

Aleje jsou bezesporu jedním z fenoménů evropské krajiny. Fenomén bývá definován jako úkaz nebo jev, obvykle ve spojení s přívlastky „jedinečný“, „mimořádný“, „stojící za pozornost“. Je to tedy něco, na co stojí poukazovat, co si zaslouží naši pozornost. Z tohoto pohledu jsou pro mě fenoménem také aleje. Neumím si totiž představit českou a moravskou krajinu bez linií stromů, vytvářejících prostředí příjemné k chůzi i jízdě a poskytující oku opěrný bod při rozhledech do krajiny.

Aleje jsou jako význačný a charakteristický rys evropské krajiny chráněny také Evropskou úmluvou o krajině (European Landscape Convention CETS No. 176). Jménem České republiky byla Úmluva podepsaná ve Štrasburku dne 28. listopadu 2002 a po ukončení ratifikačního procesu dne 1. října 2004 vstoupila v platnost (na Slovensku vstoupila v platnost v roce 2005).

### Definice aleje

„Na začátku asi bylo francouzské slovo *allée*, znamenající původně jen tolik co chůze, procházka a přeneseně i cesta. K tomu si přidali páni architekti, že může jít o cestu mezi stromy, případně mezi sochami a podobnými artefakty. Rozhodující ovšem je také to slovo „mezi“. Kdyby ty stromy rostly jen při jedné straně cesty, už by to nebyla alej, ale pouhé stromořadí.“ Tak vysvětluje termín „alej“ Václav Větvíčka, dendrolog a partner ankety „Alej roku“.

Původní význam slova můžeme tedy chápat jako řada, linie, procházka, vedení, směřování z jednoho bodu do druhého. Aleje nejčastěji oboustranně – ve dvou (někdy i více) řadách – lemují cesty a pěšiny, anebo oddělují, vymezují, jsou předělem, a to jak ve volné krajině, tak i v té zastavěné. *Stromořadí* je pak chápáno jako jedna řada stromů.

Z následujících definic plyne význam multidisciplinárního přístupu k alejím a stromořadím, neboť každá z nich akcentuje jinou prioritu. Mareček (2008) v této souvislosti hovoří o „komplexní službě krajině,

## Historie a současnost alejí v kulturní krajině České republiky

nikoli zohledňování resortních zájmů“.

1. Definice environmentální podle vyhlášky MŽP ČR č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, § 1, písm. c): *Stromořadím se rozumí souvislá řada nejméně deseti stromů s pravidelnými rozestupy; chybí-li v některém úseku souvislé řady nejméně deseti stromů některý strom, je i tento úsek považován za součást stromořadí; za stromořadí se nepovažují stromy rostoucí v ovocných sadech, školkách a plantážích dřevin.*

Důraz je kladen na ekologickou hodnotu alejí a stromořadí – a na ochranu významného krajinného prvku a další zájmů podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Žádoucí je postupná obnova tak, aby byla kontinuálně zachována ekologická funkce prvku.

2. Definice historicko-krajinářská podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči dle § 2: Aleje lze definovat jako kulturní památky, které: a) jsou významnými doklady historického vývoje, životního způsobu a prostředí společnosti od nejstarších dob do současnosti, jako projevy tvůrčích schopností a práce člověka z nejrůznějších oborů lidské činnosti, pro jejich hodnoty revoluční, historické, umělecké, vědecké a technické; b) mají přímý vztah k významným osobnostem a historickým událostem.

Zde je namístě uvést definici „barokní aleje“ podle Borského (2010): „Barokní alej můžeme definovat jako stromy stejného stáří, stejného druhu, které mají stejnou korunu. Jde o liniové výsadby v pravidelných odstupech a lemující komunikaci – je zde uplatněna symetrie, periodičita a homogenita.“

Tato definice vyzdvihuje historicko-krajinářskou a estetickou hodnotu alejí a stromořadí a nutnost zachovat alej v jednotě formy a projevu. Žádoucí je komplexní (nikoli postupná) obnova i s tím rizikem, že alej na několik desetiletí ztratí svou formu a funkci. Nejde o to, že by alej

vznikla v období baroka, i když většina z nich byla založena právě v té době, jde zejména o zmiňovanou jednotu formy a projevu. Barokní alej často osově vede k historickému sídlu pána, vlastníka či správce okolní krajiny. V průběhu času byla sídla přestavována v modernějších stylech a aleje a stromořadí obnovovány, někdy i v jiné, než původní druhové skladbě.

