

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC A OCHRANA PŘÍRODY

BOHDANA SKOKANOVÁ

Ing. BOHDANA SKOKANOVÁ

Na ŘSD pracuje od roku 2012 v oddělení koncepce a územního plánu.

Článek vznikl ve spolupráci se samostatným oddělením životního prostředí na ŘSD.

CO JSOU TO DOPRAVNÍ STAVBY A K ČEMU SLOUŽÍ?

Představme si svět bez aut, lodí, letadel; svět, ve kterém se doprava odehrává na regionální úrovni; svět bez exotického ovoce jako je dnes běžný banán, pomeranč či mandarinka; svět bez dovolených u moře nebo v Alpách.

Stavby dopravní infrastruktury využívají všichni, bez rozdílu.

Budeme-li citovat Dopravní a energetický stavební úřad (DESÚ), zahrnuje dopravní infrastruktura „stavby a zařízení, které umožňují pohyb lidí a zboží po zemi, po vodě i ve vzduchu. Patří sem silnice, železnice, vodní cesty, letiště, mosty, tunely, přístavy, nádraží i terminály. Dopravní infrastruktura je nezbytná pro propojení různých regionů a států, pro rozvoj obchodu i cestovního ruchu.“

Výstavba dopravní infrastruktury však vyžaduje velkou míru plánování, reflexe, přízpůsobení a investic, a také ohledu vůči životnímu prostředí a ochraně přírody a krajiny. Ekonomická náročnost těchto staveb proto zahrnuje nejen investice do

technického řešení a zajištění bezpečnosti provozu, ale také investice související s ochranou přírody a krajiny, ochranou krajinného rázu, evropsky významných lokalit i jednotlivých významných solitérů.

ŘSD NENÍ NEPŘÍTEL

Ředitelství silnic a dálnic je státní podnik, jehož zřizovatelem je Ministerstvo dopravy ČR. Jeho základním účelem a předmětem činnosti je zajišťování výstavby, modernizace, správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a jejich součástí a příslušenství. ŘSD také zajišťuje funkci provozovatele systému elektronického mýta v ČR. Celkově má ŘSD ve správě přibližně 1500 km dálnic a 5800 km silnic I. třídy.

Jako jeden z největších investorů si uvědomuje, že stavby dopravní infrastruktury mohou mít kromě své pozitivní funkce z hlediska dopravního zároveň negativní vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva. Podléhají proto podle zákona č. 100/2001 Sb. posuzování vlivů záměrů na životní prostředí.



Pískův u Opatovické elektrárny, vodní přivaděč do elektrárny, horkovod, elektrárna a na pozadí estakáda dálnice D35 u Opatovic nad Labem. Položme si otázku, co je v tomto případě v krajině nejvýraznější? Zdroj ŘSD



Například na lokalitách, kde stavba silnice představuje riziko negativních vlivů na obojživelníky, bývají instalovány dočasné bariéry, které mají zabránit živočichům vstoupit do nebezpečného prostoru stavby. Na obrázku jsou bariéry instalované na stavbě přeložky silnice I/36 v Pardubicích. Zdroj ŘSD

V rámci dopravních liniových staveb dochází k záborům zemědělské půdy, možnému rušení živočichů a ovlivnění biotopů a fragmentaci prostředí vlivem bariérového účinku liniových staveb. Při realizaci staveb může docházet k ovlivnění biodiverzity okolní krajiny. ŘSD se snaží v maximální možné míře tyto negativní účinky řešit a realizovat zmírňující nebo kompenzační opatření, včetně propojení ploch oddělených komunikací novými stezkami pro pěší a pro cyklisty. Opatření jsou investorovi liniové stavby uložena do podmínek závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí a další vycházejí ze stanovisek orgánů ochrany přírody v rámci navazující projektové přípravy. ŘSD proto realizuje řadu opatření ke snížení negativního efektu, který s sebou budování liniových staveb v krajině přináší. Intenzivně a úspěšně spolupracuje s Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR (AOPK ČR) tak, aby tato opatření byla efektivní. Zaměřuje se nejen na nové komunikace, ale snaží se vhodná ochranná opatření aplikovat i na starších silnicích, kde dosud chyběla. Důkazem může být například zprůchodnění nejstarší české dálnice D1 v rámci její modernizace čtyřmi novými ekodukty. Z realizovaných staveb může být jako příklad uvedena stavba „D0 511 Běchovice – D1“, kde jsou navržena opatření v oblasti biologické rozmanitosti,

prevence znečištění a zachování stávajících dopravních vazeb v území v celkové hodnotě přibližně 5 mld. Kč. Jelikož právní řád ČR nestanovuje konkrétní postupy, v jaké podobě (v jakém místě, kvalitě či rozsahu) mají být zmírňující a kompenzační opatření vyžadována, realizují se zpravidla jako nedílná součást dopravní stavby. Mluvíme o opatřeních typu propustky, přechody a podchody pro zvěř, opatření eliminující srážky létajících obratlovců s vozidly, náhradní výsadby, výsadby izolační i pohledové zeleně nebo



