

ÚSES A MIGRAČNÍ PROSTUPNOST ÚZEMÍ PŘI MORAVSKÉ BRÁNĚ

Mgr. Jan KLEČKA

AOPK ČR, Středisko Ostrava, Trocnovská 2, 702 00 Ostrava

jan_klecka@nature.cz

Úvod

Území Moravské brány vždy fungovalo jako významná migrační trasa nejen z pohledu člověka, ale i volně žijících organismů. Na první pohled je zřejmý migrační potenciál podélné sníženiny ve směru jihozápad – severovýchod. Z přírodovědného hlediska neméně významný je však také směr jihovýchod – severozápad, kdy území Moravské Brány zůstalo prakticky jedinou možnou spojnicí mezi horskými masivy Karpat a Jeseníků, resp. dalších pohoří Českého masivu. Intenzivní využívání zdejšího území, postupující zástavba a v blízké době definitivním uzavřením této spojnice pro některé druhy organismů, zejména pro velké savce. Znemožněny by byly dnes ještě vzácně se uskutečňující přechody jelení zvěře a rysa, jednou provždy by byl vyloučen i teoretický pohyb vlka, medvěda, případně losa, omezen by byl i pohyb černé a srnčí zvěře.

I přes nepříznivý trend je území Moravské brány z výše uvedeného hlediska ještě stále funkční a jeho migrační prostupnost je i do budoucna reálně zajistitelná. Na základě analýzy stávajícího využití území, migračních nároků vybraných druhů velkých savců a při zohlednění trasy zamýšlené dálnice D47 bylo vytipováno několik tras, kde teoreticky lze s příležitostným průchodem počítat (Hlaváč, Volf 2003). Pro trvalé zachování těchto průchodů je nutno zajistit následující:

1. Průchodnost dálnic D47

Při řešení migračních tras byla plánovaná dálnice zohledněna. Trasy ji kříží v místech, kde stavba překonává údolní zářezy a průchodnost je technicky zajistitelná. V jediném případě bude nutné křížení řešit zeleným nadchodem (ekodukt). Zachování průchodnosti v uvedených úsecích je jednou z podmínek udělení výjimky Ministerstva životního prostředí ze zák. č. 114/1992 k této stavbě a investor tuto skutečnost respektuje.

2. Průchodnost rychlostní komunikací R48

V současné době pro zvěř snadno překročitelná komunikace by měla být v nadcházejících letech rekonstruována. Plánováno je rozšíření, opatření svodidly, doplnění středového dělicího pruhu aj. Bariérový účinek stavby tak bude prakticky obdobný jako v případě dálnice. I v tomto případě je zprůchodnění technicky reálné, nicméně prosazení opatření ke zprůchodnění stavby je oproti dálnici paradoxně podstatně složitější. R48 bude i po rekonstrukci probíhat stávající trasou, neznamená teda výrazný zásah do stávající krajiny ani nezměrné množství nových střetů ve využití území. Mediálně i politicky je tak ve srovnání s novou dálnicí nesrovnatelně méně zajímavá a k prosazení čehokoliv nad standard tradičního řešení chybí prostor. Existuje několik legislativních nástrojů, které lze při prosazování zájmů ochrany přírody použít (stanovisko orgánu ochrany přírody v územním a stavebním řízení, podmínky udělení výjimky ze zákona č. 114/1992), v praxi je ale jako vždy důležitější především vůle společně jednat. V případě R48 tato vůle existuje. Návrhy předložené Ředitelství silnic a dálnic jsou v současné době jedním z podkladů projekční přípravy záměru. Zde je však potřeba zdůraznit nutnost vzájemné přesné a především včasné informovanosti. Jakékoliv zpětné úpravy projektové dokumentace nebo dokonce dodatečné změny již

vydaných územních a stavebních rozhodnutí znamenají pro investora navýšení nákladů a navíc celkové zdržení stavby. Ochota ke kompromisům je v takovém případě pochopitelně takřka nulová. Vynucení si změn silou zmíněných legislativních nástrojů sice teoreticky je jakýmsi řešením, může však vést k zablokování komunikace i pro další záměry v budoucnu. Volbu této cesty je proto potřeba vždy velmi dobře zvažovat.