3. Definice dopravně-technická podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 15: Strom rostoucí na krajnici je definován jako pevná překážka a *ohrožuje-li bezpečnost užití komunikace nebo neúměrně ztěžuje použití těchto pozemků k účelům údržby těchto komunikací, pak 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 zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, kácet dřeviny na silničních pozemcích.*

Prioritou je zde bezpečnost silničního provozu a zajištění bezproblémové údržby komunikací. Žádoucí je odstranění pevné překážky bez náhrady. V konkrétních případech je pro správce komunikace akceptovatelné ponechat stromy na krajnici „na dožití“ anebo obnovit stromořadí či alej v „bezpečné vzdálenosti od vozovky“.

### Aleje – odkud se vzaly v naší krajině a jak se jim v průběhu staletí dařilo

V dávné historii krajinu (v našich střeoevropských podmínkách většinou lesnatou) postupně narušovaly linie stezek. Již koncem 10. a začátkem 11. století probíhalo Čechami 31, Moravou 25 a Slovenskem 24 obchodních stezek. Některé se nazývaly podle druhu přepravovaného zboží, např. Zlatá, Jantarová, Solná



Účinek aleje jako krajnotvorného prvku (Jírovcová alej v Dolních Tošanovicích, Moravskoslezský kraj, 2013). Foto: Jan Losenický

atd. Možná už v té době člověk realizoval první opatření „pro zvýšení bezpečnosti provozu na komunikacích“ a zároveň vytvářel podmínky pro vznik alejí a stromořadí. Podle uchovaných zápisů totiž v roce 1361 bylo z bezpečnostních důvodů (kvůli lapkům a loupežníkům) nařízeno k ochraně cestujících vyklesat křoviny a stromy po obou stranách stezky na vzdálenost „co by kamenem dohodil obepjatým prsty“. V každém případě jsou s historií i současností alejí spjaty následující aspekty lidské činnosti: zabezpečovat, zkrášlovat, zvýrazňovat, vymezovat, využívat.

Už ze 14. století, z doby Karla IV. máme ojedinělé písemné zmínky o ovocných alejích podél cest vědomě pro užitek vysazovaných.

Pro období renesance jsou charakteristické zahrady – součástí panských sídel a církevních objektů – uzavřené před okolní krajinou. Postupně se objevují vědomé a dokumentované pokusy „vyvést“ zeleň, a to právě ve formě alejí, do volné krajiny a „spojovat místa“. Tak lze vznik některých alejí v české krajině vystopovat až do období renesance. Typicky vznikaly spolu se zakládáním letohrádků. Z té doby pochází například alej v Telči (kraj Vysočina).

Známějším příkladem je obora u letohrádku Hvězda v Praze. Samotná obora byla založena Ferdinandem I. Habsburským počátkem 30. let 16. století. Oboru popisují například cestovatelé, kteří navštívili dvůr Rudolfa II.

Fynes Moryson z Oxfordu ve svém cestopise z roku 1592 napsal: „Císaři náležejí dvě zdi obehnané obory, jež nazývají zahradami. Jedna z nich sluje Stella, protože stromy tu zasázeli do hvězdicových útvarů, a také malý zámeček uvnitř je podobně postaven, s šesti cípy do tvaru hvězdy“ (Muchka, 2015). Bylo prokázáno, že součástí obory byly už v době renesance široké aleje křížící se do obrazce hvězdy. Letohrádek Hvězda by tak byl jedním z prvních evropských dokumentovaných příkladů vzniku hvězdicové alejí, které jsou jinak známé až z doby baroka.

Od počátku 17. století postupně ovládl architekturu Evropy barokní sloh. Původní renesanční zahrady se otevřely do krajiny. Příjezdové cesty s alejemi dodávaly zámčkům a panským sídlům velkoleposti. Také církevní stavby dotvářely krajinu – množství poutních míst s kostely, kaplemi a křížovými cestami bylo zvýrazněno liniemi alejí. Hlavní osy barokní kompozice pronikají paprskovitě do krajiny, spojují zahradu s kostelem, kaplí, letohrádkem a oborou.

