

Zhodnocení dopadů výstavby Vysokorychlostní trati (VRT) na vybrané obce v regionu Dolní Poohří

Vypracoval: Filip Snášel
V Pístech 29. 9. 2024

1. Úvod

Projekt výstavby vysokorychlostní trati (VRT) přináší výrazné změny v krajině a významné dopady na životní prostředí, urbanistiku i kvalitu života místních obyvatel. Ačkoli se očekává zlepšení dopravní dostupnosti a modernizace železniční infrastruktury, je nutné věnovat pozornost negativním externalitám, které tento rozsáhlý projekt přináší a připravit taková kompenzační opatření, která nepřenesou negativní vlivy do obcí sousedících se stavbou VRT.

Trať by měla procházet citlivými oblastmi, jako jsou nivy Labe a Dolní Poohří, lesy a mokřady, které jsou domovem mnoha chráněných druhů. Přerušení těchto ekosystémů by vedlo k poklesu biodiverzity a zhoršení podmínek pro volně žijící živočichy, které již čelí tlaku lidských aktivit. Přitom je již stávající stav člověku i přírodě velmi nevyhovující. Výstavbou další souběžné liniové stavby dochází k dalšímu prohlubování již tak palčivého problému nejen pro obyvatele dotčeného území, ale i pro biokoridory zasažené touto výstavbou.

Starostky a starostové nejen dotčených, ale i sousedících katastrů, pečují o svěřená území jako řádní hospodáři. Kladou si za cíl upozornit detailněji na některá negativa a hrozby, jež výstavba VRT, spolu se synergickými efekty dálnice D8, přináší. Tento dokument je základní analýzou rizik, ale autorovi je jasné, že není možné v tomto textu obsáhnout veškeré možné dopady VRT. Materiál proto může sloužit jako podklad pro další diskuzi s investorem, obcemi, občany a dalšími aktéry a je vítáno jeho rozšíření, nebo doplnění.

2. Výchozí stav

Krajina významně ovlivňuje člověka, jeho sídla a hlavně kvalitu jeho života. Zásahy člověka do krajiny jsou různé, od hospodářských, přes stavební (stavba sídel a návazných komunikací), až po revitalizační a ochranné. Pro člověka je zásadní také prostupnost krajiny. Prostupnost je vlastnost určitého předmětu odvozená od slovesa prostupovat. V kontextu krajiny je smysluplné uvažovat význam prostupnosti krajiny zejména z hlediska ekologického a dopravního. Ekologický kontext tohoto termínu je výrazně užívanější a úzce souvisí s termíny migrační propustnost a konektivita krajiny. Všechny tyto termíny slouží ke kvalitativnímu popisu krajiny, co se týče obtížnosti pohybu živočichů, kteří v ní trvale žijí nebo skrze ni migrují. V zahraniční literatuře se termín prostupnost krajiny v kontextu ekologie objevuje jako landscape permeability a souvisí s termínem landscape connectivity.

Krajinu v našem bezprostřední okolí ovlivní v blízké budoucnosti hned dvě páteřní liniové stavby (dálnice D8 a VRT Praha – Ústí nad Labem – Drážďany). Jako takové de facto přetnou logické návaznosti mezi městy a obcemi na obou stranách a výrazně omezí prostupnost krajiny. Vytvářejí bariéru také pro pohyb zvěře a obrovskou měrou zvyšují negativní dopady na populace živočichů zde žijících.

Podle naší vize krajiny je snadné se v prostupné krajině pohybovat mezi jakýmkoliv dvěma body s využitím vhodného terénu, cest, dopravních tras či biokoridorů. Ideálně prostupná krajina neobsahuje migrační bariéry a zároveň slouží k odpočinku obyvatel a posílení turistického ruchu na Budyňsku. Prostupná krajina zachovává menší zemědělské bloky (do 50 ha), mezi nimiž vedou polní cesty osázené keři a stromy a sama o sobě je odolná proti erozi a přirozeně zadržuje vodu. Zároveň je oporou pro rozmanitost živých organismů, což zahrnuje rozmanitost druhů i diverzitu ekosystémů.

