

Česká zemědělská společnost ČSVTS
a
pobočka Dendrologická Dobřichovice, o.s.



ALEJE PODÉL SILNIC A NA HRANICÍCH SE ZEMĚDĚLSKOU A LESNÍ PŮDOU

SBORNÍK REFERÁTŮ



**12. dubna 2011
Praha, Dům ČSVTS**

Odborní garanti:**Doc. Ing. Adolf Rybka, CSc.**

předseda České zemědělské společnosti, ČSVTS
Česká zemědělská univerzita v Praze

Ing. Pavel Kyzlík

předseda pobočky
Dendrologická ČLS Dobřichovice se sídlem Na Vyhlídce 414,
252 29 Dobřichovice
Tel: 603 163 409, e-mail: cesles.dd@seznam.cz

Organizační garanti:**Mgr. Iva Kubátová**

pobočka Dendrologická Dobřichovice, ČLS
Nad Primaskou 22, 100 00 Praha 10
Tel.: 731 576 710, e-mail: cesles.dd@seznam.cz

Ing. Antonín Svoboda

předseda pobočky Dendrologická ČLS
tajemník České zemědělské společnosti
Novotného lávka 5, Praha 1
Tel: 221 082 270, mobil: 608 525 662, fax: 222 222 155
e-mail: antsvoboda@seznam.cz

Aleje podél silnic jsou historickým krajinným prvkem našich dopravních cest, bez něhož si nedovedeme představit českou zemi. Kulturní krajinu je však třeba chápat jako živý organismus, který odpovídá době a vývoji společnosti. Proto jsou také úrovně pohledů na umístění alejí různé a je třeba je respektovat a hledat společné názory s cílem krásné zdravé země.

Na připraveném semináři se scházíme s některými ze zainteresovaných směrů, abychom si navzájem sdělili své pohledy, řekli své názory a hledali společné body, které nás povedou k udržení a případně rozšíření těchto krajinných prvků v místech, která budou vhodná pro lidi i pro krajinu.

Úředníci veřejné správy mají nezastupitelný úkol, neboť ze své pozice musí respektovat všechny zákonné předpisy a protože jsou službou veřejnosti, také dbát na veřejný zájem. Je to velmi obtížné, protože musí mít znalosti z i z jiných oborů, aby jejich rozhodování bylo fundované.

Texty ve sborníku neprošly jazykovou úpravou.

Technická spolupráce:**Lesnická práce, s. r. o.**

nakladatelství a vydavatelství
Zámek 1, 281 63 Kostelec nad Černými lesy
neuhofrova@lesprace.cz

Česká lesnická společnost
ISBN 978-80-02-02289-3

OBSAH

- 4** **Ing. Jana Svobodová, Krajský úřad Pardubického kraje**
Problematika alejí z pohledu úředníka veřejné správy
- 11** **Ing. Petr Pospíšil, CSc., Asociace podniků českého železničního průmyslu**
Historie budování cest a silnic v Čechách a na Moravě do první světové války
- 14** **Ing. Mojmír Procházka, Agroplan, spol. s r. o., Praha**
Získávání pozemků pro výsadbu zeleně v pozemkových úpravách
- 16** **Ing. Zdeněk Jahn, CSc., ředitel Pozemkového úřadu v Nymburce**
Liniová zeleň vysazovaná v rámci realizací KPÚ v okrese Nymburk
- 18** **V. A. Mazín, Územní odbor Plzeňského kraje**
Navrhování a projektování liniové zeleně při pozemkových úpravách
- 22** **Ing. František Weisbauer, Správa údržby silnic**
Aleje podél silnic a na hranicích se zemědělskou a lesní půdou
- 25** **Ing. Daniela Švédová, ŘSD Praha**
Aleje kolem silnic a problémy s jejich obnovou

PROBLEMATIKA ALEJÍ Z POHLEDU ÚŘEDNÍKA VEŘEJNÉ SPRÁVY

Ing. Jana Svobodová
Krajský úřad Pardubického kraje

Dotčené právní předpisy:

Aleje ležící na pozemcích plnicích funkce lesa

Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích ve znění pozdějších předpisů

§ 22

Bezpečnost osob a majetku

(1) Vlastníci nemovitostí nebo investoři staveb a zařízení jsou povinni provést na svůj náklad nezbytně nutná opatření, kterými jsou nebo budou jejich pozemky, stavby a zařízení zabezpečeny před škodami způsobenými zejména sesuvem půdy, padáním kamenů, pádem stromů nebo jejich částí, přesahem větví a kořenů, zasíněním a lavinami z pozemků určených k plnění funkcí lesa; tato opatření jsou oprávněni provést i na pozemcích určených k plnění funkcí lesa. Rozsah a způsob zabezpečovacích opatření stanoví orgán státní správy lesů, pokud není podle zvláštních předpisů 18) příslušný jiný orgán státní správy. Vlastník pozemků určených k plnění funkcí lesa je povinen provedení opatření strpět.

(2) Vyžaduje-li zajištění bezpečnosti osob a majetku kromě opatření uvedených v odstavci 1 i změnu ve způsobu hospodaření v lese nebo omezení ve využívání pozemků určených k plnění funkcí lesa, rozhodne orgán státní správy lesů o dalších opatřeních a určí, kdo ponese náklady s tím spojené a kdo nahradí vlastníku lesa případnou újmu. Ustanovení zvláštních předpisů zůstávají nedotčena.

§ 47

(1) Státní správu lesů vykonávají

- a) obecní úřady obcí s rozšířenou působností,
- b) kraje,
- c) ministerstvo.

(2) Státní správu lesů ve vojenských lesích, které jsou v působnosti Ministerstva obrany, vykonává v rozsahu působnosti obecního úřadu obce s rozšířenou působností a krajského úřadu Vojenský lesní úřad. Vedoucího Vojenského lesního úřadu jmenuje a odvolává ministr zemědělství na návrh ministra obrany.

(3) V lesích národních parků vykonávají státní správu lesů orgány stanovené zvláštním předpisem. 25)

§ 48

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností

1) Obecní úřady obcí s rozšířenou působností rozhodují

- h) o uložení opatření k zajištění bezpečnosti osob a majetku před škodami, které by mohly být způsobeny padáním kamenů, sesouváním půdy, pádem stromů a lavinami z lesních pozemků, a o tom, kdo ponese náklady s tím spojené (§ 22 odst. 1 a 2)

Aleje ležící mimo pozemky plnicí funkce lesa

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

ČÁST DRUHÁ

Obecná ochrana přírody a krajiny

§ 7

Ochrana dřevin

(1) Dřeviny jsou chráněny podle tohoto ustanovení před poškozováním a ničením, pokud se na ně nevztahuje ochrana přísnější (§ 46 a 48) nebo ochrana podle zvláštních předpisů.

(2) Péče o dřeviny, zejména jejich ošetřování a udržování je povinností vlastníků. Při výskytu nákazy dřevin epidemickými či jinými jejich vážnými chorobami, může orgán ochrany přírody uložit vlastníkům provedení nezbytných zásahů, včetně pokácení dřevin.

5) Zákon č. 61/1964.

Vyhláška č. 62/1964 Sb., kterou se vydávají prováděcí předpisy k zákonu č. 61/1964 Sb.

Zákon č. 132/1989 Sb., o ochraně práv k novým odrudám rostlin a plemenům zvířat.

§ 8

Povolení ke kácení dřevin

(1) Ke kácení dřevin je nezbytné povolení orgánu ochrany přírody, není-li dále stanoveno jinak. Povolení lze vydat ze závažných důvodů po vyhodnocení funkčního a estetického významu dřevin. Povolení ke kácení dřevin na silničních pozemcích může orgán ochrany přírody vydat jen po dohodě se silničním správním úřadem 6) a povolení ke kácení dřevin u železničních drah může orgán ochrany přírody vydat jen po dohodě s drážním správním úřadem. 6a)

(2) Povolení není třeba ke kácení dřevin z důvodů pěstebních, to je za účelem obnovy porostů nebo při provádění výchovné probírky porostů, při údržbě břehových porostů prováděné při správě vodních toků, k odstraňování dřevin v ochranném pásmu zařízení elektrizační a plynárenské soustavy prováděném při provozování těchto soustav 6b) a z důvodů zdravotních není-li v tomto zákoně stanoveno jinak. Kácení z těchto důvodů musí být oznámeno písemně nejméně 15 dnů předem orgánu ochrany přírody, který je může pozastavit, omezit nebo zakázat, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin.

(3) Povolení není třeba ke kácení dřevin se stanovenou velikostí, popřípadě jinou charakteristikou. Tuto velikost, popřípadě jinou charakteristiku stanoví ministerstvo životního prostředí obecně závazným právním předpisem.

(4) Povolení není třeba ke kácení dřevin, je-li jejich stavem zřejmě a bezprostředně ohrožen život či zdraví nebo hrozí-li škoda značného rozsahu. Ten, kdo za těchto podmínek provede kácení, oznámí je orgánu ochrany přírody do 15 dnů od provedení kácení.

(5) Ministerstvo životního prostředí stanoví prováděcím právním předpisem nedovolené zásahy do dřevin, které jsou v rozporu s požadavky na jejich ochranu, náležitosti žádosti o povolení kácení dřevin rostoucích mimo les, náležitosti oznámení o kácení dřevin a období, ve kterém se kácení dřevin zpravidla provádí.

6) § 15 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 80/2006 Sb. a zákona č. 186/2006 Sb.

6a) §10 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění zákona č. 175/2002 Sb.

6b) Například § 47 odst. 2 písm. b) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), § 24 odst. 3 písm. g), § 25 odst. 4 písm. h), §58 odst. 1 písm. f) a § 59 odst. 1 písm. f) zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů

§ 9

Náhradní výsadba a odvody

(1) Orgán ochrany přírody může ve svém rozhodnutí o povolení kácení dřevin uložit žadateli přiměřenou náhradní výsadbu ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin. Současně může uložit následnou péči o dřeviny po nezbytně nutnou dobu, nejvýše však na dobu pěti let.

(2) Náhradní výsadbu podle odstavce 1 lze uložit na pozemcích, které nejsou ve vlastnictví žadatele o kácení, jen s předchozím souhlasem jejich vlastníka. Obce vedou přehled pozemků vhodných pro náhradní výsadbu ve svém územním obvodu po předběžném projednání s jejich vlastníkem.

