

EKODUKTY V ČESKÉ REPUBLICĚ – SMYSLUPLNÉ ŘEŠENÍ, NEBO NESMYSLNÝ LUXUS?

PETR ROTH

NĚKOLIK ÚVAH O EKODUKTECH V ČESKÉ REPUBLICĚ Z HLEDISKA JEJICH SMYSLU A ÚČINNOSTI

RNDr. PETR ROTH, CSc.

Pracoval nejprve v základním výzkumu, později působil jako vedoucí správy CHKO Kokořínsko a poté na Ministerstvu životního prostředí v oblasti ochrany přírody, kde od roku 1998 odpovídal zejména za naplňování povinností, spojených s přípravou na vstup do EU. Od 2010 nezávislý konzultant se zaměřením na Naturu 2000, územní ochranu, monitoring a reporting. Pracuje především v zemích západního Balkánu.

Ekodukty se v posledních dvou desetiletích stavějí ve všech vyspělejších evropských zemích. Důvod je zřejmý - postupující urbanizace krajiny a především její fragmentace zejména liniovými dopravními stavbami mají významný vliv na populace volně žijících živočichů, a právě ekodukty se často považují za adekvátní „protílék“, zajišťující jak propustnost dálnic, tak i celkové zlepšení průchodnosti krajiny.

V porovnání s Evropou je Česká republika „rájem“ ekoduktů – tolik jako u nás jich jinde najdeme jen stěží. Nelze to jednoduše vysvětlit polohou ČR uprostřed Evropy ani biogeografickými vazbami – jeho příčiny jsou jiné (viz dále). Daleko důležitější než počet je však účinnost ekoduktů, tj. zda skutečně plní svůj účel. V tomto krátkém zamyšlení se pokusím poukázat na některé problémy, které – podle mého názoru – brání na tuto otázku odpovědět pozitivně. Ekodukty se u nás (stejně jako ve většině ostatních evropských zemí) týkají výlučně silniční a především dálniční sítě. Přitom zejména tělesa vysokorychlostních železničních koridorů se mohou stát daleko horší překážkou pohybu živočichů krajinou než dálnice; jejich negativní dopady na biotu jsou však všeobecně podceňovány. Resort životního prostředí by měl tuto skutečnost vzít v potaz dříve, než se na našem území začne doopravdy připravovat k realizaci sítě dálkových železničních koridorů.

Ale zpátky k síti silniční. Zatímco u existujících komunikací, tj. ani u velmi frekventovaných silnic I. třídy, současná legislativa neukládá z hlediska jejich dopadu na živočichy žádné povinnosti a ochrana přírody v praxi občas vychází z cynického tvrzení, že stávající komunikace již fauně neškodí, neboť co se nedokázalo přizpůsobit, bylo již dávno vyhubeno a zbytek živočišné říše

si na stávající síť zvykl, je logické, že pozornost se soustřeďuje na stavby plánované. Protože resort dopravy nedávno přejmenoval ze dne na den i většinu rychlostních silnic na dálnice, nadále v tomto článku používám pouze termín „dálnice“.

Dálnice nekopírují terén a přizpůsobují krajinu autům. Aby zcela nezničily přirozené vazby v krajině a její propustnost pro živočichy, je zapotřebí je zprůchodňovat. Křížení koridoru dopravního s „koridorem živočišným“ lze vyřešit mimoúrovňovou

„Deštníkové ekodukty je tedy třeba opustit a zaměřit se na opatření méně atraktivní, avšak účinná. Je nutné využívat veškerých podchodů.“

křížovatkou, kdy jeden z koridorů bude dole, druhý nahoře. Z pohledu živočichů dostáváme dvě alternativy – buď mohou procházet pod dálnicí, nebo nad ní. Z nejasných důvodů se u nás dosud jen malá pozornost věnovala podchodům; naopak přehnaný důraz se klade na ekodukty. A to je právě příčinou výše zmíněného velkého počtu ekoduktů u nás – a zároveň i mnoha problémů z toho plynoucích.