3. Průchodnost navazující krajinou

Rozvoj obcí, postupující zástavba, nové podnikatelské záměry aj. postupně zužují prostor volné krajiny vhodný pro migraci velkých savců. Přesto, že velkou část zájmového území tvoří rozsáhlé bloky zemědělské půdy často s rozptýlenými segmenty lesa apod., je příznivý stav jen zdánlivý. Problémem jsou především četná „úzká“ místa. Tvoří je především proluky v zástavbě, kdy nelze do budoucna vyloučit jejich postupné zastavění, či využití způsobem, který průchod znemožní (oplocení, elektrický ohradník, nadměrné rušení, ...). Mimořádné nároky jsou kladeny na úseky navádějící přímo k průchodům stavbami D47, resp. R48, jejich ohrožení je obdobné. Aktuální je toto nebezpečí např. v případě plánovaného ekoduktu. Investice převyšující 100 mil. Kč by bez zajištění patřičné návaznosti zůstala zcela nevyužita. Pro trvalé zajištění průchodnosti, tedy vyloučení veškeré činnosti, která by ve výsledku omezila migrační potenciál dílčího území, je nutné zajistit vhodný režim při využívání dotčené plochy. Prakticky jediným vhodným nástrojem české legislativy pro tento účel je ochrana tras formou vymezení územních systémů ekologické stability a jejich schválení v závazné části územně plánovací dokumentace. Vzhledem k významu problému, nutné široké územní návaznosti i s ohledem na omezené prostorové parametry ÚSES lokální úrovně je nezbytné pro tento účel vymezit ÚSES na úrovni regionální a otázku migrační prostupnosti tedy řešit v rámci územního plánu velkého územního celku – v daném případě ÚPN VÚC Beskydy. Na základě konzultace s Krajským úřadem Moravskoslezského kraje, který v současné době shromažďuje podněty pro zadání zpracování změny této územně plánovací dokumentace, byl Agenturou ochrany přírody a krajiny ve spolupráci se Správou CHKO Poodří a autorizovaným projektantem ÚSES pro tento účel zpracován podkladový materiál.

Návrh doplnění regionálního ÚSES

Návrh si klade za cíl zajistit mezi lesními komplexy Beskyd a Nízkého Jeseníku do budoucna souvislé a pokud možno přímé propojení volnou krajinou. Materiál je koncipován jako výchozí podklad, který bude v rámci řešení ÚSES v územně plánovací dokumentaci dále upřesňován. Návrh sám, vzhledem ke své účelovosti, jen zcela výjimečně řeší problematiku stávajících prvků regionálního a nadregionálního ÚSES. V průběhu zpracování se nicméně potvrdilo, že v blízké budoucnosti celkové zhodnocení a následná optimalizace vymezení ÚSES bude pro zajištění celkové funkčnosti systému nutností. Důvodem, proč řešení otázky migrací a celková revize ÚSES v regionu neprobíhají současně, je situace vyvolaná stavbou dálnice. K řešení rozsáhlých záborů pozemků a s nimi spojeným přerušáním návaznosti existujících krajinných struktur byly nebo v dohledné době budou prakticky v celé trase stavby zahájeny pozemkové úpravy. Naskýtá se tak jedinečná příležitost v rámci přerozdělování půdy s využitím státního vlastnictví uvést do souladu vlastnické vztahy a rozmanité požadavky na funkce daného území. Pro účel ÚSES lze často v optimálních trasách vyčlenit samostatné pozemky, přitom konflikty s jinými záměry je možné minimalizovat.

Metodika

Při zpracování návrhu doplnění regionálního ÚSES byly trasy vytipované zmiňovanou migrační studií konfrontovány s vymezením regionálního a nadregionálního ÚSES ve stávajícím ÚPN VÚC Beskydy. Z dalšího řešení byly vyloučeny úseky, které prochází již vymezenými biokoridory, resp. biocentry nebo jejichž vedení lze stávajícímu vymezení ÚSES

přizpůsobit. Zbývající úseky byly nad územními plány obcí upřesněny tak, aby v maximální možné míře respektovaly stávající vymezení ÚSES všech úrovní a omezila se tak možnost vzniku konfliktů ve využití území. Malá část prvků byla navržena zcela nově v souladu s existující metodikou (Löw a kol. 1995), kritická místa byla šetřena v terénu. Výsledný návrh byl konzultován se zástupci dotčených obcí, potvrzení, že vymezení navrhovaných prvků není v konfliktu s platnou územně plánovací dokumentací, bylo na základě požadavku Krajského úřadu získáno písemně.