(3) Pokud orgán ochrany přírody neuloží provedení náhradní výsadby podle odstavce 1, je ten, kdo kácí dřeviny z důvodů výstavby a s povolením orgánu ochrany přírody povinen zaplatit odvod do rozpočtu obce, která jej použije na zlepšení životního prostředí. Ten, kdo kácel dřeviny protiprávně, je povinen zaplatit odvod do Státního fondu životního prostředí České republiky. 7) Výši odvodů, podmínky pro jejich ukládání i případné prominutí stanoví zvláštní zákon.

(4) Zajištěním náhradní výsadby podle odstavce 1 nebo zaplacením odvodu podle odstavce 3 je zároveň splněna povinnost náhradního opatření podle § 86 odst. 2 i náhrady ekologické újmy. 8)

7) Zákon ČNR č. 388/1991 Sb., o Státním fondu životního prostředí České republiky.

8) § 27 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí.

ČÁST PÁTÁ

Památné stromy, zvláště chráněné druhy rostlin, živočichů a nerostů

HLAVA PRVNÍ

§ 48

Zvláště chráněné rostliny a živočichové

(1) Druhy rostlin a živočichů, které jsou ohrožené nebo vzácné, vědecky či kulturně velmi významné, lze vyhlásit za zvláště chráněné.

(2) Zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů se dle stupně jejich ohrožení člení na

- a) kriticky ohrožené,
- b) silně ohrožené,
- c) ohrožené.

(3) Seznam a stupeň ohrožení zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle odstavců 1 a 2 stanoví ministerstvo životního prostředí obecně závazným právním předpisem.

(4) Stejně jako zvláště chráněný živočich nebo zvláště chráněná rostlina je chráněn i mrtvý jedinec tohoto druhu, jeho část nebo výrobek z něho, u něhož je patrné z průvodního dokumentu, obalu, značky, etikety nebo z jiných okolností, že je vyroben z částí takového živočicha nebo rostliny.

(5) Ministerstvo životního prostředí stanoví prováděcím právním předpisem způsob hodnocení stavu zvláště chráněných druhů a jejich stanovišť včetně evropsky významných druhů z hlediska jejich ochrany.

§ 49

Základní podmínky ochrany zvláště chráněných rostlin

(1) Zvláště chráněné rostliny jsou chráněny ve všech svých podzemních a nadzemních částech a všech vývojových stadiích; chráněn je rovněž jejich biotop. Je zakázáno tyto rostliny sbírat, trhat, vykopávat, poškozovat, ničit nebo jinak rušit ve vývoji. Je též zakázáno je držet, pěstovat, dopravovat, prodávat, vyměňovat nebo nabízet za účelem prodeje nebo výměny.

(2) Ochrana podle tohoto zákona se na rostliny nevztahuje, pokud

- a) rostou přirozeně uvnitř jiných kultur a jsou-li ničeny, poškozovány nebo rušeny v přirozeném vývoji v souvislosti s běžným obhospodařováním těchto kultur,
- b) jsou pěstovány v kulturách získaných povoleným způsobem,
- c) pocházejí z dovozu a nejsou předmětem ochrany podle mezinárodních úmluv.

(3) Za běžné obhospodařování podle odstavce 2 písm. a) se nepovažují zásahy, při kterých může dojít ke změně hydrologických půdních poměrů, půdního povrchu či chemických vlastností prostředí, kromě zásahů při obvyklém hospodaření v lesích podle platného lesního hospodářského plánu.

(4) Ustanovení odstavce 2 písm. a) neplatí pro druhy kriticky a silně ohrožené. V případě běžného obhospodařování pozemků s výskytem kriticky nebo silně ohrožených druhů rostlin mohou orgány ochrany přírody s vlastníkem nebo nájemcem pozemků uzavřít dohodu o způsobu hospodaření. Pokud vlastník nebo nájemce pozemku projeví o uzavření dohody písemně zájem, orgán ochrany přírody je s ním povinen ve lhůtě 30 dnů zahájit o této dohodě jednání. Orgán ochrany přírody při uzavírání dohody prověří, že neexistuje jiné uspokojivé řešení, je dán některý z důvodů uvedených v § 56 odst. 1 nebo 2 a navrhaný způsob hospodaření neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu druhu, který je v dané lokalitě předmětem ochrany podle práva Evropských společenství, z hlediska ochrany. Tyto skutečnosti musí být v dohodě výslovně uvedeny. Dohoda nahrazuje výjimku podle § 56.

(5) Bližší podmínky ochrany zvláště chráněných rostlin stanoví ministerstvo životního prostředí obecně závazným právním předpisem.

ČÁST SEDMÁ

Orgány a státní správa v ochraně přírody

HLAVA PRVNÍ

§ 75

Orgány ochrany přírody

(1) Orgány ochrany přírody jsou

- a) obecní úřady,
- b) pověřené obecní úřady,

- c) obecní úřady obcí s rozšířenou působností,
- d) krajské úřady,
- e) správy národních parků a chráněných krajinných oblastí,
- f) Česká inspekce životního prostředí, 37)
- g) ministerstvo životního prostředí,
- h) újezdní úřady, Ministerstvo obrany.

(2) Orgány ochrany přírody vykonávají státní správu na úseku ochrany přírody a krajiny podle tohoto zákona.

37) Zákon ČNR č. 282/1991 Sb., o České inspekci životního prostředí a její působnosti v ochraně lesa.

§ 76

nadpis vypuštěn

(1) Obecní úřady

- a) s výjimkou území národních parků, národních přírodních rezervací, národních přírodních památek, přírodních rezervací, přírodních památek a ochranných pásem těchto zvláště chráněných území povolují kácení dřevin podle § 8 odst. 1, ukládají náhradní výsadbu podle § 9 a vedou přehled pozemků vhodných k náhradní výsadbě podle § 9 odst. 2.

§ 77

Působnost obecních úřadů obcí s rozšířenou působností

(1) Obecní úřady obcí s rozšířenou působností ve svém správním obvodu, nejde-li o zvláště chráněná území nebo jejich ochranná pásma

....

- g) ukládají provedení nezbytných zásahů včetně pokácení dřevin podle § 7 odst. 2,
- h) přijímají oznámení o kácení dřevin a rozhodují o pozastavení, omezení nebo zákazu kácení dřevin podle § 8 odst. 2 a 4.

§ 77a

Působnost krajů a krajských úřadů

(3) Krajské úřady na území přírodních rezervací, přírodních památek a ochranných pásem těchto zvláště chráněných území vykonávají státní správu v ochraně přírody a krajiny v rozsahu působnosti obecních úřadů, pověřených obecních úřadů a úřadů obcí s rozšířenou působností, není-li podle tohoto zákona příslušné Ministerstvo životního prostředí.

§ 78

Působnost správ národních parků a chráněných krajinných oblastí

(1) Na území národních parků, chráněných krajinných oblastí, národních přírodních rezervací, národních přírodních památek a ochranných pásem těchto zvláště chráněných území, nejde-li o vojenské újezdy, vykonávají státní správu v ochraně přírody a krajiny správy národních parků a správy chráněných krajinných oblastí, není-li podle tohoto zákona příslušný obecní úřad nebo Ministerstvo životního prostředí.

...

(11) Správy jsou ve své územní působnosti podle odstavce 1 odvolacím orgánem proti rozhodnutím orgánů obcí vydaným podle tohoto zákona.

§ 78a

Působnost orgánů ochrany přírody na území vojenských újezdů

(1) Na území vojenských újezdů 26) vykonávají státní správu v ochraně přírody a krajiny újezdní úřady 26) v rozsahu působnosti obecních úřadů, pověřených obecních úřadů, úřadů obcí s rozšířenou působností, orgánů krajů a správ, není-li k ní příslušné Ministerstvo obrany.

26) Zákon č. 169/1949 Sb., o vojenských újezdech, Zákon č. 102/1971 Sb., o ochraně státního tajemství, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

§ 8

Ochrana dřevin a povolování jejich kácení

(k § 8 odst. 3 a 5 zákona)

(1) Poškozování a ničení dřevin rostoucích mimo les (§ 7 odst. 1 zákona) je nedovolený zásah, který způsobí podstatné a trvalé snížení jejich ekologických a estetických funkcí nebo bezprostředně či následně způsobí jejich odumření.

(2) Povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les za předpokladu, že tyto nejsou významným krajinným prvkem [§ 3 písm. b) zákona] a jsou splněny ostatní podmínky stanovené zákonem a jinými právními předpisy, 5) se podle § 8 odst. 3 zákona nevyžaduje pro stromy o obvodu kmene do **80** cm měřeného ve výšce **130** cm nad zemí nebo souvislé keřové porosty do celkové plochy **40** m².

(3) Žádost o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les podává vlastník pozemku či nájemce nebo jiný oprávněný uživatel se souhlasem vlastníka pozemku, na kterém dřeviny rostoucí mimo les rostou. Žádost musí obsahovat

- a) jméno a adresu žadatele,
- b) doložení vlastnického práva, nelze-li je ověřit v katastru nemovitostí, či nájemního nebo uživatelského vztahu žadatele k pozemkům a k dřevinám rostoucím mimo les,
- c) specifikaci dřevin rostoucím mimo les, které mají být káceny, zejména jejich druh, počet, velikost plochy keřů včetně situačního zákresu,
- d) udání obvodu kmene stromu ve výšce 130 cm nad zemí,
- e) zdůvodnění žádosti.

(4) Oznámení o kácení dřevin rostoucích mimo les (§ 8 odst. 2 zákona) musí obsahovat stejné náležitosti jako žádost o povolení ke kácení podle odstavce 3.

(5) Kácení dřevin rostoucích mimo les se provádí zpravidla v období jejich vegetačního klidu. K tomu přihlíží orgán ochrany přírody při vydávání povolení ke kácení dřevin (§ 8 odst. 1 zákona)

§ 14

Seznam a stupeň ohrožení zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů

(k § 48 odst. 3 zákona)

(1) Seznam druhů rostlin, které jsou zvláště chráněny, a stupeň jejich ohrožení je uveden v příloze č. II této vyhlášky.

(2) Seznam druhů živočichů, které jsou zvláště chráněny a stupeň jejich ohrožení je uveden v příloze č. III této vyhlášky.