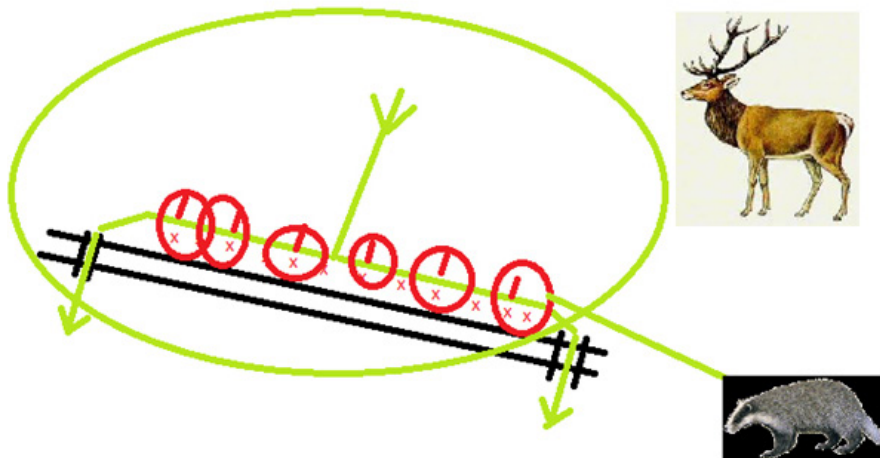
ÚČELNOST JAKO PODMÍNKA

Má-li být stavba, podporující zprůchodnění dálnice, účelná, bylo by logické, že v prvním kroku bude její účel definován. Z dobře definovaného účelu vyplnou parametry, dané ekologickými nároky živočichů, jimž má stavba sloužit: ekodukt pro medvěda a pro jezevce nutně musí mít jiné parametry. Jsou-li určité druhy tak plaché, že nesnesou ani občasnou přítomnost člověka či dopravních prostředků, nemůžeme na

ekoduktu dodatečně naplánovat komunikaci s tím, že takovou „víceúčelovostí“ šetříme finanční prostředky. Zdá se ale, že tyto úvahy nejsou v praxi aplikovány, neboť v posledních letech jsme svědky kritiky absolutní neúčinnosti řady ekoduktů, a některé z nich dokonce posloužily jako odstrašující příklad plýtvání veřejnými prostředky. Podíváme-li se proto na to, jak je vlastně definován účel ekoduktů (neboť jejich efektivitu je možno posuzovat jedině na základě jejich účelu), budeme pravděpodobně nemile překvapeni.

„EKODUKTY“ ÚSES

Nejabsurdnější z ekoduktů ve skutečnosti ekodukty vůbec nejsou. Řada z nich totiž slouží k převádění biokoridorů ÚSES. Není cílem tohoto článku rozebírat smysluplnost teorie ÚSES; připomeňme si pouze, že prvky ÚSES podle teorie, podložené platným zákonem, vůbec nemají sloužit živočichům, ale udržování, posilování a šíření „ekologické stability“ v krajině. Přestože teorie ekologické stability nemá téměř žádnou oporu v současné ekologii (představy tzv. odumovské ekologie z 50. let 20. století, z nichž teorie vychází, žijí svým životem v teorii ÚSES zřejmě již jen u nás a na Slovensku) - nicméně ochrana přírody s ní stále operuje, požaduje nákladné stavby pro její „udržování a šíření“ a plánovači tyto požadavky bez mrknutí oka akceptují. Je pravdou, že prováděcí vyhláška k zákonu (psaná jinými osobami, než které kdysi koncipovaly zákon) hovoří o tom, že biokoridory ÚSES mají umožňovat „rozhodující části organismů ...jejich migraci mezi biocentry“, avšak tato formulace je natolik vágní a většina ÚSES byla a je natolik technicistně pojatá, že ji v praxi nelze rozumně naplnit. Projektanti ÚSES proto sami rozhodují, jaké „migrační funkce“ biokoridorům ÚSES přiřadí a jaké podklady a úvahy přitom použijí. Z hlediska teorie ÚSES proto není nejmenším problémem, je-li „biokoridor“ převáděn přes dálnici spolu s běžnou komunikací – ekologická stabilita není plachá a ani pohyb vozidel, ani lidí ji neruší; co je „rozhodující částí organismů“, lze vyložit jakýmkoli způsobem. V podstatě každý ekodukt, převádějící biokoridor ÚSES, tak musí být plně funkční, a je tudíž vždy odůvodněný. Z tohoto formálně-legislativního pohledu je tedy naprosto neoprávněná např. kritika asi nejzprofanovanějšího „ekoduktu“ na silnici R6 u Jenišova, který vede „mezi hřbitovem



