

Česká lesnická společnost, o. s.,  
pobočka Dendrologická, Dobřichovice,  
Správa CHKO Křivoklátsko,  
za finanční podpory  
Ministerstva zemědělství, úsek lesního hospodářství



# **STROMOŘADÍ JAKO FENOMÉN KRAJINY**

SBORNÍK REFERÁTŮ



**čtvrtek, 23. října 2008  
hotel Roztoky, Roztoky u Křivoklátku**

**Odborný garant:****Ing. Pavel Moucha**

Správa CHKO Křivoklátsko  
Zbečno 5, 27024  
mobil: 724 736 165  
e-mail: pavel.moucha@nature.cz

**Organizační garant:****Ing. Pavel Kyzlík**

pobočka Dendrologická, Dobřichovice, ČLS  
Na Vyhlídce 414, 252 29 Dobřichovice  
mobil: 603 163 409  
e-mail: cesles.dd@seznam.cz

**Mgr. Iva Kubátová**

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

Cílem semináře je podpořit zájem o aleje a stromořadí jako specifický krajinný prvek všech typů české krajiny od nížin po horské oblasti a od lesní půdy přes zemědělskou krajinu až po obce, města a průmyslové zóny. Stále se zrychlující tempo změn krajiny vlivem zástavby, intenzifikace dopravy, zemědělství i lesnictví a mnohé další faktory ovlivňují nepříznivě stav alejí. Prezentované příspěvky seznámí zájemce o seminář nejen se zajímavou historií a současným stavem alejí v českých zemích ale především také s aktuální problematikou z pohledu legislativy, dotační politiky, údržby, obnovy a zakládání stromořadí v současné praxi. Seminář je určen pro úředníky státní správy a samosprávy, lesníky, pracovníky v ochraně přírody a krajiny, organizace a firmy pracující se zelení i pro další zájemce o danou problematiku. Součástí semináře bude terénní exkurze s ukázkami památných i nově zakládaných alejí v centrální části CHKO Křivoklátsko.

Publikace neprošla jazykovou úpravou.

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

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

**Česká lesnická společnost**  
**ISBN 978-80-02-02082-0**

# Obsah

- 4** Ing. Pavel Moucha, Správa CHKO Křivoklátsko  
**Význam alejí v krajině**
- 7** Ing. Jan Hendrych, VÚKOZ Průhonice  
**Aleje starých cest**
- 10** Ing. Daniela Švédová, Ředitelství silnic a dálnic ČR  
**Strom jako doprovod pozemních komunikací a jeho postavení v právních předpisech**
- 19** Ing. arch. Vojtěch Štorm, VÚKOZ Průhonice  
**Krajinný fenomén stromořadí**
- 22** Ing. Jan Povolný, LČR, s. p., LS Křivoklát  
**Problematika alejí na lesním půdním fondu na území Lesní správy Křivoklát**
- 25** Ing. Simona Zezulová, Ministerstvo životního prostředí ČR  
**Možnosti finanční podpory pro zakládání a obnovu stromořadí v krajině**
- 31** Ing. Jiří Zápal, ARBOREA Rakovník  
**Krajinná alej pohledem realizační firmy**
- 33** Ing. Bohumil Reš, AOPK ČR Praha  
**Památné aleje v ČR**

# VÝZNAM ALEJÍ V KRAJINĚ

**Ing. Pavel Moucha**  
**Správa CHKO Křivoklátsko**

Stromořadí a aleje patří neodmyslitelně ke koloritu české krajiny již po dlouhá staletí. Jejich význam a postavení ve vztahu ke společnosti prošlo mnohými změnami, jak vyplývá z dalších příspěvků. Důvody pro zakládání stromořadí byly v minulosti různé, většinou však vycházely z praktických potřeb společnosti. Minulé století zdědilo ve svém počátku mnohá stromořadí ovocných stromů, ale také alejí jako estetických, nebo strategických prvků v evropské krajině. V první polovině 20. století utrpěla mnohá stromořadí prudkým hospodářským rozmachem ve venkovské krajině. Rozšiřování dopravní sítě, elektrifikace v okolí cest, ale také válečná období a posléze kolektivizace zemědělství a intenzifikace lesní a zemědělské výroby měly negativní vliv na stav alejí. K určité renesanci došlo v padesátých letech zvýšenou péčí o aleje ovocných stromů u silnic a cest. Přišla také epocha zakládání větrolamů, která byla alespoň částečnou satisfakcí industrializované zemědělské krajiny.

Koncem 20. století s prudkým rozmachem motorismu a se změnami v ovocnářské produkci rychle opadá zájem o ovocná stromořadí u silnic, cest, mezí a struh.

Společenské, politické a ekonomické změny posledních dvaceti let přinesly také změnu v pohledu na potřeby společnosti. Na jedné straně stále se zrychlující tempo změn v krajině a na druhé straně potřeba stabilizace a revitalizace všech typů krajiny. Aleje a stromořadí mají v naší krajině nezastupitelné místo a proto si připomeňme alespoň některé funkce těchto významných prvků.

V současné době je třeba vyzdvihnout především **funkci ekologickou v širším slova smyslu**. Jde o existenci velkých organismů, často ve velkých skupinách s polyfunkčním vztahem k okolnímu prostředí. Stromořadí plní nejen plnohodnotnou, nebo spíše „vícehodnotnou“ funkci zeleně schopné asimilace a tvorby kyslíku jako každá jiná zezeň, ale zasahuje do utváření krajiny v mnoha ohledech.

Stromořadí v zemědělské krajině plní **funkci biokoridorů a interakčních prvků**, jsou zdrojem potravy a životním prostorem pro celou řadu organismů a významně **přispívají k biodiverzitě organismů**. Zastávají také **migrační funkci** pro celou řadu organismů a umožňují šíření, komunikaci a tím i životaschopnost celých populací. Není proto příliš nadnesené přirovnání, že stromořadí plní funkci životadárných řek v poušti odlesněné krajiny.

I v lesních ekosystémech mají aleje a stromořadí své nezastupitelné místo. Především listnaté aleje v kulturách jehličnatých dřevin jsou významným prvkem nejen estetickým, ale také prvkem **přispívajícím k ekologické i statické stabilitě porostů**. Stromořadí jehličnatých dřevin jsou pak v lesích většinou impozantním prvkem architektury lesního prostředí.

**Estetický a krajinotvorný význam** stromořadí je stále výraznější. Rozptýlená zezeň v krajině tvoří její charakteristický vzhled, kde aleje jsou v první linii nejvýznamnějších prvků.

Stromořadí u frekventovaných komunikací plní mimo jiné **funkce hlukové, prachové, imisní i pohledové bariéry**. Mohlo by se zdát, že v době satelitních navigací a GPS ztrácí stromořadí **význam orientační**. Kdo však bloudí vozem, na běžkách, na kole, nebo pěšky v mlze, vánici a tmě, je vděčný za siluetu kmenů, která ho vede k cíli.

**Stromořadí jako větrolam** v otevřené krajině je nejen fenomén padesátých let v podobě linií černých topolů, ale i současná potřeba bránit v otevřené krajině větrné erozi.

Stromořadí lokálně **ovlivňují půdní hydrické poměry a mikroklima blízkého okolí** a jsou součástí faktorů **ovlivňujících odtokové poměry vody** v krajině a **omezují erozi půdy odtokem povrchové vody**.

Samostatnou kapitolou jsou pak stromořadí ve **funkci břehových porostů** rybníků, jezer a všech typů vodních toků.

Dovolím si tvrdit, že stále větší význam budou mít **stromořadí jako energetický zdroj**. Při úvaze o potenciálních plochách stromořadí a jejich obnovách dojdeme k objemu relativně velkého množství obnovitelného zdroje energie, jejíž význam se jistě v budoucnu umocní.

**Funkce kulturní a sociálně demografická** má význam především v podvědomí lidí. Obraz typu krajiny vytváří podmíněnou příslušnost člověka k místu a opačně místo vypovídá o přístupu obyvatelstva ke krajině a o jeho kultuře.

**Funkce emotivní** vyvolávají nejrozličnější pocity a motivují k činnosti, nebo naopak k uklidnění, smíru a pokoře a ozdravné odpoutání od reality. Stromořadí a aleje se objevují také v umění v celém uměleckém světě od dávnověku po současnost. Vzpomeňme například významnou českou krajinomalbu Františka Kavána, Antonína Chitussiho, Julia Mařáka nebo Vojtěcha Slavíčka. Motiv stromořadí se objevuje také v umělecké fotografii, kinematografii, poezii, próze i písňové a hudební tvorbě.

Bylo by jistě možné nalézt celou řadu dalších, více či méně významných funkcí stromořadí, ale některé se zřejmě ještě objeví a překvapí nás svou nepostradatelností. Je proto nezbytné věnovat jim všestrannou péči a zachovat pro ně životní prostor.

Bohužel, mnohá stromořadí z krajiny zmizela a mnohá dožívají způsobem nedůstojným jejich významu. Také obnova a zakládání nových stromořadí jsou v mnohém problematické. Stromy v krajině jsou někdy vnímány jako obtížní vetřelci a často je s nimi tak nakládáno. Na špatném stavu stromořadí se podílí především nezájem, lhostejnost, lenost, hloupost, neodbornost, agrese, bezcitnost, nevědomost, zaslepenost, hamižnost, lakota, megalomanie, hulvátství, bezohlednost a částečně také sucho, vítr, zvěř a dřevokazné houby.

Pokusím se stručně popsat základní prvky ohrožující život stromořadí – „obrovských organismů žijících v naší krajině“:

1. Zanikl význam ovocných alejí ve smyslu produkce ovoce a zanikla tak sadovnická péče o stovky kilometrů ovocných alejí. Za péči se pak vydává diletantský způsob „opižlávání“ spodních částí korun u silnic a zemědělských pozemků.
2. Mechanizovaná údržba krajnic je záhubou mnoha stromů díky pravidelnému odírání kmenů a občasnému vyfrézování kořenů při úpravě příkopů.
3. Stromořadí jsou stále častěji poškozována provozem zemědělské techniky. Používání velkých strojů si vyžaduje větší podjezdnou výšku a tak jsou stromy ořezávány, olamovány a nebo rovnou káceny. Stále častěji dochází k rozorávání ploch až do těsné blízkosti kmenů a jsou tak závažně poškozovány kořeny stromů.
4. Používání herbicidů v současné zemědělské praxi je často konkrétním důvodem proč hyne velké množství nejen starých, ale i nově založených stromořadí v zemědělské krajině. Desikace plodin a likvidace plevelů při bezorebním hospodaření jsou často limitujícím faktorem pro existenci liniových prvků zeleně v krajině.
5. Údržba liniové zeleně je prováděna z pozice jiných priorit, (podle zvláštních předpisů – zajistit ochranu vzdušného vedení elektrické energie, zajistit bezpečnost silničního provozu, udržovat železniční tratě, zajistit průtočnost vodních toků, zajistit produkci zemědělské a lesní půdy) většinou bez ohledu na strom, často neodborně a nepoučeným personálem.
6. Výsadby jsou prováděny nevhodným sadebním materiálem, v nevhodnou roční dobu, za nepříznivých klimatických podmínek, nevhodným způsobem a bez následné odpovídající péče.
7. Negativně se projevuje také neosobní poměr ke stromořadím jako k anonymnímu vlastnictví bez zodpovědnosti k jejich stavu.
8. Ochrana stromořadí se často omezuje pouze na staré stromy a na jejich konzervaci rovnající se prodlužování smrtelné agónie, což bez včasné a vhodné obnovy pozbývá smyslu.

Do současné doby je v české krajině zachováno množství stromořadí a alejí v různé druhové a věkové skladbě. Je celá řada odborných institucí, úřadů od samospráv obcí až po ministerstva resortů zemědělství, životního prostředí a místního rozvoje a dále zájmové organizace, obecně prospěšné společnosti, odborné firmy a především mnoho jednotlivců, kterým není osud stromořadí lhostejný a pracují usilovně a zodpovědně v jejich prospěch.

Náplní dnešního semináře je přispět k objasnění některých otázek v dané problematice především z pohledu praktického. Pokud budou pro některé z účastníků informace zde získané podnětem k další činnosti v dané oblasti, pak jistě splní tato akce své poslání.

#### **Kontakt**

Ing. Pavel Moucha

Správa CHKO Křivoklátsko

Zbečno 5, 270 24 Zbečno

Tel.: 313 251 178, e-mail: [pavel.moucha@nature.cz](mailto:pavel.moucha@nature.cz)

# ALEJE STARÝCH CEST

**Ing. Jan Hendrych**  
**VÚKOZ Průhonice**

S vyhlídkou na vyprahlou krajinu pohoří Monti Aurunci mezi Římem a Neapolí, kde svahy jsou posety teprve nedávno vystavěnými rekreačními domky a chatami místní střední vrstvy, s pohledem na krajinu nově protkanou kilometry asfaltových cest a silnic opatřených blyštivými pozinkovými svodidly, se člověk ze stínu posledních zbývajících cedrů, cypřišů, piní a korkových dubů snaží v panoramatech nalézt stopy ještě nedávno zřetelné a tradiční kultivace krajiny.

Od antiky a putování Odyseovy družiny, přes dlouhé doby římských císařství, osídlení Langobardy, středověkými piráty, Španěly i Francouzi až do dnů Italské Republiky lze číst tyto stopy v matici krajiny jako v prastarém manuskriptu. Románské kláštery a prastaré poustevny a záchytná útočiště v horských roklích a výšinách s výhledy do okolí, jejich barokní úpravy a proměny ve svatá poutní místa zasvěcená nově křesťanským světcům tak přebrali ochrannou roli původních starých antických a místních pohanských božstev. Staré pěšiny horami a úvozy cest po tisíciletí spojovaly tyto uzly a body v krajině a vytvořily její strukturu a propojenou síť mapující lopocení a život člověka v krajině. Zároveň byl napsán nekonečný příběh krajiny, často zasutý pod vrstvou nových událostí, překrytý současností.