3. Krajina prostupnější

Je nám také jasné, že VRT skýtá příležitost v dramatickém zvýšení udržitelné dopravní obslužnosti nejen pro obce přímo sousedící se stavbou, ale pro širší okolí. Rádi bychom tedy v následujících návrzích docílili stavu, kdy je možné nejen využít nového terminálu VRT Roudnice nad Labem, ale zároveň zkvalitnit prostupnost krajiny. Toho lze dosáhnout relativně levnými opatřeními obnovy historických cest, které stále existují v katastrálních mapách a jsou v majetku obcí. Případně je možné v rámci komplexních pozemkových úprav přistoupit ke změnám tras cest tak, aby lépe odpovídaly aktuální situaci. Zároveň považujeme za vhodné výstavu cyklostezky č.6 se zpevněným povrchem podél řeky Ohře, která by napravila současný tristní stav, kdy cyklisté nemají jinou možnost, než se pohybovat po frekventované silnici č. 118.

Současná krajina v řešeném území nenabízí mnoho možností krátkého spojení mezi vesnicemi. Staré cesty byly kvůli extenzivnímu zemědělství rozorány, přestože velká většina z nich je stále v katastrálních mapách ve vlastnictví obcí. Často nejkratší a nejjednodušší spojení, která by byla funkční i z hlediska přístupu k terminálu VRT Roudnice jsou rozorána a obdělávána. Páteřní národní cyklostezka č. 6 vede buď po nevyhovujícím, rozbitém povrchu, nebo po frekventované silnici č. 118 a tím pádem je pro rodiny s dětmi nevhodná.

Přestože různé základní dokumenty na řešeném území (Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje, Územní studie krajiny ORP Roudnice, územní plány jednotlivých obcí) zmiňují nutnost zvýšení prostupnosti krajiny, zvýšení biodiverzity a podpory dalších udržitelných řešení, dlouhodobě se vůbec nic neděje. Zemědělci na dotčených polích hospodaří, scelují jednotlivé plochy, až do stavu, kdy například mezi obcí Nížebohy a městem Budyně nad Ohří najdeme nadrozměrné půdní bloky o velikosti 160 a 200 hektarů, které protíná jediná komunikace, silnice č. 246. Ta je opět nevhodná pro pěší, nebo cyklisty. Schválené územní plány obcí téměř neřeší protierozní opatření na těchto rozsáhlých půdních blocích. Jako jediné opatření zmiňuje agrotechnická opatření pásové výsadby, protierozní orby, nebo výsadby zeleně u menších vodotečí.

I z hlediska vyšších územních celků (ORP Roudnice, ZÚR ÚK) je výše zmíněný stav neuspokojivý. Pokud budeme citovat Návrh Územní Studie Krajiny ORP Roudnice nad Labem, doporučuje se z hlediska prostupnosti krajiny: "Propojení komunikacemi v rámci obce (PRO-003, PRO-005, PRO-007, PRO-008, PRO-009), ve směru Martiněves (PRO-065), Mšené-lázně (PRO-011, PRO-012, PRO-063, PRO-064), Nové Dvory (PRO-029), Přestavky (PRO-006), Roudnice nad Labem (PRO-024), Žabovřesky nad Ohří (PRO-001, PRO-004). V rámci realizace propojení je doporučeno vycházet přednostně z umístění existujících parcel původních cest ve vlastnictví obce, případně jiných vlastníků. Rozšíření a údržba komunikací."

Tento dokument negativně hodnotí i obrovské, jednolitě zemědělské plochy, navrhuje jejich rozčlenění a zásadní zvýšení biodiverzity například "pomocí strategického doplnění přírodních hodnot - vzhledem k velikosti a stavu území doporučujeme vymezit celkem 160 ha ekologicky stabilnějších ploch a linií (ESP, např. remízky, lesy, revitalizace okolí toků, tvorba mokřadů, plochy pro agrolesnictví, sady, zahrady apod. více viz text studie). Min 50 % z této výměry by měly tvořit plochy přírodních biotopů, zejména mokřady, lesy, revitalizace okolí toků, rybníky a dostatečně široké remízy. Klíčová je distribuce ESP a ESL - velikost půdního bloku nečleněného zelení je potřeba nechat na max. 35 - 45 ha, více viz hlavní text územní studie."

Prostupnější a odolnější krajina je cílem starostek a starostů v našem regionu. Postupují s péčí řádných hospodářů, starostky a starostové obcí v našem regionu jsou.