Obr. 1: Schématické znázornění neúčinnosti „deštníkových ekoduktů“ při zmírňování bariérového efektu dálnice pro ekologicky významné malé živočichy. „Jelen“ symbolizuje „velké savce“ triumvirátu jelen, srnec a los, schopné urazit desítky kilometrů v rámci svého teritoria a najít přechod přes dálnici i za cenu dlouhého pochodu (světle zelené linie). „Jezevec“ je grafickým představitelem menších až malých živočichů s nepatrnými teritorii, kteří se přes těleso dálnice v prostoru mezi přechody nikdy nedostanou a pro něž jeden ekodukt na úseku 20 – 40 km dlouhém nepředstavuje z hlediska jejich populací díky jejich ekologii a etologii nejmenší přínos.

a supermarketem“. To vysvětluje i zdánlivě nevysvětlitelný paradox, kdy takové „ekodukty“ často stojí jen kousek od míst, kde je dálnice vedena nad údolím na estakádě a lze ji tudíž přirozeně podejít.

ŽIVOČICHOVÉ VERSUS ZVĚŘ

Vedle těchto obskurních staveb však je v ČR i velký počet ekoduktů „skutečných“, jejichž realizace byla opravdu navrhována kvůli zprůchodnění dálnic pro živočichy. Jak tedy vypadá situace zde?

Podkladem pro ekodukty jsou tzv. migrační studie, jejichž zpracování v rámci studií EIA dokonce v r. 2009 důrazně doporučilo MŽP. Ty se skutečně bez jakéhokoli usměrnění od státní ochrany přírody zpracovávají, a z biologického hlediska jsou většinou dost otřesné. Zaměřují se v nich pojmy „živočich“ a „zvěř“, orientují se jen na několik málo druhů větších savců, a tak je podkladem pro návrh ekoduktu často jen zmapování pohybu několika myslivecky významných druhů (výhradně na podkladě mysliveckých údajů), které nejenže nejsou ochranně významné, ale jejichž šíření krajinou je naopak velmi nežádoucí (jsou samozřejmě i dobré příklady kvalitních studií, ale není jich mnoho). Není vyloučeno (i když by to bylo potřebné nejprve podložit výzkumem), že právě ty „migrační koridory“, které jsou doopravdy využívány „zvěř“ typu srnců a jelenů (a všudypřítomných divokých prasat), naopak budou jen málo používané jinými, ochranně

významnými živočichy. Živočichy přeci zdaleka neruší jen člověk a v místech soustředování přemnožených druhů zvěře asi nezbude místo pro plašší, „divoké“ druhy. Proto považuji migrační studie, orientované na „zvěř“, za zcela pomýlené; možná by se právě naopak měly stát podkladem k opatřením pro zamezení šíření přemnožených druhů zvěře naší krajiny.

EKODUKTY A DÁLKOVÉ MIGRAČNÍ KORIDORY

Státní ochrana přírody se do procesu plánování zprůchodňování dálnic zapojila nedávno i přímým řešitelstvím projektu z programu Rady vlády pro výzkum a vývoj „Vyhodnocení migrační propustnosti krajiny pro velké savce a návrh optimalizačních opatření“. Výstupy tohoto projektu jsou klíčové pro další plánování ekoduktů. V jeho rámci vznikl koncept tzv. dálkových migračních koridorů, které na desítkách míst kříží dálniční síť. Kde v místě takového křížení terén nedovoluje dálnici podejít, je zdánlivě logickým řešením ekodukt. Z hlediska praktických důsledků při realizaci ekoduktů vidím v tomto konceptu tři problematické aspekty.