Dnešní civilizace ve víru rychlých změn dospěla z pohledu udržitelnosti tradiční kulturní a historické krajiny k určité významnému přelomovému bodu. Tradiční krajina mizí, je zasypávána, překrývána a likvidována. S tím se možná rychle ztrácí i cosi tradičního a daného naší evropské civilizaci. Hodnoty tak nehledáme tam kde bychom je nacházeli ještě před půl stoletím, ale někde úplně jinde. Více než své krajině již patříme práci, hypermarketu, silnici, automobilu, počítači a mobilnímu telefonu.

To nám jasně dojde při pohledu z ochozů chrámu Jupiterova vysoko v horách, kde přes údolí naproti se tyčí mohutný masiv Monte Circeo, kde čarodějka Kirké kdysi proměnila Odyseou družinu do podoby prasat a nedaleko v příbojem Tyrhénského moře omývaných rozvalinách vily císaře Tiberia jen tušíme bývalé přístaviště, prastaré lázně a výstavné zahrady s vodními bazény a grotou. Tam Tiberio nechal umístit mramorové sousoší od řeckých sochařů, které vypráví příběh Homérovy Odysey. Obrovitý okřídlený Ganymédes pak jako stráž stojí dodnes nad skalním vstupem do grotty. Nesmírným úsilím do skal nad vilou byla vylámana prastará římská cesta Via Flacca kopírující pobřežní vody k Formii, kde se setkala s hlavní římskou silnicí Via Appia. V těchto místech byl dostižen a zabit Cicero na útěku z Říma, zde byla vztyčena jeho obrovitá a rustikální hrobka, stojící dnes v háji cypřišů, granátovníků a citrónovníků. Podobně jako u hrobek čínských císařů a filosofů (i Confuciova hrobka byla osázená posvátným hájem) bylo významné místo opatřeno stinnými stromy. Posvátnost stromů a stinných hájů antického Řecka a Říma se stala předobrazem i křesťanskému chrámu. Římský architekt Vitruvio zdůrazňoval důležitost vysazování stinných alejí při veřejných promenádách a hlavních cestách, renesanční architekti Alberti a později Palladio a mnozí další tuto tradici objevili pro současný svět; přímo ze severní Itálie z okolí měst Luccy, Janova a Mantovy k nám byly tyto tradice importovány v době manýrismu a baroka (Nicolo Sebregondi pro Albrechta z Valdštejna a jeho libosad ve Valdicích, italští architekti pracující na Hradě pro Rudolfa II. pak v podobě lipové aleje ke Královské oboře v Bubenci). Nová Královská obora ve Hvězdě byla opatřena dvouřadou lipovou alejí ke zvýraznění osy od letohrádku Hvězda ve směru na Pražský Hrad. Staré lovecké obory, tak jako Valdická Valdštejnova obora lipovou alejí, byly s panskými sídly spojovány liniemi stromořadí tradičních druhů. Těmi byly především lípy a duby, javory či jilmy, od baroka jírovice, v době romantismu akáty či od empiru pyramidální topoly. Topol černý a další importované druhy byly ve stromořadích využity až později a často jsou dnes pokládány za nevhodné druhy (invazivní javor jasanolistý, trnovník akát, ale i různé druhy topolů aj.). Obornické cesty a průseky byly tradičně doprovázeny stromořadími; Buquoyská obora Kapinos má lesní cesty osázené alejemi dubů, podobně jako na četných panstvích Švarcemburských a Fürstenberských, v novějších výsadbách se uplatnil často i méně kvalitní jírovec maďal.



Dlouhé části starých cest a silnic u nás i jinde již zanikly, jiné i dnes slouží původnímu účelu pod překryvem zpevněných povrchů; ať jako dlážděné rušné ulice starých měst (příkladem je průběh římské Via Appia městem Itri), nebo současné asfaltové silnice s občasnými římskými i pozdějšími barokními rozcestníky a patníky. V Itálii celé dlouhé úseky starých cest v krajině jsou dnes pečlivě restaurovány, například v regionálním parku Monti Aurunci. V posledních letech byly takto krajinářsky a archeologicky odkryty a očištěny dlouhé kilometry starých římských cest a silnic a staly se součástí značených turistických tras a cest; jsou tak i patřičně prezentovány informačními tabulemi. Tak vypadá i oblíbená výletní trasa Via Appia Antica v horách mezi městy Itri a Fondi, kde trasa cesty prochází i kolem opevněných bašt a pevnosti populárního bandity Fra Diavola, který dle pověsti bohatým bral a chudým dával, spojil se ale později i se Španělskými vojenskými úřady v Neapoli a vedl místní odpor proti francouzským okupačním armádám. Později byl však vlastními zrazen a popraven v Neapoli. V té době již řada cest v krajině byla doprovázena stromořadími a alejemi platanů, pinií, kaštanů i lip a dubů.

Již roku 1936 byla v Itálii uzákoněna ochrana krajinných panoramat a horizontů krajiny významných oblastí (např. Toskánsko). V letech šedesátých a sedmdesátých minulého století (během a reakcí na rychlý hospodářský růst) došlo k výraznému rozšíření těchto oblastí a k posílení pravomocí státní, regionální, okresní i místní správy; začalo se s přísnou regulací nové zástavby a ochranou nezastavěných území. Na severu Itálie jsou dnes výsledky této politiky dobře patrné. Například v provincii Toskánska jen v okrese města Arezzo bylo dodnes zřízeno na padesát chráněných krajinných území s úplným zákazem nové výstavby s výjimkou zemědělských staveb farem rozlohou převyšující šest hektarů. Tím je v podstatě znemožněno nekontrolovatelné rozrůstání sídel, vznik šedých suburbií a kontaminace krajiny novou zástavbou. Úřady pak průběžně a cyklicky dokumentují stav a změny v krajině, sledují stav obrazu krajiny, čistotu panoramat a horizontů, pomocí leteckého snímkování případně černé stavby. Ty jsou předmětem přísných trestů včetně uvěznění pachatele takového trestného činu a odstranění stavby na vlastní náklady (včetně uvedení lokality do původního stavu). Nová výstavba v krajině je tak v podstatě možná jen v rámci starých stavebních základů bývalých staveb. Situace v jižních provinciích (kde tradičně je stále silný vliv místních zájmových podnikatelských seskupení) ale není ještě takto stabilizována a připomíná spíše současnou situaci u nás. Praxí jsou zakládány požáry krajiny likvidující chráněné prvky území a tím podstatu ochrany (ta je pak odejmuta a nic nebrání územnímu rozhodnutí a povolení developerských projektů a nové výstavby).

Důraz na ochranu nejen přírodních, ale i historických hodnot krajiny je v takovém prostředí (dnes v rozvíjející se nové Evropě široce etablovaném) jasnou a efektivní snahou o posílení ochrany krajiny i přírody a omezení dalších devastací ekosystémů, půdy, vody i druhové rozmanitosti. I vypálená krajina zůstává historicky cenná a tak chráněná před další devastací a má šanci znovu regenerovat. Je to chytrý systém ochrany, kdy přírodní hodnoty krajiny mohou požívat ochrany díky jejím hodnotám historickým. Doufejme, že i český úředník najde v italské osvícenosti alespoň trochu inspirace.

Ochrana a obnova historické krajiny je tématem, které je skloňováno řadou evropských dokumentů, nejvýznamněji evropskou úmluvou o krajině. Měly by být využívány všechny stávající legislativní možnosti k péči, ochraně a plánování krajiny. U nás to znamená plně využít možností legislativy na ochranu přírody a krajiny, krajinného rázu, kulturních památek a důslednou aplikaci v územním plánování. Dle nového stavebního zákona (183/2006) musí územně plánovací dokumentace přírodní i kulturně historické hodnoty krajiny respektovat (a řekněte mi prosím proč se tak stále ještě neděje). K úspěšné péči, ochraně a plánování výše uvedených hodnot a prvků patří jejich dokumentace a interpretace; významná je i poloha vzdělávací. Svě krajině by měl každý rozumět, umět se s ní ztotožnit a její hodnoty ctít a chránit. Známe osudy (dnes zmizelé krajiny) českého pohraničí po válce, kde krajinu obývali indiferentní novousedlíci. V krajině tak zůstaly často jen solitérní stromy a aleje u starých venkovských cest a sídel, komponované podle doby vzniku z javorů klenů, lip, dubů, jilmů a popřípadě jírovců či javorů mlčců.

Veškerá evidence a dokumentace krajinných hodnot a prvků má smysl pokud také dojde k jejich naplnění, ochraně, obnově a interpretaci. Staré cesty v krajině (jak bylo záměrně zmíněno již výše na příkladu vybraných starých cest u Říma) a jejich vegetační liniový doprovod patří k základním stavebním prvkům krajinné mozaiky, tvoří kostru tradiční kultivované krajiny (nejen královskými i císařskými výnosy byly takto zakládány a stromy osazované cesty v celé kulturní střední Evropě; krajiny šlechtických panství a dominií byly takto utvářeny až do doby poměrně nedávné a třeba na území Anglie dodnes; tmnější mozaika krajiny se solitéry, skupinami stromů, živými ploty a alejemi dubů, lip, jilmů a javorů je skvělou ukázkou tradiční krajiny). Tento prvek



byl přenesen i za moře, dnes v Nové Anglii je legislativní přísná ochrana starých cest a jejich vegetačního doprovodu (např. ve státě Massachusetts), o obnovu, údržbu, interpretaci a prezentaci tohoto fondu se starají speciální divize státních správ parků. Tam všude je dnes možné obdivovat evropskou kultivovanou krajinu s legislativně chráněnými a pravidelně udržovanými úvozy, starými cestami, kamennými zídkami (které dnes u nás bohužel již mnohde zanikají – levné stavební kamenivo a export do Německa i za oceán). Jsou chráněny a opečovávány jako součásti kulturního dědictví prvních osadníků z Evropy.

Jan Werich v exilu rád navštěvoval krajinu v Maine na severovýchodě Ameriky, říkal o ní velmi trefně, že mu připomíná Šumavu posazenou na břeh moře. Staré cesty v Maine vyšlapali místní indiáni a námořníci a někde snad i Vikingové. Na Šumavě to byli již prehistoričtí prospektoři, obchodníci se solí a jiným zbožím, pašeráci, místní hospodáři, vojáci i poustevníci (Vintíř – Vintířova stezka přes Hartmanice) a světci (sv. Vojtěch – stezka přes Lštění). Někde dodnes již staleté stromy dokládají významná místa právě na těchto dálkových kupeckých a solných cestách, někde se dochovaly celé intaktní úseky prastarých stromů záměrně vysázených pro lepší orientaci, přistínění cesty. Jiné solitéry značí křížení a odbočení cest a události, které se v těch místech odehrály (Chlístov, Vatětice aj.). Některé z cest byly později potvrzeny vrchností, králem či císařem a platila povinnost je nejen používat a platin na příslušném místě clo, ale i cesty patřičně udržovat. Sem by mohla spadat doba, kdy se poprvé počaly vysazovat stromy jako ochrana cest před sluncem větrem a sněhem. To dosvědčují mohutné prastaré lípy (770 cm) při stezce Vintířově (Hartmanická větev Zlaté stezky) u Vatětic, lípy v kotlině u Záblatí, v údolí Cikánského potoka, ale i při Zlaté stezce nad Volary a jinde.

Posvátné háje byly kultivovány v antickém Řecku a zanala je i pohanská Evropa (lokalita Lažištka u Volar s hájem buků a vztyčenými kameny v zhruba kruhových řadách), v Římě architekt Vitruvio přímo doporučoval vysazování řad stromů k promenádám a ve veřejných prostranstvích, lemovány byly i významné cesty a silnice (ještě cestáři ve 20. století asi ze setrvačnosti vysazovali aleje pinií podél novodobě používaných tras starých římských cest). Během renesance a baroka tento princip alejí (opět zdůrazněný architektury Albertim i Palladiem v jejich spisech o architektuře; v té době se architektura krajiny ještě nevydělávala a byla součástí oboru) naplno zapustil kořeny i u nás. Nejprve prostřednictvím císařského dvora (Královská obora), vysoké české šlechty (cesta do Janova, Smiřice, Jičín aj.) a později i pobělohorským importem. K několika málo centrům z doby renesance (Kratochvíle, Jičín, Smiřice, Litomyšl, Jindřichův Hradec, Telč, Vimperk aj.) pak v baroku přibyla řada nových (Slavkov, Kuks) a ty se staly vzory dalším. Otázka je i míra inspirace císaře Karla IV. při jeho cestách do severní Itálie a tamními starými cestami v krajině, často ještě římského původu. Je možné, že Karlem IV. založená silnice přes Šumavu mohla být takto inspirována. Doba osvícenská počala kultivovat i ovocná stromořadí (hrušně, jabloně, ořešáky i třešně) podél cest v krajině (Friedrich veliký, Marie Terezie, Josef II.). Tyto doprovody cest a silnic se během 18. – 20. století staly základními stavebními prvky kulturní historické krajiny velké části Čech a na mnohých místech jsou jimi v poměrně dochované podobě doposud, (byť ne všude tomu přeje nová legislativa Evropy; pro silnice 1. tříd nelze již užít stromový doprovod. To je však v rozporu s Evropskou úmluvou o krajině, kde právě zdůraznění a potvrzení tradiční kulturní krajiny je mottem dokumentu).

Staré i nově zakládané aleje v krajině svědčí o našem porozumění krajině a naší snaze o adekvátní péči, ochranu a interpretaci těch hodnot krajiny, které tvoří naše tradiční kulturní krajinné prostředí, se kterým se ztotožníme a které prezentujeme Evropě. Společně tak můžeme uchovat krásný a dlouhý příběh zdejší krajiny vědouc, že krajina bez příběhu a genia loci je mrtvou krajinou.

