



Fakulta životního
prostředí

**ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA
V PRAZE**

FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

KATEDRA PLÁNOVÁNÍ SÍDEL A KRAJINY

**POLNÍ CESTY V POZEMKOVÝCH ÚPRAVÁCH
V OKRESE LOUNY**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. Josef Vlasák, Ph.D.

Zpracovala: Kateřina Novotná

Praha 2021

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Kateřina Novotná

Krajinářství

Územní technická a správní služba

Název práce

Polní cesty jako výsledek pozemkových úprav v okrese Louny.

Název anglicky

Field Roads as Result of Land Consolidation in Louny District.

Cíle práce

Cílem práce je zhodnocení vývoje navrhování, financování a současného stavu polních cest, které byly realizovány v letech 1999-2020 v okrese Louny. Práce se zaměří na technické parametry, projektové náklady, vztah vlastníka a uživatelů k novým polním cestám. Součástí práce bude terénní průzkum vybraných cest a zhodnocení jejich současného stavu s ohledem na životnost stavby.

Metodika

Ve spolupráci s pobočkou Louny Krajského pozemkového úřadu pro Ústecký kraj zajistíte podklady k realizovaným polním cestám v letech 1999-2020 v okrese Louny. V uvedeném období se zaměříte na technické návrhové a konstrukční parametry navrhovaných polních cest a jejich změny ve sledovaném období. Z dostupných podkladů zjistíte vývoj cen za projektové a realizační práce. Na vybraném vzorku polních cest posoudíte současný stav polních cest a jejich funkčnost s ohledem na očekávanou životnost stavby. Dle možností zjistíte zkušenosti a vztah vlastníků a uživatelů k polním cestám vybudovaným ve sledovaném období.

Doporučený rozsah práce

dle Nařízení děkana č. 01/2020 – Metodické pokyny pro zpracování bakalářské práce na FŽP

Klíčová slova

plán společných zařízení, projektová dokumentace, konstrukce vozovky, vývoj cen

Doporučené zdroje informací

- Bacior, S., Harasimowicz, S., Litwin, U. 2005. The impact of an A-4 motorway section under construction between the towns of Brzesko and Tarnow on arable land. *EJPAU*, 8(4), 86.
- Bryceson, D.; Bradbury, A.; Bradbury, T. 2008. Roads to poverty reduction? – Exploring rural roads' impact on mobility in Africa and Asia. *DEVELOPMENT POLICY REVIEW*, 26(4), p. 459-482.
- časopis Pozemkové úpravy
ČSN 73 6109 Projektování polních cest. 2013.
- PATARASUK, R. Road network connectivity and land-cover dynamics in Lop Buri province, Thailand. *Journal of Transport Geography*. 2013, Vol. 28, s. 111–123. ISSN 0966-6923.
- Wagale, M.; Singh, A.P.; Sarkar, A.K. 2020. Impact of rural road construction on the local livelihood diversification: evidence from Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana in Jhunjhunu district, India. *GEOJOURNAL*, 85(4), p. 961-978.

Předběžný termín obhajoby

2020/21 LS – FŽP

Vedoucí práce

Ing. Josef Vlasák, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra plánování krajiny a sídel

Elektronicky schváleno dne 2. 3. 2021

prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 3. 3. 2021

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 29. 03. 2021

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Polní cesty v pozemkových úpravách“ vypracovala samostatně a citovala jsem všechny informační zdroje, které jsem v práci použila a které jsem rovněž uvedla na konci práce v seznamu použitých informačních zdrojů. Jsem si vědoma, že se na moji bakalářskou práci plně vztahuje zákon č.121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla.

Jsem si vědoma, že odevzdáním bakalářské/závěrečné práce souhlasím s jejím zveřejněním podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby. Svým podpisem rovněž prohlašuji, že elektronická verze práce je totožná s verzí tištěnou a že s údaji uvedenými v práci bylo nakládáno v souvislosti s GDPR.