V tomto období začíná historie české komponované krajiny, jejíž fragmenty můžeme obdivovat i dnes. V roce 1616 císař Matyáš nechal vysadit stromovou alej spojující lovecký letohrádek v Královské oboře a Pražský hrad (dnešní ulice Pod kaštany). Vévoda z Valdštejna postupoval na svých državách podobně. Po vzoru Prahy spojil oboru ve Valdicích (Královéhradecký kraj)

s Jičínem čtyřřadou lipovou alejí. Vnější řady jsou posunuté o půl sponu a z bočního pohledu vypadá cesta neprodyšně, což byl zřejmě záměr. Spirituální význam má orientace aleje – byla vysazena na ose východu a západu slunce za letního slunovratu. Tato alej vedoucí z centra Jičína k letohrádku Valdštejnská lodžie je odborníky považována za nejstarší dochovanou alej v České republice.

Pro baroko je tedy charakteristická vědomá tvorba krajiny. Klíčovými slovy jsou linie, řád, kompozice, inspirace přírodou. Tehdejší vlastníci půdy nebyli limitováni délkou jedné generace, sázelo se pro děti a děti dětí. V období klasicismu je stále na prvním místě řád a tvůrčí kázeň. V alejích se sázely lípy, jírovce i vzácné platany. Sedláci začali podle cest u svých pozemků vysazovat prosté ovocné stromy.

Se změnou filosofie a uměleckých přístupů se v období 18. a 19. století stávají komponované linie v krajině až neoblíbené, pravidelnost a řád alejí je někde vědomě rozbíjena. Souvisí to s nástupem romantismu a oblibou „anglických parků“, utvářených jako volná a člověkem téměř nedotčená krajina, v níž se nenalézaly žádné umělé dominanty. Z pohledu historie krajiny i alejí v nich šlo o poměrně krátké období, kdy se pod vlivem módního vkusu kácely staré aleje vyvádějící původní barokní zahrady ven, do krajiny, a nahrazovaly se shluky stromů a solitéry jen proto, že to bylo moderní. Od začátku 20.

století jsou pravidelné výsadby znovu oblíbené.

Vraťme se zpět k oněm liniím, které spojovaly místa v krajině, a které zajišťovaly mobilitu obyvatel (Klemensová a kol., 2015). K podstatnému rozšíření sítě cest došlo v českých zemích už za vlády Karla IV., kdy cesty začaly být systematicky opravovány a na nebezpečných místech střeženy. Za první silnici (silnou cestu) na území Čech je považována cesta z Prahy do Vídně, vybudovaná právě za vlády Karla IV. Zemské cesty byly v té době většinou jen trasovány a připomínaly vyježděné polní cesty různé šířky, někdy ohraničené hliněnými valy.

Státní, tehdy císařské, silnice byly budovány podle francouzského vzoru od konce 40. let 18. století. Cílevědomé vysazování stromů u cest nastává také až v 18. století. Na základě přípisu Marie Terezie z roku 1752 měly být u všech nových silnic povinně vysazovány stromy a to z důvodů hospodářských, estetických, orientačních i bezpečnostních. Volba druhů byla libovolná, rozestupy byly určeny zpravidla 6 sáhů (11,4 m). Tereziánský patent z roku 1778, který byl po dobu téměř sto padesáti let základním silničním zákonem v zemi, obsahuje instrukce o stromech a keřích. Dočteme se v něm například: „*Jestliže blízko silnice stojí stromy a keře vrhající stínem překážejí jejímu vyschnutí, nařizuje se, aby ve vzdálenosti 2 sáhů (3,8 m) od patníků nebo hrany silnice nově se nevysadil žádný strom, ať se jmenuje jakkoli, veškeré pak nyní v této vzdálenosti stojící stromy, vyjma stromy ovocné, pokud jsou ještě 3 stopy (0,95 m) daleko od hrany silnice a tedy spádu příkopu nepřekážejí, aby byly ihned poraženy.*“ Dále bylo nařízeno: „*Ovocné stromy na straně silnice zcela oklestiti se mají. Oplocení a živé ploty smějí stát blíže, a sice 1 sáh (1,9 m) od silnice a nesmějí býti vyšší než 5 střeoviců (1,58 m). Naší vůle během 6 týdnů jistě býti vykonáno, jelikož by jinak provedeno bylo vojenskou exekucí na útraty vzdorujících* (Jarošek, 2003).“

V době napoleonských tažení byly v Evropě u silnic vysazovány

husté aleje pyramidálních topolů vlašských, do té doby u nás neznámých. Usnadňovaly orientaci v krajině vojákům navracejícím se z bitvy.