#### **Kontakt**

Ing. Jan Hendrych  
VÚKOZ Průhonice

# STROM JAKO DOPROVOD POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ A JEHO POSTAVENÍ V PRÁVNÍCH PŘEDPISECH

**Ing. Daniela Švédová**  
**Ředitelství silnic a dálnic ČR**

Stromy kolem silnic, hlavně jejich kácení, jsou v poslední době tématem medializovaným a Ředitelství silnic a dálnic kritizovaným subjektem, který kácením stromů poškozuje tradiční obraz české krajiny a životní prostředí také. Vzhledem k tomu, že strom provází cesty člověka od nepaměti, je pro pochopení současného stavu nutný alespoň velmi krátký výlet do historie.

Zásadní přelom ve vztahu člověk – cesta (stezka) – strom nastal v našich poměrech asi koncem 17. století. Do této doby bylo nutno zeleň kolem cest odstraňovat, aby se udržela průchodnost cest a také aby byla zajištěna bezpečnost cestujících. Lze to dokumentovat různými nařízeními a předpisy, které se jako historické dokumenty zachovaly. Například roku 1361 bylo v Čechách nařízeno všem vrchnostem vyklesat křoviny a stromy po obou stranách zemských stezek na vzdálenost „co by dohodil kamenem obepjatým prsty“. Usnesením sněmů v letech 1541, 1557 a 1559 bylo nařízeno vymýtit lesy po obou stranách silnic na vzdálenost jednoho až půldruhého provazce (lesní provazec = 32 m). V 17. století byla vzdálenost vymezena slovy: „jak dalece by ranou z pistole dosáhnouti, aneb vůz ze šesti koňmi volně obrátiti se mohl“. Tyto příkazy a nařízení byly namířeny proti pobertům a loupežníkům, kteří okrádali cestující.

Již od dob Karla IV. jsou sice zmínky o ovocných stromech kolem cest, ale toto bylo spíše ojedinělým jevem než pravidlem. Cílená výsadba stromů nastala až v 18. století a souvisela s rozmachem budování silnic v této době. Lze to dokumentovat např. na nařízení panovníka z r. 1740, kde se říká, že užitek ze stromořadí je oprávněna ponechat si vrchnost sousedící se silnicí. Současně však byla povinna dbát o jeho dobrý stav a vzhled, provádět nové výsadby a kácet stromy.

Za vlády Marie Terezie byla přípisem z r. 1752 stanovena povinnost vysazovat stromy u všech nových silnic, a to z důvodů hospodářských (dřevo), estetických, orientačních a bezpečnostních. Na druhou stranu byla stanovena i povinnost stromy kácet. V Tereziánském patentu se např. uvádí: „Jestliže blízko silnice stojící stromy a keře vrhající stínem překážejí jejímu vyschnutí, nařizujeme a každému k zachování ukládáme, aby ve vzdálenosti 2 sáhů (3,8 m) od patníků nebo hrany silnice nově se nevsadil žádný strom, veškeré pak nyní v této vzdálenosti stojící stromy, vyjma stromy ovocné, aby byly ihned poraženy a odstraněny“.

Sluchu zahradníka velmi dobře zní Výnos Ministerstva veřejných prací z r. 1924, ve kterém se uvádí: „Stromořadí při veřejných silnicích a cestách jest důležitým orientačním prostředkem k označení směru silnic a cest za doby noční, při vánicích sněhových, při záplavách apod. a bezpečnostním opatřením na silnici, které chrání povozy a chodce na vysokých hrázích podél rybníků, potoků, řek a roklí před sjetím, respektive před pádem. Při novostavbách a rekonstrukcích silnic budiž pamatováno na vysazení stromořadí na pozemku silničním buď na banketech (krajnice), je-li silnice širší v koruně než 6 m, neb na pruhu pozemku za příkopem, je-li silnice užší. Bohužel, z této doby (výsadba stromů na krajnicích) pramení dnešní problémy s kácením stromů rostoucích na nich. Tento předpis platil poměrně dlouho a až v ČSN 73 6101“. Projektování silnic z roku 1957 v čl. 138 je uvedeno „Stromořadí se zásadně vysazují za příkopem nebo rigolem v nejmenší vzdálenosti 2,5 m od hrany silniční koruny podél silnic, jejichž niveleta vykazuje jen mírné výškové rozdíly oproti terénu“. Zároveň lze na znění článku 139 této normy dokumentovat začátek odlišného přístupu k výsadbě: „Stromořadí má sledovat silniční niveletu, od níž se nemá odchylovat více než o 1,0 m. U silnic vyšších kategorií se však nedoporučuje vysazování pravidelných stromořadí, zvláště ne z ovocných stromů“. Norma tak reagovala na názory odborníků, které byly publikovány v odborné literatuře, v různých brožurách, návodech a pokynech a kteří

doporučovali výsadbu ovocných stromů jenom u komunikací s nízkou intenzitou silničního provozu a v oblastech, které jsou pro pěstování ovoce vhodné. I u okrasných stromů již v této době prosazovali skupinovou výsadbu, a to i v rovině.

Naproti tomu **zákon č. 135/1961 Sb.**, o provozu na pozemních komunikacích (PK) ještě preferuje výsadbu ovocných stromů. Nabádá tak pokračovat v tradici, kdy v 50 letech byli silniční správci významnými dodavateli ovoce do obchodní sítě a utržené peníze pak zpětně vkládali do oprav a údržby. Výsadby zeleně se týká § 14: „Okresní národní výbory dbají, aby na silničních pomocných pozemcích byly vysazovány a pěstovány stromy a keře, zejména ovocné stromy; přitom je třeba dbát, aby nebyla ohrožována bezpečnost silničního provozu nebo neúměrně ztíženo použití těchto pozemků k účelům správy silnic, k umístování nadzemních a podzemních vedení všeho druhu ani k obhospodařování sousedních zemědělských pozemků.“ Prováděcí **vyhláška č. 136/1961 Sb.** k tomuto zákonu upřesňuje výsadbu v § 19 takto:

(1) Výsadbu silničního stromoví je nutno provádět podle těchto zásad:

- a. stromoví nesmí být vysazováno na silničních krajnicích, nýbrž jedině na silničních pomocných pozemcích,
- b. volbu druhů a odrůd je zapotřebí provádět se zřetelem k místním, půdním a klimatickým podmínkám a s ohledem na budoucí vzrůst stromoví,
- c. přednostně musí být vysazovány ovocné stromy; okrasné stromy a keře je zapotřebí vysazovat tam, kde nejsou podmínky pro ovocné stromoví a kde to vyžaduje ráz krajiny,

(2) Okresní národní výbory rozhodují podle místních podmínek o postupném odevzdání silničního ovocného stromoví do bezplatného užívání socialistickým zemědělským závodům, které pečují o jeho výsadbu a ošetřování a o sklizeň ovoce.

Na rostoucí automobilový provoz a zvyšující se počet dopravních nehod reagovala **novela zákona o PK č. 27/1984**, kde je již z § 14 vynechána možnost využití silničních pomocných pozemků k umístování nadzemních a podzemních vedení všeho druhu a v § 20 se objevuje **pevná překážka**:

**§ 20 Pevné překážky** na dálnicích, silnicích a místních komunikacích

„Na vozovce a krajnicích dálnic, silnic a místních komunikací nesmí být, s výjimkou dopravních značek a dopravních zařízení, umístovány předměty tvořící pevnou překážku. Stávající pevné překážky musí být ve lhůtách stanovených prováděcím předpisem odstraněny. V odůvodněných případech povoluje výjimky z tohoto zákazu silniční správní orgán, který může také stanovit odchylné lhůty pro odstranění sloupů nadzemních vedení“.

V prováděcí **vyhlášce č. 35/1984** bylo § 21 vyjmenováno, co jsou pevné překážky a stanoveny lhůty k jejich odstranění:

1. Pevné překážky zabudované ve vozovce nebo na krajnici silnic a místních komunikací jsou odrazníky, betonové sloupky, sloupy nadzemního vedení, stromoví, poutače všeho druhu a další předměty a zařízení pevně spojené se zemí.
2. Předměty tvořící pevnou překážku umístěné na vozovce a na krajnicích silnic nebo místních komunikací v době před účinností této vyhlášky musí být odstraněny v těchto lhůtách
  - a. u silnic I. třídy budovaných jako rychlostní komunikace do 30.6.1986,
  - b. u silnic I. a II. třídy do 31.12.1986,
  - c. u silnic III. třídy a u místních komunikací I. a II. třídy do 31.12.1990.

Tyto lhůty nebyly dodrženy, což lze dokumentovat na tom, že jenom kolem silnic I. třídy je v celé ČR v dnešní době asi 370 km stromořadí rostoucích na krajnici. Byly odstraňovány hlavně stromy rostoucí ve vozovce, ostatní kácení se řídilo spíše potřebami údržby, nebo stavem stromů. Některé kácení bylo vyvoláno také rekonstrukcemi, případně byly vykáceny úseky se zvýšeným počtem dopravních nehod. V zásadě lze říct, že kácení stromů nebylo nikdy populární a obvykle byly stromy na krajnici káceny v případech, kdy k zákonnému důvodu, tj. povinnosti odstranit strom jako pevnou překážku přibyl ještě důvod další. Stromy na krajnici byly káceny po celou dobu od roku 1984. Pouze rozsáhlá medializace tohoto kácení vyvolala dojem, že se děje něco zcela neobvyklého.

Povinnost odstranit strom jako pevnou překážku se dostala do rozporu se zákonem č. 114/1992 Sb, o ochraně přírody a krajiny, který má za úkol naopak chránit stromy rostoucí mimo les a pokud možno jejich kácení bránit. Ministerstvo dopravy ČR se snažilo tuto situaci řešit a po dlouhých jednáních byla 23.10.1995 podepsána meziresortní dohoda o postupu při kácení dřevin, kterou podepsali tehdejší náměstci Ministerstva životního prostředí, Ministerstva dopravy ČR a Ministerstva vnitra, z které lze vybrat: „**U dřevin, které jsou pevnou překážkou** ve smyslu § 20 odst. 1 silničního zákona, tj. na vozovce a v krajnicích komunikací, bude postupováno takto: správce komunikace, který je povinen odstranit překážku ve smyslu § 20 odst. 1 silničního zákona, oznámí záměr kácení dřeviny orgánu ochrany přírody. Pokud tento rozhodne zamítavě, pak je příslušný silniční správní orgán rozhodnutím orgánu ochrany přírody vázán a vydá následně příslušné rozhodnutí o výjimce (§ 20 odst. 1 silničního zákona). U těchto dřevin však, zejména na základě zdůvodněného stanoviska příslušného dopravního inspektorátu Policie ČR doporučujícího kácení, **orgán ochrany přírody dá ke kácení dřevin ve vozovce souhlas v zásadě vždy, a ke kácení dřevin v krajnicích dá obvykle souhlas, kromě výjimečných a odůvodněných případů** (jde-li např. o hodnotné dřeviny při komunikacích s malým provozem a podprůměrnou nehodovostí)“.

V platném znění **zákona č. 13/1997 Sb.**, o pozemních komunikacích není stanovena povinnost vysazovat dřeviny a vymezuje se vůči zeleni spíše negativně. Neznamená to však, že se zeleň nevysazuje. Výsadby jsou součástí všech nových staveb a řeší je vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích a další resortní předpisy.

§ 15 zákona o PK - Silniční vegetace

(1) Silniční vegetace na silničních pomocných pozemcích a na jiných vhodných pozemcích tvořících součást dálnice, 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.

**Kácení zeleně** se týká § 15 odstavec 2

(1) 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\*) **kácet dřeviny na silničních pozemcích.**

\*) § 8 odst. 2 a 4 a násl. zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

**Pevné překážky** se týká § 29

(1) Na vozovkách, dopravních ostrůvcích a krajnicích dálnice, silnice a místní komunikace mohou být umístěny pouze dopravní značky a zařízení kromě zábradlí, zrcadel a hlásek; ostatní předměty tvoří pevnou překážku.

**(5) Tvoří-li pevnou překážku strom, postupuje se podle ustanovení § 15**

Znamená to tedy, že silniční správce má v případech, které jsou v souladu se zněním zákona o PK právo kácet dřeviny na základě oznámení podaného 15 dní předem příslušnému orgánu ochrany přírody a krajiny. Jedná se o kácení podle § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., tj. o kácení při výkonu oprávnění podle zvláštních předpisů.

Je nutno zdůraznit, že silniční správce má na jedné straně zákonnou povinnost odstranit strom rostoucí na krajnici a na druhé straně je snaha ze strany ochrany přírody tomu všemi prostředky zabránit. Ministerstvo životního prostředí vypracovalo Metodickou instrukci k aplikaci § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. v souvislosti s kácením dřevin při výkonu oprávnění dle zákona o PK. Pokud se využijí všechny možnosti, které zákon č. 114/1992 Sb. poskytuje a které jsou v Metodické instrukci uvedeny, lze zamezit kácení ve většině případů. Po mediálním tlaku bylo v únoru 2007 zakázáno kácení silniční zeleně, ale zákonná povinnost kácet zůstala. V červnu 2008 byl zákaz odvolán s tím, že se má postupovat podle platných zákonů. Je zřejmé, že bližší spolupráce Ministerstva dopravy ČR a Ministerstva životního prostředí chybí a každý resort si hájí své zájmy.

Důležitým předpisem, který v současné době limituje výsadbu zeleně, je **ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic**. Tato norma platí pro projektování silnic, dálnic a veřejně přístupných

účelových komunikací ve volné krajině, a to pro přeložky a rekonstrukce spojené s přestavbou zemního tělesa. Neplatí pro polní cesty. Tato norma platí i pro nové výsadby na stávajících komunikacích. Vegetační úpravy jsou uvedeny v článku **13.7.** a text je upraven podle poslední připravované novely. Uvedeny jsou pouze články týkající se vzdálenosti nebo omezení výsadby dřevin.