POJEM „MIGRACE“

Živočichové obecně konají během života tři hlavní typy pohybů: běžné každodenní pohyby za potravou, odpočinkem a rozmnožováním; pohyby mláďat, opouštějících rodiče a hledajících si nová teritoria

(tzv. dispersal); a konečně skutečné dálkové migrace za potravou v určitém ročním období (např. velcí kopytníci v Africe), kvůli rozmnožování v klimaticky příhodnějších oblastech (tažní ptáci) a někdy i daleké cesty jedinců po vypuzení z rodičovských teritorií (např. někteří jedinci vlků). Protože na našem území jsme donedávna „skutečně“ migrující druhy (třetího typu) neměli, nerozlišujeme mezi těmito typy pohybů živočichů a veškerý jejich pohyb nazýváme „migrací“. Z hlediska cílených investic na podporu konkrétních druhů je to ovšem zásadní chyba. Živočich, který nemigruje, má zcela jiné požadavky na propustnost krajiny než druh skutečně tažný. Koncept „dálkových migračních koridorů“ je tedy sporný právě proto, že skutečné „dálkové migrace“ u nás existují jen u medvědů, losů a některých vlků; pouze medvědi (které ovšem u nás prakticky nemáme) se však pohybují ve skutečných „koridorech“, zatímco ostatní druhy v určitém směru v širokém území prostě tak, jak se jim zlíbí. U ostatních druhů lze stěží hovořit o skutečných migracích, natož dálkových.

VOLBA „MODELOVÝCH“ DRUHŮ

Koncept je založen na „modelových druzích“: třech ohrožených a ochranně významných (medvěd, rys a vlk) a dvou druzích „velkých savců“ (jelen a los). Ty se v ČR vyskytují velice nerovnoměrně; mají i výrazně odlišné ekologické nároky

a způsob chování. Medvěd je „modelovým druhem“ jen v nepatrné oblasti u Jablunkova – jinde se po staletí nevyskytuje a již ani nikdy vyskytovat nebude, nevymře-li obyvatelstvo ČR. Přesto však se při rozšiřování dálnice D1 projektovaly ekodukty s „parametry pro medvěda“ (alespoň na papíře, neboť ekologickým nárokům medvěda neodpovídá ani jeden). I vlky najdeme jen na nepatrné rozloze státu; stavy rysů jsou katastrofální, na losa lze vzácně narazit jen v úzkém pruhu mezi Polskem a Rakouskem – ale v rámci konceptu je každý migrační koridor jakousi „zprůměrovanou směsí“ všech pěti uvedených druhů. Jak jsem uvedl, pohyby většiny těchto druhů nejsou migracemi, ale běžnými každodenními přesunmi, a u jelena by spíše stálo za úvahy, jak pohyb jeho stád krajinou tlumit. Víme, že rys i vlk dokáží úspěšně překonávat i frekventované komunikace, avšak nepohybují se přitom v žádných fixních „koridorech“. Důsledkem je to, že se tak z koridorů pro pět „modelových“ druhů fakticky stávají koridory pro jeden druh „cílový“ – jelena; vedle něj ovšem tyto cesty využívá hlavně srnec a prase divoké, což je z ochranného hlediska na pováženou.

KONCEPT „DEŠTNÍKOVÝCH EKODUKTŮ“

Tento termín jsem si vypůjčil z pojmu „deštníkové druhy“. Netvrdím, že navrhované ekodukty s ním operují, nicméně

z konceptu dálkových migračních koridorů přímo vyplývá. Základem je tvrzení, že budou-li mít ekodukty v místě křížení dálkových migračních koridorů s dálnicemi parametry, uspokojující pět modelových druhů, budou takové ekodukty automaticky funkční i pro všechny ostatní (menší) druhy živočichů. Ekodukt s parametry pro „modelové druhy“ bude tedy účinný i tam, kde se žádný modelový druh vůbec nevyskytuje – neboť bude využíván všemi menšími druhy. Vybudujeme-li na všech kříženích takové „deštníkové“ ekodukty, bude problém nepropustnosti dálniční sítě pro živočichy vyřešen.