Ekodukt na dálnici D11 a propustek pod tělesem dálnice D3. Zdroj ŘSD

protihluková opatření. Ve specifických případech jsou kompenzační opatření realizována mimo pozemky stavby. Jedná se například o náhradní výsadbu na dohodnutých místech, kde má výsadba větší opodstatnění.

Vzhledem k tomu, že vnímání vlivu stavby na krajinný ráz je z velké části ovlivněno optikou místního obyvatelstva a současná společnost má zájem participovat na začleňování dopravní infrastruktury do krajiny a být součástí rozhodovacího procesu, má ŘSD snahu připravované stavby veřejnosti představit a seznámit ji zejména s důvody a přínosy stavby včetně vybraných řešení trasy. Nezřídka však naráží na tzv. NIMBY efekt (z anglického „ne na mém dvorku“), který může ve výsledku stavbu ovlivnit. Následně může dojít nejen ke změně výsledného řešení stavby, ale i k výraznému negativnímu ovlivnění její přípravy.

CO TEDY MŮŽE ŘSD REALIZOVAT?

Podle Metodických listů AOPK ČR mohou předmětem kompenzací obecně být:

- Územní systém ekologické stability (§ 4, odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (dále jen „zákon“))
- Významné krajinné prvky (§ 4, odst. 2 zákona)
- Druhy rostlin a živočichů, pokud by záměr mohl vést k ohrožení těchto druhů na bytí nebo k jejich degeneraci, k narušení





Oplocení dálnice včetně trvalé naváděcí bariéry pro obojživelníky. Oplocení dálnice je doplněno výsadbou izolační zeleně, která se v budoucnu stane pohledovou bariérou. Zdroj ŘSD

rozmnožovacích schopností druhů, zániku populace druhů nebo zničení ekosystému, jehož jsou součástí (§ 5 odst. 1 zákona).

- Biotopy rostlin a živočichů včetně migračních tras, pokud lze jejich ničení či poškození zabránit technicky i ekonomicky dostupnými prostředky (§ 5 odst. 3 zákona)
- Dřeviny rostoucí mimo les (§§ 7, 9 zákona)
- Zvláště chráněná území (§§ 14–44 zákona)
- Památné stromy (§§ 46, 47 zákona)
- Zvláště chráněné rostliny a živočichové (§§ 48, 49, 50, 56 zákona)

Už od počátku přípravy stavby je s určitými opatřeními počítáno, jelikož mohou ovlivnit trasování nebo technickou či ekonomickou náročnost stavby. Přesný rozsah zmírňujících a kompenzačních opatření však bývá zpravidla stanoven až po vyjasnění trasy a rozsahu trvalého i dočasného záboru ploch. Jejich rozsah, umístění i věcná náplň jsou postupně upřesňovány v jednotlivých stupních projektové přípravy, během níž probíhá řada jednání a řízení nejen s dotčenými orgány státní správy, ale i s orgány



V rámci dálniční odpočívky Osice na dálnici D11 byla osazena stěna z důvodu ochrany před rušivým osvětlením sousední lokality. Zdroj Mapy.cz

samosprávy, majiteli dotčených pozemků, s odbornou i laickou veřejností.

Existuje poměrně značný výčet možných zmírňujících i kompenzačních opatření ke snížení negativního vlivu komunikace na své budoucí okolí. Niže jsou uvedena opatření, která ŘSD na svých stavbách obvykle realizuje:

V případě „Zmírňujících opatření“ se jedná o technická opatření provedená na konkrétní stavbě za účelem omezení mortality fauny a fragmentace stanovišť. Jejich cílem je omezit negativní vlivy realizované stavby na biodiverzitu v dotčeném území. Je možné je rozdělit následovně:

• **Opatření umožňující bezpečné překonání komunikace** jsou migrační objekty snižující vliv fragmentace prostředí na populace živočichů; jedná se o nadchody, podchody, propustky.