Příloha II.

Seznam zvláště chráněných druhů rostlin

1. Za druhy kriticky ohrožené se prohlašují

Rostliny cévnaté:

muk (jeřáb) český – *Sorbus bohemica*

2. Za druhy silně ohrožené se prohlašují

Rostliny cévnaté:

jalovec obecný nízký – *Juniperus communis* subsp. *alpina*

tis červený – *Taxus baccata*

3. Za druhy ohrožené se prohlašují

Rostliny cévnaté:

dřín obecný – *Cornus mas*

dub pýřitý (šípák) – *Quercus pubescens*

vrba plazivá – *Salix repens*

Kontakt

Ing. Jana Svobodová

Krajský úřad Pardubického kraje

HISTORIE BUDOVÁNÍ CEST A SILNIC V ČECHÁCH A NA MORAVĚ DO PRVNÍ SVĚTOVÉ VÁLKY

Ing. Petr Pospíšil, CSc.

Asociace podniků českého železničního průmyslu

O rozsahu, průběhu a konstrukci cest na našem území až do 9. století, ze kdy pocházejí první písemné prameny, lze pouze usuzovat na základě archeologických nálezů a vykopávek. Za nejstarší z nich lze považovat náčrt na mamutím klu, který měl možná znázorňovat okolí Pavlovských vrchů na Moravě, nalezený v Dolních Věstonicích. Byly také objeveny zbytky cesty asi ze 7. století před naším letopočtem v Líšni u Brna a z pozdějšího období také pozůstatky cest v okolí keltských oppid např. na Závisti u Prahy, u Sedlčan, Prostějova a Českého Krumlova.

Z doby raného slovanského osídlení byly nalezeny zbytky cest u hradiska Tetín a u Uherského Hradiště z období Velkomoravské říše.

Lze však předpokládat, že již dávno před začátkem našeho letopočtu stezky a později cesty spojovaly celou řadu keltských oppid a směr některých z nich pak již od římské doby sledovaly dálkové obchodní cesty (z nichž nejznámější byla Jantarová stezka, která spojovala Moravskou branou Pobaltí s Aquilejí a Římem) a posléze pak tzv. zemské stezky (toto označení se objevuje zhruba od vzniku českého státu), což byly původně jen pěšiny nebo vyjeté a ušlapané pruhy země, na bahnitých místech občas zpevněné kameny nebo hatěmi. Hraniční hory procházely zemskými branami tj. průsmyky nebo nejnižšími místy, které byly později chráněny tzv. strážnicemi a řeky překonávaly brody. Mosty byly stavěny jen zcela výjimečně v blízkosti hradišť, přičemž nejstarší zbytky mostních dubových pilířů, pocházejících snad už ze 7. století, byly objeveny u Uherského Hradiště. První dřevěný most přes Vltavu v Praze měl být podle některých kronikářů postaven v roce 795, ale první písemná zpráva o něm je až z roku 935.

První písemné zmínky o průběhu těchto zemských stezek máme z 9. století a to z roku 805 o stezce Domažlické, spojující Řezno s Prahou, z roku 929 o průběhu tzv. staroboleslavské cesty z Prahy do Staré Boleslavi a z roku 973 o Zlaté (*semita aurea*) či Solné stezce z Pasova do Prahy. Z roku 993 pochází první zmínka o celní stanici v Chlumci u Ústí nad Labem na Chlumecké či Srbské stezce přes Naklěrovský průsmyk do Míšně. Koncem prvního tisíciletí již zřejmě existovalo v Čechách asi 20 zemských stezek, které se sbíhaly ku Praze a na Moravě jich zhruba stejný počet směřoval k Brnu a Olomouci. Jejich schůdnost zabezpečovali původně příslušníci jednotlivých kmenů a později držitelé půdy. V z hlediska země mimořádně důležitých případech zasahoval i panovník, tak např. kníže Břetislav dal v roce 1030 na Šumavě opravit úsek Zlaté stezky a zřídil na ní výběr cla, jehož vybíráním pověřil poustevníka Vintíře. Proti lupičům stezky zabezpečovala hradiska, která také někdy poskytovala karavanám ozbrojený doprovod.

Od 13. století měly na průběh cest velký vliv kolonizace a vznik a rozvoj měst, takže jejich směr se měnil a nově místo ke starým hradům začaly směřovat k branám měst. Tento vývoj byl většinou živelný, ale zasahoval do něj čím dále tím častěji i král nejen umístěním zakládaných měst, ale také udělováním práv nuceného skladu zboží i vybírání mýta a v některých případech i rozhodnutími o založení nové obchodní cesty.

Rozvoj měst a obchodu ve 13. a 14. století, zejména za vlády Karla IV vedl k rozšíření a zlepšení stavu sítě obchodních cest a postupnému nahrazování brodů na nich mosty. V té době se také pro ně začíná používat označení silnice („silné cesty“), i když silnice v dnešním slova smyslu, tj. již odborně projektované a s umělou vozovkou začaly být budovány až v 18. století. V první polovině 15. století se stav obchodních cest prudce zhoršil za husitských bouří a k postupnému zlepšování došlo až koncem patnáctého a v 16. století a to také v důsledku zřizování poštovních linek. První taková linka byla zřízena mezi Prahou a Vídní již v roce 1527.

Dalším a zřejmě nejhorším obdobím byla v první polovině 17. století třicetiletá válka, jejímž důsledkem byly rozbité a zpustlé cesty, procházející opuštěnými vesnicemi a spojující zčásti vyhlazená a rozbitá města. Tak například Angličan John Taylor, který cestoval z Lipska do Prahy v září 1620, popsal stav cest takto: „všechny jsou nerovné a všude slatiny, mokřiny a bahniska“. Velkým problémem byla v těchto dobách také četná loupežná přepadení; pro umožnění lepšího výhledu bylo proto nařizováno vykácat podél hlavních cest stromy a houštiny do vzdálenosti „co by kamenem dohodil“ a tuto vzdálenost české a moravské sněmy postupně zvětšovaly, až byla v roce 1578 stanovena na jeden lesní provazec tj. asi 32 metrů. Rozsah a průběh „silniční“ sítě byl již od 16. století také dokumentován na mapách – první mapa Čech pochází z roku 1528, Slezska z roku 1558 a Moravy z roku 1569.

Obecně měly alespoň v dobách míru cesty i mosty udržovat a vyspravovat vrchnosti, jimž za to bylo povoleno na některých úsecích vybírat mýto, přičemž vybírání cla příslušelo výhradně králi. Samotné práce prováděli z donucení poddaní, povinní „robotou zemskou“, ovšem vymáhat dodržování příslušných nařízení zemského sněmu na vrchnostech nebylo prakticky možné. Dočasné opravy se prováděly také před cestami krále a císaře nebo před tažením armád. To zabezpečovaly zákopnické oddíly, které táhly před vojskem, ovšem po jeho průchodu byl často stav cest ještě horší než předtím. Mimo hlavních „spravedlivých“ cest vznikaly i podlounické „travné“ stezky, užívané nejen místním obyvatelstvem, ale často i formany, aby se tak vyhnuli placení cla či mýta, čemuž se panovník i vrchnosti snažili zabránit pokutováním. Mostů bylo až do 13. století málo a byly pouze dřevěné. První kamenný most – Juditin, nazvaný podle manželky krále Vladislava I. – byl v Praze postaven asi v letech 1167–1172 a byl v Evropě ve středověku sedmým větším kamenným mostem. V roce 1342 byl ale zničen povodní a v roce 1357 byl položen základní kámen ke stavbě Karlova mostu, který byl však úplně dokončen až v roce 1406. Nejstarším zachovaným velkým kamenným mostem je proto most přes Otavu v Písku z období okolo roku 1296.

Zásadní milník v rozvoji silnic představuje 18. století, kdy bylo po francouzském vzoru započato se stavbou umělých státních, „erárních“ nebo též císařských silnic, které měly podklad z velkých kamenů, vyplněných šterkem (tzv. „štet“), na němž byla položena vrstva menších kamenů, pokrytá šterkem a posypaná pískem. Tato vozovka se po dlouhou dobu hutnila pouze pojížděním povozy, přičemž vyjíždění kolejí se bránilo střídavým pokládáním tzv. výhybných kamenů, které se po určité době přemisťovaly. Trasy těchto silnic s původní šířkou 4 sáhy (7,6 m) byly na základě prohlídky za účasti inženýra a geometra zakresleny do map včetně navržených směrových a výškových úprav. V roce 1727 byla zahájena stavba první takové silnice (Slezské) na Moravě, která byla až na krátké úseky dokončena až na slezské hranice (Slezská Harta) do roku 1756. V Čechách bylo v roce 1738 započato se stavbou Vídeňské silnice z Prahy přes Kolín, Jihlavu a Znojmo do Vídně v roce 1738 a v ještě tomto roce byl vybudován úsek v délce 360 sáhů (necelý jeden kilometr). Její stavba však byla v důsledku válek o habsburské dědictví na více než deset let zastavena, takže byla v celé délce dokončena až v roce 1765. V roce 1739 bylo započato se stavbou další – Lipské – státní silnice z Prahy přes Louny a Chomutov do Reizenhainu.

