

SILNICE A NATURA 2000

ONDŘEJ VOLF

Mgr. ONDŘEJ VOLF

Člen sdružení Ametyst a ČSO, spolupracuje se společností Beleco. Věnuje se výzkumu a ochraně přírody a krajiny a významu nepřírodních biotopů pro biodiverzitu. Jeho specializací jsou obratlovci a vodní živočichové.

Vymezení evropsky významných lokalit (EVL) a ptačích oblastí (PO) soustavy Natura 2000 v ČR se nemohlo vyhnout střetům s plánováním nových tras i modernizací silničních komunikací různých úrovní, od silnic třetí třídy, po dálnice a rychlostní komunikace. Na tzv. naturové lokality a přírodu vůbec mají přirozeně největší vliv ty druhé jmenované. V procesu posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) se tak významně uplatňuje institut hodnocení vlivů podle §45i zák. č. 114/1992 Sb., tedy tzv. naturové hodnocení.

Zásadní vlivy výstavby a provozu silnic na přírodní složky lze shrnout do několika základních okruhů:

- plošný zábor stanoviště nebo biotopu;
- přímá mortalita v důsledku střetů zvířat s jedoucimi vozidly;
- omezení migrační dostupnosti spojené s fragmentací populací;
- rušení při výstavbě i provozu;
- změny stanoviště v důsledku vnosu znečišťujících látek a následné změny druhového složení;
- změny vodního režimu;
- šíření invazních druhů.

Konfliktní místa nebo spíše celé úseky se

vyskytují téměř na všech dálničních tazích a nezděra jde o konflikty poměrně zásadní, které mohou rozhodovat o další budoucnosti předmětů ochrany dotčených EVL nebo PO.

MORAVA

Mezi regiony s největším množstvím těchto problémů patří jižní Morava. Jedná se o oblast s mimořádně hustou sítí frekventovaných silničních komunikací. Je zde plánováno zkapacitnění nebo nové trasy několika stávajících silnic, jejichž význam daleko přesahuje hranice regionu. Zároveň jižní Morava představuje území s největší biodiverzitou u nás, jsou zde vymezeny dva biogeografické regiony – Kontinentální a Panonská oblast. To se odráží i ve vysokém procentu pokrytí územími Natura 2000.

Jednou z nejproblematictějších silnic je nová trasa budoucí rychlostní komunikace R55 téměř v celé části mezi Zlínem a státní hranicí u Břeclavi. Kolem města Břeclavi je ve vysoké fázi projektové přípravy obchvat odvádějící dopravu po R55 od dálnice D1 k hranici s Rakouskem. Obchvat zasahuje EVL Soutok – Podluží, resp. PO Soutok



D1 - Dálnice D1 v místě plánovaného rozšíření u Jihlavy, které zasáhne EVL Vysoký kámen u Smrčné. Foto Ondřej Volf

- Tvrdonicko a ovlivňuje řadu předmětů ochrany těchto území. Jedná se o jeden z mála případů, kdy byl vyhodnocen významný negativní vliv záměru na soustavu Natura 2000 a projekt přesto pokračuje cestou prokázání jiného převažujícího veřejného zájmu než je ochrana přírody. Další z podmínek pro umožnění jeho realizace je neexistence jiných variantních řešení a zajištění kompenzačních opatření. Ta zahrnují mimo jiné tvorbu náhradních lučních i lesních biotopů zabraných plánovanou silnicí a následnou péčí o ně.

Druhým, výjimečně problémovým úsekem R55 je průchod lesním komplexem Bzenecké Doubravy. Tato oblast rozsáhlých borových a dubových lesů na písčitém podkladě hostí populace druhů ptáků významné v celostátním a též středoevropském měřítku. Unikátní je zejména populace lelka lesního, z dalších je možné jmenovat skřivana lesního, strakapouda jižního, dudka chocholatého. Mortalita ptáků při střetech s jedoucimi vozidly je jedním z významných ohrožujících faktorů, zvláště markantně se však projevuje právě u lelka lesního. Tento pták s noční aktivitou s oblibou loví hmyz nad vyhrátým asfaltem, dokonce na něm sedává a stává se tak obětí srážky s autem. Po mnohaletém a složitém procesu posuzování (EIA) byla nakonec k realizaci doporučena jediná varianta, která počítá se zahlobením zhruba 11 km úseku do tunelu. Je zřejmé, že taková varianta je spojena s mimořádnými ekonomickými náklady, nehledě na složité technické řešení vyplývající z průchodu širší nivou řeky Moravy. Podobné problémy jsou spojeny i s dalšími navazujícími úseky této komunikace.

Další trasou s mnoha problémy je kapacitní silniční spojení Brna s Vídní, silnice R52, resp. D52. Jedna z možných variant této dálnice při přechodu přes soustavu Novomlýnských nádrží využívá stávající trasu přes hráz, oddělující horní a střední nádrží, kudy často přeletují velká hejna vodních ptáků včetně předmětů ochrany PO Střední nádrží vodního díla Nové Mlýny. Otázkou je, nakolik změna tělesa dálnice zapůsobí na možnost parkování v těchto místech a následných hromadných loví vodních ptáků... R52 se nevyhýbá ani území PO Pálava, její vliv na tuto PO však nebyl vyhodnocen jako významný.