• **Opatření zabráňující vstupu živočichů na komunikace** mají primárně omezovat mortalitu živočichů na komunikacích a přispívat k bezpečnosti silničního provozu; patří mezi ně oplocení, protihlukové a ochranné clony, umělé odpuzovače, bariéry pro obojživelníky.

• **Opatření úprav okolí komunikace pro zvýšení viditelnosti a přehlednosti** mají za cíl snížit rizika kolizí živočichů s dopravou; může se jednat o vhodné úpravy vegetace, pásy trávníku atp.

Naopak „Kompenzační opatření“ jsou ta opatření, která jsou ukládána dotčenými orgány státní správy v případech, že dotčená přírodní stanoviště jsou výstavbou zničena nebo je jejich stav významně negativně ovlivněn a je snahou tato stanoviště nahradit. Jako příklad lze uvést dřevinu, les, mokřad nebo biotop chráněného druhu.

Mezi nejčastěji používaná kompenzační opatření patří **uložení náhradní výsadby**, které spočívá v povinnosti vysázet stanovené množství dřevin na určené místo a určitou dobu o tyto výsadby pečovat. O uložení náhradní výsadby je rozhodnuto pouze v rámci správního řízení o povolení kácení dřevin, a to s cílem kompenzovat ekologickou újmu způsobenou provedeným kácením.

Dalším kompenzačním opatřením je **tvorba nebo zlepšování kvality biotopů**. Jejím cílem je vytvoření nových náhradních biotopů, nejčastěji například tůňek, malých rybníků nebo mokřadů, které budou zajišťovat vhodné podmínky pro



Náhradní výsadba v lázeňských lesích na pozemcích města Karlovy Vary jako kompenzační opatření po kácení prováděném kolem silnic I. třídy. Výsadba je prováděna po dohodě s Magistrátem města Karlovy Vary. Stromky zde lépe prosperují a zaplňují holá místa. Zdroj ŘSD

dlouhodobou existenci zájmových druhů. Nejedná se samozřejmě jen o vytvoření konkrétního prvku, ale i o velké množství

drobných doprovodných opatření, jež mají náhradní biotop co nejlépe začlenit do okolní krajiny. Zlepšování kvality biotopů předpokládá, že stávající existující biotop je ve zhoršeném stavu a kompenzační opatření mají směřovat zpět k funkčnímu stavu. Může se jednat například o dosadby vegetace po předchozím poškození, úpravu vodních poměrů, revitalizace koryt vodotečí apod.

POMŮŽE POLITIKA KRAJINY?

Přestože je k dispozici velká množina opatření ke snížení vlivu stavby silnice nebo dálnice na životní prostředí, je nutné uvést, že ŘSD jako státní investor hospodařící s veřejnými prostředky musí disponovat odbornými podklady nebo rozhodnutími, která mu nařizují určitý rozsah opatření realizovat. Je proto nutné hledat rozumný kompromis pro vynaložení státních finančních prostředků na ochranu přírody a krajiny a výstavbu dopravní infrastruktury.

V současné době vzniká strategický dokument Politika krajiny, který by měl pomoci všem aktérům v krajině předcházet konfliktům a nacházet prostor pro všechny. Také ŘSD mělo možnost na tomto strategickém dokumentu jistou mírou participovat. V rámci odborné pracovní skupiny Infrastruktura jsme se společně s kolegy z pracovní skupiny Sídla a kulturní krajina zamýšleli právě nad způsoby, jak se v naší

malé zemi s velkým množstvím přírodního a kulturního dědictví porovnat a shledali jsme, že to není a nebude jednoduché. V rámci návrhové části Politiky krajiny jsme se proto pokusili definovat opatření, která by mohla pomoci i nadále, a ještě více chránit přírodu a krajinu spolu s přípravou a realizací moderní dopravní infrastruktury.



V k.ú. Staré Hradiště v lokalitě nivy potoka byl v rámci stavby přeložky silnice I/36 vybudován náhradní biotop pro zvláště chráněné druhy především obojživelníků a plazů. Biotop byl vybudován jako kompenzační opatření sloužící ke zmírnění negativních vlivů stavby „I/36 Pardubice, Trnová – Fáblovka – Dubina“. Byla vybudována soustava tří tůní, skládající se ze tří stabilních a dvou periodických a zídka pro plazy. Vytěžený materiál byl použit na val od potoka a od pole jako prevence před splachy z polí a před zalitím tůní rozlivem potoka. Dnes je již biotop osídlený novou generací ropuchy zelené. Zdroj ŘSD