Pro stavbu i udržování císařských silnic měl zásadní význam tereziánský patent ze 17. března 1778, který obsahoval podrobné pokyny, jak mají být „obchodní silnice“ „podle pravidel vystavěny a pokud to přirozená poloha připustí na všech místech pohodlně a svému určení přiměřeně seřízeny“. Patent řešil i ochranu silnic a jejich příslušenství včetně pokut za její nedodržování, jakož i také dnes aktuální otázky vyvlastňování potřebných pozemků a zavázal jejich majitele i vrchnosti, aby „to, čeho k novému založení silnice jest třeba“ „bez odporu nebo zdržování proti vykoupení, které se potom provede, od svých přílehlých pozemků odstoupili“. V důsledku sedmileté války (1756 – 1763) a chronického nedostatku prostředků bylo do konce roku 1792 vybudováno v Čechách jen 416 km císařských silnic. K podstatnému urychlení jejich výstavby došlo až od roku 1804, kdy byl zaveden systém tzv. „dobrovolné konkurence“, v jejímž rámci v principu poddaní obstarávali práce a vrchnosti hradily výstavbu objektů, zejména mostů a vybíraly mýto. Stát resp. země přispívaly na stavbu v závislosti na vybraných prostředcích a hradily pouze výstavbu velkých mostů nebo obtížných úseků v horách. Dokončené silnice byly potom převzaty do státní správy (inkamerovány). Dvorní dekret z roku 1803 také zvětšil šířku císařských silnic na 5 sáhů (9,5 m), s níž byla také většina těchto silnic postavena a která byla v roce 1843 dále zvýšena na 7 sáhů (13,3 m). Výstavba státních silnic na Moravě začala sice dříve než v Čechách a ze začátku postupovala také rychleji, později se však tento náskok ztratil. Zatímco koncem devadesátých let 18. století byla délka těchto silnic na Moravě a ve Slezsku zhruba 1,7-krát větší než v Čechách, koncem třicátých let 19. století už asi 3-krát menší. Hlavními příčinami zřejmě byly napoleonské války, které Moravu více zasáhly a to, že se tam systém dobrovolné konkurence příliš neosvědčil. Délka státních silnic v Čechách činila v roce 1829 již 2713 km a do roku 1848 vzrostla na 3827 km. Na Moravě a ve Slezsku se délka těchto silnic zvětšila z 683 km v roce 1791 na 1131 km v roce 1848. Ačkoliv se tyto silnice nazývaly „tereziánské“, bylo to hlavně jenom kvůli tereziánskému patentu, pro-

tože velká většina z nich byla postavena za panování císařů Františka I. a Ferdinanda I. Dobrotivého. Podél nových státních silnic byly osazovány každých 250 sáhů (necelých 500 m) kamenné značky a na křižovatkách milníky a šraňky, aby se formané nemohli vyhýbat placení mýta.

V souvislosti s tématem tohoto semináře, kterým jsou aleje podél silnic, je jistě zajímavé, že podél státních silnic byly od počátku vysazovány stromy jednak ke zpevnění jejich tělesa, ale i proto, že poskytovaly stín i hospodářský užitek, který náležel těm, kteří je vysázeli, tj. zpočátku majitelům sousedních pozemků. V roce 1828 byla výsadba silničních alejí stanovena nařízením, podle něhož měl připadnout jeden strom na 2 sáhy délky silnice, tj. při oboustranné výsadbě byla jejich vzájemná vzdálenost asi 8 m. Díky tomuto nařízení byly aleje vysazovány systematicky, takže už v roce 1832 rostlo jen v Čechách podél státních silnic 544011 stromů.

Dokončení výstavby státních silnic v polovině 19. století se časově shodovalo s rozvojem železnic (první železnice na našem území byla sice uvedena do provozu v roce 1839, ale většina železniční sítě byla postavena v letech 1860 – 1910). V roce 1864 byl však českým zemským zastupitelstvem přijat zákon č. 46, který vytvořil příznivé podmínky pro výstavbu okresních silnic; obdobný zákon č. 38 platil na Moravě od roku 1877. Následoval rychlý rozmach výstavby okresních silnic, financovaných okresními zastupitelstvy, takže v období 1865 až 1913 bylo jen v Čechách postaveno 15990 km těchto silnic. V 1918 činila celková délka českých a moravských silnic 49208 km (5912 km státních, 23 km zemských a 43273 km okresních), takže české země byly při vzniku první republiky na čtvrtém místě v Evropě, pokud šlo o relativní délku silniční sítě. Vyvíjely se také technologie stavby silnic – v roce 1816 vynalezl John Mac Adam lepší konstrukci vozovky z jedné vrstvy dusaného štěrku tloušťky asi 30 cm, posypané drobným štěrkem a pískem, nazývanou makadam. Roku 1880 bylo v našich zemích poprvé použito válcování silnic a to nejprve koněspřežnými válci a později válci parními, jejichž výrobu v roce 1901 zahájila Českomoravská strojírna v Praze. Koncem 19. století se začalo používat na silnicích v extravilánu dlažeb z velkých kostek a od roku 1904 i z kostek drobných. V roce 1905 bylo v Liberci poprvé vyzkoušeno povrchové dehtování vozovek a v tomtéž roce byla také v Liberci vybudována první betonová vozovka. Roku 1912 bylo také pokusně použito při údržbě silnic hygroskopických solí.

Současně s rozvojem sítě státních a později okresních silnic byly budovány nejprve náročné a velké dřevěné mosty, například přes Vltavu ve Veltrusech (1755), přes Berounku v Berouně (1798) a přes Labe v Litoměřicích (1823). Ve dvacátých letech 19. století bylo započato s výstavbou visutých řetězových mostů, z nichž první byl postaven v letech 1823 – 1824 přes rameno řeky Moravy ve Strážnici, tři takové mosty přes Vltavu byly také v Praze (u Národního divadla, pod Letnou a lávka na Klárově). Naprostá většina těchto mostů se nedochovala – výjimkou je řetězový most přes Vltavu v Podolsku z roku 1848, který byl před napuštěním Orlické přehrady rozebrán a v letech 1971 – 1974 znovu postaven přes Lužnici u obce Stádlec. Od sedmdesátých let 19. století byly také stavěny železné a později ocelové mosty, kterých bylo do první světové války postaveno zejména na okresních silnicích přes dva tisíce. V období od začátku 20. století do první světové války bylo postaveno několik velkých ocelových mostů – přes Labe v Litoměřicích, Roudnici a u Obříství, přes Ostravici v Ostravě, přes Vltavu v Miřejovicích a most Svatopluka Čecha v Praze. Zmínku si zaslouží také velké kamenné mosty přes Vltavu v Praze – most Palackého (1876 – 1878) a Legií (1898 – 1901). Koncem 19. století začala i éra betonových mostů (první z nich byl postaven v roce 1896 přes Rokytku v Praze) a začátkem 20. století mostů železobetonových, z nichž větší byly Hlávkův a Mánesův v Praze, přes Labe v Nymburce, přes Berounku u Lahovic a přes Mži v Plzni.

Koncem 19. století se objevily i silniční značky – nejdříve v roce 1897 výstražná značka „Cyklisté pozor!“, osazovaná na náklad České ústřední jednoty velocipedistů před úseky o velkém spádu. Roku 1909 bylo v Čechách a roku 1913 na Moravě a ve Slezsku nařízeno umisťovat na křižovatkách státních silnic „cestníky“, což byly betonové bloky o výšce 140 cm, na nichž byly umístěny barevné znaky označující státní silnici (těm bylo přiděleno celkem 7 barev tak, aby se silnice stejné barvy nekřížovaly), vyznačena nadmořská výška a vzdálenosti k dálkovým i bližším cílům. Postupně od roku 1913 začaly být zaváděny i mezinárodní příkazové, výstražné a informační značky, obsažené v pařížské úmluvě z 11. října 1909.

Kontakt

Ing. Petr Pospíšil, CSc.

Asociace podniků českého železničního průmyslu

Politických vězňů 11/1419, 113 42 Praha 1

ctn@acri.cz

ZÍSKÁVÁNÍ POZEMKŮ PRO VÝSADBU ZELENĚ V POZEMKOVÝCH ÚPRAVÁCH

Ing. Mojmír Procházka
Agroplan, spol. s r. o., Praha

Naše krajina v období minulých padesáti let doznala výrazné změny. Změny byly způsobeny jednak přirozeným vývojem, především ale hospodářským rozvojem a společenským zřízením. S nastupující zemědělskou velkovýrobou docházelo k rozorávání cest a mezí a tím i ke značnému úbytku zeleně. Postupně zanikly ale i dnes zanikají pozůstatky ovocných stromů jak podél silnic, tak i podél polních cest a mezí. Typické pro vesnice byly i záhumenní tratě okolo obytné zástavby, které na jaře zářily spoustou květů a v létě a na podzim dávaly kvalitní ovoce. To co z těchto výsadeb zbylo, jsou dnes většinou torza neudržovaných ovocných stromů. Týká se i alejových výsadeb podél silnic.

Dnešní doba nám dává příležitost alespoň částečně tento padesátiletý dluh napravit. Mám tím na mysli zákon 139/2002 Sb., jeho prováděcí vyhlášku 545/2002 Sb. v platném znění, ale i navazující zákony o ochraně přírody a krajiny.

Z pohledu projektanta pozemkových úprav bych se zaměřil právě na možnosti zákona 139, tedy zákona o pozemkových úpravách. Citovaný zákon dává možnosti řešit stávající i navrženou zeleň v krajině jak z pohledu vlastnictví pozemků na kterých se nachází, tak dává i možnost získání finančních prostředků pro výsadbu nové zeleně. Prvotní podmínkou však zůstává vlastnictví pozemků. V rámci zpracování pozemkové úpravy jsou zjištěny vlastnické vztahy ke všem pozemkům v upravovaném území.

Přesným geodetickým zaměřením a pochůzkami v terénu je přesně zdokumentován současný stav upravovaného území. V převážné většině se zjišťuje rozdíl mezi údaji katastru nemovitostí a skutečností v terénu. Silnice, cesty, meze, osázení vodotečí ale i okraje lesa jsou velice často rozšířeny na úkor přiléhajících pozemků. Jak k tomu došlo? Rozšíření silnic a cest bylo provedeno bez ohledu řádného vykoupení pozemků od vlastníků. Vlastnické vztahy se neřešily. Rovněž okraje mezí, remízky a okraje lesa se místy, zvláště tam, kde se obtížně zajíždí s dnešní velkou mechanizací přestaly zemědělsky využívat a jsou dnes zarostlé náletovými dřevinami. To vše se zjistí při zpracování KPÚ přesným zaměřením území a porovnáním se stavem uváděným v katastru nemovitostí.

Zjištěné nesoulady po projednání s vlastníky pozemků umožňuje zákon o pozemkových úpravách řešit. Buď vlastník souhlasí se zjištěným stavem, pak se uvede zjištěný stav do souladu se stavem evidenčním. Většinou se ale setkáváme s tím, že vlastník nesouhlasí se zmenšením výměry zemědělské půdy, kterou pronajímá, takže má možnost náletové dřeviny ze svého pozemku odstranit / pochopitelně při dodržení předpisů o ochraně dřevin rostoucích volně mimo les/, nebo je možnost v rámci pozemkových úprav převést tyto pozemky jako součást interakčního prvku a nahradit vlastníkoví výměru ze státní půdy.