V Karlových Varech dne 22. 03. 2021

.....

Kateřina Novotná

Poděkování

Ráda bych poděkovala svému vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Josefu Vlasákovi, Ph.D. za odborné vedení při zpracování této bakalářské práce. Dále paní Ing. Venuši Brabcové, odbornému radovi Krajského pozemkového úřadu pro Ústecký kraj, Pobočka Louny za poskytnuté materiály. Děkuji také své rodině a svým přátelům za podporu a trpělivost.

V Karlových Varech dne 22. 03. 2021

.....

Kateřina Novotná

Seznam zkratek

AOPK – Agentura pro ochranu přírody a krajiny

BOZP – Ochrana a bezpečnost zdraví při práci

ČSN – Česká technická norma

ČSU – Český statistický úřad

ČR – Česká republika

DOSS – dotčené orgány státní správy

DPC – doplňková polní cesta

HPC – hlavní polní cesta

JPÚ – jednoduché pozemkové úpravy

JZD – jednotné zemědělské družstvo

MZe ČR – Ministerstvo zemědělství České republiky

KoPÚ – Komplexní pozemkové úpravy

k.ú. – katastrální území

OP Životní prostředí – Operační program Životní prostředí

PC – polní cesta

PD – projektová dokumentace

PRV – Program rozvoje venkova

PSZ – plán společných zařízení

PÚ – pozemkové úpravy

ŘSD ČR – Ředitelství silnic a dálnic ČR

SPÚ – Státní pozemkový úřad

SPÚ, Pobočka Louny – Krajský pozemkový úřad pro Ústecký kraj, Pobočka Louny

TP – Technický předpis

ÚSES – Územní systém ekologické stability

VPC – vedlejší polní cesta

ZPF – zemědělský půdní fond

Abstrakt

Bakalářská práce popisuje polní cesty, které byly navrženy a realizovány v rámci pozemkových úprav v gesci Krajského pozemkového úřadu pro Ústecký kraj, Pobočkou Louny v letech 1999 - 2020. Vychází z podkladů poskytnutých touto pobočkou, a to především z „Plánu společných zařízení“ pro jednotlivá katastrální území a z projektových dokumentací polních cest. Byl analyzován cenový vývoj projektových dokumentací a samotné realizace polních cest, dále technické parametry, konstrukční vrstvy a použité materiály, zvláštní pozornost je věnována ekologické funkci polních cest.

Pro potřeby bakalářské práce bylo provedeno místní šetření, jehož výsledkem bylo vyhodnocení současného stavu povrchu polních cest, okolní vegetace a míry využitelnosti. V poslední kapitole byl dán prostor k vyjádření současným vlastníkům polních cest.

Klíčová slova: plán společných zařízení, projektová dokumentace, realizace, konstrukce vozovky, vývoj cen

Abstract

This bachelor's thesis describes field roads that were designed and implemented as part of land adaptations in the department of the Regional Land Office for the region of Ústí, the local branch of Louny in the years 1999 - 2020. It is based on the documents provided by this branch, in particular on the "Plan of Common Facilities" for individual cadastral areas and on project documentation of field roads. The price development of project documentation and the actual implementation of field roads, technical parameters, construction layers and used materials were analysed. A special attention is paid to the ecological function of the field roads.

For the needs of the bachelor's thesis, a local investigation was carried out, which resulted in an evaluation of the current state of the surface of the field roads, the surrounding vegetation and the degree of usability. The last chapter provides space to the current owners of the field roads to express themselves.

