

ÚSES a liniové stavby v procesech EIA

Mgr. Tomáš ŠIKULA

HBH Projekt spol. s r.o., Ateliér Ekologie, Kabátníkova 5, 602 00 Brno

Abstrakt:

Jedním z mnoha problémů, které jsou řešeny v rámci posuzování vlivů staveb na životní prostředí (EIA) je vliv na územní systémy ekologické stability (ÚSES).

Zde posuzovatel velice často naráží na protichůdné požadavky ze strany zájmů ochrany přírody a krajiny a ze strany investora. Bohužel častou příčinou komplikovaných střetů silničních staveb a liniových segmentů ÚSES je nedůsledné projektování plánů ÚSES v rámci zpracování územně plánovací dokumentace (ÚPD) obcí a měst, kdy bývá opomenut vertikální rozměr.

Klíčová slova: ÚSES, ÚPD, biokoridory, křížení liniových prvků, EIA

1. Úvod

S problematikou ÚSES se setkáváme také v procesech posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), které jsou nyní právně vymezeny zákonem č.100/2001 Sb. Rád bych se zmínil o problémech střetů posuzovaných záměrů a prvků ÚSES z pohledu posuzovatele (zpracovatele EIA dokumentací, případně Oznámení dle §6 zákona č.100/2001 Sb.), který se nejčastěji zabývá posuzováním vlivů liniových dopravních staveb – silnic, rychlostních silnic a dálnic na životní prostředí.

2. Vymezení problému

Tato problematika je poměrně široká a rád bych se zaměřil na nejčastěji řešený problém a to konflikt - křížení liniových prvků zakotvených ve schválené ÚPD. Jedná se o konflikt liniových segmentů ÚSES, které náležejí mezi limity území a liniových silničních staveb, které náležejí mezi veřejně prospěšné stavby.

V mnoha územních plánech dochází zcela zákonitě ke křížení těchto liniových prvků, ale ve velké většině není řešen třetí rozměr těchto střetů. Zvláště u ÚPD obcí a měst je tento problém zásadní. V rámci procesu projednávání a schvalování ÚPD se pouze stabilizuje horizontální rozměr, ale vertikální rozměr se ponechává, pravděpodobně neúmyslně, až na období realizace ÚSES, respektive projektování silniční stavby.

Poté dochází k situacím, kdy technické řešení střetu, které by umožňovalo plnou funkčnost silniční stavby i biokoridoru je velmi finančně náročné, pokud by bylo vůbec realizovatelné.

3. Typické příklady problematických střetů

Abychom se přenesli z obecné roviny, rád bych uvedl několik konkrétních příkladů výše uvedených a popsanych střetů, se kterými jsem se ve své praxi setkal.

I. Olomouc – střety v rámci ÚPD města Olomouce

Olomouc má ve své územně plánovací dokumentaci z roku 1999 nově navržený plán ÚSES, který se na několika místech kříží s dlouhodobě plánovou a nyní naplno připravovanou stavbou tzv. Východní tangenty – silnice R46, která bude mít parametry rychlostní, směrově dělené komunikace, která bude mít místy šířku v koruně (zpevněné plochy) téměř 50m. Přesto projektant plánu ÚSES v takovém místě navrhl vedení lokálního biokoridoru. Parametry rychlostní silnice byly v době navrhování segmentů ÚSES zjištělné, neboť v té době byla již v plném proudu realizace tzv. Jižního obchvatu Olomouce a s připojením silnice R46 se již v té době počítalo a bylo vyprojektované. Navíc bylo zřejmé, že šířkové uspořádání v místě křížení bude minimálně v parametrech čtyřpruhové směrově dělené komunikace šířky 22,5m, což je také údaj udávající délku přerušení lokálního biokoridoru.

Problém se začal řešit až v rámci předprojektové přípravy Východní tangenty v rámci zpracování podkladů pro EIA dokumentaci a výsledkem byl příslib Magistrátu města Olomouce, že bude provedena aktualizace plánu ÚSES v rámci ÚPD, která tento problém vypořádá.