Samostatnou kapitolu představuje problematika migrační průchodnosti silnic hlavně



D1 Slovensko – plánovaná trasa dálnice D1 mezi Malou a Velkou Fatrou na Slovensku. Foto Ondřej Volf

pro velké savce, ale také např. pro vydru říční. Zde se hlavní problémy mohou nacházet i zcela mimo území EVL. Dálnice D47 mezi Olomoucí a Ostravou představuje vysoké riziko omezení migrace mezi Beskydy a Oderskými vrchy, tedy mezi zásadními populacemi velkých šelem v karpatském oblouku a jejich izolovanými fragmenty v hercynských pohořích. Znemožnění migrace představuje významný zásah do území

„Konfliktní místa nebo spíš celé úseky se vyskytují téměř na všech dálničních tazích.“

zcela mimo trasu dálnice. Její projekt obsahuje i řadu objektů k migraci vhodných, problémem může být zajištění navazujících území, kde dochází často k rozvoji dalších aktivit, umožněných právě novou významnou komunikací. Mortalitu vydry říční patrně dosti zásadně ovlivňují méně frekventované silnice nižších tříd, zejména v oblastech s větší koncentrací vodních nádrží a toků.

SLOVENSKÁ D1

Ještě zásadněji vliv omezení migrace postihuje populace medvěda, vlka i rysa ostrovida na Slovensku. Přitom právě na šíření slovenských zvířat jsou závislé populace v okolních státech. Nově budovaná dálnice

D1 spojující Bratislavu a Košice vede mezi rozsáhlými horskými celky s populacemi všech tří velkých šelem. Již v současnosti dochází podle genetických studií k fragmentaci populace medvěda hnědého v její západoslovenské a středoslovenské části. Zachování migrační prostupnosti dálnice D1 v úseku mezi Malou a Velkou Fatrou je tak z hlediska dlouhodobého přežití tohoto druhu nejen na Slovensku zcela klíčové.

Z PRAHY DO VARŮ A DO BRNA

Silnice jsou také významným faktorem mortality pro drobné živočichy, ať už se jedná o letouny nebo o obojživelníky, příp. plazy. Tak může působit i nově budované dálniční spojení Prahy a Karlových Varů – D6. Trasa této komunikace protíná jižní úpatí Doupovských hor, kde jsou vymezeny nejen stejnojmenná EVL a PO, ale též řada menších EVL s předmětem ochrany motýlem hnědákem chrastavcovým nebo obojživelníky čolkem velkým a kuňkou ohnivou. I zde dojde k vlivu na migrační trasy, lze očekávat i mortalitu při výstavbě nebo provozu.

Dokonce i v případě zkapacitnění nejvytíženější a dlouhodobě využívané dálnice D1 mezi Prahou a Brnem dochází k vlivům na EVL, a to zejména při jejím křížení s údolími a vodními toky. Dálnice překonává např. údolí Želivky (EVL Želivka), EVL Štěpá-

novský potok nebo Sázavu (EVL Dolní Sázava). Při havárii většího rozsahu nelze vyloučit znečištění vodního prostředí, které by zasáhlo např. mihuli potoční. I když nedochází ke změně trasy, rozšíření o jeden jízdní pruh zde zasáhne např. EVL Želivka s výskytem endemické kuřičky hadcové. Tento endemický rostlinný druh přitom roste i na výchozech hadců odkrytých při výstavbě původní dálnice.

Specifickým způsobem ovlivnilo těleso dálnice R6 EVL Zákolanský potok. Došlo zde ke změnám v povodí a svedení pramenů i povrchových vod do jednoho z přítoků Zákolanského potoka, kde se navýšily průtoky i jejich rozkolísanost. Zvyšuje se eroze hlinitých břehů, ve kterých si hloubí nory rak kamenáč, jediný předmět ochrany

této EVL. Vzhledem k složitým podmínkám kvality vody se tak pravděpodobně zvýšila mortalita raků.

VÝSTAVBA KOLEM DÁLNIC

Další okruh problémů mohou vytvářet i silnice a dálnice již existující, jako faktor přitahující následné infrastruktury převážně logistické povahy. Na trasy dálnic se tak říkajíc nabalují rozsáhlá logistická centra, komplexy skladů, průmyslové zóny apod. Takový je případ např. dálnice D8, jejíž koridor hrubě zasáhl v mediálně známém úseku do unikátní krajiny Českého středohoří, ale zásadním negativním způsobem ovlivnil i svahy a náhorní planinu východní části Krušných hor. Kdysi opuštěné území s biotopy tetřívka obecného a dalších

ohrožených druhů bylo dálnicí zásadním způsobem rozděleno. Příprava soustavy Natura zde probíhala ve stejné době jako výstavba dálnice, takže území ptačí oblasti zde nezahrnuje bezprostřední okolí dálnice. Opuštěné pozemky na horských loukách jsou však v ohnisku zájmů investorů, kteří by je rádi využili k výstavbě skladů nebo kamionových center.

ZÁVĚR

Je zřejmé, že silniční doprava generuje komplex problémů, s nimiž se musí ochrana přírody složitě vyrovnávat. Řada území Natura 2000 je i v současnosti výstavbou a provozem silnic a rychlostních silničních komunikací bezprostředně ohrožena.