Keywords: joint equipment plan, project documentation, implementation, road construction, price development

Obsah

1	Úvod.....	7
2	Cíl práce.....	8
3	Literární rešerše	8
3.1	Historie pozemkových úprav.....	10
3.2	Vývoj pozemkových úprav po roce 1989.....	12
3.3	Pozemkové úpravy v ostatních Evropských zemích	14
3.4	Návrh polních cest v KoPÚ.....	15
3.5	Legislativní a technické předpisy	18
3.6	Dělení polních cest	20
3.7	Ekologická funkce polních cest.....	20
3.8	Financování polních cest	22
4	Charakteristika studijního území	23
4.1	Finanční vývoj realizace a projekční prací u polních cest.....	28
4.2	Technické parametry polních cest.....	31
4.3	Konstrukční vrstvy polních cest	34
4.4	Slovo vlastníka polní cesty.....	35
5	Metodika	36
6	Výsledky a diskuze	37
7	Závěr	45
8	Přehled literatury a použitých zdrojů.....	47
9	Seznam obrázků.....	50
10	Přílohy.....	51

1 Úvod

Krajina je všude kolem nás, je nedílnou a nezbytnou součástí našich životů, bez krajiny se neobejdeme. Lze ji vnímat různými způsoby, buďto z hlediska právního pojetí, nebo z hlediska geomorfologického či geografického, architektonického, historického, případně demografického, uměleckého, ekonomického případně z hlediska ekologického.

Krajinu lze definovat jako část zemského povrchu, která společně se společenstvy organismů tvoří jednotný třírozměrný celek, který je obvykle vymezen lidským rozměrem a chápáním - tedy kam až oko dohlédne (NĚMEC & POJER 2007).

Součástí lidské kultury je emocionální pojetí krajiny, které zobrazuje přístup člověka ke svému životnímu prostoru, jeho ekologické cítění a lásku ke krajině. Z krajiny lze vyčíst, jaký poměr má člověk k budoucnosti. Lidé svými zásahy do krajiny určují její budoucí podobu a tyto zásahy ovlivní nejen současnou, ale hlavně generace budoucí (POSPÍŠIL 2001).

Pro život člověka je důležitý stav krajiny, a proto je nezbytné mapovat její proměny v čase a pracovat na zachování jejích hodnot, na její ochraně a pozitivně ovlivňovat její vývoj. Jednou z možností ochrany přírody a krajiny je krajinné plánování, jehož cílem je uvést do souladu trendy rozvoje lidské společnosti s principy ochrany přírody a krajiny. Jednou z forem krajinného plánování jsou tzv. obligatorní formy, mezi které patří mimo jiné i pozemkové úpravy (SKLENIČKA 2003).

Mezi základní principy pozemkových úprav patří sloučení menších pozemků jednoho vlastníka do větších celků a zpřístupnění těchto pozemků. Před úpravami má vlastník pozemky roztroušené po katastrálním území, některé z nich mohou být i nepřístupné, nebo ve tvaru, který není vhodný pro obhospodařování zemědělskou technikou. Kromě nového uspořádání pozemků je řešeno zpřístupnění pozemků a krajiny (sít' polních cest), ekologická stabilita, ochrana životního prostředí, protipovodňová ochrana, protierozní ochrana (VLASÁK & BARTOŠKOVÁ 2007).

2 Cíl práce

Cílem této práce je zhodnotit polní cesty realizované v průběhu let 1999 - 2020 Státním pozemkovým úřadem v Lounech na základě plánu společných zařízení zpracovaného v rámci vybraných pozemkových úprav. Bude provedeno porovnání vývoje cen projektových dokumentací a cen, za které byly tyto stavby realizovány. Dále bude posouzeno, zda došlo v průběhu tohoto období k progresi při navrhování technického řešení polních cest a jaké jsou nejčastěji používané povrchy a konstrukční vrstvy polních cest. Místním šetřením bude zmapován současný stav polních cest a posouzena jejich životnost. Také bude vyhodnocena míra stávajícího využití.