## 13.7 Vegetační úpravy

**13.7.1** Vegetační úpravy, jejich situování, volba vhodných druhů z hlediska potřeby, funkce, klimatických podmínek apod. se navrhne podle zvláštních předpisů (Technické podmínky 99 – Vysazování a ošetřování silniční vegetace a Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací, kapitola 13 – Vegetační úpravy). Vegetační úpravy se provádějí zejména k optickému vedení řidičů, ke snížování únavy řidičů, potřebné ochraně proti jejich oslnění, k ochraně silnice a dálnice proti účinkům větru a sněhu, k zabránění větrné a vodní eroze svahů a jinak nebezpečných ploch zemního tělesa, k zlepšení biologických a hygienických poměrů v okolí silnice nebo dálnice, ke snížení negativních projevů silničního provozu (hluk, exhalací, prachu apod.), k nenásilnému začlenění silnice nebo dálnice do krajiny, naznačení směrového vedení trasy apod.

### 13.7.3 Výsadba stromů a keřů vyžaduje dodržení těchto zásad:

- a. v místech, kde vymezení rozhledových polí a volných výšek dopravního prostoru nestanovuje větší odstup větví keřů a stromů od hrany koruny silnice nebo dálnice, musí být dodrženy tyto minimální příčné vzdálenosti:

aa) větví keřů od hrany koruny silnice nebo dálnice:

u dvoupruhových silnic s celkovou šířkou koruny:

- menší nebo rovnou 10 m 1,0 m
- větší než 10 a menší nebo rovnou 15 m 1,5 m
- větší než 15 m 2,0 m

u čtyř a vícepruhové silnice nebo dálnice s celkovou šířkou koruny:

- menší nebo rovnou 25 m 2,5 m
- větší než 25 m 3,0 m

je-li za hranou koruny příkop nebo rigol, mohou být větve vzrostlé keřové výsadby nejbližší 1,0 m od jeho vnější hrany;

ab) kmenů stromů ve vzdálenostech podle 13.1.2.2.11 f) v případě, není-li navrženo na krajině svodidlo nebo není-li provedena neprůjezdná keřová výsadba podle 13.7.5. Větve stromů nesmí zasahovat blíže ke koruně silnice nebo dálnice než větve keřů podle odstavce aa);

- b. větve keřů a stromů musí být vzdáleny nejméně 1,0 m od všech součástí mostních objektů, tunelů, opěrných zdí, bezpečnostních zařízení apod.; tento odstup musí být rovněž dodržen na zářezových svazích od vnější temenní hrany zárubních zdí;
- c. keře a stromy se nesmí vysazovat nad podzemními zařízeními v tělese silnice nebo dálnice, tj. zejména nad drenážemi, odvodňovacím potrubím, kabely apod., s ohledem na jejich prohlídky, obnovu a údržbu; při výsadbě musí být dodržena ochranná pásma sítí technické infrastruktury podle zvláštního předpisu (zákon č. 458/2000 Sb. v platném znění);
- d. výsadba nových a obnova stávajících souvislých stromořadí se nedovoluje:

- 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 13.1.2.2.12;



- e. keřovitý porost a stromy nesmí snižovat viditelnost svislých dopravních značek, signalizačních zařízení apod..

**13.7.5** Účelně situovaná výsadba vhodných druhů keřů, popř. stávající keřovitý porost může posílit nebo i převzít úlohu zachytných bezpečnostních zařízení. Její funkce spočívá v pružném zadržení nevládnutých vozidel neprůjezdným pásem nebo skupinou keřů v prostoru:

- a. dostatečně širokého středního nebo postranního dělicího pásu mimo rozhledová pole před vjetím do protisměru nebo sousedního jízdního pásu nebo před čelním nárazem do pevné překážky (mostní podpěry, stožáru apod.);
- b. za hranou koruny silnice nebo dálnice před sjetím s násypových svahů, vyžadujících osazení svodidla před čelním nárazem do pevné překážky včetně kmenů silných stromů (viz 13.1.2.2.11).

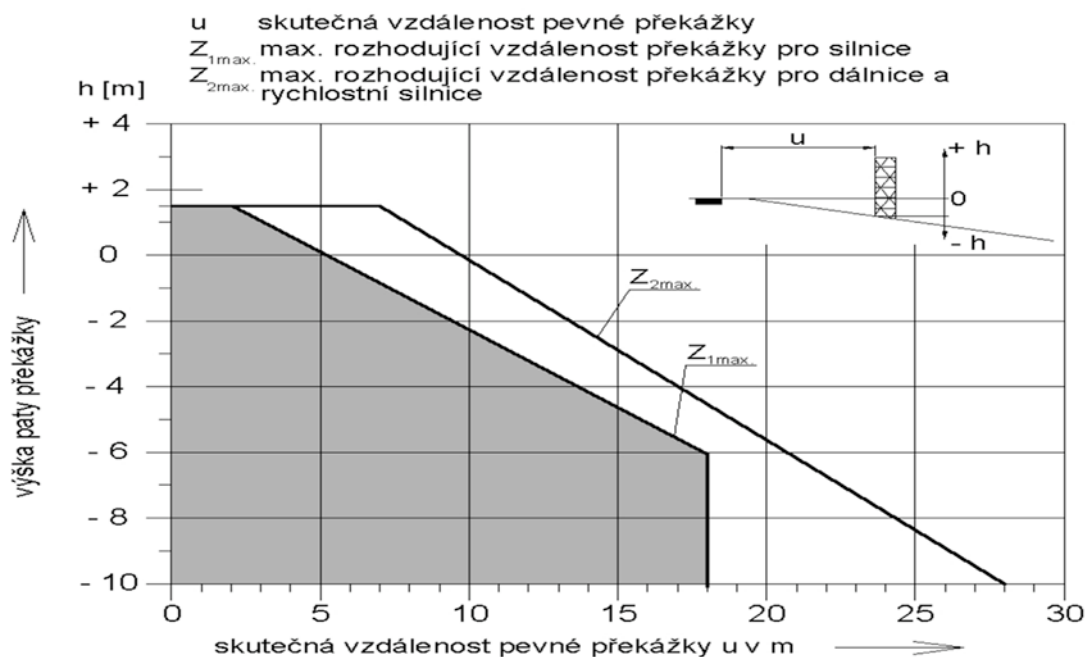
**13.7.6** Při vysazování stromů je třeba dát přednost cílené výsadbě, plnící specifickou funkci, jako např. snížení oslňování slunečními paprsky, ochrany proti závějím apod.

Ovocné stromy se nevysazují podél všech dálnic, rychlostních silnic, ostatních silnic I. třídy a dopravně významných silnic II. třídy. Podél ostatních silnic je třeba výsadbu provádět s ohledem na půdní a klimatické poměry, vliv exhalací a jiných škodlivých vlivů a na zajištění řádného obhospodařování. Jinak se vždy volí výsadba stromů funkčně účelových a okrasných.

Ve znění ČSN 73 6101, které platilo do října 2004, byla stanovena vzdálenost kmene stromu od hrany koruny silnice na 4,5m. **Podle současného platného znění musí být vzdálenost kmene stromu nových výsadeb od okraje zpevnění taková, aby strom netvořil pevnou překážku a nemuselo se instalovat svodidlo.** Vzdálenost pevné překážky bez osazení svodidla je daná grafem na obr. č. 18 v čl. 13.1.2.2.12 normy.

### Vzdálenost pevné překážky

U dálnic a rychlostních silnic se uvažuje rozhodující vzdálenost  $z_{2max}$ . U silnic je rozhodující vzdálenost  $z_{1max}$  a je jí možné redukovat až na 50 % při nízké intenzitě provozu.



Z grafu vyplývá, že vzdálenosti jsou určeny jinak pro silnice a jinak pro dálnice a rychlostní silnice. Např. vzdálenost kmene stromu od okraje zpevnění je v rovině pro dálnice 10 m, pro silnice 5 m, přičemž pro silnice lze při nízké intenzitě provozu tuto vzdálenost redukovat až na 50 %.

Důvodem snahy sázet stromy ve větší vzdálenosti než dříve je zvyšující se intenzita dopravy a hroživé statistiky dopravních nehod. Strom sice bývá příčinou dopravní nehody spíše výjimečně, ale je velmi často příčinou, proč dopravní nehody končí smrtí nebo vážnými zraněními. Jako příklad je dále uvedena statistika dopravních nehod za rok 2007. Výchozím podkladem je topografická sestava nehod na dálnicích a silnicích I. třídy ČR v roce 2007 poskytnutá Policií ČR.

#### Nehody na dálnicích celkem v roce 2007 (kromě úseků na území hl. m. Prahy a Brna)

| Rok 2007                 |        | Intravilán | Extravilán | Celkem  |
|--------------------------|--------|------------|------------|---------|
| Celkem                   | nehod  | 0          | 4 936      | 4 936   |
| Nehody s úmrtím          | nehod  | 0          | 38         | 38      |
| Nehody s těžce zraněnými | nehod  | 0          | 51         | 51      |
| Nehody s lehce zraněnými | nehod  | 0          | 392        | 392     |
| Osobní nehody            | nehod  | 0          | 481        | 481     |
| Nehody s hmotnou škodou  | nehod  | 0          | 4455       | 4455    |
| Usmrceno                 | osob   | 0          | 45         | 45      |
| Zraněno těžce            | osob   | 0          | 77         | 77      |
| Zraněno lehce            | osob   | 0          | 590        | 590     |
| Hmotná škoda             | tis.Kč | 0          | 525 074    | 525 074 |

#### Nehody na dálnicích v roce 2007 (kromě úseků na území hl. m. Prahy a Brna)

Druh nehody – srážka s pevnou překážkou

Druh pevné překážky – strom

| Rok 2007                 |        | Intravilán | Extravilán | Celkem |
|--------------------------|--------|------------|------------|--------|
| Celkem                   | nehod  | 0          | 25         | 25     |
| Nehody s úmrtím          | nehod  | 0          | 3          | 3      |
| Nehody s těžce zraněnými | nehod  | 0          | 2          | 2      |
| Nehody s lehce zraněnými | nehod  | 0          | 5          | 5      |
| Osobní nehody            | nehod  | 0          | 10         | 10     |
| Nehody s hmotnou škodou  | nehod  | 0          | 15         | 15     |
| Usmrceno                 | osob   | 0          | 3          | 3      |
| Zraněno těžce            | osob   | 0          | 4          | 4      |
| Zraněno lehce            | osob   | 0          | 12         | 12     |
| Hmotná škoda             | tis.Kč | 0          | 5 087      | 5 087  |

Z celkového počtu nehod na dálnicích v roce 2007 tvořilo 0,5% náraz do stromu, ale usmrcených osob bylo při nárazu do stromu 6,7% z celkového počtu usmrcených osob, těžce zraněných bylo 5,2 %.

#### Nehody na silnicích I. třídy celkem v roce 2007 (kromě úseků na území hl. m. Prahy, Českých Budějovic, Plzně, Karlových Varů, Brna a Ostravy)

| Rok 2007                 |       | Intravilán | Extravilán | Celkem |
|--------------------------|-------|------------|------------|--------|
| Celkem                   | nehod | 15 441     | 18 291     | 33 732 |
| Nehody s úmrtím          | nehod | 78         | 282        | 360    |
| Nehody s těžce zraněnými | nehod | 327        | 471        | 798    |
| Nehody s lehce zraněnými | nehod | 1 753      | 2 464      | 4 217  |
| Osobní nehody            | nehod | 2 158      | 3 217      | 5 375  |
| Nehody s hmotnou škodou  | nehod | 13 283     | 15 074     | 28 357 |
| Usmrceno                 | osob  | 80         | 325        | 405    |



| Rok 2007      |        | Intravilán | Extravilán | Celkem    |
|---------------|--------|------------|------------|-----------|
| Zraněno těžce | osob   | 372        | 684        | 1 056     |
| Zraněno lehce | osob   | 2 257      | 3 984      | 6 241     |
| Hmotná škoda  | tis.Kč | 730 396    | 1 391 604  | 1 122 000 |

**Nehody na silnicích I. třídy v roce 2007** (kromě úseků na území hl. m. Prahy, Českých Budějovic, Plzně, Karlových Varů, Brna a Ostravy)

Druh nehody – srážka s pevnou překážkou

Druh pevné překážky – **strom**

| Rok 2007                 |        | Intravilán | Extravilán | Celkem |
|--------------------------|--------|------------|------------|--------|
| Celkem                   | nehod  | 121        | 654        | 775    |
| Nehody s úmrtím          | nehod  | 6          | 38         | 44     |
| Nehody s těžce zraněnými | nehod  | 10         | 38         | 48     |
| Nehody s lehce zraněnými | nehod  | 33         | 201        | 234    |
| Osobní nehody            | nehod  | 49         | 277        | 326    |
| Nehody s hmotnou škodou  | nehod  | 72         | 377        | 449    |
| Usmrceno                 | osob   | 6          | 48         | 54     |
| Zraněno těžce            | osob   | 10         | 54         | 64     |
| Zraněno lehce            | osob   | 48         | 278        | 326    |
| Hmotná škoda             | tis.Kč | 12 618     | 75 826     | 88 445 |

Z celkového počtu nehod na silnicích I. třídy v roce 2007 tvořilo 2,3% náraz do stromu, ale usmrcených osob bylo při nárazu do stromu 13,3% z celkového počtu usmrcených osob, těžce zraněných bylo 6%.