Situace - stávající (N)R ÚSES

Nadregionální a regionální územní systém ekologické stability byl vymezen v rámci Územně technického podkladu (dále ÚTP) vydaném Ministerstvem pro místní rozvoj ve spolupráci s Ministerstvem pro životní prostředí (1996). Toto vymezení bylo následně zapracováno do ÚPN VÚC Beskydy. Pokud jde o prvky regionální úrovně, pořizovatel pro ÚTP uvádí, že se jedná o funkční minimum systému a je v kompetenci orgánu ochrany přírody jejich síť doplňovat v závislosti na konkrétních podmínkách v terénu.

Pro území Moravské brány a část navazující Podbeskydské pahorkatiny ÚTP zohledňuje především směr koridoru řeky Odry. Po jejím toku je vedena osa nadregionálního biokoridoru (NRBK 143 Chropyňský luh – Oderská niva), paralelně s ní jsou po obou stranách ve vzdálenosti několika kilometrů vedeny biokoridory regionální, obdobný směr má i další nadregionální biokoridor dále na jihu (NRBK 144 Jezernice – Hukvaldy). Provázanost území ve směru kolmém, tedy jihovýchod – severozápad, je v cca 40 km širokém úseku mezi Ostravou a Hranicemi ošetřena vzájemně navazujícími biokoridory jen na samotných okrajích úseku, i v těchto případech je však vedení prvků pro velké savce využitelné jen z části. Migrační propojení masivů Beskyd a Jeseníků při stávajícím stavu ochrany území do budoucna není zajištěno.

Nově navrhované větve regionálního ÚSES

Celkem je k doplnění navrhováno 13 nových větví regionálního ÚSES v délce od 2 do 10 km. V případě překročení maximální přípustné délky koridoru jsou v 6 případech nově navrhována regionální biocentra, z toho 2 k založení na orné půdě. V souvislosti s doplněním prvků vyplynula ve dvou případech také potřeba v dílčích územích upravit stávající vymezení regionálních ÚSES.

Kompletním návrhem je dotčeno území 30 obcí. Prakticky v žádném případě nebyly v této fázi z jejich strany k návrhům zásadní připomínky. Vedení biokoridoru „kdesi v polích“, kde obec nepočítá s novou výstavbou, je z jejího pohledu nekonfliktní. Když uvážíme, že pro lesní hospodaření ÚSES v současné praxi není omezením a případná realizace prvků na orné půdě je vázána na souhlas vlastníka, je tento postoj pochopitelný. Ve více případech byla pro starosty zajímavá možnost získání dotací na výsadby v krajině, získání státní půdy ve společných zařízeních v rámci chystaných pozemkových úprav a místy i vyřešení konkrétních problémů v území (eroze půdy, odstínění dálnice, ...).

Co dál?

Zpracovaný podklad byl předán Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje jako jeden z podnětů pro přípravu zadání změny ÚPN VÚC Beskydy. Třebaže příprava návrhu na doplnění prvků regionálního ÚSES dosud probíhala hladce, jedná se stále jen o úvodní kolo celého procesu zapracování do územně plánovací dokumentace a konečný výsledek bude až do schválení nového územního plánu značně nejistý. Teprve po jeho schválení bude relativně zajištěna alespoň nezastavitelnost vybraného území a pro nejbližší období tak zažehnáno nebezpečí definitivního přerušení přirozeného propojení horských masivů. Je třeba zdůraznit, že skutečně jen „pro nejbližší období“, protože zatím stále neřešena zůstává bariéra plánované

vysokorychlostní trati, o znova a znova kříšeném záměru výstavby vodní cesty Dunaj-Odra-Labe vůbec nemluvě.

Citovaná literatura:

Hlaváč, V. Volf, O. (2003): Dálnice D47 - Migrační studie - Návrh opatření k zajištění průchodnosti stavby pro velké savce. Ms, AOPK ČR Praha.

Löw, J. a kol. (1995): Rukověť projektanta místního územního systému ekologické stability. Metodika pro zpracování dokumentace. Nakladatelství DOPLNĚK, Brno.