3 Literární rešerše

Jak již bylo zmíněno v úvodu, člověk je součástí krajiny, je na ni existenčně závislý a mělo by být jeho prioritou ji chránit. Ostatně jak uvádí publikace vydaná Ministerstvem životního prostředí České republiky v roce 1998 pod názvem „Státní program ochrany přírody a krajiny ČR“, příroda a krajina jsou součástí přírodního bohatství, na jejich stavu přímo i nepřímo závisí ekonomická a také kulturní úroveň našeho státu. Jejich ochrana je považována za veřejný zájem a je spojena se zajištěním podmínek pro uchování nejen lidského života, evolučních procesů, biologické rozmanitosti, ale i zajištění podmínek pro fyzické a duševní zdraví člověka. Cílem ochrany přírody a krajiny je vytvářet esteticky vyváženou, ekologicky stabilní, trvale produkční kulturní krajinu a zároveň udržovat v přírodním stavu lokality, které do současnosti nebyly výrazně narušeny lidskou činností (MLČOCH & kol. 1998).

Již zmiňované krajinné plánování, které je nástrojem k ochraně krajiny, reguluje činnost člověka v krajině převážně formou preventivně vyhotovené dokumentace. Z hlediska zákona jsou rozlišovány různé formy krajinného plánování. Jedná se o „obligatorní formy“ např. Územní systém ekologické stability, rekultivace, dále jsou to „podmíněně obligatorní formy“, z nichž lze jmenovat územní plánování a pozemkové úpravy, a v neposlední řadě se jedná o takzvané „fakultativní formy“ jako jsou např. revitalizace, krajinářské úpravy, ekologické optimalizace (SKLENIČKA 2003).

Tato bakalářská práce je zaměřena na podmíněně obligatorní formy plánování a to především na pozemkové úpravy. Jedním z cílů pozemkových úprav je zlepšení

podmínek zemědělského hospodaření, při návrhu PÚ dochází ke scelování pozemků jednoho vlastníka a s tím související změně vlastnických vztahů, delimitaci druhů pozemků, návrhem případně obnovou polních cest je řešeno zpřístupnění všech pozemků. Dochází k obnově katastrálního operátu a zkvalitnění evidence pozemků, vlastníků a vlastnických vztahů. Upřesněná data jsou základem pro rozvoj trhu s nemovitostmi, slouží jako podklad pro informační systémy obcí a úřadů, například finanční úřad, katastrální úřad, stavební úřad, ochrana ZPF, životního prostředí atd. V rámci pozemkových úprav jsou navrženy přírodní prvky zvyšující ekologickou stabilitu, protierozní opatření, zařízení pro podporu retence krajiny. Soubor těchto navržených staveb a opatření se nazývá plán společných zařízení (VLASÁK & BARTOŠKOVÁ 2007).

V současné době jsou rozeznávány dva druhy pozemkových úprav, jednak KoPÚ týkající se zpravidla celého katastrálního území a dále JPÚ týkající se pouze části katastrálního území. Účastníky pozemkových úprav jsou především vlastníci pozemků v daném katastrálním území, pozemkový úřad, obec, projektant autorizovaný ke zpracování dokumentace KoPÚ či JPÚ a dále DOSS. V rámci již zmíněného plánu společných zařízení je kromě uvedených cílů a činností stanoven obvod pozemkových úprav, návrh druhů pozemku a návrh jednotlivých společných zařízení. Podkladem pro zpracování plánu společných zařízení jsou mimo jiné územně plánovací dokumentace, studie, plány, koncepce, generely a projekty, které jsou zpracovány pro dané území. Projektant při zpracovávání návrhu dále provádí terénní šetření, seznamuje se s informacemi a názory vlastníků, uživatelů, místních znalců (např. myslivců), pamětníků a patriotů. Z jejich zkušeností je možné čerpat při návrhu protierozních opatření, vodohospodářských řešení, jako jsou např. opatření proti povodním a také při návrhu polních cest (SKLENIČKA 2003).

