility viz: https://en.wikipedia.org/wiki/Sustainable_Urban_Mobility_Plan a příslušné metodiky, včetně metodiky MOBESA pro plány mobility NP/CHKO viz <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Veda-a-vyzkum/Certifikovane-metodiky>

→ 4. Regulovat vjezd do oblasti NP a CHKO

Správa NP ve spolupráci s obcemi na svém území může stanovit pravidla pro vjezd do oblasti, která regulují pohyb vozidel. Může tak učinit prostřednictvím vydávání povolenek nebo stanovením časových omezení. Důležité je ale zajistit kontrolu dodržování, např. spoluprací s policií, kamerovými systémy nebo prostřednictvím oprávněných osob. Jako příklad mohou posloužit testování KR NAP¹.

→ 5. Využívat cílenou osvětu zaměřenou na návštěvníky NP a CHKO, místní poskytovatele služeb a obyvatele

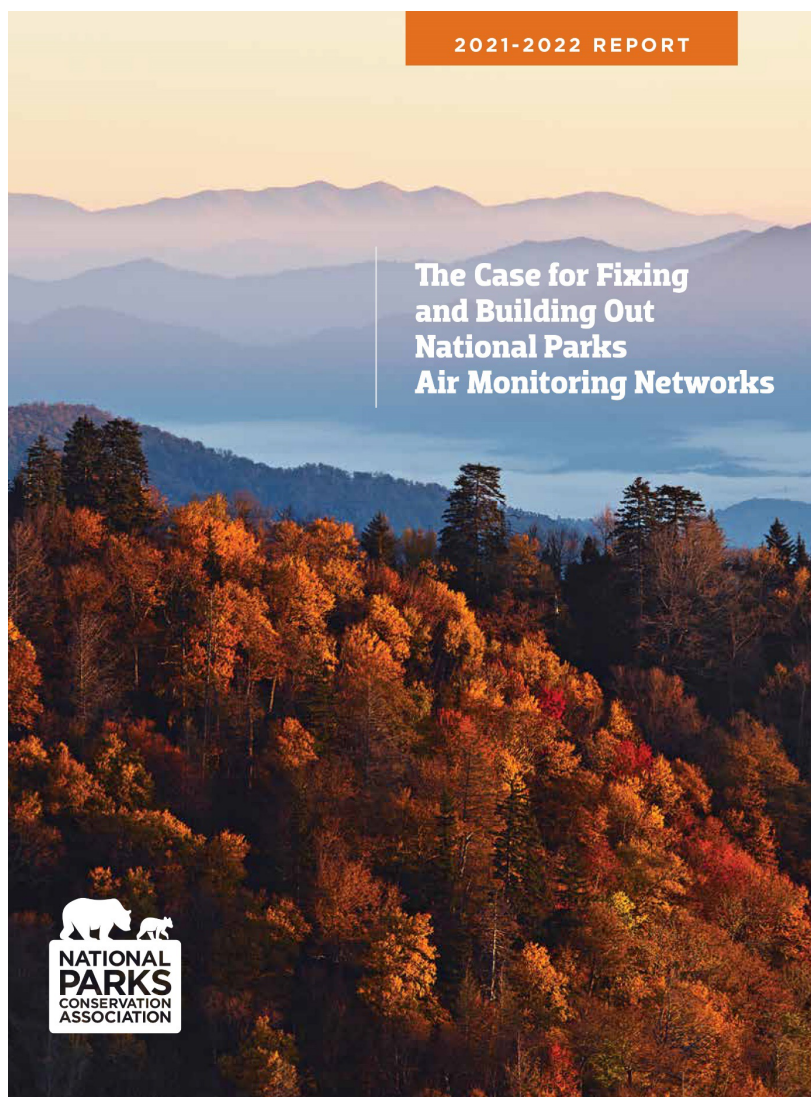
Praktická opatření zaměřená na vozidla a systémy doplňují měkká opatření,

¹ Problém dopravy a zásobování v NP a CHÚ se často opakuje. Přestože většina NP a CHÚ konstatuje stejně jako KR NAP „vysoký tlak na obslužnost objektů v KR NAP motorovými vozidly“ (Zdroj: http://webserv.krnep.cz/data/Strategie%20KR NAP-KPN_CZ_final.pdf, str. 59)

kteřá motivují firmy i zaměstnance působící v území zabývat se tématem udržitelné mobility. Významná část osvěty cílí na návštěvníky parku a jejich dopravní chování.