V letech 1771 – 1787 podnikla Vlastenecko-hospodářská společnost z popudu státních orgánů rozsáhlou akci na podporu rozvoje ovocnictví. Byly vedeny první statistiky: v roce 1772 bylo u silnic napočítáno 2 359 996 stromů a v roce 1786 již 7 649 945. Jen za jediný rok 1831 bylo vysázeno 56 623 stromů.

V polovině 19. století pokračovala dostavba císařských silnic a bylo započato s vedlejšími nestátními silnicemi. Zákon nařídil podél nich sázet aleje, obzvláště stromy ovocné a moruše. Výsadba ovocných stromů u silnic se rozmáhala, zatímco aleje vysazené v období baroka zestály a některé byly vykáceny nebo ustoupily úpravám silnic. Šíření ovocných stromořadí pak pokračovalo i ve 20. století, hlavně kvůli využití plodů. V roce 1846 bylo v Čechách 2 410 km ovocných alejí. V roce 1852 byl vydán výnos nařizující u všech nových silnic sázet stromořadí nejlépe ovocná a o jeho prospěšnosti poučovat obyvatelstvo.

V zákoně pro království České z roku 1866 bylo nařízeno na všech zemských komunikacích „*obstarávati vysazování stromořadí, totéž na okresních silnicích. Podle půdy a podnebí obzvláště stromů ovocných a morušových.*“ Sázet se mělo za příkopem, vzdálenost pro plané stromy 12 m, ovocné 6 – 10 m. V Čechách se sázelo to nejlevnější, co bylo po ruce – švestkové odkopky. Na Moravě a ve Slezsku i jiné ovocné dřeviny (Bulíř, 1988).

Po roce 1886 (vynález automobilu) se začaly měnit názory na konstrukci a šířku vozovky, bezpečnostní a dopravní zařízení, na způsob trasování silnic a jejich začlenění do přírody. První světová válka přerušila rozvoj dopravy a péče o existující aleje byla nepatrná. Situaci komplikovala počínající elektrifikace země. Přestože byla vydána řada předpisů na ochranu stromů proti poškozování při stavbě elektrických

a telegrafních vedení, docházelo k mrzačení celých alejí.

V roce 1927 byl zřízen státní silniční fond na úpravu silnic, z něhož se také financovaly výsadby neovocných dřevin na okraji silnic (lípy, javory, jasany, břízy, jilmy, jeřáby, topoly) a to hlavně v horských a podhorských oblastech. Stovky kilometrů alejí, zejména ovocných, zmrzly za extrémní zimy 1928 – 1929. Obdobně tomu bylo v zimě 1940 – 1941.

V roce 1932 ministerstvo zemědělství vydává knihu K. Kamenického „*Ovocná a okrasná stromořadí*“, kde se autor pokusil zformulovat nové zásady pro silniční stromořadí, doporučoval vysazovat dřeviny za příkop.

V roce 1948 J. K. Říha v knize „*Země krásná – kniha o přírodě, civilizaci a plánování*“ navrhuje vysazovat u silnic okrasné dřeviny v nepravidelných skupinových výsadbách s ohledem na udržení svěží nervové kondice řidičů. Zákon č. 147/1949 Sb., jímž se vydávají některé předpisy o veřejných silnicích, zestátnil veřejné silnice, silniční stromoví pokládal za součást silnice k úplnosti, ochraně a zabezpečení silničního tělesa. Byla zřízena funkce silničního sadovníka, který měl pečovat o veškerou vegetaci u silnic. Byly stanoveny podmínky pro výsadbu dřevin u silnic tak, aby jejich umístění neohrožovalo bezpečnost provozu.

V 50. letech 20. století produkce ovocných stromů přinášela správcům silnic zisky, které byly investovány do rozvoje komunikací. V roce 1951 vyšla kniha V. Vaníčka „*Silniční sadovnictví*“, kde byly vysvětleny biologické a krajinářské principy tvorby silniční vegetace a to respektováním terénu, půdy a klimatu při výběru dřevin.

