

České ekodukty

KDYBY RYSOVÉ, LOSI A MEDVĚDI CHTĚLI PŘEKONAT PRAŽSKÝ OKRUH



Ekodukt nad pražským okruhem u Cholupic, nevhodné místo z hlediska předpokladu migrace zvěře navíc s rušivým osvětlením

Když kopýtko pálí, když jim dojde dech, zahlédne najednou zvěř hledající, jak se dostat přes dunící dálnici, spásný most zarostlý zelení, přes který se skrytě přejde na druhou stranu. To je ideál, který by měl ekodukt naplnit. Měl by pomoci překonat zvěři umělou liniovou překážku a zajistit odpovídající teritorium především velkým savcům (los, jelen) ale i dravcům, jako je například rys, medvěd, rosomák ad.

E kodukty – nazývané též zelené mosty, nebo ironicky mosty pro medvědy – v České republice bohužel nahrávají těm, na které působí všechna slova začínající předponou eko jako červený hadr na býka. V povědomí české veřejnosti jsou dosud často ekologové spojováni s nadšenci v batikovaných tričkách a etnokorálky na krku romantickými způsoby zachraňující naši planetu. A tak původně nestranná věda o vztazích organismů k vnějšímu prostředí a vztazích organismů navzájem – ekologie – dostává příděch fanatismu a pokřiveného vnímání světa, kde v přírodě je člověk jen plenícím vetřelcem. Pak není divu, že když nezasvěcený čtenář čte zprávy o ekoduktech nad našimi dálnicemi, kde za celý rok přeběhne pár myší a celá stavba stála desítky milionů korun, tak si řekne, že celá myšlenka ekoduktů je zase jen další černou dírou na peníze vedoucí do kapes někoho z Ředitelství silnic a dálnic nebo z firem stavících u nás nejdražší dálnice na světě. A to je škoda. Ekodukt (ať už nadzemní nebo podzemní) je zřejmě jediným řešením jak alespoň trochu zmírnit fragmentaci krajiny. Často si neuvědomujeme, že zatímco jedeme v autě a krajina nám příjemně ubíhá za oknem, tak pod koly našeho auta se nachází hranice, která je pro zvěř bez křídel naprosto neproniknutelná (nebo jen za cenu kolizí s často smrtícími následky na straně zvěře i cestujících v autě). Krajina je rozříznuta pomyslným nožem na dva díly a čím víc je těchto nožů, tím menší je teritorium zvěře. U zajíce a podobných malých savců a bezobratlých to tolik nevádí, ale velcí savci často a daleko migrují, pro ty bývá neustále se zvyšující fragmentace krajiny fatální. Snížení četnosti populace s sebou přináší i postupnou degeneraci druhu. Pokud bychom použili IT terminologii, je za této situace nezbytné provést defragmentaci krajiny. Silnice je často bohužel

zbytečně naprojektovaná tam, kudy vede migrační koridor zvěře, i když se nabízela jiná alternativní možnost, při které by tento koridor nebyl zdaleka tolik narušen. Pokud už silnice stojí, potom je možno ve spolupráci s odborníky i znalci místní krajiny zajistit stavbu ekoduktu na smysluplném místě a částečně zmírnit výše zmiňovanou fragmentaci krajiny. Ekodukty postavené v nevhodných místech, kde přechodu zvěře fakticky neslouží, zapříčiňují navyšování nákladů stavby a také nahrávají odpůrcům ekoduktů. Jejich argumentace je následně podpořená tím, že ekodukt stejně zvěř nevyužívá zdaleka tak, jak bylo předpokládáno, a že jeho stavba (i údržba) navýší celkovou cenu komunikace o sumu, která mohla být jinde uplatněna účelněji.

V naší krajině byste nad rušnými silnicemi našli doposud ekoduktů 12. Příkladem zpochybňovaných ekoduktů je například sypaný most na dálnici D47 (D1) u Hrabůvky, který ŘSD označuje jako ekodukt, ačkoliv ani žádná ochranná organizace zde ekodukt nenavrhovala a most slouží pro převod místní komunikace, plynovodu a drobné vodoteče. Zpochybňovaná je rovněž smysluplnost pěti ekoduktů na Pražském okruhu, dva u Cholupic a dva u Jesenice. Pětice ekoduktů na Pražském okruhu stává Českou republiku do popředí v počtu ekoduktů na kilometr rychlostních silnic, ačkoliv čtyři z nich jsou spíše nadbytečné, protože zde není důvod předpokládat migraci žádných ohrožených druhů zvěře a navíc lze očekávat po-stupnou zástavbu oblasti.



Jeden z nejocetovanějších ekoduktů v EU, Španělsko, Can Pagá



◀ Ukázkový ekodukt nad transkanadskou dálnicí (NP Banff) – bez světelného znečištění spojuje rozdělený les opět do jednoho celku.

Modelový příklad zcela nefunkčního ekoduktu se nachází na rychlostní silnici R6 západně od Karlových Varů. Původně byl navržen správně, ovšem pozdější změna územního plánu sousední obce výstavbou zablokovala všechny přístupové cesty zvěře k ekoduktu na jižní straně. Ekodukt však byl přesto postaven.

Naše dálnice patří k nejdražším na světě (o příčinách se stále diskutuje, vzhledem k poslední aféře – chybějící šterkové vrstvě na dálnici u Ostravy by měly být naopak nejlevnější). Není tedy divu, že i ceny ekoduktů se pohybují na vyšší úrovni. Cena stan-



dardního ekoduktu o šířce 40–60 metrů se v Německu a Rakousku pohybuje kolem 2,5 – 3 milionů euro, v dalších zemích EU (Polsko, Holandsko, Španělsko) v rozsahu 2,5 až 5 milionů euro, tedy v přepočtu asi 62 až 125 milionů Kč. Ceny staveb stejných parametrů v České republice jsou i několikanásobně vyšší.

Podle Václava Hlaváče z Agentury ochrany přírody a krajiny ČR je příčinou výstavby problematických českých ekoduktů neexistence jasné státní koncepce a nedostatečný monitoring účinnosti realizovaných opatření, chybějící legislativní ochrana dálkových migračních koridorů a nejednotnost posuzování vlivu staveb na životní prostředí (EIA). Teprve až se tyto nedostatky vyřeší, nebudou české ekodukty nevyužívanou předraženou stavbou stojící na místě, kde má jen malé uplatnění. Potom se nám teprve může stát, že z projíždějícího auta zahlédneme na ekoduktu ucho medvěda a ne jen hlavu zbloudilého houbaře.

▲ Ekodukt nad Vysočanskou magistrálou bude zřejmě do budoucna sloužit spíše než velkým savcům a šelmám cyklistům a pěším. Kdo ví, třeba tam klub českých turistů udělá i značenou trasu.