II. Dálnice D47 stavby 4705 a 4706 – mnoho střetů v rámci ÚPD obcí

Jedná se o 30-ti kilometrový úsek mediálně velmi známé dálnice „do Ostravy“. Dálnice prochází 11-ti obcemi z nichž většina měla schválenou územně plánovací dokumentaci v druhé polovině devadesátých let. Ve všech schválených ÚPD byla dálnice zahrnuta, ale přesto byly plány ÚSES vyprojektován tak, že v rámci zpracování EIA dokumentace muselo být navrženo přeprojektování 9-ti segmentů, převážně lokálních biokoridorů.

K nápravě došlo buď vlastní iniciativou obcí, nebo až v rámci zpracování samotné dokumentace pro územní rozhodnutí na stavbu dálnice.

III. Dálnice D1 – křížení s NRBK139 na km 184,2 (západně od Brna)

V tomto území se jedná o křížení nadregionálního biokoridoru (NRBK) s dálnicí, jehož vedení je natrasováno do mostního objektu nevhodných parametrů, které se při plánovaném rozšíření dálnice ještě více zhorší. Zlepšení situace, umístěním mostního objektu patřičných parametrů, není možné vlivem konfigurace terénu. Zde je situace poněkud odlišná, neboť trasování NRBK je v kompetenci MŽP a do ÚPD obcí se v upřesněné podobě přebírá, ale opět nikdo neřešil, že křížení je v tomto prostoru do budoucna nevyhovující a defakto nefunkční.

Zde se uvažuje, po dohodě s investorem, že by v rámci zkapacitnění dálnice bylo možné křížení řešit nadchodem situovaným západně od stávajícího křížení, ale musí to být podloženo průkaznými materiály, že v tomto prostoru probíhá migrace živočichů.

Tento výčet důsledně neřešených střetů dvou významných liniových prvků v rámci ÚPD není ani zdaleka úplný, ale domnívám se, že pro dokreslení problému dostačující.

4. Důsledky

Důsledkem výše popsaného bývá paradoxní situace, kdy zpracovatel EIA dokumentace dostane na stůl záměr (rychlostní silnici, dálnici) v území, kde je schválená

územně plánovací dokumentace obsahující i posuzovaný záměr. Zaraduje se, neboť, domnívám se že oprávněně, předpokládá, že všechny prostorové střety v území byl již vyřešeny v rámci projednávání a schvalování územně plánovací dokumentace (včetně připomínek NGO). A náhle zjišťuje, že jakékoliv snahy projektantů posuzovaného záměru o vyřešení střetů záměru s liniovými segmenty ÚSES jsou marné, neboť parametry pro křížení (např. parametry mostních objektů) s liniovým segmentem ÚSES jsou stále nedostačující. Navíc, čím více se projektant snaží (např. upravit niveletu silnice), tím více se na druhé straně dostává do střetu, mimo jiné, s krajinným rázem v území.

Zcela konkrétně to znamená minimálně následující dopady, které ve výsledku zatíží nás všechny. A to nejen finančně.

Jedná se o:

- Zvýšené náklady ze státního rozpočtu a rozpočtů obcí, někdy zcela zbytečné.
 - finance vynaložené na přeprojektování plánů ÚSES a následné zpracování změny schválené ÚPD
- Prodlužování termínů předprojektové a projektové přípravy.
 - změna plánů ÚSES s výsledným definitivním promítnutím do schválené a platné ÚPD je proces na několik měsíců, které citelně chybí v rámci projektové přípravy stavby.

5. Návrh řešení

Popsané problematické střety a jejich dopady by bylo možné, domnívám se, z velké části eliminovat právě ve fázi zpracování ÚPD.