4. Konkrétní negativa spojená s výstavbou VRT

4.1 Hluk a vibrace

Důležitým aspektem, který nelze opomíjet, je hluková zátěž. Výstavba i provoz vysokorychlostní trati přinese výrazné zvýšení hlukové hladiny, a to nejen v blízkosti sídel, ale i ve volné krajině, což ovlivní jak místní obyvatele, tak živočichy. Dopady hluku z VRT přinesou negativní synergický efekt s hlukem z dálnice D8, která již nyní zatěžuje široké okolí. Vibrace způsobené pohybem vlaků a stavební techniky představují další problém. Je důležité provést geologické průzkumy a zajistit, aby vibrace nepoškodily konstrukce v blízkosti trati, ani nepřinesly zdravotní potíže obyvatelům dotčených oblastí. Zároveň je nutné mít na paměti, že dotčené území výrazně negativně ovlivní již pohyb těžké techniky při stavbě VRT. To vyvolá zvýšený pohyb stavební techniky, doprovodných služeb a pracovníků. Místní komunikace, které nejsou dimenzovány pro takto zvýšenou zátěž, se stanou přetíženými a vzniknou úzká hrdla, což povede k dopravním kongescím, snížení bezpečnosti na silnicích a zhoršení životních podmínek pro místní obyvatele, kteří budou denně čelit hustší dopravě a zvýšené hlučnosti. Vedle hluku a vibrací lze očekávat zvýšenou prašnost a znečištění, které ovlivní kvalitu ovzduší. Pohyb těžkých strojů po místních komunikacích navíc může způsobit jejich poškození a zvýšit riziko dopravních nehod. Na takovou stavbu není v současné době okolí vůbec připraveno a pro obyvatele obcí v blízkosti stavby bude znamenat značné zhoršení životní úrovně dlouho před samotným zprovozněním trati.

4.2 Narušení hydrologického režimu

Výstavba vysokorychlostní trati (VRT) může významně narušit vodní režim v oblasti kolem stavby, což je obzvláště problematické v kontextu postupující klimatické změny. Změny v hydrologických podmínkách, způsobené výstavbou, mohou zhoršit již existující problémy spojené s extrémami počasí, jako jsou delší období sucha nebo intenzivní přívalové srážky. Výstavba VRT, zejména rozsáhlé zemní práce a budování násypů, vede ke změně schopnosti krajiny zadržovat vodu. Zhutňování půdy stavební technikou způsobuje snížení její propustnosti, což má za následek horší schopnost půdy absorbovat dešťovou vodu. V kombinaci s klimatickou změnou, která zvyšuje výskyt intenzivních srážek, to může vést k rychlejšímu odtoku vody z krajiny, což snižuje schopnost půdy regenerovat zásoby podzemních vod.

Vodní toky, které by za běžných okolností proudily přirozeně, jsou často přehrazovány nebo přerušovány, což vede ke zhoršení odvodňovacích poměrů. Následkem může být nerovnoměrná distribuce vody v krajině, kdy v některých oblastech dojde k nadměrnému zavodnění, zatímco jinde může dojít k suchu. V oblastech, kde výstavba VRT zahrnuje rozsáhlé terénní úpravy, může dojít k narušení přirozeného proudění podzemních vod. Klimatická změna již nyní způsobuje pokles hladiny podzemních vod v mnoha oblastech kvůli delším obdobím

sucha a vyšším teplotám. Výstavba VRT může tento problém dále prohloubit tím, že naruší přirozené zdroje podzemní vody a změní dynamiku jejího doplňování.

V oblastech pramenů, jako jsou Hrobce a Rohatce, existuje riziko vysychání pramenů a celkového snížení dostupnosti vody. Pokles hladiny podzemní vody by mohl vést k tomu, že prameny přestanou přitékat nebo že voda v místních studnách klesne na nedostatečnou úroveň. Je třeba také přihlédnout ke zvýšenému riziku eroze půdy, zejména v oblastech s mělkými půdami. Změna vodního režimu a neefektivní odtok mohou způsobit silnou erozivní činnost, což může vést k degradaci půdy a její úrodnosti.

4.3 Světelný smog

Současná přítomnost dálnice D8 a VRT povede k nárůstu světelného smogu, zejména v nočních hodinách. Osvětlení dopravní infrastruktury a pohyb vlaků bude znamenat vyšší intenzitu světla, která naruší přirozené noční prostředí. To může mít negativní dopad na obyvatele (poruchy spánku) i na volně žijící zvířata, která jsou citlivá na změny světelných podmínek. Umístění dvou velkých dopravních koridorů blízko sebe synergicky zvýší intenzitu tohoto fenoménu. Navíc například při výstavbě odpočívky v katastru obce Dušníky dojde ještě k zvýraznění negativních vlivů, pokud nebude tato stavba dostatečně ostíněna od obce.