Polní cesty v pozemkových úpravách zpřístupňují a propojují zemědělské pozemky, propojují sousední obce, lesní cesty, silnice I., II. a III. tříd, umožňují přístup k vodohospodářským stavbám, těžebním lokalitám a skládkám komunálního odpadu. Celkově zpřístupňují krajinu, můžou po nich vést turistické a cyklistické stezky případně běžecké tratě. Kromě této hlavní funkce, tj. zpřístupnění daného území, polní cesty dále upravují odtokové poměry v území, tvoří přirozené hranice pozemků, případně katastrálních území a tvoří důležitý krajinnotvorný polyfunkční prvek s funkcí ekologickou a půdoochrannou (STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2016).

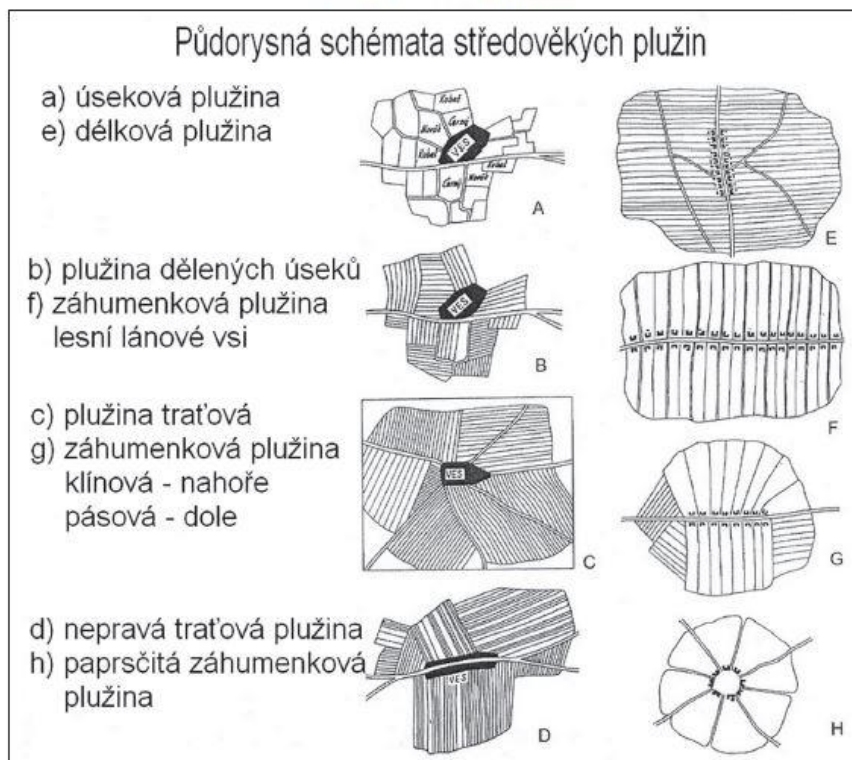
3.1 Historie pozemkových úprav

Historie pozemkových úprav sahá až do starého Egypta, kde záplavy v povodí Nilu nutily ke každoročnímu rozměřování a rozdělování pozemků mezi rolníky. V českých zemích je možno spojit počátek pozemkových úprav s takzvanou kolonizací v 12. až 14. století, kdy dochází k osidlování a rozdělování dosud neobdělávané půdy. Mezi další významné pozemkové reformy patří tzv. Raabizace z období vlády Marie Terezie, při které docházelo k dělení půdního fondu velkostatků a k přidělování půdy drobným uchazečům. Z novodobých dějin je možné zmínit první pozemkovou reformu, která probíhala v letech 1918 - 1938. Dalším důležitým milníkem byl rok 1945, kdy po druhé světové válce došlo odsunem sudetských Němců k vylidnění pohraničí a tento uvolněný prostor byl následně osídlen občany z vnitrozemí. Půda byla v té době přidělována na základě dekretu a zákonem byla stanovena zásada, že půda patří těm, kdo na ni pracují (MARŠÍKOVÁ & MARŠÍK 2007).