Dovoluji si navrhnout k diskusi tyto přístupy:

- Zahrnout při řešení střetů v rámci v rámci zpracování ÚPD také vertikální rozměr.
 - Nemám za to, že práce projektantů plánů ÚSES je odvedená nekvalitně, ale chybí mi u těchto střetů minimálně komentář, který by obsahoval údaje, jak takovéto křížení nejlépe vyřešit, případně pro jaký typ migrace byl biokoridor převážně uvažován a jaké omezení by bylo únosné.
 - Například odstupňovat podmínky realizace dle předpokládaných šířkových parametrů – jak řešit křížení dvoupruhé a jak řešit křížení čtyř a vícepruhové silnice.
- Již v rámci vyhledávacích studií (nejen při projednávání), které jsou mnohdy podkladem pro zpracování ÚPD, sledovat tyto možné střety a snažit se jim předejít v obtížně řešitelných místech.
- Prověřovat cíleně migrační trasy v území při zpracování plánů ÚSES a vedení liniových segmentů ÚSES tomuto přizpůsobovat.
 - Lokální biokoridory jsou mnohdy vedeny zcela mimo migrační trasy zvěře, ačkoliv jsou jimi zdůvodňovány.

Při jiném migračním koridoru v území, mimo segmenty ÚSES, toto v plánu ÚSES zdůraznit a zbytečně tak neomezovat realizaci liniové stavby při křížení se segmenty ÚSES s kompenzací tohoto v prostoru skutečné migrační trasy (např. v místech BK zbytečně nepředimenzovávat mostní objekty, ale v místě migrační trasy požadovat dostatečně dimenzovaný mostní objekt).

Souhrně lze říci, že je nutné při projektování plánů ÚSES již dopředu definovat podmínky křížení s minimálními parametry například pro mostní objekty a v případě, že to nebude technicky možné, je-li možné přerušení biokoridoru, případně náhradní řešení.

Navíc se domnívám, že v území, kde je plánovaná významná liniová stavba nadregionálního charakteru není možné ÚSES zahušťovat, tak, jako je to potřebné a vhodné jinde a z toho je také nutné vycházet při projektování ÚSES.

6. Závěry

Pokusil jsem se o popsání problému, se kterým se jistě řada projektantů ÚSES setkala a domnívám se, že se jím také zabývala a řešila je. Je mi ovšem líto, že alespoň podle mých zkušeností, je to „zabývání se“ a „řešení“ až ve fázi, kdy by bylo možné a vhodné věnovat sílu, energii a koneckonců i finance na užitečnější věci.

Dokonce se odvážím říci, že mnoho projektantů ÚSES tento problém ani moc netrápí. Koneckonců je to naopak práce navíc, ÚSESů se už moc neprojektuje a každý peníz navíc dobrý. Ale pokud se snažíme povznést a řekněme restaurovat pojem ÚSES, jak to bylo uvedeno v závěrech minulé konference, měli bychom také k projektování přistupovat i v tomto ohledu zodpovědněji, aby ÚSES byl opravdu tím šperkem v krajině, který je třeba hájit, obnovovat a účelně projektovat a ne tím obtížným institutem ochrany přírody, se kterým je vždy spousta mnohdy i zbytečných starostí a problémů.

P.S.

Dobře vím, že připravovaný nový Stavební zákon by měl ošetřit i problematiku, kterou se zabýval můj článek, ale projektuje se stále, nový Stavební zákon zde stále není a navíc. Kdo ví, jak bude vypadat ...

Použité podklady:

- Löw, J. a kol. (1995): „Rukověť projektanta místního ÚSES“, DOPLNĚK, Brno.
- Hlaváč, V. a Anděl, P. (2001): „Metodická příručka k zjišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy“, AOPK ČR, Praha
- Projektové dokumentace EIA, plánů ÚSES a technických studií firem HBH projekt spol. s r.o., ENVIROAD s.r.o., LÖW & spol. s r.o., Ekologické inženýrství.

Mgr. Tomáš ŠIKULA, HBH Projekt spol. s r.o., Kabátníkova 5, 602 00 BRNO.
e-mail: t.sikula@hbh.cz, tel.: 549 123 426