Problematika polních cest a výsadby zeleně v pozemkových úpravách je následující. Po skončení pozemkové úpravy musí být pozemky vlastníků zpřístupněny. Tomu předchází zpracování plánu společných zařízení, který ve výsledku schválí orgány státní správy, sbor zástupců pro pozemkové úpravy a obecní zastupitelstvo. V rámci plánu společných zařízení je navržena cestní síť, biokoridory a biocentra, rovněž i protierozní opatření. To dává velkou možnost obnovy a výsadby zeleně v krajině.

Cestní síť se člení:

- cesty hlavní, zpevněné s osázením
- cesty vedlejší, mohou být zpevněné, většinou ale prašné, nebo zatravněné, rovněž s osázením
- cesty doplňkové, nezpevněné, většinou bez osázení, slouží jen k přístupu na pozemek

Všechny cesty jsou po schválení KPÚ převedeny do vlastnictví obce. Dle pořadí stanoveného sborem zástupců se cesty postupně realizují, v poslední době převážně z fondů evropské unie. Organizaci výstavby cest a financování zajišťuje pozemkový úřad. Po kolaudaci je stavba rovněž bezúplatně převedena do vlastnictví obce. Současně s výstavbou cesty se provede i její osázení.

Nyní se ale dostáváme k tomu nejdůležitějšímu a to je získání potřebné výměry pozemků pro společná zařízení. Možnosti vycházejí ze zákona o pozemkových úpravách.

První z nich je využít půdu ve vlastnictví státu, druhá pozemky ve vlastnictví obce. V poslední době je ale situace taková, že státní půda byla Pozemkovým fondem ČR zprivatizována a pozemků ve vlastnictví obce je rovněž minimum.

Pak se hledají další zákonné možnosti. Jednou z nich je krácení výměry všem vlastníkům půdy v katastru jednotným koeficientem. Pokud se však jedná o větší chybějící výměru a zvláště v příměstských oblastech, setkáváme se velmi často s nesouhlasným stanoviskem vlastníků.

Další možností je, že někdo daruje pozemky obci. Tento případ je velice řídký a většinou se jedná jen o pozemky malé výměry, nebo spoluvlastnictví.

Jako poslední možnost je použít pozemky neznámých vlastníků. V tomto případě je nezbytné provést maximum pro dohledání vlastníka, případně dědice. Pokud se tato možnost využije a objeví se vlastník v době do tří let od zapsání pozemkové úpravy do katastru nemovitostí, dostane od pozemkového úřadu finanční vyrovnání.

Zákon o pozemkových úpravách dává však i možnost výkupu nezbytné výměry pozemků pro společná zařízení od soukromých vlastníků. Výkup lze uskutečnit za odhadní cenu, ne za tržní cenu. V příměstských oblastech je však tržní cena mnohdy výrazně vyšší než cena odhadní. V poslední době pozemkové úřady využívají i tuto možnost.

Nedostatek státní půdy vede k tomu, že se parcely na cesty navrhuji co nejúžší a mnohdy nezbude dostatečná šířka na výsadbu doprovodné zeleně.

Stejná problematika je u biokoridorů a biocenter. Zde se snažíme vlastníky přesvědčit, aby strpěli výsadby na svých pozemcích, málokdy se ale setkáváme s pochopením. Tomuto řešení v poslední době vychází vstříc systém zemědělských dotací. Zemědělské dotace hospodářcím subjektům jsou vypláceny na zemědělskou půdu, ale i na výměru pozemků zeleně /interakční prvky/ související se zemědělskou půdou. Toto opatření významně napomáhá k rozvoji zeleně v zemědělsky využívané krajině.

Problematika vlastnický nevyřešeného rozšíření silnic je obdobná. Pokud by se v katastru nacházel dostatek státní půdy, lze u silnic ve vlastnictví státu tento rozdíl pokrýt ze státní půdy. Rozšíření silnic ve vlastnictví Krajského úřadu nelze pokrýt ze státní půdy, tak v rámci pozemkových úprav vytvoří projektant samostatné parcely, připravené pro výkup Krajským úřadem. Tak odpadne alespoň pro investora financování geometrických plánů.

Ze zkušenosti bych se jen zmínil o skladbě vysazovaných dřevin. Do biokoridorů a biocenter se vysazují autochtonní dřeviny. Jiná situace je výsadba podél komunikací. Zde se ptáme před zpracováním projektu osázení příslušného obecního úřadu, zda požaduje výsadbu neovocnými dřevinami, nebo dřevinami ovocnými. Já osobně se přikláním alespoň v návaznosti na zastavěné území obce s výsadbou ovocných dřevin, což odpovídá našemu původnímu rázu krajiny. Obce ale dost často preferují výsadbu neovocné zeleně, která nevyžaduje tolik údržby. Řešením by byla výsadba ovocných dřevin našich původních odrůd. Jejich genofond existuje, je potřeba organizačně zajistit, což je poněkud pracnější.

A jako poslední je připomínka k péči a údržbě. Výsadby jsou převedeny do vlastnictví obce. Zde jsou však výrazné rozdíly v přístupu obce. Pokud obec spolupracuje a o výsadbu se alespoň v prvních letech stará jsou výsledky dobré. Musíme si uvědomit, že tvoříme krajinu pro příští generace a to pro každého z nás musí být zavazující.

Kontakt

Ing. Mojmir Procházka
Agroplan, spol. s r. o., Praha

LINIOVÁ ZELEŇ VYSAZOVANÁ V RÁMCI REALIZACÍ KPÚ V OKRESE NYMBURK

Ing. Zdeněk Jahn, CSc.
ředitel Pozemkového úřadu v Nymburce

Z praktického hlediska se dá rozdělit výsadba liniové zeleně v rámci realizací KPÚ do tří hlavních skupin. Za první – liniová zeď podél stávajících a nově vybudovaných polních cest, vodních toků, melioračních příkopů a mezí. Za druhé – výsadba biokoridorů, větrolamů, biocenter a vsakovacích pásů. Za třetí – ostatní výsadby, v našem případě např. odhlučnění dálnice D 11 od blízkých obcí nebo naváděcí pásy zeleně pro zvěř.

Veškerá výsadba je realizována podle předem vypracovaných projektů, které jsou v souladu s platnými územními plány obcí a projekty ÚSES. Ke každému zpracovávanému projektu KPÚ je zapotřebí vyjádření dotčeného orgánu ochrany přírody, v našich případech jsou to stanoviska odborů ŽP pověřených MÚ. Tím je zajištěna nejen návaznost KPÚ na celé územní plánování krajiny, ale také například vhodná druhová skladba vysazovaných dřevin. Např. při výsadbě biokoridoru K1 v obci Dubečno byly jako hlavní stromy vysazeny dub letní a javor mlč a doplňkové stromy bříza bradavičnatá, habr obecný, hrušeň obecná, jeřáb obecný, javor babyka, jilm habrolistý, lípa srdčitá a třešeň ptačí. Keřovité patro tvoří brslen evropský, hloh obecný, kalina obecná, líska obecná, ptačí zob obecný, růže šípková, svída krvavá a trnka obecná. Výsadba biokoridoru byla zahájena v roce 2002 a v současné době plní své funkce.

Pozemkový úřad v Nymburce zadal v posledních letech výsadbu zeleně v rozsahu cca 17 milionů Kč. Jedná se především o výsadbu realizovanou v rámci pozemkových úprav vyvolaných výstavbou dálnice D 11, která se v naší působnosti dotkla šesti katastrálních území: Libice nad Cidlinou, Kanín, Sány, Dobšice, Žehuň a Choťovice. Zakázky jsou zadávány na základě výběrových řízení a zahrnují 3 až 5 let údržby. Společně se zelení jsou realizována ostatní společná zařízení jako je výstavba zpevněných polních cest, vodohospodářských a protierozních opatření.

Příkladem můžou být vybudované polní cesty s doprovodnou zelení v obci Žehuň a Choťovice.



Obr. 1. Biokoridor K1 v k. ú. Dubečno propojující dvě biocentra, délka 600 m a šířka 15–20 m.



Obr. 2. Biokoridory BK 4 a 6 v k. ú. Žehuň a Choťovice navádějící zvěř na zelený most přes dálnici D 11.



Obr. 3. Cesta C2 v k.ú. Žehuň, délka 1500 m.



Obr. 4. Cesta HC 14-22 v k.ú. Choťovice, délka 2230 m.



Obr. 5. Výsadby podél dálnice D 11 směrem k obci Sány.



Obr. 6. Liniová výsadba navádějící zvěř na podchod D 11.

Mezi ostatní doprovodnou zeleň patří odhlučnění dálnice D11 v obcích Kanín, Sány, Dobšice a Žehuň. Vedle výsadby prováděné ŘSD (osázení břehů dálničního tělesa) jsme realizovali výsadbu pásu zeleně v šířce 15 m – 20 m podél dálnice směrem k obcím jehož celková délka přesahuje 3 km. Další zajímavostí jsou liniové výsadby stromů a keřů rozdělující velké uživatelské a vlastnické plochy, které mají mimo jiné funkce navádět zvěř na podchody vybudované pod dálnicí D 11 v obci Sány. Uživatelé pozemků místy doplnili tuto liniovou zeleň dotovanými biopásy a tím zvýraznili jejich funkci.

Kontakt

Ing. Zdeněk Jahn, CSc.
ředitel Pozemkového úřadu v Nymburce

NAVRHOVÁNÍ A PROJEKTOVÁNÍ LINIOVÉ ZELEŇ PŘI POZEMKOVÝCH ÚPRAVÁCH

V. A. Mazín
Územní odbor Plzeňského kraje

1. Úvod – Institut pozemkových úprav

Od roku 1991, kdy vešel v platnost „zákon o pozemkových úpravách“, probíhá v rámci České republiky proces, který pozitivně ovlivňuje kulturní krajinu. Pozemkové úpravy řeší prostorovou a funkční optimalizaci zemědělských pozemků, které jsou z hlediska ekologické stability, ochrany krajiny a krajinného rázu, nejvíce postižené lidskou činností. Za období 1994–2010 bylo realizováno v rámci pozemkových úprav v České republice celkem 19 637 ha ekologických opatření, kde byla různou měrou provedena výsadba dřevin (údaj EAGRI ÚPÚ).