Dle zákona č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích byly stanoveny podmínky pro výsadbu dřevin u silnic tak, aby jejich umístění neohrožovalo bezpečnost provozu, neúměrně neztěžovaly použití pozemků k účelům správy silnic, k umístění nadzemních a podzemních vedení ani zemědělské obhospodařování

pozemků. Péče o zeleň je svěřena okresním správám silnic. Vydané normy upravovaly možnost výsadby dřevin u silnic.

Po roce 1968 byly některé ovocné aleje svěřeny do péče zemědělským podnikům, které však nedokázaly zajistit potřebné chemické ošetření, řez, hnojení a sklizeň, takže péče byla omezena na sklizeň ovoce, často neúplnou. Na základě usnesení Středočeského krajského národního výboru č. 97/1977 byla nařízena náhrada ovocných dřevin okrasnými dřevinami u silnic I. a II. tříd.

Dle prováděcí vyhlášky Federálního ministerstva dopravy č. 35/1984 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (silniční zákon) byly stromy v krajnici silnic I. a II. tříd považovány za pevnou překážku silničního provozu a měly být odstraněny do 31. 12. 1986 u II. tříd a místních komunikací pak do 31. 12. 1990. Následkem tohoto nařízení i stárnutí stromů došlo k úbytku silničních alejí a výsadby byly omezeny pouze na investiční akce.

Další ránu alejím podél cest zasadila mírná zima 2006 a několik následujících. Silničáři peníze ušetřené za zimní údržbu vložili do kácení „z bezpečnostních důvodů“. Od 1. 10. 2003 do 31. 12. 2013 bylo podél silnic ve správě krajů (silnice II. a III. třídy, případně další) vykáceno přes 166 000 stromů. Silničáři ovšem vysadili jen něco málo přes 98 000 stromů, často však na jiných místech, než kde se kácelo (Arnika, 2015).

### Aleje – jaké jsou podmínky pro jejich zachování v současnosti

Ovocné stromy v alejích podél silnic II. a III. třídy i podél místních komunikací dožívají a aleje postupně mizí. Objevují se ojedinělé případy jejich obnovy, velice často z iniciativy místních obcí nebo komunit. V některých případech jsou nahrazovány okrasnými stromy za příkopem.

Staré okrasné aleje dožívají a mezernatí, nemocné stromy jsou káceny často bez náhrady. Na vegetační doprovod silnic je pohlíženo

jako na překážku silničního provozu (zejména stromy v krajnici). Ve většině případů tyto aleje nelze obnovit v původní linii zejména z důvodů zajištění bezpečnosti provozu a zároveň respektování vlastnických vztahů. Rozměrné koruny okrasných stromů omezují provoz a obhospodařování sousedních pozemků, jsou vnímány jako nebezpečí, ztěžují údržbu silnic, znemožňují vlastníkům maximální využití zemědělské půdy.

Skupiny na správách silnic, pečující o silniční zeleň, zanikly s odchodem stárnoucích odborníků, funkce, která by plnohodnotně nahradila „silničního sadovníka“ v současné organizaci správy silnic neexistuje. Dochází k poškozování alejí nedostatečnou nebo neodbornou péčí.

V ČR platí od roku 1992 zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, podle kterého jsou všechny dřeviny chráněny před poškozováním a ničením. Péče o dřeviny, zejména jejich ošetřování a udržování, je povinností vlastníků. Ke kácení dřevin je potřeba povolení. Případy, kdy není třeba žádat o povolení, jsou v právním řádu stanoveny jako výjimky. Ochranu alejí posílila vyhláška MŽP ČR č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a jejich kácení, která definuje stromořadí, stanovuje povinnost chránit stromořadí jako celek a žádat o povolení ke kácení každého stromu v něm. V gesci Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky jsou postupně vydávány arboristické standardy pro výsadbu, ošetřování a kácení stromů. Mají ambici nahradit zastaralé technické normy a povýšit údržbu zeleně na vyšší úroveň, která by reflektovala současné odborné znalosti i potřeby společnosti.