**Nehody na silnicích II. třídy celkem v roce 2007** (kromě úseků na území hl. m. Prahy, Českých Budějovic, Plzně, Karlových Varů, Brna a Ostravy)

| Rok 2007                 |        | Intravilán | Extravilán | Celkem    |
|--------------------------|--------|------------|------------|-----------|
| Celkem                   | nehod  | 13 585     | 13 814     | 27 399    |
| Nehody s úmrtím          | nehod  | 66         | 190        | 256       |
| Nehody s těžce zraněnými | nehod  | 326        | 475        | 801       |
| Nehody s lehce zraněnými | nehod  | 1 993      | 2 390      | 4 383     |
| Osobní nehody            | nehod  | 2 385      | 3 055      | 5440      |
| Nehody s hmotnou škodou  | nehod  | 11 200     | 10 759     | 21 959    |
| Usmrceno                 | osob   | 70         | 215        | 285       |
| Zraněno těžce            | osob   | 366        | 626        | 992       |
| Zraněno lehce            | osob   | 2 576      | 3 732      | 6 308     |
| Hmotná škoda             | tis.Kč | 588 259    | 837 032    | 1 345 291 |

**Nehody na silnicích II. třídy v roce 2007** (kromě úseků na území hl. m. Prahy, Českých Budějovic, Plzně, Karlových Varů, Brna a Ostravy)

Druh nehody – srážka s pevnou překážkou

Druh pevné překážky – **strom**

| Rok 2007                 |       | Intravilán | Extravilán | Celkem |
|--------------------------|-------|------------|------------|--------|
| Celkem                   | nehod | 172        | 1 287      | 1 459  |
| Nehody s úmrtím          | nehod | 8          | 42         | 50     |
| Nehody s těžce zraněnými | nehod | 16         | 113        | 129    |
| Nehody s lehce zraněnými | nehod | 48         | 418        | 466    |

| <b>Rok 2007</b>         |        | <b>Intravilán</b> | <b>Extravilán</b> | <b>Celkem</b> |
|-------------------------|--------|-------------------|-------------------|---------------|
| Osobní nehody           | nehod  | 72                | 573               | 645           |
| Nehody s hmotnou škodou | nehod  | 100               | 714               | 814           |
| Usmrceno                | osob   | 10                | 46                | 56            |
| Zraněno těžce           | osob   | 20                | 151               | 171           |
| Zraněno lehce           | osob   | 71                | 633               | 704           |
| Hmotná škoda            | tis.Kč | 13 580            | 93 325            | 106 906       |

Na silnicích II. třídy v roce 2007 tvořilo náraz do stromu 5,3% z celkového počtu nehod, smrtí skončilo 19,6% z celkového počtu usmrcených osob, těžce zraněných bylo 17,2%.

|                         | <b>Dálnice</b> | <b>Silnice I. třídy</b> | <b>Silnice II třídy</b> | <b>Celkem</b> | <b>% z celkového počtu</b> |
|-------------------------|----------------|-------------------------|-------------------------|---------------|----------------------------|
| Počet nehod celkem      | 4 936          | 33 732                  | 27 399                  | 66 067        |                            |
| Srážka se stromem       | 25             | 775                     | 1 459                   | 2 259         | 3,42                       |
| Usmrceno celkem         | 45             | 405                     | 285                     | 735           |                            |
| Usmrceno - strom        | 3              | 54                      | 56                      | 113           | 15,37                      |
| Těžce zraněných celkem  | 77             | 1 056                   | 992                     | 2 125         |                            |
| Těžce zraněných - strom | 4              | 64                      | 171                     | 239           | 11,24                      |

Na znění předpisů uvedených v tomto příspěvku lze dokumentovat změny v přístupu ve vztahu silnice – strom. Dá se říct, že historie svým způsobem pomyslně opsala kruh. Strom se v průběhu času dostal z pozice prvku nežádoucího přes prvek požadovaný opět do role prvku téměř nežádaného a pokud ano, tak pouze za dodržení určitých principů. Důvodem byla a je bezpečnost provozu, i když bezpečnost před několika staletými představovala něco zcela jiného než bezpečnost dnes. Důležité je také uvědomit si, že silnice byla vždy to hlavní, strom její doprovod. Pokud se pořadí obrátí a strom bude to hlavní, tak je to cesta do slepé uličky. Nadřadit význam stromu nad význam a potřeby komunikace nelze obecně, ale pouze na určitých vytypovaných místech a po analýze situace. Přitom je nutno přihlížet, zda se jedná o aleje (stromy) rostoucí na krajnici, či na silničním pozemku za příkopem nebo rigolem. Vyhodnocení krajinářského významu a provozní bezpečnosti stromů (aleje) musí být přitom samozřejmostí.

### **Aleje rostoucí na krajnici**

Tyto aleje tvoří ve smyslu zákona o PK pevnou překážku, kterou je silniční správce povinen odstranit. Aby pevnou překážku netvořily, muselo by se instalovat svodidlo. Toto má však deformační zónu 1,10m a jeho instalací by se vozovka příliš zúžila. Instalace svodidla bez deformační zóny z hlediska bezpečnosti řeší velmi málo. Navíc svodidlo po nárazu odhodí vozidlo i do protisměru a zvýší se riziko střetu s dalším vozidlem. Snížení rychlosti přichází 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 (instalací dopravních značek by vznikly další pevné překážky, jenom minimum řidičů by dodržovalo rychlost).

Pokud byly v minulosti dodržovány platné předpisy určující vzdálenost kmene stromu od komunikace, tak je stromům rostoucím na krajnici minimálně 50 let. Vzhledem k velmi nepříznivým životním podmínkám nelze předpokládat dlouhověkost. I když se zakáže jejich kácení, tak to problém alejí do budoucna neřeší. Během několika málo desetiletí dožijí.

### **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 stromy v těchto alejích, tak je to obvykle v případech, kdy je snížena jejich provozní bezpečnost. Problém je, že po jejich dožití nelze provést

novou výsadbu, protože jenom zřídka kdy je k dispozici dostatečně široký pozemek pro výsadbu stromu ve vzdálenosti odpovídající dnešním předpisům. Aleje kolem silnic tak budou postupně mizet, aniž by byly nahrazeny novými.

### **Shrnutí základních faktů**

1. Ředitelství silnic a dálnic ČR spravuje dálnice a silnice I. třídy, na ostatní silnice (II. a III. třída, místní komunikace, atd.) nemá vliv.
2. ŘSD ČR může vynakládat finanční prostředky pouze v souladu se zákonem o PK, jeho prováděcí vyhláškou a zřizovací listinou. Nemá oprávnění např. vykupovat pruhy pozemků podél stávajících komunikací tak, aby bylo možno nasázet strom ve vzdálenosti odpovídající současným předpisům.
3. Nové výsadby stromů bude provádět v souladu s platnou ČSN 73 6101. Mimo vzdálenosti stromu od okraje zpevnění je nutno připomenout, že norma nedovoluje výsadbu **souvislý**ch stromořadí u novostaveb dálnic a silnic I. třídy.
4. Vzhledem k výše uvedeným faktům je zřejmé, že aleje kolem silnic I. třídy budou postupně mizet. Změna by mohla nastat pouze při změně legislativy.
5. Je mylné se domnívat, že zákaz kácení vyřeší problém. Je to řešení krátkodobé a alibistické, neřeší vývoj ani perspektivu do budoucna. Strom je živý organizmus a pokud roste u komunikace, musí být jednoznačně dána přednost provozní bezpečnosti před záchranou stromu za každou cenu.
6. Mají-li být zachovány aleje v krajině, musí být zpracována koncepce, jak problém řešit. Nelze předpokládat, že vše vyřeší správci komunikací – nemají k tomu ani oprávnění, ani finanční prostředky. Pokud by se měl problém začít řešit seriózně, je zřejmé že je nutná spolupráce Ministerstva životního prostředí, Ministerstva dopravy, Pozemkového fondu, krajů a obcí. Rovněž je potřeba hledat cesty, jak vysazovat stromy podél polních cest.

### **Literatura:**

Ing. PAVEL BULÍŘ, CSc. , Vegetační doprovody silnic, 1988

### **Kontakt**

Ing. Daniela Švédová  
Ředitelství silnic a dálnic ČR  
Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4 – Nusle  
e-mail: Daniela.Svedova@rsd.cz

# KRAJINNÝ FENOMÉN STROMOŘADÍ

Ing. arch. Vojtěch Štorm  
VÚKOZ Průhonice

Stromořadí, jsou základním prvkem komponované krajiny a výrazným projevem lidského zasahování do přírody. Podle formy a měřítka tohoto jevu pozorujeme, zda se spíše prosazuje architektonická tuhost a pravidelnost barokního parku, či zda se výsadba blíží přirozenému uspořádání přírody s jeho organickou nepravidelností a součinností s reliéfem krajiny. V každém případě lze pozorovat, že alej vnáší do krajiny lidský řád. Stromořadí, aleje jsou téměř bezvýhradně spojeny s komunikací, cestou nebo pěšinou. Tím je dán jejich smysl, průběh a cíl, sám název je odvozen od francouzského: *aller* - jít, od toho pak *allée* - cesta.

Zdálo by se, že výrazové možnosti stromořadí značně omezené, že jde především z vnitřního pohledu o jakýsi tunel nebo koridor, z vnějšku pak jen pouhou řadu vytvářející kulisu. Původ alejí bývá označován jako prodloužení stromových řad geometrického parku do volné krajiny, jako koridory zvyšující monumentalitu přístupu k renesančním vilám nebo v osách lesních průseků barokních loveckých revírů. Domnívám se, že pradávným původem stromořadí je již zmíněná cesta, jejíž trasování je výsledkem podvědomé trajektorie chůze za určitým cílem, který se neztrácí ze zřetele, ale její průběh je obohacován vnímáním krajiny okolo, stoupáním na rozhledová návrší a dočasným odbočováním tak, aby chůze byla co nejméně únavná a monotónní. Tato prvotní stopa, dalšími chodci ověřovaná a potvrzovaná, má cenu hluboké podvědomé zkušenosti. I stromy podél cesty jsou takovým obohacením, třebaš původně náhodné, náletové, na okraji obdělávané půdy a později záměrně vysazované.

Shrňme alespoň stručně přehled forem stromořadí, jak se za staletí vytvořily a dochovaly. Uvidíme jaké možnosti a bohatství variant přinášejí:

**Nepravidelné** aleje, s rozptýlenou, smíšenou výsadbou. Již jsme se zmínili, může jít o prvotní formu, nám se ale dochovaly již jako torza původní pravidelné výsadby, přesto působí podobně. Nová výsadba ovšem musí být citlivá, neschematická jakoby „rozsevem,“ s možností volby dominantních dřevin na vhodných místech. Zjišťujeme, že přináší řadu výhod, nestíní prakticky přilehlé kultury ani komunikaci (nevzniká např. námraza), poskytuje nerušený přehled po krajině, dostatečně oživuje jízdní trasu, je méně nákladná, může se vysazovat v rámci náhradních výsadeb i jako jedinci. Z vnějšího pohledu působí v krajině organicky měkce, jako rozptýlená vegetace.

**Pravidelné oboustranné** aleje, jsou přes praktické nevýhody, klasickou, často monumentální formou výsadby, bývaly vysazovány na šlechtických nebo klášterních panstvích, kde reprezentace byla důležitější než zastínění okolních polí. V baroku byly převážně monokulturní (lípa, dub, javor), později také jako doprovod státních silnic smíšené. Poskytovaly ochranu před slunečním žářem, částečně před nepřízní počasí a pochodujícím vojskům ukrytí. Vzhledová **rozmanitost** je výsledkem nejen smíšené druhové skladby, přežíváním věkovitých jedinců s výrazným úctyhodným habitem, ale podobně jako v souvislých lesních porostech jsou oživením mýtiny, zde působením mezer, cézur způsobených stárnutím a úhynem. Rozmanitě působí i každé uvolnění na křižovatkách, zvláště když dochází k šikmému připojení další aleje na způsob v baroku oblíbeného a působivého „neptunova trojzubce.“ Přímalá alej musí mít však vyústění, cíl, tím může být dominanta, bod (point de vue), dnes přirozeněji působí zamíření na panorama, na jeho kompoziční těžiště. I zcela přímé trasy býv. státních silnic působí v krajině vznešeně a suveréně; příjemné zvlnění vzhledu je pak způsobeno tím, jak trasa překračuje vrstevnice.

Méně používaná je výsadba **jednostranná**, často v krátkých úsecích uplatňuje nějaký zvláštní kultivar. Účelová výsadba větrolamů bez zřetele ke krajině kompozici, někdy v pravidelných čtyřúhelnících, často vysazovaná v 50. letech m. st., (stalinské větrolamy) působí téměř vždycky tvrdě a bezohledně.

**Druhov**á skladba alejí by měla odpovídat geobotanickým podmínkám, (lužní polohy jsou charakteristické topolem černým či dubem letním, vrchovina pak jeřábem a břízou). Převažují však praktické stereotypy. Aleje velkostatků bývaly většinou monokulturní, byla to lípa srdčitá, javor klen, dub letní, jírovec. Selské aleje bývaly ovocné pro jejich užítkovost a menší zastínění, selským stromem byl z téhož důvodu jasan. Také guberniální nařízení z r. 1820 předepisuje podél státních silnic ovocné stromy. Později se prosadila u silnic skladba smíšená: lípa, javor, jasan, dub, někdy bříza či dokonce akát. Stromořadí je umocněním vzhledového působení soliterního druhu, proto se objevují v souvislé výsadbě také druhy neobvyklé, exotické. Počátkem 19. století to byl pyramidální topol (dodnes existují zbytky jeho alejí už v několikere generaci), topol černý s výraznou krajovou kresbou korun lemuje silnice na Čimelicku. Topol byl stromem francouzské revoluce, podle slovní podobnosti peuple – národ, lid, peuplier – topol. Pravděpodobně rovněž z Francie k nám přišlo používání platanu, rozšířeného spíše ve městech. Nacionalistické hledisko preferovalo slovanskou lípu (stromy svobody) oproti germánskému dubu, ač i lípu považují Němci za národní strom. Dále bychom mohli připomenout aleje březové, akátové, jilmové, každý druh má svůj charakteristický habitus, korunu, každý jinak propouští světlo a každý jinak působí v krajině. Velmi málo se používají ve volné krajině konifery a to zcela oprávněně. I když např. ojedinělé použití borovice, jako stále zeleného stromu v jedné aleji na Prachaticku nepůsobí špatně, zvláště proto, že má nepravidelnou širokou korunu, připomínající listnáče.. Na lesních cestách se výrazně uplatňuje dub, krásné jsou lesní aleje mohutných douglasek tisolistých v píseckých lesích. Pro úplnost je třeba připomenout také významné a většinou starobylé aleje dubů na hrázích rybníků. Tento neúplný a spíše náhodný výčet chce připomenout široké druhové možnosti, avšak neměli bychom však zapomínat, že krajina není botanickou zahradou s ukázkami a že rozmanitost je třeba sjednocovat tradičními kosterními dřevinami.