Pozemkové úpravy mění funkci a hranice soukromých pozemků, ale nejen podle přání jejich vlastníků, ale i ve veřejném zájmu. Nejnáročnějším a nesnadným úkolem je vytvořit „uprostřed pole“ pozemek, určený pro „veřejnou zeleň“.

2. Možnosti a jednotlivé kroky vytvoření liniového prvku

Pozemková úprava v konkrétním území má časové etapy, završené technickými dokumenty a úředními listinami, ale i realizací biotechnického nebo vegetačního opatření. Hlavním úkolem pozemkových úprav je vytvoření nového a lepšího uspořádání pozemků, a to nejen z pohledu jejich zemědělského využívání a komunikační přístupnosti, ale také zvýšení ekologické stability a krajinného rázu. Z vyhledávací studie (Mazín, 2010) vyplývá, že liniové prvky, vyhodnocené v rámci pozemkových úprav, co do počtu skladebných částí krajinné struktury, jsou zastoupeny mnohonásobně více, než plošné enklávy. Je proto žádoucí se těmito segmenty krajinné struktury zvlášť zabývat.

Tvorba a vybudování liniového prvku v rámci pozemkových úprav je koncepční, plánovací a projekční činnost v časovém rozsahu zhruba 3 až 6 let (Mazín, 2007). Pokud nejsou naplněny jednotlivé kroky, nemůže dojít k realizaci výsadby dřevin.

a) zadání pozemkové úpravy

Již v této činnosti pozemkového úřadu by měl být znám stav a potřeba tvorby liniových prvků tak, aby mohlo být kalkulováno s nároky na jejich návrh, projekci a případnou realizaci.

b) průzkumy a rozbor, vyhodnocení stanovisek

Tuto činnost již zajišťuje zpracovatel pozemkové úpravy, a to na základě vyhodnoceného průzkumu, shromáždění podkladů a stanovených podmínek od správních úřadů. Tady je třeba podotknout, že některé orgány ochrany přírody a krajiny podceňují výzvu pozemkových úřadů nebo postupují formálně, s odkazem na příslušné zákony, případně je citují, což problém krajiny neřeší. Poměrně fundovaná věcná stanoviska podávají AOPK.

c) plán společných zařízení

Z hlediska liniových prvků a alejí podél polních cest je tento dokument zásadní. Společná zařízení jsou technická, půdoochranná, vodohospodářská a biologická opatření investičního, nebo neinvestičního charakteru, kterými se realizují veřejné zájmy v rámci prováděných pozemkových úprav (Mazín, 2010). Z této volné

definice vyplývá, že alej nebo jiný liniový prvek dřevin, je společné zařízení v rámci navrhování a provádění pozemkových úprav.

Z vyhodnocení stanovených podmínek a terénního průzkumu by měly být zřejmé požadavky na ochranu stávajících liniových prvků dřevin (stávající funkční společná zařízení) a potřeba obnovy nebo doplnění těchto prvků v krajině (nově navržená společná zařízení). Jiné požadavky jsou v krajině, která má zachovanou strukturu krajiny a zachovaný krajinný ráz.

Hlavní zásadou při tvorbě plánu společných zařízení a návrhu konkrétních opatření a staveb je polyfunkčnost. Je pochopitelné, že liniový prvek dřevin nebo alej, je z tohoto pohledu spíše doprovodný prvek ke společnému zařízení, jehož hlavní funkcí je komunikační přístupnost, protierozní ochrana, bezpečný odtok vody a další. Nebylo by pravdivé tvrdit, že aleje a liniové prvky dřevin, navrhované v plánu společných zařízení, jsou projektovány jen z hlediska naplnění cílů krajinného rázu. Ale celý soubor nebo soustava nově navržených společných zařízení vždy tuto změnu krajinného rázu způsobuje, protože zvyšuje heterogenitu krajiny a harmonizuje měřítko monotónních bloků zemědělské půdy.

Plán společných zařízení schvaluje obecní zastupitelstvo, správní úřady a sbor zástupců vlastníků.

Poznámka: Řešením doprovodné zeleně podél silnic a místních komunikací se pozemkové úpravy nevěnují, protože tato výsadba podléhá speciálním předpisům, vztáženým k silničnímu zákonu.

d) vytvoření pozemku pro liniový prvek nebo alej v návrhu nového uspořádání pozemků

Dalším krokem v procesu pozemkových úprav je vytvořit pro liniový prvek, navržený ve schváleném plánu společných zařízení, pozemek. Jde přitom o dvě zásadní věci. Jednak o dodržení aspoň minimálních parametrů šířky (cca 2,0 m) a dále o získání patřičné výměry půdy pro tento pozemek od státu, obce nebo jiných subjektů, které jsou v objektu pozemkové úpravy a souhlasí s touto výměnou, či převodem.

Z hlediska řízení podle „zákonu o pozemkových úpravách“ by v této etapě scelování a výměn pozemků neměl být zpochybněn schválený plán společných zařízení, ve kterém je navržena alej podél polní cesty nebo liniová výsadba dřevin na hranicích pozemků (orná půda – louka, zemědělská půda – nezemědělská půda).

e) zpracování prováděcího projektu pro výsadbu dřevin

Projekce alejí a liniových výsadeb (živé ploty, zasakovací pásy mezí a další) jsou součástí projektové dokumentace těchto společných zařízení, které plní hlavní funkci.

Projekt by měl respektovat to, že u alejí se jedná o vysokokmeny min. 220 cm (Kolařík, 2003), které by měly po vyvětvení mít podjezdný profil 4,5 m. Dále je nezbytné, aby projekt zahrnoval ochranu před okusem a kotvení kmene s balem tak, aby nedocházelo k vyvrácení a úhynu sazenic.

f) realizace společného zařízení

Je třeba upozornit na to, že generálním realizátorem pozemkových úprav není pozemkový úřad jako zástupce státu, ale že realizací společných zařízení na vytvořeném pozemku může být obec nebo jiný vlastník, případně nezisková organizace či občanské sdružení. Zvláště pro aleje a drobné liniové výsadby je vhodné využívat a iniciovat občanské aktivity.

Pokud je výsadba součástí projektové dokumentace stavby, je většinou realizovaná při této stavbě polní cesty. Vždy je součástí projektu tříletá popěstební péče.

g) výchovné zásahy a péče

Z největší části jsou realizované aleje a výsadby při pozemkových úpravách převáděny bezúplatně na obce, které jsou pak zodpovědné za údržbu, výchovu a péči o zeleň. Toto je pravděpodobně nejslabší článek celého procesu. Poměrně vysoké investice jsou v některých případech znehodnoceny tím, že nejsou prováděny výchovné řezy, vyvětvení do korunky, odřezání výhonků a náletu. Přesto jsou desítky a stovky alejí a linií dřevin realizovaných v rámci pozemkových úprav součástí dnešní krajiny. Dotváří krajinný ráz, který tak utrpěl likvidací polních cest a mezí a zprostředkovávají interakci bioty směrem k ekologicky labilním agroekosystémům.

3. Závěr

Pozemkové úpravy jsou názorným příkladem toho, jak je možné docílit záměru vybudování aleje nebo linie dřevin uprostřed zorněné, intenzivně využívané, krajiny. Tento příspěvek chtěl ukázat, že nelze při těchto záměrech spoléhat jen na nadšení milovníků přírody nebo ekologických aktivistů, ale že podmínkou je profesní znalost a respektování širších souvislostí, jak pro úřední postup, tak shodu vlastníků půdy a celé místní komunity.

Literatura

Kolařík, J. a kol., 2003. Péče o dřeviny rostoucí mimo les, ČSOP Vlašim 2003, ISBN 80-86327-36-1

Löw, J., Míchal, I., 2003. Krajinný ráz, Ústav aplikované ekologie ČZV, 2003, ISBN 80-86386-27-9

Mazín, V., 2010. Dynamika změn struktury krajiny při komplexních pozemkových úpravách v České republice 1994–2009, Pozemkové úpravy 18/71, ISSN 1214-5815, MK-ČR: E 19402

Mazín, V. a kol., 2007. Postupy a činnosti při projektování pozemkových úprav, ČMKPÚ Středočeského kraje a JČU České Budějovice, ISBN 978-80-7394-003-4



Liniové výsadby dřevin uprostřed bloku orné půdy jako součást polyfunkčního prvku protierozního, zasakovacího pásu, záchytného průlehu a lokálního biokoridoru (KPÚ Hořany, okr. Kutná Hora).



Liniová výsadba stromů na hranici mokřadního biocentra a louky (KPÚ Týmákov, okr. Plzeň-jih).



Interakční prvek dřevin podél polní cesty (KPÚ Milínov, okr. Plzeň-jih).



Liniová výsadba keřů (živý plot) na hranici zasakovacího protierozního pásu (KPÚ Olešná, okr. Plzeň-jih).



