

Kdy pojedeme po dálnici přes České středohoří

a co na to příroda a krajina?

Markéta Peřinová, Jaroslav Obermajer

Dočkáme se jízdy po dálnici z Prahy do Drážďan dokončením úseku mezi Lovosicemi a Ústím nad Labem? Úsek dálnice označený jako D805 není (vyjma krátkého úseku mezi Lovosicemi a Bílinkou) stále dokončen a prakticky celý prochází územím CHKO České středohoří. V současné době ještě dobíhají i poslední úkony povolovacích řízení, jejichž součástí jsou i rozhodnutí správních soudů. V celém procesu projednávání a povolování stavby se od počátku výrazně angažují nevládní organizace, především Děti Země, a nyní i Společnost ochránců přírody Litoměřice. Na hodnocení skutečných dopadů pro České středohoří je ještě čas. V tomto článku bychom tedy rádi upozornili na některé aspekty provázející celý proces před výstavbou a při výstavbě dálnice územím CHKO.

Veřejné zájmy versus ochrana přírody

Zásadní otázkou pro vedení dálnice přes CHKO České středohoří je jistě vyřešení konfliktu veřejných zájmů. Na jedné straně pro značnou část severočeské veřejnosti představuje dálnice „spojení se světem“, možnost ekonomického a sociálního rozvoje anebo jen prosté odstranění problémů s průjezdem tisíců vozidel a kamionů pod okny domů v obcích na stávající mezinárodní trase E55. Na straně druhé u části veřejnosti vyvolává vedení dálnice přes chráněnou krajinnou oblast opačné reakce – nechť k jejímu umístění a realizaci.

Od okamžiku platnosti zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (ZOPK), dostal tento konflikt i právní rámec, a to v § 26, který umísťování dálnic na území CHKO zakazuje, a v § 43, který stanoví, kdy lze udělit výjimku z tohoto zákazu. Nutno však připomenout, že stavba dálnice se připravovala již mnohem dříve, než začal platit zákon na ochranu přírody. O dálnici zhruba v trase dnešní D8 se uvažovalo již od konce 30. let 20. století. Vzájemné propojení dálnic mezi tehdejšími ČSSR a NDR bylo dohodnuto na přelomu 60. a 70. let. Jako první byl v roce 1990 otevřen úsek D0806 Řehlovice – Trmice, ten však dlouho sloužil jako součást spojení Teplic a Ústí nad Labem a nepředurčoval tak vedení D8 přes České středohoří. Problém vznikl až realizací dalších úseků a především v roce 1996 otevřením části dálnice končící před Lovosicemi.

V této etapě byla vydána Ministerstvem životního prostředí i příslušná výjimka pro umístění dálnice na území CHKO. Správa CHKO České středohoří tak již dále postupovala při hájení zájmů ochrany přírody a krajiny v intencích tohoto rozhodnutí. Nevládní organizace se pak soustředily na zamítnutí vedení stavby přes CHKO. Bohužel jejich neústupný odpor k jakékoliv variantě vedení trasy přes Středohoří zamekl pod stůl i variantu dlouhého tunelu prakticky přes celé území, která se

pracovníkům Správy CHKO jevila v dané situaci jako nejlepší. S odstupem let můžeme jistě mít připomínky především k postupu schvalování koncepcí zahrnujících stavbu dálnice D8. Dělení a projednávání po částech je metodou, která postavila Správu v určité etapě před fakt, že je potřeba hledat řešení, jak nejlépe přes České středohoří dálnici provést, a bylo vlastně vyloučeno využití jiných variant dálničního spojení Prahy a německé dálniční sítě na severu Čech.



Most Oparno před dokončením v roce 2010

Foto Lubomír Peterka

Liniová stavba typu dálnice má vždy dopad na vzhled krajiny. Přes Středohoří dálnice prochází místy s odlišnou charakteristikou – otevřené prostorové scény zemědělské krajiny ohraničené vulkanickými kužely, např. v okolí Lovosic nebo Habrovan, se střídají s hlubokými údolími Labe, Bíliny či zdejších potoků. Místy překonává značné výškové rozdíly (úsek mezi Lovosicemi a horizontem u Bílinky) a je opatřena četnými objekty umožňujícími překonání terénních překážek či snižujícími bariérový efekt stavby, které však pohledově působí více či méně rušivě. Právě zhoršená kvalita krajinného rázu je i určitou daní za zajištění průchodnosti krajiny pomocí dlouhých a vysokých mostů či tunelů.