Interpretace ustanovení zákona o ochraně přírody a krajiny resortem dopravy je ovšem problematická. Silniční zákon definuje bezpečnost provozu jako prioritu. Na vegetační doprovod silnic je stále pohlíženo jako na pevnou překážku. Silniční technické normy stanovují podmínky, jejichž dodržení by znamenalo prakticky nemožnost obnovování

výsadeb kolem silnic II. a III. třídy, kde většina našich alejí roste.

Nový zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (vstoupil v platnost roku 2014) zkomplikoval vypořádání majetkových vztahů při obnově alejí v bezpečné vzdálenosti od komunikací a od sousedních pozemků. Objevují se případy, kdy vlastník zemědělského pozemku požaduje po správci komunikace odstranění již vysázených stromů. Argumentem je ustanovení § 1017 odst. 1 občanského zákoníku: „*Má-li pro to vlastník pozemku rozumný důvod, může požadovat, aby se soused zdržel sázení stromů v těsné blízkosti společné hranice pozemků, a vysadil-li je nebo nechal-li je vzrůst, aby je odstranil. Nestanoví-li jiný právní předpis nebo neplyne-li z místních zvyklostí něco jiného, platí pro stromy dorůstající obvykle výšky přesahující 3 m jako přípustná vzdálenost od společné hranice pozemků 3 m a pro ostatní stromy 1,5 m.*“ V této souvislosti jsou očekávány první judikatury.

Zemědělcům chybí dostatečná motivace k výsadbě alejí lemujících jejich pozemky (nejčastěji právě ohraničených veřejnou komunikací). Nová zemědělská politika EU zavádějící dotace na tzv. ozelenění neboli greening, která je účinná od počátku roku 2015, by měla být co nejdříve následována národními dotačními tituly a širokou kampaní, zaměřenou na změnu vztahu zemědělců k alejím.

### Aleje – na čem závisí jejich budoucnost

Péče o zeleň v krajině je vzhledem k dendrologickým, technickým, ekologickým, dopravním, právním a dalším aspektům multidisciplinární činností. Při rozhodování o výsadbách, péči a obnově zeleně je nutné do procesu zahrnout všechny relevantní strany, a to včetně místních obyvatel. Důslednou a otevřenou komunikací je v konkrétních případech možné zajistit budoucnost alejí v naší krajině i bezpečnost provozu na komunikacích, které jsou jimi lemovány. Je možno uvést několik hrozeb i nadějí, které před

nás rozhodování o budoucnosti alejí v české krajině staví:

#### a) Hrozby

- Aktuální znění občanského zákoníku a jeho výklad ze strany správců silnic a vlastníků pozemků komplikuje možnosti obnovy stávajících a výsadbu nových alejí na pozemcích podél silnic i ve volné krajině.
- Význam pravidelné a odborné údržby zeleně ze strany vlastníků je podceňován.
- Zákon o ochraně přírody a krajiny dosud nestanovil výši odvodů za pokácené dřeviny a podmínky pro jejich ukládání (§ 9 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb.). Není tedy vytvořen finanční mechanismus k zajištění nezbytných rozpočtů pro odpovídající péči o staré aleje a výsadby nových.
- Při stavebních pracích (typicky rekonstrukce komunikace nebo inženýrských sítí) nejsou zohledňovány alternativy, které by umožnily stromořadí zachovat, nebo alespoň ve stejné linii obnovit.
- Podstatnou část zemědělské půdy vlastní ti, kteří s ní nepracují a nemají zájem na zvelebování krajiny.
- Při stanovování priorit (typicky v oblasti rozvoje obce a infrastruktury) jsou upřednostňovány resortní zájmy a krátkodobá populistická řešení, což snižuje možnosti uchovávat krajinný ráz včetně alejí dlouhověkých stromů.
- Opakují se snahy správců silnic o vyčlenění z výčtu povinných subjektů v ustanoveních o nutnosti žádat o povolení ke kácení, což by vedlo k zásadnímu oslabení právní ochrany stromořadí.

#### b) Naděje

- Jednotlivé krajské správy silnic začínají využívat evropských i domácích dotačních titulů, zajišťují údržbu a obnovu historických alejí, vysazují nová stromořadí.