**Liniová výsadba stromů podél svodného příkopu
(KPÚ Olešná, okr. Plzeň-jih).**



**Alejová výsadba dřevin podél polní cesty
(KPÚ Olešná, okr. Plzeň-jih).**

Kontakt

V. A. Mazín

Územní odbor Plzeňského kraje

ALEJE PODÉL SILNIC A NA HRANICÍCH SE ZEMĚDĚLSKOU A LESNÍ PŮDOU

Ing. František Weisbauer
Správa údržby silnic

Přednáška na téma

Liniová doprovodná vegetace silnic v Pardubickém kraji ve správě SÚSPk

Osnova přednášky

- 1) Úvod
- 2) Stručná informace o SÚSPk
- 3) Právní zasazení silniční vegetace
- 4) Obnova liniové doprovodné vegetace silnic

2) Stručně o SÚSPk

- Držitel certifikátu ISO 9001,14001,18001 OHSAS
- Bezpečný podnik

Provozy a cestmistrovství SÚS Pardubického kraje dva provozy, 15 cestmistrovství, jedno detašované pracoviště, 385 zaměstnanců

Silniční síť Pardubického kraje SÚSPk a životní prostředí

V působnosti zákona o odpadech

Zajištění chodu 16 samostatných provozoven, včetně silniční sítě, kterou příslušné cestmistrovství spravuje SÚSPk a životní prostředí

- V působnosti zákona o ochraně ovzduší
- Zajištění chodu malých a středních zdrojů znečištění (kotelny, Benkalor)

V působnosti zákona o vodách

- Zajištění chodu studní, čistíren, lapolů, s tím souvisí projednání a schválení příslušných provozních řádů, havarijních plánů a povodňových plánů

V působnosti zákona o nebezpečných chemických látkách a přípravcích

- Zajištění správného režimu nakládání s NCHLP což mimo jiné znamená i projednání a schválení příslušných pravidel pro nakládání s NCHLP

SÚSPk a životní prostředí

- V působnosti Zákona o ochraně přírody a krajiny
- Silniční síť Pardubického kraje prochází, zasahuje, sousedí nebo prochází v ochranném pásmem celkem 3 CHKO, 33 rezervací (NPR, PR a PP); 89 významných krajinných prvků; 54 památných stromů
- Příslušná cestmistrovství v rámci běžné údržby zajišťují péči o vegetaci na svěřené silniční síti
- Při přípravě projektů na modernizaci silnic je snaha aby součástí projektové dokumentace byl vždy samostatný stavební objekt – vegetační úpravy
- Obnova silniční vegetace z OPŽP

Mapa silniční sítě PK se zakreslením řešených úseků obnovy silniční vegetace

3) Právní zasazení silniční vegetace

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

- § 2 Pozemní komunikace a jejich rozdělení
 - 2) Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie
 - a) dálnice; b) silnice (tj. třídy I,II,III) ; c) místní komunikace (tj. třídy I,II,III,IV) ; d) účelové komunikace
- § 13 Příslušenstvím dálnice, silnice a místní komunikace jsou
 - d) silniční vegetace
- § 14 (odchyly pro součásti a příslušenství v průjezdných úsecích dálnic a silnic)
 - b) součástmi ani příslušenstvím nejsou ..., ..., silniční vegetace
- § 15 Silniční vegetace
 - 1) Silniční vegetace na silničních pozemcích a jiných vhodných pozemcích tvořících součást silnice nebo místní komunikace nesmí ohrožovat bezpečnost užití pozemní komunikace nebo neúměrně ztěžovat použití těchto pozemků k účelům údržby těchto komunikací nebo neúměrně ztěžovat obhospodařování sousedních pozemků
 - 2) Na návrh příslušného orgánu Policie České republiky nebo po projednání s ním nebo na návrh silničního správního úřadu nebo po projednání s ním je vlastník dálnice silnice a místní komunikace oprávněn v souladu se zvláštními předpisy 3) kácet dřeviny na silničních pozemcích.

3) Právní zasazení silniční vegetace

- § 29 Pevné překážky
 - 1) Na vozovkách, dopravních ostrůvcích a krajnicích dálnice, silnice a místní komunikace mohou být umístěny pouze dopravní značky
- § 33
 - 5) Tvoří-li pevnou překážku strom postupuje se dle § 15
 - V silničním ochranném pásmu na vnitřní straně oblouku silnice a místní komunikace I nebo II třídy o poloměru 500 m a menším a v rozhledových trojúhelnících prostorů úrovnových křižovatek těchto pozemních komunikací se nesmí, vysazovat stromy nebo vysoké keře a pěstovat takové kultury, které by svým vzrůstem a s přihlédnutím k úrovni terénu rušily rozhled potřebný pro bezpečnost silničního provozu; to neplatí pro lesní porosty s keřovým parkem zajišťující stabilitu okraje lesa. Strany rozhledových trojúhelníků se stanovují 100 m u silnice označené ... jako silnice hlavní a 55 m u silnice označené ... jako silnice vedlejší.

Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích

- § 27 Průjezdni a průchozí prostor
 - 3) Podle ustanovení odst. 2 se určuje i nejmenší volná výška nad povrchem vozovky a chodníků (odkaz na ČSN 73 6201)
- Rezortní předpisy Ministerstva dopravy pro pozemní komunikace
 - TP 99 Vysazování a ošetřování silniční vegetace
 - TP 116 Použití ovoce, trávy a zemin ze silničních pozemků
 - TKP D 11 Životní prostředí (oblast ŽP při projektování silnic)
 - TKP 13 Vegetační úpravy
 - V dalších TP a TKP jsou také vazby na vegetaci a ŽP.

4) Obnova liniové doprovodné vegetace silnic

Otázky, které bychom si mohli položit

- Globální oteplování nebo globální změna klimatu?
- Liniová doprovodná vegetace na silničních pozemcích je integrální součástí přírody nebo integrální součástí technického díla.

4) Obnova liniové doprovodné vegetace silnic

- Obnova vegetace z rozpočtových prostředků SÚSPk
- Obnova vegetace v rámci modernizace silnic
- Obnova vegetace z prostředků OP ŽP

Silnice II/312 Choceň – Hemže

- Důsledek přehnané ochranné politiky
- Postupná obnova aleje

Kontakt

Ing. František Weisbauer
Tel.: 466 052 725; 724 162 195
E-mail: frantisek.weisbauer@suspk.cz

ALEJE KOLEM SILNIC A PROBLÉMY S JEJICH OBNOVOU

Ing. Daniela Švédová
ŘSD Praha

Aleje kolem silnic jsou na jedné straně významným krajinným prvkem s řadou pozitivních vlastností, na druhé straně mají nepříznivý dopad na bezpečnost silničního provozu. Problém alejí je potřeba rozdělit do dvou skupin. Jsou to aleje rostoucí na krajnici a aleje rostoucí za příkopem.

Aleje rostoucí na krajnici

Stromy rostoucí na krajnici měly být odstraněny do 31.12.1990. Zákon č. 27/1984 Sb., o pozemních komunikacích (PK) však umožňoval udělení výjimky, a proto rostou na krajnici i nadále. Podle dnes platného zákona č. 13/1997 Sb., o PK tvoří pevnou překážku, kterou je silniční správce povinen odstranit. Udělení výjimky již není možné. Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny však odstranění stromu brání. Je to typická situace pro naši legislativu, kdy jsou zákony ve vzájemném rozporu.

Opatření pro zlepšení bezpečnosti:

1. Osazení svodidla

Osadit svodidlo v souladu s normou lze u stromu rostoucích na krajnici jenom výjimečně. Svodidlo má mít deformační zónu 1,10m a jeho instalací by se vozovka příliš zúžila, nezbylo by dostatek prostoru pro obousměrný provoz. Ze silnice by se stala jednosměrná komunikace. Instalace svodidla bez deformační zóny je v rozporu s normou a z hlediska bezpečnosti řeší velmi málo. Jsou případy, kdy o instalaci svodidla nelze vůbec uvažovat, protože je silnice natolik úzká, že k vyhnutí musí hledat automobily mezeru mezi stromy. V jiných případech zase neumožňuje osazení svodidla technické řešení komunikace. Ale ani osazení svodidla neřeší vše. Vozidlo se při dopravní nehodě od svodidla odrazí a vozidla jedoucí v protisměru nebo za ním, již nestačí zabránit srážce. Následky si pak odnášejí nevinní, kteří nemají žádný podíl na vzniku dopravní nehody.

2. Omezení rychlosti, zákaz předjíždění

Omezení rychlosti na silnici bude respektováno pouze tam, kde technický stav komunikace jízdu vyšší rychlostí neumožní. Přichází to v úvahu pouze na silnicích nižších kategorií. Na silnicích I. třídy s mezinárodním dálkovým provozem by toto opatření bylo velmi problematické a spíše by vedlo ke zvýšení počtu dopravních nehod. Řidič jedoucí omezenou rychlostí vyprovokuje netrpělivé řidiče k riskantnímu předjíždění. Zákaz předjíždění bude fungovat rovněž jenom tam, kde předjíždět opravdu nejde.

3. Nátěry kmenů, odrazky – mohou přispět ke zlepšení orientace zejména při snížené viditelnosti.

4. Dopravní značky upozorňující na aleje. I kdyby dopravní značka byla schválena, nepřinesla by zlepšení. Řidiči si neuvědomují, že jim nějaká nebezpečí při jízdě v aleji hrozí, stromy vnímají pozitivně. Mediální kampaň, kdy se opakovaně tvrdí, že o stromy se zabíjejí pouze opilci a piráti silnic situaci ve vnímání nebezpečnosti stromů výrazně zhoršuje.

Žádné z uvedených opatření, s výjimkou instalace svodidla, nezbavuje silničního správce povinnosti strom na krajnici pokácet !!!



Alej stromů na krajnici je hezká jenom na první pohled. Při podrobnějším zkoumání je zde celá řada problémů.



Snížená vitalita stromů.

Napadení houbami.



U stromů rostoucích na krajnici téměř nelze najít kmen bez poškození. Kmen nebo větve zasahují do jízdního profilu a jsou poškozovány vozidly.

Pokud byly v minulosti dodržovány platné předpisy určující vzdálenost kmene stromu od komunikace, tak je stromům rostoucím na krajnici minimálně 60 let. Vzhledem k velmi nepříznivým životním podmínkám nelze předpokládat jejich dlouhověkost. Aleje těchto stromů bývají hezké jenom z dálky. Při bližším pohledu se zjistí, že stromy mají dutiny, jsou napadeny hnilobou, na kmeni nebo v dutinách jsou plodnice hub, koruny jsou proschlé, s rizikovým větvením apod. Pokud mluvíme o zdravém stromu na krajnici silnice I. třídy s velkou intenzitou dopravy a mezinárodním kamionovým provozem, tak se pohybujeme spíše v oblasti sci-fi než v realitě. I když se zakáže jejich kácení, tak to problém alejí do budoucna neřeší. Během několika málo desetiletí dožijí. Na stejném místě je obnovit nelze.

Aleje rostoucí za příkopem

Odstranění těchto alejí není dáno zákonem, a to ani v případech, kdy rostou blíže než stanovuje norma v současném platném znění. Pokud se kácení stromů v těchto alejích, tak je to obvykle v případech, kdy je snížena jejich provozní bezpečnost. Obnova alejí je ale i v těchto případech problém.

Výsadba stromů na nevhodných místech

V posledních letech v zimním období probíhají rozsáhlé mediální kampaně za záchranu alejí podél silnic s cílem zamezit jejich kácení nebo alespoň donutit jejich správce k vysazování nových stromů místo pokácených. Je přitom jednoznačně dávana přednost ochraně vegetačního doprovodu před potřebami provozu na silnici a ochranou jejich uživatelů. Statistiky dopravních nehod jsou zpochybňovány, následky dopravních



Nevhodná výsadba stromů před křižovatkou mezi dopravními značkami které budou zakrývat (levý obrázek) a na vnitřní straně směrového oblouku, kde budou bránit dostatečnému rozhledu (pravý obrázek).