Období let 1945 - 1989 je spjato se scelováním pozemků a zavedením moderních forem hospodaření, jako je např. používání zemědělské techniky. Bohužel je toto období také spjato se složitou politickou situací, kdy vlastnictví půdy postupně přecházelo na JZD a Státní statky. V období po roce 1974 docházelo k násilnému slučování zemědělských podniků do ještě větších celků, než tomu bylo po roce 1948. Probíhaly neodborné zásahy do krajiny, byl kladen důraz na ekonomické ukazatele při maximálním využití mechanizace. Po politických změnách v roce 1989 začaly probíhat tzv. restituice, docházelo k navrácení pozemků původním vlastníkům. Bylo potřeba změnit legislativu v této oblasti, a proto byl v červnu roku 1991 přijat např. zákon o půdě (ČESKOMORAVSKÁ KOMORA PRO POZEMKOVÉ ÚPRAVY 2015).

Historie a vznik polních cest v souvislosti s pozemkovými úpravami sahá až do středověku. Síť polních cest, jejich poloha a umístění vychází v převážné většině případů z uspořádání středověkých plužin. Plužinou jsou nazývány všechny pozemky, které byly používány k zemědělským účelům. Na tvar plužin mělo vliv především přírodní prostředí, systém obdělávání a majetkové vztahy. Středověké plužiny jsou rozděleny podle půdorysného schématu především na úsekové, délkové, traťové, záhumenkové atd. (Obrázek 1). Síť polních cest, která je navrhovaná v rámci KoPú, často odkazuje na takto původní rozdělení plužin (ZLATUŠKA 2016).

Základní rozdělení plužin



Obrázek 1 - Půdorysná schémata středověkých plužin (ZLATUŠKA 2016)

Historie polních cest je úzce spjata z historií pozemkových úprav. V případě scelování pozemků, byly polní cesty většinou rušeny, pokud však docházelo k dělení pozemků, bylo potřeba polní cesty naopak budovat. Zde je možno uvést již zmiňované Raabovy reformy provedené v 18. a 19. století, kdy probíhalo dělení půdního fondu velkostatků a jeho přidělování drobným uchazečům. V této době větší měrou vznikaly polní cesty, které zpřístupňovaly nově vzniklé pozemky. V období po roce 1948 docházelo, s nástupem KSČ k politické moci, k prosazování kolektivního hospodaření a scelování pozemků. Kromě politických důvodů vedlo ke scelování i nasazení moderní zemědělské techniky, jejíž rozměry vyžadovaly změny tvarů pozemků. Při scelování pozemků byly částečně rušeny stávající polní cesty, meze a remízky. Při návrhu polních cest v tomto období se začíná řešit jejich povrchová úprava, směrové a výškové řešení, jelikož moderní zemědělská technika měla jiné nároky a požadavky než dosud používané popyzy a potahy. Celková délka polních cest byla v tomto období odhadována na 211 000 km, 3 % těchto cest byla ve vyhovujícím stavu, 30 % vyžadovala přeložení nebo novou výstavbu, u zbývajících částí se předpokládala rekonstrukce. Celkové náklady na obnovu a uvedení polních cest do takového stavu,

aby mohly být používány zemědělskou technikou (např. Zetor 25), byly odhadovány na 15 857 mil. Kčs (BROUSEK 1958).