**Městské aleje** jsou druhem v dnešní době povážlivě mizícím a omezovaným narůstajícími prostorovými nároky automobilové dopravy. Přestože právě ony dotvářejí urbanismus města, zvyšují jeho osnovu a hierarchii a jsou nezbytným prvkem podporujícím obytnost města. Ne tedy jen vnitřní vegetace izolovaných parků a sadů, ale jejich vzájemné propojení a další propojení města s okolní krajinou, jako doprovod automobilových komunikací i pěších cest, protože obytnost sídla je závislá na možnostech volného pěšího pohybu a existence klidových území. Připomeňme jen dodnes živé aleje pařížských bulvárů, zvláště avenue de Champs Elysées či berlínskou Unter den Linden. Také u nás jsme měli lipovou alej na pražské Ferdinandově (dnešní Národní) třídě a do té doby pusté Václavské náměstí bylo osázeno čtyřřadou alejí, stejně jako v každém českém městě, jen trochu dbalém své úpravnosti a reprezentativního vzhledu. Vegetace totiž vnáší i do hlučícího a pulzujícího města jisté uklidnění a vlídnost.

Stojíme tedy před nelehkým a finančně náročným **úkolem obnovy a nové výsadby stromořadí** v krajině ale i ve městech a osadách, chceme-li navázat na úspěšnou a následovanou tradici, o které jsme právě zmínili. Ochrana jaké jsme zvyklí v památkové péči a ochraně přírody by se týkala jen poměrně malého a stále se zmenšujícího počtu případů. Je třeba začít uvážlivě a odborně vysazovat, pěstovat a současně vést kampaň k seznámení veřejnosti a politiků s těmito hodnotami a s představami finálního účinku. Před tím však je nutné, dochované, avšak pouze významné či pozoruhodné aleje zdokumentovat a zhodnotit (bez ohledu na jejich současný statut ochrany památných stromořadí, který jak známo je zcela nedostatečný a neúplný), nikoli statisticky všechny sepsat; to by byla práce nekonečná a do značné míry i zbytečná. Troufám si říci, že naše aleje v jejich mnohotvárnosti a bohatství dosud vlastně neznáme (stejně jako neznáme v úplnosti a detailech ani českou krajinu). Teprve taková práce by mohla být přesvědčivá pro veřejnost a instruktivní pro odborníky. Nevyhne se ovšem **popisné metodice**, z které je třeba vybírat případ od případu.

Za nejzákladnější údaje lze považovat *taxon* dřeviny nebo dřevin, *rozpon* aleje ve vztahu k doprovázené komunikaci, *span* ve vztahu k charakteristice dřevin a tím k charakteru aleje a k případné dodatečné probírce ve vzrostlém stavu a *obvod kmene* v prsní výšce nejstarších jedinců pro odhad stáří. *Stáří* odhadované či zjištěné vrtanou sondou, nebo z archivních pramenů je třeba uvádět letopočtem či zlomkem století výsadby, nikoli stářím v době popisu. Zpravidla bude nutné zprůměrovat údaje z několika měření. Pak je nutné popsat *užitný typ* (funkce), urbanistický význam (řada starobylých alejí doprovázela historické komunikace) a *vnější vzhledové působení a výraz v krajině*, tedy průběh, směřování a délku. Alej musí být *určena souřadnicemi* GPS a zaznamenána do mapy. Zvláště důležitá je kvalitní *fotodokumentace* jak průhledu koridorem, tak účinku v krajině a to jak v době vegetace, tak po opadu listů. Už z tohoto seznamu vidíme, že takto podrobně lze postupovat jen ve vybraných, charakteristických případech.

Dále je po zvážení možné ještě měřit průměrnou výšku stromů, výšku odvětvení, uspořádání (protilehlé nebo quicunx), příčný řez se zakreslením příkopu, krajnic a vozovky, případně doprovodného oplocení, a také *estetické hodnocení (A,B,C)* a *zdravotní stav*.

Jsem si jist, že obnova a výsadba stromořadí by se mohla stát rozhodujícím činitelem obnovy sídel i krajiny ve vzájemném propojení.

#### **Kontakt**

Ing. arch. Vojtěch Štorm  
VÚKOZ Průhonice



# PROBLEMATIKA ALEJÍ NA LESNÍM PŮDNÍM FONDU NA ÚZEMÍ LESNÍ SPRÁVY KŘIVOKLÁT

**Ing. Jan Povolný**  
**LČR, s. p., LS Křivoklát**

Stejně jako ve volné krajině, byly v minulosti zakládány aleje různých dřevin kolem lesních cest, to znamená na lesním půdním fondu. Dodnes zachované aleje na Křivoklátsku pochází z 19. století, kdy zdejší území vlastnil a spravoval rod Fusternberků . Aleje kolem lesních cest měli v minulosti několik funkcí, z nichž některé přetrvávají dodnes. Jedná se především o tyto funkce:

- krajinářsko estetická – aleje jsou významným liniovým krajinotvorným prvkem , který spoluvytváří prostor, člení plochu a navazuje na ostatní liniové prvky jako vodoteče, remízky polní cesty apodobně.
- funkce stavebně technická – zabezpečení a zpevnění svahů komunikací zelení. Stromy a keře spleť kořenů zpevňují svahy a zabraňují tak sesuvu půdy.
- ochrana vegetací proti námrazám komunikace - větší zelené komplexy, hlavně jehličnatých nebo stálezelených dřevin, jsou schopné vyrovnávat tepelné rozdíly tím, že se posouvá tepelné minimum a maximum. Účinek zeleně je markantní při teplotách mírně pod bodem mrazu, kdy akumulace tepla v rostlinách a jeho pozdější vyzařování způsobuje, že nevzniká na vozovce námraza.
- funkce orientační – aleje bývali kolem cest spojujících sídla nebo významná místa. Často se používali na stromech znaky a symboly usnadňující orientaci. V dnešní době jsou některé součástí turistických tras.

V tomto referátu se budu konkrétně věnovat třem alejím , které se nacházejí na Lesní správě Křivoklát.

1. Modřínová alej poblíž Středního odborného učiliště lesnického Písky na revíru Alžběta. Délka 330m , stáří 136 let. V lesním hospodářském plánu není popsána ani se nepočítá s její těžbou. Prochází skupinami 117B 1b, 2c, 4, 6, 14. Oboustranně lemují přibližovací linku. Na hranici se skupinami 4 a 6 by potřebovala uvolnit.
2. Dubová jednostranná alej kolem cesty Leontýnka na revíru Kouřimec , která spojuje zámek Leontýn a obec Karlova Ves , dříve Buk. V minulosti bývala důležitou dopravní tepnou. Začíná v lokalitě U pěti dubů a její délka je 300m . Jedná se o zbytek aleje a pomístně je dosti mezernatá . Prochází porosty 430G12, 1a a pouze v některých částech jsou stromy utlačené sousedním porostem, jinak jsou koruny relativně uvolněné. V LHP není popsána a s její těžbou se nepočítá. Odhadovaný věk je asi 150 let.
3. Lipová alej na revíru Skryje kolem stejnojmenné cesty. Jedná se o oboustrannou alej stáří cca 170 let. Její délka je 200m a je lemována porosty 630B1, 2,3 a 630A1a, 3,4,7. Na části je utlačována sousedním porostem, hlavně skupinami 4 a 7. V LHP je zmíněna ve slovním popisu, ale jednotlivé stromy už nejsou v detailu porostu popsány. Je také součástí turistické trasy.

Závěr: Aleje na lesním půdním fondu tvoří důležitý krajinotvorný prvek a jsou součástí takzvané lesní estetiky. Jejich význam není tak podstatný jako u alejí ve volné krajině, přesto by jim měla být věnována dostatečná pozornost a péče. Taxační firmy se při tvorbě LHP a popisu porostu příliš alejemi nezabývají a neplánují pro ně žádná hospodářská opatření , ale ani pro jejich za-



chování. Je tedy na každém místě příslušném lesním hospodáři, aby zajistil záchranu stávajících alejí a vytvořil dobré podmínky pro jejich růst (zachování). Mezi nejdůležitější patří:

- a. Udržovat volný pás mezi alejí a sousedním porostem pro zdárný růst koruny. Šíře pásu záleží na druhu dřeviny.
- b. Při tvorbě LHP zaznamenat existenci aleje do popisu porostu a zajistit její ochranu před vytěžením.
- c. Při úhynu některých jedinců, alej doplnit vhodnou dřevinou.
- d. Přibližování dřeva provádět šetrně, aby nedošlo k poškození stromů
- e. U odvozních cest zajistit vhodné prořezání spodních větví zasahujících do prostoru lesní cesty.
- f. Při zakládání nových alejí počítat s dostatečnou vzdáleností od cesty, aby nedocházelo v budoucnu k poškozování stromů v aleji a zároveň nebyl omezován provoz na lesní cestě. Doporučuji minimálně 3m od krajnice.



**Obr. 1: Modřínová alej na revíru Alžběta**



**Obr. 2: Dubová alej na revíru Kouřimec**



**Obr. 3: Lipová alej na revíru Skryje**

Z historických pramenů většinou není známo jak, proč a kým byly aleje v lese založeny. Mohl to být určitý záměr vlastníka území či aktivita místního lesníka. Z důvodů uvedených v tomto referátu by bylo vhodné u alejí dochovaných do současnosti, udržovat či zlepšovat jejich stav a zachovat je i pro budoucí generace.

Zpracoval: Ing. Jan Povolný – zástupce lesního správce, Lesní správa Křivoklát, Lesy ČR s.p.

V referátu byly použity údaje z LHP pro LHC Křivoklát na období 2005 – 2014 a některé informace z bakalářské práce Barbory Kubecové „Zhodnocení krajinářského stavu historicky významných alejí ve Středočeském kraji“

#### **Kontakt**

Ing. Jan Povolný  
LČR,s.p., LS Křivoklát  
Nechlebárna 43, 270 23 Křivoklát  
Tel.: 313 558 210, e-mail. Povolny.ls180@lesycr.cz

# MOŽNOSTI FINANČNÍ PODPORY PRO ZAKLÁDÁNÍ A OBNOVU STROMOŘADÍ V KRAJINĚ

Ing. Simona Žežulová  
Ministerstvo životního prostředí ČR

## 1. Operační program Životní prostředí (2007 – 2013)

- **Opatření 6.2. – Podpora biodiverzity** - výsadba dřevin a úprava stanoviště na podporu ohrožených druhů
- **Opatření 6.3. – Obnova krajinných struktur** - zakládání a obnova krajinných prvků (výsadba a obnova remízů, alejí, soliterních stromů, větrolamů atd.), břehových porostů a historických krajinných struktur (včetně polních cest a ošetření stromů ve významných alejích) a péče o památné stromy. Projekty jsou **maximálně tříleté**. První rok se provede výsadba dřevin a následující dva roky se zajišťuje péče o výsadbu.
- **Opatření 6.5. – Podpora regenerace urbanizované krajiny** - podpora je zaměřena na obnovu přírodě blízké zeleně v sídelním prostředí, stromořadí a významných skupin stromů uvnitř sídel, hřbitovů, městských a obecních lesoparků, školních zahrad a kompo-  
novaných krajinných areálů, atd.