4.4 Změna krajinného rázu

Výstavba vysokorychlostní trati nevyhnutelně ovlivní urbanistickou strukturu vesnic, přes které trať povede, a výrazně zasáhne do krajinného rázu. V mnoha případech povede trať k přerušení tradičních komunikačních tras mezi obcemi a zhoršení prostupnosti krajiny pro pěší a cyklisty. Chybějící napojení na cyklistické a pěší trasy zhorší propojení mezi vesnicemi a přístup k rekreačním oblastem.

Dále se očekává zhoršení estetického vnímání krajiny, zejména omezení výhledů na dominanty jako České středohoří a horu Říp. Místní obyvatelé se obávají, že trať znehodnotí nejen krajinu, ale i jejich nemovitosti a naruší vztah lidí k jejich domovu. Tyto negativní vlivy se násobí při souběhu VRT s dálnicí D8, kdy například obec Nové Dvory zůstane vklíněna mezi obě liniové stavby a bez vhodně kombinovaných kompenzačních opatření bude de facto odstřižena od přirozeného spádového centra ORP Roudnice nad Labem.

4.5 Zhodnocení dílčích obslužných staveb

Kromě samotné VRT mají také obslužné stavby klíčovou roli v provozu této infrastruktury. Mezi tyto stavby patří například trafostanice, přemostění komunikací,

obslužná depa, a další technické objekty, které slouží k podpoře provozu trati. Tyto stavby mohou mít významný negativní dopad na menší obce v jejich blízkosti, a to z hlediska životního prostředí, kvality života obyvatel a urbanistické struktury. Elektrické trafostanice a depa představují potenciální bezpečnostní rizika pro místní obyvatele, zejména v případě havárií nebo úniků nebezpečných látek. Přestože jsou tyto objekty zpravidla přísně zabezpečeny, blízkost obytných oblastí zvyšuje riziko pro obyvatele v případě mimořádné události. Je zapotřebí detailně zhodnotit, analyzovat jejich případnou hlučnost a výsledky studií zveřejnit a podrobit je veřejné debatě.

5. Doporučení

Vzhledem ke komplexnosti různých vlivů výstavby VRT a negativních synergických efektů dálnice D8 je velmi složité posoudit stejně komplexně možná kompenzační opatření. Krajina a dotčená území totiž představují velmi složitý ekosystém. Považujeme za vhodné, aby co nejdříve došlo k prověření potenciálu krajiny. Výsledný dokument by se měl zaměřit na analýzu a plánování udržitelného využití krajiny s cílem maximalizovat ekologické, ekonomické a sociální přínosy. Mělo by dojít ke zhodnocení současného stavu přírodních zdrojů, biodiverzity, hydrologických podmínek i půdní kvality. Analýza by se měla také zabývat potřebami místních komunit, efektivním využitím zemědělské půdy a možnostmi pro rozvoj obnovitelných zdrojů energie. Součástí by měla být rovněž identifikace rizikových oblastí, které jsou náchylné k erozi či povodním, a navržení opatření pro ochranu krajiny a její adaptaci na klimatické změny.

Výsledkem bude plán, který podporuje udržitelný rozvoj regionu, ochranu životního prostředí a zlepšení kvality života obyvatel. Projekt přináší návrhy na zlepšení infrastruktury, ochranu cenných přírodních lokalit, podporu místního podnikání, rozvoj cestovního ruchu a zvýšení ekologické stability regionu. Tento typ komplexní analýzy pro ORP Roudnice zcela chybí, ale vzhledem k tomu, že jde o relativně nový, holistický přístup, jde o pochopitelnou věc. Prověřením komplexního potenciálu krajiny získáme ucelený pohled na náš region a podklad pro další jednání s investorem VRT.

5.1 Kompenzační opatření

Cílem navrhovaných kompenzačních opatření je náprava a minimalizace škod na krajině, její prostupnosti a biodiverzitě. Kromě vertikálních opatření proti hluku, opatřeními proti vibracím a dalším stavebním úpravám, je třeba prosazovat také investiční projekty, jako je například dobudování národní cyklostezky č. 6, která přispívá nejen k zlepšení dopravní obslužnosti a prostupnosti krajiny, ale také k turistickému ruchu.