Z celkové délky 16,4 km je cca 1,6 km umístěno ve III. zóně odstupňované ochrany přírody CHKO České středohoří, zbytek prochází přes IV. zónu. Úseky III. zóny jsou překonány mostním objektem (Oparenské údolí) a tunely s mostním objektem (Kubačka a Debus). Díky těmto objektům je minimalizován vliv na funkčnost biokoridorů včetně zajištění možnosti migrace větších organismů, pouze v jediném případě byl využit speciálně stavěný nadchod pro živočichy, a to u obce Vchynice. Kromě území CHKO se dálnice přibližuje asi na 400 m NPR Lovoš a stejnojmenné evropsky významné lokalitě.

Technická řešení k minimalizaci nepříznivých dopadů na přírodu a krajinu

Na několika velkých objektech dálnice se pokusíme ukázat přijatá řešení, která dnes již můžete sami posoudit, protože téměř všechny mostní objekty jsou už postaveny.

Oparenský most patří do kategorie objektů, kde se podařilo propojit požadavky ochrany přírody i krajiny s dalšími. **Estakáda Prackovice** je naopak příkladem, kde účelovost objektu spolu se zajištěním propustnosti krajiny jde na úkor vzhledu místa.

Typický střet mezi zájmy ochrany přírody a krajiny a místních obyvatel nastal u dnes již provozovaného úseku dálnice mezi Lovosicemi a Bílinkou, jehož konstrukčně nepřehlédnutelnou součástí je **most Vchynice**. Most prochází přímo zástavbou sídla Vchynice, takže primárním požadavkem bylo zajištění ochrany obyvatel sídla před hlukem. Je ovšem též součástí průhledů do Středohoří ve směru od Prahy, a stal se tak objektem, který krajině dominuje a upoutá již na dálku. Jako řešení byl proto zvolen průhledný tubus elipsoidního průřezu, který evokuje přirozené zaklenutí údolí, jehož osou dálnice prochází.

K překlenutí hluboce zaříznutého Oparenského údolí je určen **most Oparno**, na jehož stavbu byly z důvodů ochrany přírody vzneseny přísné požadavky, zejména aby se stavba vyvarovala podstatných zásahů do vlastního údolí. Most byl navržen



U tunelu a estakády Prackovice zvítězila účelovost objektů nad citlivým přístupem ke krajině.



Okolí lomu Prackovice před zahájením výstavby.

Obě fotografie Ondřej Jungmann

jako dva železobetonové oblouky o rozpětí 135 m vetknuté do hran údolí, kde přechod z terénu na most kopíruje výškovou úroveň hran údolí. Oblouky a jejich pole byly stavěny souběžně z obou stran údolí. Velké obloukové mosty jsou technologicky poměrně náročné, proto se u nás příliš nestaví (největší rozpětí oblouku – 150 m – má v ČR Podolský most na Písecku, Oparenskému patří druhé místo). Přesto mohou být atraktivní i kvůli možnosti vhodného začlenění do krajiny. První reakce veřejnosti na most u Oparna to ostatně potvrzují.

Poněkud jiné kategorie je **estakáda Prackovice** v horní části údolí Labe u stejnojmenné obce. Objekt o celkové délce 554 m

je umístěn do morfologicky i geologicky komplikovaného území a je velmi dobře patrný především při pohledu z vyšších poloh protilehlých svahů.

Dopady na živou přírodu

Umístění převážné části trasy dálnice na intenzivně využívaných, většinou zemědělských pozemcích vedlo k významné eliminaci přímého vlivu stavby na živou přírodu. Jako místa s potenciálním přímým dopadem na biotopy a druhy a současně místa s výskytem zvláště chráněných druhů byly na základě průzkumů provedených investorem a nezávisle i pracovníky Správy CHKO (průzkum byl prová-



Problematické umístění náhradní výsadby podél silnice u Vchynic

Foto Markéta Peřinová

děň v cca 2 km širokém koridoru podél trasy dálnice) určeny okraje lesních porostů (např. údolí u Chotiměří či Dobkoviček), přirozené úseky vodních toků (např. Žimský a Záhořský potok) a staré sady na pastvinách na úpatí Lovoše. Tato místa jsou v zemědělské krajině i přirozenými migračními koridory či re-fugii. MŽP a Správa CHKO povolily v letech 2003–2010 k žádostem investora výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. ze zákazů dle § 49 a § 50 téhož zákona u následujících druhů organismů: čmeláci rodu *Bombus*, krajník hnědý (*Calosoma inquisitor*), mravenci rodu *Formica*, prskavci rodu *Brachynus*, ropucha obecná (*Bufo bufo*), řepík obecný (*Lanius collurio*), křeček polní (*Cricetus cricetus*), medovník velkokvětý (*Melittis melissophyllum*), lilie zlatohlavá (*Lilium martagon*), jeřáb český (*Sorbus bohemica*), pěnice vlažská (*Sylvia nisoria*), zmije obecná (*Vipera berus*), mlok skvrnitý (*Salamandra salamandra*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*) a užovka hladká (*Coronella austriaca*).