### Způsobilé výdaje opatření 6.2. – Podpora biodiverzity jsou:

**Nákup pozemku** (s výjimkou případů, kdy je příjemcem podpory fyzická osoba nebo právnická osoba založená k podnikatelským účelům), a to **do výše 10%** z celkových způsobilých výdajů projektu, v náležitě odůvodněných případech může být procentní sazba vyšší

- **Projektová příprava max. do výše 7%** z celkových způsobilých výdajů a do výše 20 mil. Kč
- Náklady na **zpracování metodik a studií**; náklady na **zhotovení propagačních a informačních materiálů**; **tvorba www stránek**; **osobní náklady**, které není možné provádět dodavatelsky
- **Vícepráce max. do výše 5%**; **nákup hmotného a nehmotného majetku**, které jsou nezbytně nutné pro realizaci opatření
- **Stavební, zemědělské a lesnické práce** a související služby zajišťující splnění parametrů dané oblasti podpory (tvorba tůní; výsadba dřevin; aj.)
- Vedlejší rozpočtové náklady **do 3%** (včetně nezbytných geodetických prací)

### Způsobilé výdaje opatření 6.3. – Obnova krajinných struktur jsou:

- **Nákup pozemku** (s výjimkou případů, kdy je příjemcem podpory fyzická osoba nebo právnická osoba založená k podnikatelským účelům), a to **do výše 10%** z celkových způsobilých výdajů projektu, v náležitě odůvodněných případech může být procentní sazba vyšší
- **Projektová příprava max. do výše 7%** z celkových způsobilých výdajů a do výše 20 mil. Kč

- **Vícepráce max. do výše 5%; nákup hmotného a nehmotného majetku**, které jsou nezbytně nutné pro realizaci opatření

**Stavební, zemědělské a lesnické práce** a související služby zajišťující splnění parametrů dané oblasti podpory (výsadba, ochrana a ošetření dřevin; likvidace nevhodných náletových dřevin)

Vedlejší rozpočtové náklady **do 3% (včetně nezbytných geodetických prací)**

#### **Způsobilé výdaje opatření 6.5. – Podpora regenerace urbanizované krajiny:**

- **Nákup pozemku** (s výjimkou případů, kdy je příjemcem podpory fyzická osoba nebo právnická osoba založená k podnikatelským účelům), a to **do výše 10%** z celkových způsobilých výdajů projektu, v náležitě odůvodněných případech může být procentní sazba vyšší
- **Projektová příprava max. do výše 7%** z celkových způsobilých výdajů a do výše 20 mil. Kč
- **Vícepráce max. do výše 5%; nákup hmotného a nehmotného majetku**, které jsou nezbytně nutné pro realizaci opatření

**Stavební, zemědělské a lesnické práce** a související služby zajišťující splnění parametrů dané oblasti podpory (výsadba, ochrana a ošetření dřevin; likvidace nevhodných náletových dřevin)

Vedlejší rozpočtové náklady **do 3% (včetně nezbytných geodetických prací)**

- **Náklady spojené s realizací cestní sítě** (s výjimkou vyvolaných investic – oprav komunikací poškozených při realizaci opatření), **pořizováním mobiliáře, veřejného osvětlení apod.**
- **Do způsobilých výdajů NELZE zahrnout náklady na založení trávníku travními koberci**

## **2. Náklady na odvoz a uložení suti z likvidovaných staveb ze ZCHÚ a území Nature 2000**

#### **Typy žadatelů u opatření 6.2. - Podpora biodiverzity:**

- Fyzické osoby nepodnikatelé ( s výjimkou opatření v souvislosti s péčí o handicapované živočichy a opatření k uchování a zvyšování početnosti druhů)
- Obce, města a kraje
- Příspěvkové organizace a organizační složky obcí a měst
- Svazky obcí
- Příspěvkové organizace a organizační složky krajů
- Příspěvkové organizace – stát a správy národních parků
- Státní podniky (Lesy České republiky, Vojenské lesy a statky, správci vodních toků)
- Státní organizace
- Vysoké školy a univerzity
- Česká republika – prostřednictvím organizačních složek státu s výjimkou pozemkových úřadů
- Veřejné výzkumné instituce (VVI)
- Občanská sdružení a obecně prospěšné společnosti
- Další subjekty jejichž činnost není podnikatelskou ve smyslu Obchodního zákoníku
- Obchodní společnosti vlastněné z více než 67% majetku obcemi či jinými veřejnoprávními subjekty

- Právnícké osoby – podnikatelé (s výjimkou opatření v souvislosti s péčí o handicapované živočichy a opatření k uchování a zvyšování početnosti druhů)
- Fyzické osoby – podnikatelé (s výjimkou opatření v souvislosti s péčí o handicapované živočichy a opatření k uchování a zvyšování početnosti druhů)

### **Typy žadatelů u opatření 6.3. – Obnova krajinných struktur:**

- Fyzické osoby nepodnikatelé
- Obce, města a kraje
- Příspěvkové organizace a organizační složky obcí a měst
- Svazky obcí
- Příspěvkové organizace a organizační složky krajů
- Příspěvkové organizace – stát a správy národních parků
- Státní podniky (Lesy České republiky, Vojenské lesy a statky)
- Státní organizace
- Vysoké školy a univerzity
- Česká republika – prostřednictvím organizačních složek státu s výjimkou pozemkových úřadů
- Veřejné výzkumné instituce (VVI)
- Občanská sdružení a obecně prospěšné společnosti
- Další subjekty jejichž činnost není podnikatelskou ve smyslu Obchodního zákoníku
- Obchodní společnosti vlastněné z více než 67 % majetku obcemi či jinými veřejnoprávními subjekty
- Právnícké osoby – podnikatelé
- Fyzické osoby – podnikatelé

### **Typy žadatelů u opatření 6.5. – Podpora regenerace urbanizované krajiny:**

- Fyzické osoby nepodnikatelé
- Obce, města a kraje
- Příspěvkové organizace a organizační složky obcí a měst
- Svazky obcí
- Příspěvkové organizace a organizační složky krajů
- Příspěvkové organizace – stát a správy národních parků
- Státní podniky (Lesy České republiky, Vojenské lesy a statky)
- Státní organizace
- Vysoké školy a univerzity
- Česká republika – prostřednictvím organizačních složek státu s výjimkou pozemkových úřadů
- Veřejné výzkumné instituce (VVI)
- Občanská sdružení a obecně prospěšné společnosti

- Další subjekty jejichž činnost není podnikatelskou ve smyslu Obchodního zákoníku
- Obchodní společnosti vlastněné z více než 67% majetku obcemi či jinými veřejnoprávními subjekty

### Způsob financování projektů

U projektů **do 1 mil. Kč** (projekty malého rozsahu) se vyplácí celkové uznatelné náklady **až na konci projektu, z tohoto důvodu je lepší žádat o projekt nad 1 mil. Kč.**

U projektů **od 1 mil. Kč do 25 mil. Kč** se vyplácí uznatelné náklady **průběžně a parciálně**. Průběžné financování znamená, že každou fakturu zanesete na SFŽP (oddělení realizace plateb) na základě tzv. Žádosti o platbu. Parciální financování znamená, že je Vám vyplaceno 90% z celkových uznatelných nákladů (10% je financováno z veřejných zdrojů).

V případě **opatření do 2 mil. Kč bez DPH postačí prohlášení vlastníka pozemku**, ve kterém vlastník vyjádří souhlas s realizací projektu na jeho pozemku a umožní příjemci podpory zajištění udržitelnosti projektu po dobu nejméně 5-ti let od ukončení realizace projektu. **V ostatních případech u opatření nad 2 mil. Kč musí být příjemce vlastníkem nebo nájemcem pozemku** (nebo musí prokázat jiný právní vztah k pozemku na úrovni vlastnictví nebo nájmu, např. právo hospodaření).

Pokud se rozhodnete podat žádost pro realizaci určitého záměru z osy 6 – Zlepšování stavu přírody a krajiny, tak si **sjednejte konzultaci na příslušném středisku AOPK ČR** (příslušné středisko žádosti posuzuje a vyhodnocuje), kam pak následně budete odevzdávat vypracované žádosti o daný záměr.

### 3. Program péče o krajinu (2008)

- **A.2. Tvorba biologických protierozních opatření a realizace vymezených a schválených prvků ÚSES z geneticky a stanovištně odpovídajícího osiva a sadbového materiálu** – výsadba liniových, skupinových a plošných porostů a soliterních dřevin na pozemcích mimo les
- **B.2. – Ošetření památných stromů a památných alejí a dalších významných stromů a alejí**
- **B.3. Výsadba nelesní zeleně** – výsadba nelesní zeleně včetně ovocných stromů tradičních krajových odrůd (soliterní stromy, liniové a skupinové výsadby).

Opatření se nevztahuje na výsadbu kolem silnic a dálnic.

#### Typy žadatelů:

- Fyzické osoby a právnické osoby (vlastník, nájemce, podnájemce)
- Organizační složka státu (AOPK ČR, Správa KRNAP, Správa NP Podjíví, Správa NP České Švýcarsko a Správa NP a CHKO Šumava)

### Program péče o krajinu (2009)

- **Péče o krajinné prvky** - péče o památné stromy a aleje a další stromy a aleje; výsadba nelesní zeleně plnící krajinotvornou funkci; vytváření drobných přírodních prvků v krajině



### Typy žadatelů:

- Fyzické osoby a právnické osoby
- Obecně prospěšné organizace
- Územní samosprávné celky (obce a kraje) a svazky obcí
- Občanská sdružení, příspěvkové organizace, organizační složky státu, státní organizace a státní podniky

Žadatel musí mít právní vztah k pozemkům, na nichž je třeba realizovat konkrétní opatření (vlastník, nájemce, podnájemce). Z pověření vlastníka či nájemce pozemku může být žadatelem o finanční prostředky i jiná fyzická nebo právnická osoba.

Tento program bude v roce 2009 upraven oproti roku 2008, některá opatření budou přesunuta do nového programu POPFK (např. zlepšování přirozené retenční schopnosti krajiny, aj.) nebo bude program naopak navíc doplněn o různá opatření (např. zabezpečení sítě stanic pro ohrožené a handicapované živočichy).

**Program podpory obnovy přirozených funkcí krajiny** - jedná se o nový schválený program, do kterého bude možno podávat žádosti už od roku 2009 (aktuální informace o tomto programu (a jiných programech v gesci MŽP) najdete na [www.mzp.cz](http://www.mzp.cz))

- **Adaptační opatření pro zmírnění dopadů klimatické změny na nelesní ekosystémy** (tvorba a obnova ekostabilizačních prvků v krajině; opatření k omezování fragmentace krajiny a podpoře migrační propustnosti krajiny)

### Typy žadatelů:

- Fyzické osoby a právnické osoby
- Obecně prospěšné organizace
- Územní samosprávné celky (obce a kraje) a svazky obcí
- Občanská sdružení, příspěvkové organizace, organizační složky státu, státní organizace a státní podniky

Žadatel musí mít právní vztah k pozemkům, na nichž je třeba realizovat konkrétní opatření (vlastník, nájemce, podnájemce). Z pověření vlastníka či nájemce pozemku může být žadatelem o finanční prostředky i jiná fyzická nebo právnická osoba.

Z PPK a PPOPFK budou **v roce 2009 financovány takové záměry, které jsou menšího rozsahu** (několik desítek tisíc Kč) nebo se jedná o **specifické akce**, které není možno financovat z evropských zdrojů (např. OP ŽP).

## 4. Program rozvoje venkova (MZe)

- **3.1.3. Podpora cestovního ruchu** – nákup a výsadba doprovodné zeleně
- **3.2.1.1. Obnova a rozvoj vesnic** - nákup a výsadba doprovodné zeleně
- **3.2.2. Ochrana a rozvoj kulturního dědictví venkova** – obnova a údržba alejí, atd.



### **Typy žadatelů u opatření 3.1.3.:**

- Zemědělský podnikatel (FO a PO)
- Nezemědělský podnikatel (pokud svoji činnost zahajuje)
- Neziskové organizace s právní subjektivitou

### **Typy žadatelů u opatření 3.2.1.1 a 3.2.2.:**

- Obce a svazky obcí
- Neziskové organizace s právní subjektivitou včetně církví a jejich organizací
- Zájmová sdružení právnických osob

Mze připravuje v PRV nové opatření „Péče o zeleň v rámci neproduktivních investic na zemědělské půdě“, které je zaměřeno na následnou péči o nově vysazené dřeviny, které byly vysazeny v rámci pozemkových úprav nebo v rámci opatření z OP ŽP. Bude prováděno projektově a vyhlášení termínu zahájení programu pro zájemce o toto nové opatření je naplánováno na březen 2009.

Více informací o Programu rozvoje venkova najdete na [www.mze.cz](http://www.mze.cz)

#### **Kontakt**

Ing. Simona Žežulová  
Ministerstvo životního prostředí ČR  
Vršovická 65, 100 00 Praha 10  
e-mail: [Simona.Zezulova@mzp.cz](mailto:Simona.Zezulova@mzp.cz)

# KRAJINNÁ ALEJ POHLEDEM REALIZAČNÍ FIRMY

**Ing. Jiří Zápal**  
**ARBOREA Rakovník**

Možnosti realizační firmy ovlivnit aleje v krajině se v podstatě soustřeďují (či omezují) na péči o stromy samotné. Za to však po celou dobu jejich života – od zrodu až po zánik.

## **Doba zrodu – založení aleje**

Zde realizační firma plní záměry projektu. Jejich kvalita bývá různá, realizátor však již zpravidla nemá možnost je upravit, či pozměnit. Vzhledem k převažujícímu trendu výběru firem s dominantním kritériem nejnižší ceny o to vpravdě ani neusiluje. Naopak, jeho snahou bývá co nejvíce využít mezer v projektu či zadání k usnadnění si své činnosti, resp. snížení nákladů se založením spojených (jako příklad možno uvést dodržení velikosti výsadbových jam, či výměny zeminy, je-li požadována). Chyby, které z tohoto vzniknou, si stromy, pokud přežijí, nesou velmi dlouhou dobu.

## **Doba zdaru (nebo zmaru?) - období života aleje od 1 do 5 let**

Dle mých dosavadních zkušeností nejbolestnější období života alejí. Vysazené stromy jsou silně stresované nutností přivyknout novému prostředí se všemi jeho vlivy a zejména najít dostatečný zdroj vody pro zbytek své existence.