Například znečištěním ovzduší v NP USA se zabývá celá řada informačních materiálů, které přinášejí i tipy návštěvníkům a místním stakeholderům, jak dopady znečištění zmírnit. Uvádějí, že 96 % z 417 národních parků v USA sužují významné problémy spojené se znečištěním ovzduší. Na území 88 % NP poškozujee znečištění ovzduší citlivé druhy a habitaty. Problém snížené viditelnosti oparem zaznamenalo 89 % parků a v 80 % se národní park musí zabývat klimatickými změnami, jako jsou sucho, záplavy, lesní požáry a invazivní druhy. Doporučují, aby se veřejnosti více vysvětlovaly dopady znečištění ovzduší na lidi i přírodu chráněných území a více se využívala pravidla její ochrany. Podle nich je potřeba přimět znečišťovatele a vládu k odpovědnosti, tedy identifikovat zdroje znečištění parku a hledat politická, technická i právní řešení pro zmírnění škod.

Osvětové letáky zpracované NPCA (National Park Conservation Association) mohou posloužit jako inspirace i v našich CHKO a NP. Zdroj: <https://www.npca.org/resources/3156-clean-air-for-parks-fact-sheets>



Zdroj:

<https://npca.s3.amazonaws.com/images/15291/8a28cd04-65cd-4335-8341-fb03f2c269c3-original.jpg?1631132792>

Spojené státy americké

Správy NP a CHKO již léta musejí řešit problémy, které doprava vyvolává. National Park Service (NPS), tedy Správa národních parků Spojených států amerických, uvádí, že doprava představuje více než 30 procent ročních emisí skleníkových plynů (GHG) z provozu NPS. Obvykle tedy NP začínají u sebe, transformují svůj vlastní vozový park a podporují rozvoj alternativních druhů dopravy. Kromě kroků spojených s náhradou vozidel za typy šetrnější k životnímu prostředí (nižší spotřeba, nízké emise skleníkových plynů, alternativní pohony apod.) přijímají správy NP strategie zaměřené na snižování počtu ujetých kilometrů zaměstnanců a instalaci alternativní infrastruktury pro tankování vozidel.

Více viz: <https://www.nps.gov/subjects/transportation/sustainability.htm>

Nové trendy mobility v NP v USA

Správa národních parků (NPS) spolupracuje od roku 2018 s ministerstvem dopravy USA na vývoji strategie, která má národním parkům pomoci přizpůsobit se novým trendům mobility. Zaměřuje se na zavádění různých typů inovací, včetně elektrických vozidel a nabíjení, mikromobility, informačních technologií pro cestující, jízdy a automatizovaných vozidel. V desítkách parků po celé zemi už prostřednictvím projektu Volpe poskytuje rozsáhlou technickou pomoc ve všech fázích projektů, včetně plánování, implementace a následného hodnocení. Poznatky z těchto demonstračních projektů podporují úsilí související s bezpečným zaváděním nových technologií. Mezi nově vznikající projekty mobility patří:

- Budování dobíjecích stanic pro elektromobily ve spolupráci s obcemi na vstupech do NP.
- Partnerství s komunitami a poskytovateli dopravy za účelem vytvoření příležitostí ke sdílení kol nebo skútrů.
- Zřízení zón vyhrazených pro vyzvednutí nebo odvoz vozidla.
- Zavádění technologií na zobrazování informací o parkování nebo veřejné dopravě v parcích v reálném čase, online nebo prostřednictvím mobilních aplikací.
- Testování nízkorychlostních, elektrických automatizovaných kyvadlových vozidel v parku. Dva takové piloty byly dokončeny v roce 2021: jeden v Yellowstonském národním parku a druhý v Národním památníku bratří Wrightů. (Pilotní provoz: <https://www.nps.gov/wrbr/learn/news/autonomous-vehicle-pilot-wright-brothers-national-memorial.htm>)

Více viz:

<https://www.volpe.dot.gov/our-work/policy-planning-and-environment/transportation-planning/public-lands/national-park-service>

ZDROJE A DALŠÍ DOPORUČENÁ LITERATURA:

<https://www.nps.gov/aboutus/doingbusinesswithus.htm>

<https://www.nps.gov/subjects/partnerships/services-and-supplies.htm>

Na stránkách Kongresu jsou zprávy, z nichž některé se věnují tématům konfliktu dopravy a NP, obecně dostupné z: <https://www.everycrsreport.com/topics/environmental-policy.html>. Konkrétně např. ke konfliktu mezi rekreačním využitím a ochranou NP: National Park Management and Recreation (2002–2004)

<https://www.everycrsreport.com/reports/IB10093.html>

DAVEY, A. G. (1998): National System Planning for Protected Areas. [World Commission on Protected Areas (WCPA)]. Dostupné z: <https://portals.iucn.org/library/efiles/documents/PAG-001.pdf>.

PURKRÁBKOVÁ, Z.; RŮŽIČKA, J.; LANGR, M.; SLIACKY, M.; HORAŽŤOVSKÝ, P. (2023): Proposed traffic regulation for the national park. Smart City Symposium Prague (SCSP), Prague, Czech Republic, 2023, pp. 1-7, doi: 10.1109/SCSP58044.2023.10146228. Viz: <https://ieeexplore.ieee.org/document/10146228>.