„Deštníkové ekodukty“ ovšem mají dvě zásadní úskalí. Prvním je tvrzení (záměrně zjednodušíme), že „kde projde medvěd a los, projde i všechno ostatní“. To zároveň je i není pravdivé – ale především je naprosto zavádějící. Pokusil jsem se to neuměle ilustrovat na obr. 1, kde „jelen“ symbolizuje „modelového velkého savce“ a „jezevec“ jakýkoli druh menších živočichů (drobných savců, jiných obratlovců, bezobratlých). „Jelen“ představuje vysoce vagilní druh živočicha (srnec, los, prase divoké, vlk, rys, medvěd...) s velkým teritoriem, který snadno urazí za noc i desítky km. Vybudujeme-li např. každých 20 km vhodný „deštníkový“ ekodukt a zároveň zabráníme proniknutí na dálnici v úseku mezi ekodukty (kupř. funkčním oplocením), ekodukty budou těmito živočichy relativně bez problémů využívány. Jenže: vedle těchto pohyblivých druhů máme v krajině druhy početné i ekologicky daleko významnější, menší a malé („jezevce“), s nepatrnými teritorii, ovšem se složitými populačními a ekologickými vazbami, kde dálnice představují nepřekonatelnou bariéru nerušeného toku genů mezi jejich mikropopulacemi. U velkých savců operujeme s řádmi jedinců, nanejvýš stovek zvířat; u malých živočichů se dostáváme k řádům statisíců i větším. A právě pro takové druhy – z nichž většina je zcela „obyčejných“, avšak jsou nezastupitelnou složkou potravy „ochranně významnějších“ druhů – nemají závratně drahé „deštníkové“ ekodukty žádný význam.

Druhý problém „deštníkových“ ekoduktů souvisí s jejich parametry. Přes existenci metodik, definujících minimální ekologické požadavky různých druhů (i velmi malých, a nejen savců) živočichů – pro každého zvlášť – mají naše ekodukty parametry, které na první pohled vylučují jejich využívání dokonce i „modelovými“ druhy,



Obr. 2. Ekodukt na dálnici D8 u Prackovic ve fázi výstavby. Fotografováno z dnes již odtěženého sesuvu, který v roce 2013 zavalil nedokončenou dálnici. Umístění ekoduktu z hlediska konfigurace terénu je dobré, na první pohled je však zjevné, že ekodukt je příliš úzký a negativní vliv dálnice nebude možné plně odstínit. Navíc je vzdálen pouhých 640 m od Prackovické estakády, která umožňuje podejít dálnici D 8 jakýmkoli druhům živočichů. Tento úsek by však teoreticky mohl být v budoucnu vhodný pro realizaci krajinného koridoru, táhnoucího se až k Prackovické estakádě; její náklady by pravděpodobně nebyly o mnoho vyšší než asanace sesuvu a dosud neukončená stabilizace estakády... Foto Archiv Děti Země.

o těch ostatních ani nemluvě. Klíčová je šířka, povrchové provedení a sklon. Ekodukty jsou drahé, a tak pravděpodobně ti, kdož je navrhnou, jsou podvědomě vedeni snahou šetřit. „Ekodukt“ o šířce 15 - 20 metrů si vůbec nezaslouží komentář, vždy to bude jen drahá karikatura; ale i osmdesátimetrový zelený most je velmi problematický - na tak malé šířce se jen těžko podaří odstínit vliv dálnice, aby živočišné měly při přecházení pocit bezpečí. Zpravidla se podceňuje vhodné navedení cílových druhů z okolí; proto není divu, že většinu ekoduktů fakticky využívají jen srnci a divoká prasata, notoricky známá tím, že se nebojí nikoho a ničeho. Provedení povrchu ekoduktů často odpovídá osobnímu vkusu projektanta, nikoli ekologickým nárokům konkrétních druhů živočichů. Korunu tomu nasazuje nechvalně známá praxe „víceúčelovosti“: na základě požadavků zemědělců, myslivců nebo obcí se na plánovaný ekodukt dodatečně „přidá“ účelová komunikace s odůvodněním, že pár traktorů za den žádnou „zvěř“ nezabije. Klíčový je sklon předmostí ekoduktů: srna a divočáci se vyšplhají kamkoli, ale jinak se prudkých svahů ekoduktu nezalekne pouze medvěd a (možná) vlk, tedy druhy, které 99 % ekoduktů nikdy nevyužijí. Podobně i ekodukty na rovině typu „nahoru a dolů“ a ekodukty mezi poli bez lesů či alespoň remízků nebudou nikdy fakticky využívány.

V zájmu objektivitu přiznávám, že koncept „deštníkových ekoduktů“ není českým specifíkem - nacházíme je i v okolních státech, někdy i v horším provedení. Jako příklad doporučuji dálnici „Nordostautobahn“ A6 v Rakousku, kterou lze krásně pozorovat při letu z Prahy do Vídně (4 ekodukty pole - pole, po třech vedou účelové polní komunikace; komu je líto výdajů za letenku, nabízím levnější [variantu 2D](#)); doslova karikaturou jsou pak stavby na maďarské [dálnici M1](#) mezi Mosonmagyaróvárem a Győrem, vhodné snad jen pro veverka, kdyby v polích nějaké žily.