Ačkoliv již většina projektů zakládání alejí požaduje provádění rozvojové (či povýsadbové) péče v délce 3 – 5 let, bývá tomu v praxi naopak.... Hlavní faktory dle mého soudu jsou tři:

- **Znovu cena**, tentokrát za provádění rozvojové péče. Nejsou-li cenové rozdíly firem při výsadbě dramaticky rozdílné, u rozvojových péčí bývají tyto v rozptylu i stovek procent. Je velmi těžké uhlídat poctivost všech nabídnutých prací, nejhorší situace je ale jednoznačně u provádění zálivek. Začíná to již pochybenou cenou v cenících užívaných ke kontrolním rozpočtům (a nárokováním peněz), pokračuje rozdílem vykázaných a skutečně provedených zálivek a končí množstvím vody z provedené zálivky, která se dostane ke kořenům stromů.....
- **Vztah dotčených osob a organizací k aleji**. Založením aleje vzniká mnohým subjektům překážka v jejich činnosti. Alej u nich není pozitivně přijata, naopak je snaha přizpůsobit, či upravit ji tak, aby byl její vliv na činnost dotčené osoby, či organizace minimalizován. Tzv. třetí osoba je v převážné míře faktor v přípravě přehlížený, za existence aleje negativní.
- **Klimatické podmínky a reakce na ně**. Nechci polemizovat, zda dochází či nedochází k dlouhodobé změně klimatu, nelze však pominout vliv jeho krátkodobých výkyvů na vitalitu a ujímatelnost výsadeb, spojených zejména s vláhovým koloběhem. Nemusí se vždy jednat o letní přísušková vedra, příkladem budiž letošní bezesrážková zima... Zde nastává potřeba pružně řešit tyto stavy úpravou četnosti jednotlivých činností rozvojové péče. Jejich praktické uskutečnění však naráží na schopnost a ochotu investora toto navýšení oproti smluvnímu vztahu finančně krýt a schopnost a ochotu realizační firmy je skutečně provést. Pro realizační firmu bývá velmi složité být ve stejném čase u všech stromů.

Pro investora i realizační firmu je období do 5. let od výsadby z pohledu financování a pracnosti obdobím nejnáročnějším. Překoná-li jej alej úspěšně, je vysoká šance na její dlouhodobou existenci. U kolika alejí se to ale podařilo?

### **Doba formování – období od 5. do cca 30. let**

Stromy jsou plně ujmuté, začínají tvořit alej. Toto období je nevhodnější ke správnému zapěstování korun stromů. V našich podmínkách se ale téměř nerealizuje; jednak pro samotný nedostatek existujících alejí v tomto věku, jednak proto, že stromy z pohledu laika v této době v podstatě nic nepotřebují. Rostou, nejsou nebezpečné a jen málo ovlivňují okolní činnosti. Avšak absence kvalitního zapěstování korun bývá nezdárka příčinou rozpadu i poměrně mladých alejí.

### **Doba plné funkce – období 30 – 80 let**

Nezařadí-li výše zmíněná 3. osoba, či živelná klimatická událost, je alej plnohodnotným prvkem s potřebou běžné péče spojené zejména s pravidelným monitoringem stavu stromů (v optimu každoročně) a realizací rovněž pravidelného udržovacího řezu (v periodách 5 – 10. let).

### **Doba obdivu i zatracení – období od 80 let života aleje**

Mnohdy hraniční období alejí, ve kterém se často střetávají protichůdné názory. Alej je v tomto čase dominantním prvkem s vysokou esteticko-kompoziční hodnotou, jednotlivé stromy již však mohou být buď na sklonku svého života, či mohou být mechanicky nebezpečné. Zde se opět naplno projevuje různorodost realizačních firem i investorů (či vlastníků) v kvalitě jejich řešení. Motorová pila je velmi výkonný ale též velmi zhoubný nástroj. Škody touto činností napáchané jsou však nevratné....

Cesta k návratu stromů a alejí (nejen) do krajiny vede, dle mého úsudku, přes zásadní změnu myšlení lidí ve vnímání jejich existence. Bude-li převažovat pozitivní, bude možné většinu současných (a ne malých) problémů vyřešit.

#### **Kontakt:**

Ing. Jiří Zápál

ARBOREA Rakovník

Dukelských hrdinů 2663, 269 01 Rakovník

Tel: 313 512 536, e-mail: [doubek@arborea.cz](mailto:doubek@arborea.cz)

# PAMÁTNÉ ALEJE V ČR

**Ing. Bohumil Reš**  
**AOPK ČR Praha**

Aleje a stromořadí jsou významnými prvky v uspořádání krajiny a zvýrazňují významně krajinný ráz. K našemu semináři můžeme přispět dalším úhlem pohledu na stromořadí a aleje v krajině, a to z pohledu zvláštní ochrany stromořadí formou památných stromů, podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Vybrané, zvláště hodnotné stromy, jejich skupiny a stromořadí na základě zhodnocení jejich ekologických, biologických, kulturních, estetických, historických a zejména krajino tvorných hodnot jsou pověřenými obecními úřady, správami CHKO a NP a dalšími orgány ochrany přírody vyhlášovány v kategorii památných stromů.

V současné době je u nás takto vyhlášeno celkem asi 193 památných alejí s celkovým počtem zhruba 15 600 stromů. Ze dřevin se v památných alejích uplatňují lípy (celkem 89 položek), duby (celkem 40 položek), dále buky, javory kleny a mléče (10 položek), jasan (5 položek), břeky (3 položky), ale i břízy, jilmy vazy, z introdukovaných dřevin pak platany (7 položek), douglasky, dřevozce, javory stříbrné, ze zdomácnělých modřiny a jírovce, celkem přes 20 taxonů.

Podle krajů je vyhlášeno nejvíce památných alejí v kraji Středočeském, Vysočině, Budějovickém, Brněnském, Plzeňském, Pardubickém a Karloveckém.

| Název kraje     | Počet položek |
|-----------------|---------------|
| Středočeský     | 38            |
| Vysočina        | 35            |
| Budějovický     | 23            |
| Brněnský        | 19            |
| Plzeňský        | 18            |
| Pardubický      | 11            |
| Karlovarský     | 10            |
| Liberecký       | 9             |
| Královéhradecký | 8             |
| Olomoucký       | 6             |
| Zlínský         | 5             |
| Hl.m. Praha     | 5             |
| Ústecký         | 3             |
| Moravskoslezský | 3             |

Podle okresů je nejvíce památných alejí v okrese Třebíč, Jihlava, Příbram, Prachatice, Tachov, Ústí nad Orlicí, Hodonín.

| Okres           | Počet položek |
|-----------------|---------------|
| Třebíč          | 12            |
| Jihlava         | 12            |
| Příbram         | 9             |
| Prachatice      | 8             |
| Tachov          | 8             |
| Ústí nad Orlicí | 6             |
| Hodonín         | 6             |

Podle počtu stromů je největší březová alej Maxe Švabinského s 584 stromy, pak Stromy u Rakovnického potoka. Ostatní ukazuje následující tabulka:

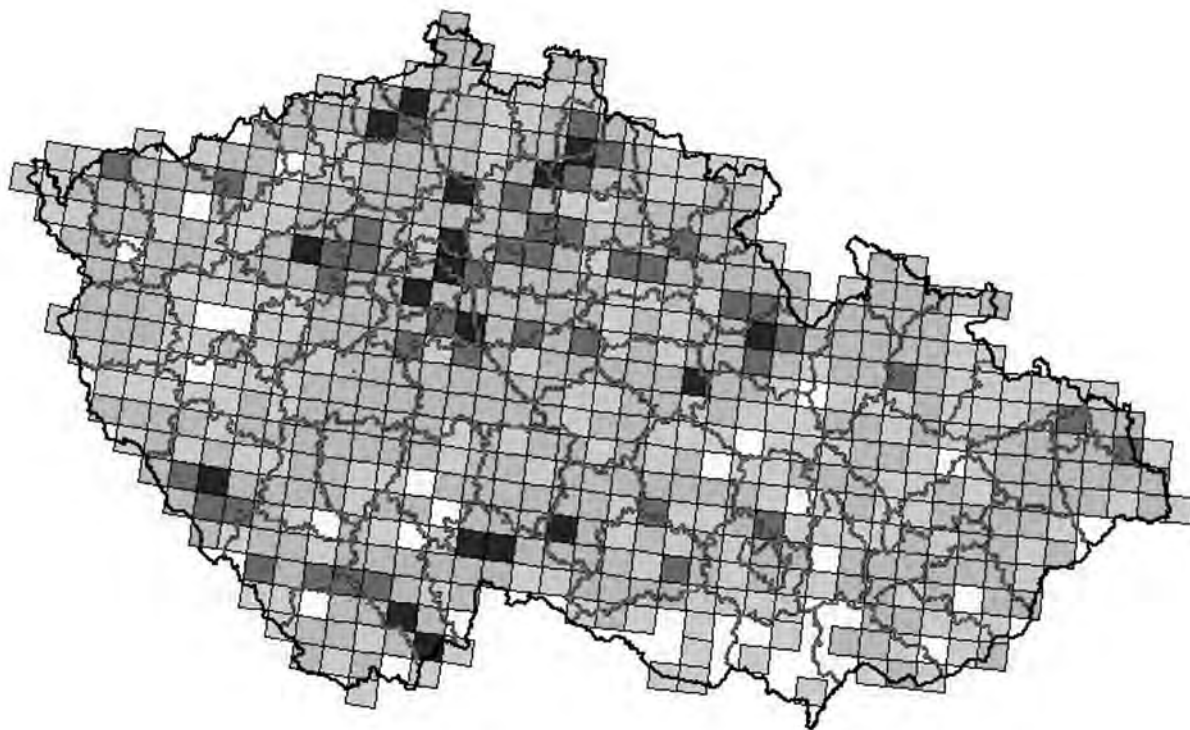
| Číslo        | Název                                   | Počet |
|--------------|---|-------|
| 611089.x/x   | Alej Maxe Švabinského                   | 584   |
| 212156.x/595 | Památné stromy v Rakovníku              | 583   |
| 410035.x/481 | Knížecí alej v Tachově                  | 481   |
| 402019.x/403 | Alej svobody                            | 403   |
| 203067.x/400 | Ploskovská kaštanka                     | 400   |
| 505064.x/386 | Stromořadí Ludvíkov-Libverda            | 386   |
| 707057.x/378 | Lipové stromořadí u rekreač. stř. Lipka | 378   |
| 611021.x/357 | Alej při křížové cestě                  | 357   |
| 708050.x/342 | Hoštické jírovcové aleje                | 342   |
| 805019.x/328 | Lipová alej v Náměšti na Hané           | 328   |
| 211061.x/x   | Nečínská maďalová alej                  | 311   |
| 801101.x/336 | Lípy na Uhlířském vrchu u Bruntálu      | 288   |
| 405005.x/278 | Alej Kilometrovka                       | 273   |
| 205076.x/x   | Lipová alej ve Žlebech                  | 237   |
| 701015.x/230 | Stromořadí Lažánky-Jedovnice            | 230   |
| 402027.x/225 | Alej Mostov                             | 225   |
| 306096.x/198 | Alej na Zlaté stezce                    | 218   |
| 306093.x/209 | Alej u Buku                             | 209   |
| 306115.x/209 | Smíšená alej v Buku                     | 208   |
| 410038.x/200 | Alej u minerálního pramene              | 200   |
| 202030.x/x   | Skřipelská alej                         | 195   |
| 410043.x/192 | Jírovcová alej u Olešné                 | 192   |
| 404089.x/x   | Alej u hřbitova                         | 184   |
| 710061.x/184 | Stromořadí u Dvorku                     | 183   |
| 601028.x/177 | Březová alej u Kysibelského dvora       | 177   |
| 707061.x/179 | Dubová alej v Třešti                    | 176   |
| 710094.x/173 | Stromořadí u silnice                    | 172   |
| 707055.x/171 | Alej k Mirošovu                         | 171   |
| 710019.x/171 | Haugwitzova alej                        | 170   |
| 407014.x/168 | Alej vzdechů                            | 168   |
| 410040.x/166 | Muckovská alej                          | 166   |
| 611090.x/161 | Lipová alej do Hemže                    | 161   |
| 502072.x/x   | Lipové stromořadí                       | 149   |
| 607048.x/146 | Alej k Novému dvoru (Rynek)             | 146   |
| 401018.x/119 | Trhanovská alej                         | 142   |
| 708054.x/137 | Jasanová alej za statkem                | 137   |
| 304053.x/135 | Lipové stromořadí Heřmaň-Dráčov         | 135   |
| 607083.x/147 | Lipová alej v Potštejně                 | 133   |
| 601016.x/154 | Klenová alej                            | 129   |
| 410056.x/125 | Alej ke Svaté Anně v Plané              | 125   |
| 308026.x/1   | Klokotská alej                          | 123   |

Je ještě mnoho alejí, které by si zasloužilo ochranu, jako památné aleje, např. jilmová alej u Petříkova, Štířinská alej, alej k Ringhoferovské hrobce u Kamenice ve Středních Čechách, Lipová alej v ptenínské bažantnici, některé barokní aleje, nebo historické aleje v krajinných památkových zónách a mnoho dalších.

Jaké jsou současné největší problémy památných alejí? Především je to zdravotní stav památných alejí, protože se jedná především o soubory starých stromů, jejichž ošetřování bylo dlouhou dobu ponecháno „Paní Přírodě“, což je z jedné strany dobře, protože památné aleje představují v industrializované krajině významný biotop – refugium pro vzácné druhy hmyzu, obratlovců, zejména ptáků, savců, zejména netopýrů apod., ale i hub a rostlin. V poslední době mezi nejohroženější aleje patří silniční stromořadí, kde je samozřejmě po létech nedostatečné péče tlak na jejich likvidaci z hlediska bezpečnosti provozu, ve městech také s ohledem na bezpečnost obyvatel.

Pokud se týče metod péče o památné aleje je třeba preferovat, tam, kde je to možné, metody minimálního ohleduplného k přírodním hodnotám ošetřování, nebo metody přírodě blízkého ošetřo-

vání stromů. Při volbě metod péče o památné aleje je třeba preferovat především zdravý rozum, kterého v poslední době, zdá se, mezi námi rapidně ubývá. Vážme si velmi toho, co nám tu minulost krásného a cenného zanechala, protože bez minulosti není přítomnost a nebude ani budoucnost.



**Mapa zastoupení památných alejí v kvadrátech síťového mapování**

#### **Kontakt**

Ing. Bohumil Reš

AOPK ČR Praha

Nuselská 34, 140 00 Praha 4

e-mail: [bohumil.res@nature.cz](mailto:bohumil.res@nature.cz) tel.: 241 082 602

## Poznámky