Zajímavou zkušeností je výsledek kompenzačního opatření – vypěstování a výsadby 100 ks jeřábu českého k datu uvedení dálnice do provozu. Jako výchozí materiál měla být využita výhradně semena z jeřábu na hraně lomu Prackovice – v rámci výstavby dálnice zde bylo povoleno vykácet čtyři vzrostlé stromy z celkového známého počtu

cca 1 100 ks ve Středohoří. Úkol se ukázal být takřka nad síly investora – přes zapojení odborných institucí a pěstitelů (např. Botanické zahrady PřF UK, Výzkumného ústavu Silva Taroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví Průhonice) se generativní množení nedařilo. Správa CHKO nakonec v roce 2010 v rámci nového řízení původní požadavek rozšířila o možnost vegetativního množení, které bylo úspěšné: jsou vysázeny již první výpěstky. V roce 2012 bylo dosaženo i určitého pokroku v generativním množení. Kompenzační opatření, byť se nakonec dílčích výsledků podařilo po cca 10 letech dosáhnout, se tak dostalo až do polohy dlouhodobého výzkumu.

Stavba dálnice si vyžádala i poměrně rozsáhlé kácení nelesní zeleně. Již v době přípravy stavby vznikla na úrovni místní samosprávy a zástupců občanských sdružení dohoda, že v rámci řízení o povolení kácení bude ukládána investorovi náhradní výsadba dřevin, a to v poměru pět kusů nově vysazených dřevin ku jedné vykácené. Obecní úřady však při vlastních řízeních zjistily, že nejsou schopny stanovený rozsah výsadby zajistit kvůli nedostatku vhodných pozemků. Vznikaly tak absurdní situace, kdy úřady uvažovaly o uložení výsadby i na pozemcích již ozeleněných s předchozím vykácením této zeleně. Typickým případem jsou nové výsadby kolem komunikací se stávajícími alejemi

Základní parametry stavby dálnice D8 v České středohoří (D805)

Stavba D805 je součástí dálničního tahu dálnice D8 Praha – státní hranice ČR/SRN, tvoří její část v km 48, 277 – 64, 689. Začíná ve směru od Prahy na mimoúrovňové křižovatce Lovosice, kde navazuje na provozovaný úsek, a končí na MÚK Řehlovice, kde se připojuje na funkční úsek D dálnice s napojením na německou dálnici A17.

Celková délka stavby činí 16,412 km. Součástí stavby jsou tři mimoúrovňové křižovatky (MÚK Lovosice, Bílinka, Řehlovice), tunely Prackovice (270 m) a Radejčín (62 m) a 28 mostů, z toho 18 dálničních, z nichž nejdelší jsou mosty u obce Vchynice (232 m), přes Oparenské údolí (274,6 m), přes údolí u obce Dobkovičky (436 m) a estakáda Prackovice (554 m).

Součástí stavby je 12 přeložek a úprav silnic I. až III. třídy, 17 polních a lesních cest, 45 vodohospodářských objektů, 11 protihlukových opatření mimo mosty, 45 elektroobjektů, vegetační úpravy, rekultivace apod.

Z celé délky stavby D805 je v současné době dostavěna část mezi MÚK Lovosice a MÚK Bílinka v délce cca 4 km, která je ve zkušebním provozu.

ovocných stromů. Sice se nakonec takřka nekácelo, ale nové výsadby či spíše dosadby jsou často vysázeny v malých sponech, s novými ovocnými stromy se pracovalo sporadicky. Objevily se i návrhy na osázení stepních lad, což je v příkrém rozporu s potřebou tyto cenné plochy udržet nezaroště dřevinami

I přes všechna opatření k minimalizaci negativních dopadů výstavby dálnice významně ovlivnila krajinu a přírodu České středohoří. Situaci neprospívá ani neustálé oddalování termínu její dostavby. Důsledkem toho je, že kamionová doprava se tak nyní po opuštění dálnice výrazně zbrzdí v centrální a zklidněné části Milešovského středohoří (I. a II. zóna odstupňované ochrany přírody). Jak si s tím vším příroda poradí, uvidíme v budoucnosti.

Autoři pracují na Správě CHKO České středohoří

SUMMARY

Peřinová M. & Obermajer J.: When We Shall Go on a Highway through the České středohoří/Bohemian Mittelgebirge Hills. What about Nature and the Landscape?

The article highlights some issues related to negotiations and hearings

on and granting permission for building Highway D8 which would pass through the České středohoří/Bohemian Mittelgebirge Hills Protected Landscape Area, northern Bohemia. In particular, the authors focus on assessing the technological measures to be applied, i.e. on building bridges and tunnels which would significantly affect the landscape scenery there, and on assessing the measures related to biota, namely the endemic rowan/mountain ash *Sorbus bohemica* and other wood species compensatory plantings.