- Někteří vlastníci půdy, místní komunity a zájmová uskupení (myslivci, včelaři) využívají podobné dotační tituly k výsadbě alejí ve volné krajině.
- Jednotlivé krajské správy silnic jsou ochotny spolupracovat s neziskovým sektorem na alternativách umožňujících zajištění bezpečnosti provozu při zachování stromořadí podél silnic (natírání bezpečnostních pruhů, instalace dodatkových dopravních tabulí, obnova alejí v původní linii, ale v bezpečné vzdálenosti od vozovky apod.).
- Dochází k obnovování místních tradic a ke vzniku tradic nových – výsadby alejí z lokálních odrůd ovocných stromů, sázení „alejí prvňáčků“, obnova alejí vedoucích k památným místům apod.
- Aleje lemující komunikace vedoucí do a z města či vesnice jsou vnímány jako historické památky, symboly ztotožnění s místem, ikona obce i pýcha místní komunity.
- Nejstarší a nejcennější aleje jsou často chráněny jako biotopy vzácných druhů živočichů.
- Nadějí pro vznik nových alejí je také vznikající síť cyklostezek. Aleje nacházejí postupně cestu i na turistické weby a do tištěných průvodců a informačních materiálů.

\* \* \*

Krajina bez alejí by byla jako obraz bez rámu. Aleje a stromořadí doprovázejí komunikace, které jsou zároveň nejvíce využívány jako cyklotrasy a také se na nich poměrně často pohybují chodci. Stromy lemující cesty jsou turisty vnímány velmi pozorně. Stačí se podívat na některý turistický/cykloturistický web, u kolika tras najdete komentáře týkající se alejí – jako pozoruhodných krajinných prvků nebo jako orientačních bodů. Aleje si nepochybně zaslouží zájem podnikatelů v oblasti turismu. Je běžné turisty lákat na kvalitně

upravené a vybavené cyklotrasy – a k příjemnému prožitku z cyklistického putování aleje rozhodně přispívají. Zkušenosti z Německa potvrzují, že lze s alejovým putováním – alejovými cestami oslovit i autoturisty. Krajinu je možno projet autem po „alejové cestě“, přitom navštívit další přírodní a kulturní památky a zároveň využít restaurací, hotelů i jiných zážitků, které poskytovatelé služeb na trase nabízejí.

Aleje jsou svědectvím přístupu našich předků ke krajině, k jejímu zvelebování, i jejímu ryze praktickému využívání. Každá obec již bere jako samozřejmost udržovat kostelík, radnici nebo kapličku v takovém stavu, aby byly ozdobou, nikoliv ostudou obce. Podobně bychom měli zacházet i se zelení. V kulturní krajině nám přece jde o funkci, estetiku i bezpečnost zároveň.

Na čem záleží, to je individuální přístup a stanovení priorit dříve, než začneme s plánováním výsadby, obnovy nebo údržby. Vzhledem k tomu, co nám aleje poskytují, a co od nich vyžadujeme, nemohou být prioritami komfortní mobilita ani minimum povinností a omezování.

#### Literatura

- Arnika: Kolik stromů v alejích podél silnic bylo pokáceno? 2015. (<http://arnika.org/kaceni-podle-kraju>)
- Borský, J.: Barokní aleje v minulosti a za současné plurality názorů. Urbanismu a územní rozvoj, 2010, 13, 6, s. 27 – 35.
- Bulíř, P.: Vegetační doprovody silnic. Praha: Novinář, 1988, 198 s.
- Jarošek, R.: Staré cesty a lidé kolem nich – Čtení z Kroniky Okresní správy silnic Nový Jičín. POODŘÍ – časopis obyvatel horní Odry, 2003, 6, 3, s. 4 – 35.
- Klemensová, M. a kol.: Aleje Moravskoslezského kraje – koncepce jejich zachování, obnovy a péče o ně. Praha: Arnika, 2015, 72 s.
- Mareček, J.: Jak dál s vegetačním doprovodem venkovských silnic. Veronika, 2008, 22, 2, s. 16 – 17.
- Muchka, I.: Hvězda. Akademický bulletin. 2015. (<http://abicko.avcr.cz/2015/03/06>)

**RNDr. Marcela Klemensová,**  
[marcela.klemensova@arnika.org](mailto:marcela.klemensova@arnika.org)  
**Arnika – Centrum pro podporu občanů, Chlumova 17, 130 00 Praha**