PROČ JE STAVÍME?

Proč tedy proti takovým stavbám v rámci konceptu „deštníkových“ ekoduktů téměř nikdo nevznáší výhrady? Vidím za tím tři důvody.

Prvním je respekt před odborníky. Ochrannářská veřejnost předpokládá, že stejně jako dálnice, i ekodukty navrhnou odborníci na slovo vzatí - jak jinak by tomu mohlo u staveb za stamiliony být?

Za druhé, všichni víme, že navzdory oficiálním proklamacím **ochrana přírody není plnohodnotným partnerem hospodářských resortů**; je to odvětví trpěné a jak jsme viděli v minulém volebním období, za nešťastné politické konstelace je možné je fakticky „vyhubit“. Kromě toho utrpěla ochrana přírody řadu velkých proher typu dálnice D8 (není podstatné, že za většinu z nich si mohl resort životního prostředí sám). Za této konstelace řada ochranářů uvažuje tak, že není důležité, zda „to“ je k něčemu, ale že to vůbec je. Příkladem jsou ÚSESy a potom právě ekodukty. „Možná to k ničemu není, ale je lepší, že to stojí, nemuseli bychom mít vůbec nic“ - tato častá filozofie je podle mne naprosto špatná. Třetí důvod je zvláštní. Mnohokrát jsem se setkal s tím, že ochranáři (profesionální i z nevládní sféry) jsou přesvědčeni o tom, že posuzovat ekonomické aspekty jim vůbec nepřísluší: „o ekonomickou stránku nechť se starají příslušné hospodářské resorty, nás mají zajímat pouze aspekty biologické“. Přitom za cenu jednoho „deštníkového“ ekoduktu s parametry, které jej stejně předurčují jen pro divočáky a srnce, bychom mohli vybudovat stovky

„Nové dálnice je třeba projektovat tak, aby měly příčných objektů co nejvíce.“

až tisíce drobných prvků s prokazatelným pozitivním dopadem na propustnost pro celou škálu živočišných druhů. Námítka, že investiční prostředky má pouze resort dopravy a že když nebudeme prosazovat ekodukty, nedostaneme z nich do ochrany přírody ani korunu, je sice pravdivá, ale tak je tomu pouze proto, že ochrana přírody nemá pro aktivní ochranu volné krajiny žádnou koncepci. Navíc nelze souhlasit s tím, že máme trpět vyhazováním stamilionů prostě proto, že jsou k dispozici. Právě megalomanské stavby ekoduktů po své realizaci paradoxně víc a víc podřívají již tak chatrnou autoritu ochrany přírody - o to se ráda postará obec novinářská.

Poměr cena : výkon by tedy měl stát na počátku uvažování každého ochranáře úplně stejně, jako je tomu v kterémkoli jiném odvětví. Kdyby vznikla skutečná koncepce zlepšování průchodnosti krajiny pro faunu a kdyby se potom i nevládní sféra zaměřila na její prosazování, je velmi pravděpodobné, že prostředky na realizaci

malých krajinných opatření - možná dokonce i v řádu stamilionů korun - by se postupně našly (ne samy od sebe - ale např. krajinotvorné programy, s jejichž pomocí se od roku 1993 relativně účelně investovalo do ochrany přírody mnoho miliard korun, také předtím neexistovaly a bylo nutné je nejprve prosadit).