Jednotlivá kompenzační opatření nutná napříč územím:

1. **Výstavba protihlukových stěn a valů:** Pro omezení hlukové zátěže je nezbytné vybudovat protihlukové bariéry podél trasy VRT, zejména v blízkosti obytných zón.
2. **Kompenzační opatření proti vibracím:** Implementace konstrukčních opatření pro snížení vibrací způsobených provozem VRT, zejména v blízkosti obytných zón a staveb.
3. **Použití méně hlučných materiálů a technologií:** Při výstavbě mostů a dalších infrastrukturních objektů by měly být preferovány betonové konstrukce místo ocelových, které vyzařují více hluku. Trať by měla být navržena s ohledem na snížení vibrací, například použitím šterkového lože.
4. **Zlepšení prostupnosti krajiny:** Doplnění nových pěších a cyklistických tras, které by spojily oddělené části krajiny a vesnic. Tyto trasy by měly vést mimo silnice, aby byly bezpečné pro obyvatele i pro volně žijící zvířata. Je vhodné využít existující síť cest, případně obnovit rozorané historické cesty, jejichž význam je nejen logistický, ale také krajinotvorný a při vhodném doplnění o další opatření budou zmírňovat dopady klimatické změny.
5. **Podpora rozvoje multimodální dopravy:** Zlepšení dopravy v obcích, včetně propojení na terminál VRT, s cílem snížit závislost na automobilové dopravě a usnadnit pohyb obyvatel. Zaměření na cyklisty a peší sníží tlak na kapacitu silniční sítě.
6. **Krajinářská řešení:** Kompenzační výsadba zeleně podél trasy a obnova biokoridorů, které byly narušeny. Důležité je také zapojení autorizovaných krajinářských architektů do návrhu řešení.
7. **Zachování migračních tras zvířete:** Vybudování ekoduktů a propustků pod tratí, které umožní volný pohyb volně žijící zvířete a zachování ekologické konektivity.
8. **Ekologické kompenzace a výsadba zeleně:** Náhrada za vykácené stromy a zničené přírodní biotopy formou nových výsadeb stromů, keřů a zelených ploch v okolí obcí, včetně revitalizace biokoridorů a mokřadů.
- 9.
10. **Ochrana vodních zdrojů:** Implementace opatření na ochranu pramenných oblastí, zajištění dostatečné průchodnosti vodních toků a prevence eroze půdy.
11. **Minimalizace záběru zemědělské půdy:** Tam, kde je to možné, by měla být trať vedena mimo cenné zemědělské půdy, aby nedocházelo k nadměrnému záboru vysoce kvalitních ploch.
12. **Monitoring a zmírňování světelného smogu:** Implementace technologií pro snížení světelného smogu z obslužných staveb a samotné tratí, včetně omezení nočního osvětlení a využití přirozeného stínění.
13. **Sociální programy pro zasažené obce:** Poskytnutí finanční podpory a grantů pro rozvoj komunitních a sociálních programů, které podpoří vzdělávání, sport a kulturní aktivity.

14. Pravidelný monitoring a zpětná vazba od obcí: Zřízení nezávislého monitorovacího výboru, který bude pravidelně hodnotit dopady výstavby VRT na obce, a umožní obyvatelům aktivně se podílet na rozhodování o kompenzačních opatřeních.

Tato opatření jsou zásadní pro minimalizaci negativních dopadů projektu na životní prostředí, krajinu a život místních obyvatel. Je důležité, aby jejich implementace byla zahrnuta již ve fázi plánování a přípravy projektu, aby mohla být součástí podkladů pro řízení EIA.

6. Závěr

Závěrem lze říci, že výstavba vysokorychlostní trati (VRT) představuje významnou výzvu pro menší obce, které budou zasaženy jak samotnou tratí, tak i obslužnými stavbami. Negativní dopady na krajinu, vodní režim, hlukovou zátěž a biodiverzitu mohou výrazně ovlivnit kvalitu života místních obyvatel. Komplexní kompenzační opatření jsou proto klíčová, aby se zmírnily negativní externality. Důležité je propojení ekologických, ekonomických a sociálních opatření, které podpoří rozvoj a ochranu místního prostředí.

Obec Nové Dvory
Nové Dvory 5
413 01 Roudnice nad Labem
IČ 00264113
r5da3wx
M. Hejna starosta obce
Dne: 29.9.2024