Nevhodná výsadba stromů při výjezdu z polní cesty. V budoucnu bude nedostatečný rozhled možnou příčinou dopravních nehod.



Stromy vysázeny v příkopu.



Velmi úzká silnice pro jízdu dvou kamionů. Při míjení jeden kamion sjel do příkopu a čelně narazil do stromu (levý obrázek). Přesto byly stromy vysázeny ve stejné vzdálenosti a do budoucna přinesou stejné problémy (obrázek vpravo).

nehod bagatelizovány. Tento přístup se zcela liší od přístupu, jaký byl uplatňován po předchozí staletí, kdy se vegetační doprovod přizpůsoboval potřebám silnice. Přitom vysazování alejí bez ohledu na dopad na bezpečnost silničního provozu je krajně nezodpovědné. V této věci chybí informovanost, celospolečenská i meziresortní diskuse. Zatímco v západních zemích probíhala diskuse na toto téma v minulém století a aleje byly do značné míry vykáceny, u nás je snaha vysazovat aleje bez ohledu na typ komunikace, intenzitu silničního provozu a vzdálenost od vozovky.

Obnova alejí

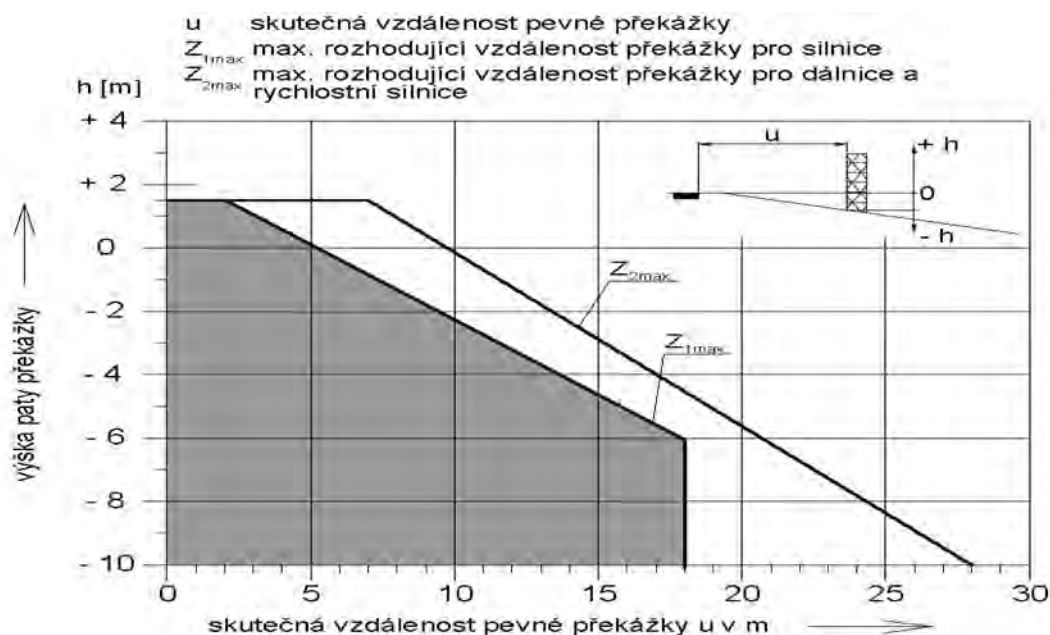
Jak postupovat při obnově alejí, aby jejich negativní dopad na bezpečnost silničního provozu byl minimální, ale nezmizely z krajiny a jaké jsou zásady této obnovy? Především je to nutnost respektovat ustanovení ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic. Je to minimum, které se dá pro bezpečnost provozu udělat.

Podle ČSN se výsadba nových a obnova stávajících souvislých stromořadí nedovoluje

- u dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy a dopravně významných silnic II. třídy;
- u ostatních silnic II. třídy a dopravně významných silnic III. třídy ve vzdálenosti menší než stanovuje odstavec graf;

U dálnic a rychlostních silnic se uvažuje rozhodující vzdálenost z_{2max} . U silnic je rozhodující vzdálenost z_{1max} .

Vzdálenosti uvedené v ČSN odpovídají předpisům v západních zemích.



Stromy a keře dále nelze vysazovat v dopravních ostrůvcích, v rozhledových polích (např. v blízkosti křižovatek, při výjezdech z polí, na vnitřní straně směrových oblouků a všude tam, kde by bránily dostatečnému rozhledu), v ochranných pásmech sítí technického vybavení, v těsné blízkosti mostních a jiných stavebních objektů a prvků komunikace, v místech kde by mohly zastiňovat dopravní značení, apod.

Pro strom je také nutno zajistit důstojné podmínky pro jeho růst a rozvoj. V těsné blízkosti silnice toho nelze docílit. Působí zde celá řada negativních vlivů z dopravy a údržby silnic a stromy jenom živoří. Výsadba alejí v bezprostřední blízkosti silnic je jenom mrháním finančních prostředků.

Délky silnic a dálnic v km k 1.1.2009

Dálnice	690,53
Rychlostní silnice I. tř.	359,69
Silnice I. tř.	5 850,04
Silnice II. třídy	14 592,26
Silnice III. třídy	34 161,10
Celkem	55 653,62

Dálnice a rychlostní silnice

Kolem dálnic a rychlostních silnic je dostatek prostoru pro výsadbu skupin a porostů stromů a keřů v dostatečné vzdálenosti od silnice. Je zde dostatek zeleně, i když se nejedná o aleje.

Silnice I. třídy a dopravně významné silnice II. třídy

Klasické aleje nejsou vhodné. Je to v souladu i s Braniborskem, kde se začínají znovu obnovovat aleje, nikoliv však u silnic tzv. „modré sítě“, které odpovídají našim silnicím I. třídy a dopravně významným silnicím II. třídy. Vegetační doprovod je potřeba řešit individuálně, při návrhu je potřeba zohlednit výškové a směrové vedení komunikace a prostorové možnosti. Využití je potřeba celou škálu možností řešení vegetačních doprovodů (keře, skupiny stromů a keřů, atd.). Mohl by se uplatnit i princip tzv. „volné aleje“, kdy by se v intervalech 150–300m vysazovaly jednotlivé stromy nebo menší skupiny stromů v dostatečné vzdálenosti od vozovky, které by působily jako rozptýlená zeleň.

Ostatní silnice II. třídy a silnice III. třídy

V případě výsadby klasických alejí je potřeba změnit zavedený způsob jejich výsadby. Projektanty navrhované vzdálenosti 6–8 m mezi stromy nejsou vyhovující. Vzdálenost by měla být 20–25 m (vozidlo při vybočení ze silnice opouští vozovku zpravidla v ostrém úhlu a pokud stromy rostou blízko u sebe, tak nemá šanci se stromu vyhnout. Při větší vzdálenosti se šance zvyšuje).

Co ovlivňuje možnost obnovy alejí v souladu s ČSN

Zásadní problémem je, že silniční správce obvykle nedisponuje dostatečně širokým pozemkem na to, aby strom nasázel v bezpečné vzdálenosti. Rovněž není oprávněn pozemky pro výsadbu alejí vykupovat a není tedy v jeho možnostech aleje obnovit. V této věci nelze předpokládat změnu, protože v současné době není vykoupená celá řada pozemků na kterých jsou silnice již postaveny a díky nedostatku finančních prostředků výkupy postupují jenom velmi pomalu.

Dalším faktorem ovlivňujícím výsadbu je podzemní vedení inženýrských sítí, které často vedou souběžně s komunikací a strom nelze vysázet v jejich ochranných pásmech.

Pro výsadbu je často k dispozici pouze úzký pruh pomocného silničního pozemku mezi tělesem komunikace a polem. Takto provedena výsadby je v rozporu se zněním zákona č. 13/1997 Sb., o PK: „Silniční vegetace



Alejí starých hrušek ořezaná za strany pole farmářem a detail řezu.



Aleje kolem polních cest a cyklostezek jsou mnohem lepší řešení než obnovování alejí kolem frekventovaných silnic za každou cenu. Foto ing. Kateřina Vaculová.



Aleje v dostatečné vzdálenosti od silnice. Stromy jsou však příliš blízko u sebe.

..... *nesmí neúměrně ztěžovat obhospodařování sousedních pozemků*". Zemědělci protestují proti novým výsadbám a výsadby jsou trvale poškozovány mechanizmy obdělávajícími pole.

Mají-li být zachovány aleje v krajině, musí být zpracována koncepce, jak problém řešit. Nelze předpokládat, že vše vyřeší správci komunikací i když to od nich veřejnost, zcela neoprávněně, očekává – nemají k tomu ani oprávnění, ani finanční prostředky. Přehlíží se skutečnost, že při kolektivizaci zemědělství, slučování pozemků a neuvážených rekultivacích byla podstatná část zeleně v krajině zlikvidována a v mnoha případech zůstaly jenom aleje kolem silnic. Řešením by měl být návrat zeleně všude tam, kde vždycky byla. Kolem místních komunikací, účelových a polních cest, na mezích, ale i u cyklistických stezek a turistických tras. Docílit toho je ale složitější. Na řešení by mělo spolupracovat Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo dopravy a Ministerstvo zemědělství. Vyžaduje to také součinnost, Pozemkového fondu, krajů, obcí a majitelů pozemků.

Do řešení složitých problémů se však nikomu nechce. Proto se jeví obnova alejí kolem frekventovaných silnic, jako jednoduché a snadné řešení, a to bez ohledu na dopady. Díky mediálnímu tlaku byla přijatá novela zákona č. 114/1992 Sb., podle které již nemá silniční správce možnost kácet na oznámení. Pro kácení bude nutno mít povolení příslušného orgánu ochrany přírody, který může uložit náhradní výsadbu. Je zde reálný předpoklad, že silniční správci budou nuceni provádět náhradní výsadbu na zcela nevhodných místech a bez ohledu na počet usmrčených, těžce i lehce zraněných osob v budoucnu.

Ing. Daniela Švédová 31. 3. 2010

Kontakt

Ing. Daniela Švédová
ŘSD Praha