MOŽNÁ ŘEŠENÍ

Jaká jsou řešení? „Pseudoekodukty“ pro biokoridory ÚSES již nebudu zmiňovat. U ekoduktů pro konkrétní druhy jsem přesvědčen, že mají opodstatnění jen u jediného cílového druhu - medvěda; existuje u nás však jen jediné místo, kde by takový ekodukt měl smysl, tam ale není technicky realizovatelný. „Deštníkové“ ekodukty je tedy třeba opustit a zaměřit se na opatření méně atraktivní, avšak účinná. Je nutné „za každou cenu“ využívat veškerých podchodů - od velkých estakád až po malé propustky, jichž jsou pod dálničními stavbami stovky. „Cílovou skupinou“ by neměli být velcí savci, ale malí a střední živočišné - drobní savci včetně neprávem opomíjených netopýrů, obojživelníci, plazi, ryby i řada bezobratlých podle toho, co *skutečně* v okolí *konkrétní komunikace* žije. Nové dálnice je třeba projektovat tak, aby měly příčných objektů co nejvíce; pro jejich umístění nejsou zapotřebí „myšlívky“ migrační studie, ale detailní výzkum konkrétních živočišných společenstev v trase dálnice a jejím širším okolí. Limitem by měla být pouze dostatečná výška dálničního náspu. Náklady na takové podchody by byly jen zlomkem nákladů na ekodukty, jejich ekologický dopad by však mohl být o několik řádů vyšší. Zároveň by se měla začít věnovat pozornost zprůchodňování již existujících dálnic i silnic I. třídy. Náklady na drobná opatření (např. úprava podmostí, odhlučnění dilatačních spár, úpravy propustků pod dálnicemi) se pohybují v řádu statisíců, a taková opatření v podstatě nemohou být neúčinná. Je ovšem třeba smířit se s tím, že na mnoha úsecích dálnic okolní terén jejich zprůchodnění vylučuje - tam mají prostě živočišné „smůlu“. Tu má ale dnes většina z nich již ve vzdálenosti pouhých desítek metrů od stávajících „deštníkových“ ekoduktů. Opatření je třeba projektovat „na míru“ každé dálnici a periodicky kontrolovat stav - příroda je dynamická a v čase se mění, někdy dokonce k lepšímu (viz např. šíření severočeských vlků, před deseti lety sotva myslitelné),



Obr. 3. Ekodukt na předchozím úseku dálnice D 8 u Blínky před Vchynickým mostem. Relativně prudký svah jihozápadního předmostí by pravděpodobně nebyl překážkou pro medvěda, pokud by ovšem ekodukt nestál uprostřed Českého středohoří. Ekodukt nemohl být delší – ústí přímo do křižovatky staré silnice I/8 a odbočky do Vchynic... Bude zajímavé sledovat, jakými druhy bude využíván. Foto Archiv Děti Země

a ochrana přírody by to měla registrovat i umět na to adekvátně reagovat.

KRAJINNÉ EKODUKTY

Možná nyní překvapím tvrzením, že bych v Česku rád viděl alespoň jeden tzv. krajinný ekodukt (landscape green bridge). Kdysi jsem byl v Nizozemsku na takovém „zeleného mostu“ o šířce půl kilometru; stál jsem na vřesovišti, která se táhlo od

obzoru k obzoru, a žádná dálnice nebyla nikde vidět. Takový ekodukt s prostorovými parametry, o jakých jsme si nikdy netroufli ani snít, je organickou součástí okolní krajiny, a potom již není třeba uvažovat o jeho funkčnosti: chodí po něm (a trvale na něm žije) co chce, od jelenů až po pavouky, fauně na něm nic nehrozí, nejsou potřeba žádná naváděcí opatření a negativní vliv dálnice je stoprocentně eliminován.

Kdybychom i my dokázali najít místa, kde by takové krajinné ekodukty měly svoje opodstatnění a byly realizovatelné z hlediska konfigurace terénu, postavme je, ale bez kompromisů: ekodukty obrovské, široké i dlouhé stovky metrů, organicky zakomponované do okolní krajiny, které ovšem budou až řádově dražší oproti dnešku – ale jestliže má něco být funkční a rozpočet je v řádu miliardy, trvejme na miliardě, protože za 200 milionů to prostě nepořídíme, a kdo na takový „kompromis“ přistoupí, ten sice možná „ušetřil“ neexistujících 800 milionů, ale fakticky zpronevěřil reálných 200. Nemrhejme již ale veřejnými prostředky na nefunkční paskvily a nesnažme se o „víceúčelovost“ v rámci klamného „šetření“.

CO ŘÍCI NA ZÁVĚR?

Z nekoncepčního využívání veřejných prostředků má vždycky někdo prospěch, a v případě dálničních staveb prospěch nemalý. Požadováním výstavby ekoduktů, jejichž účinnost stejně nikdo nemonitoruje, bez *skutečného* zprůchodňování dálnic a volné krajiny vytváříme pouhý dojem, že se „pro přírodu něco dělá“. Již čtvrt století přitom máme zákon, který umožňuje realizovat účinná řešení. Není již proto na čase začít něco dělat doopravdy?