3.2 Vývoj pozemkových úprav po roce 1989

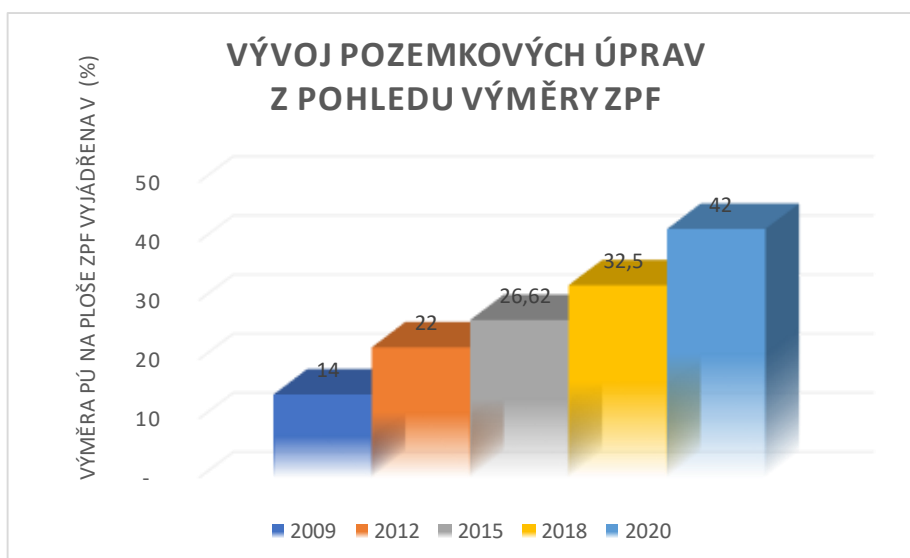
Po politických změnách v roce 1989 začaly probíhat první pozemkové úpravy související s návratem pozemků původním vlastníkům (tzv. restituce) a nutným přeuspořádáním daného území tak, aby byla zajištěna jeho ekologická stabilita. V letech 1991 - 1995 byly v rámci jednoduchých pozemkových úprav vybudovány jedny z prvních novodobých polních cest. Do roku 1998 se vybuďovalo cca 380 km polních cest a cena za 1 km v té době činila 1,7 mil. Kč (ČESKOMORAVSKÁ KOMORA PRO POZEMKOVÉ ÚPRAVY 2015).

Další vývoj pozemkových úprav lze vyčíst z dat publikovaných Ministerstvem zemědělství České republiky v „Situační výhledové zprávě - Půda“. Plocha zemědělského půdního fondu byla v ČR udávána cca 4 250 tis. ha, do roku 2009 byly provedeny na 14 % této plochy pozemkové úpravy. Do roku 2012 se jednalo již o celkovou dotčenou plochu 22 %, do roku 2015 o plochu 26,62 % a do roku 2018 o plochu 32,50 %. V rámci pozemkových úprav byly v celé ČR realizovány polní cesty, kterých bylo do roku 2009 evidováno celkem 1 318 558 m. Do roku 2012 narostla délka na 1 919 709 m, do roku 2015 na 2 514 274 m a do roku 2018 celkově na 3 206 276 m. V Ústeckém kraji bylo evidováno v roce 2009 97 985 m polních cest. V roce 2012 vzrostla na 120 437 m, v roce 2015 na 136 533 m a v roce 2018 na celkových 164 052 m (MZe ČR 1999), (MZe ČR 2003), (MZe ČR 2006), (MZe ČR 2009), (MZe ČR 2012), (MZe ČR 2015), (MZe ČR 2018).

Podle dat uvedených ve zprávě, kterou vydal SPÚ 21. ledna 2021 pod názvem „Koncepce pozemkových úprav na období let 2021 – 2025“ bylo do konce roku 2020 dotčeno pozemkovými úpravami celkem 4 156 k.ú. Do celkového počtu byly zahrnuty jednak dokončené PÚ, tak i rozpracované PÚ. Dokončené pozemkové úpravy KoPÚ byly provedeny v 2 665 k.ú. a JPÚ v počtu 1077 k.ú. Rozpracované PÚ byly provedeny v 1127 k.ú., podle dostupných dat se jednalo převážně o KoPÚ, z toho pouze v 95 k.ú. se realizovaly JPÚ s PSZ a JPÚ s přiděly. Celkový počet evidovaných katastrálních území v České republice je 13 076 a z toho u 12 080 katastrálních územích bude potřeba řešit pozemkové úpravy. Ve zbývajících katastrálních územích se jedná např. o území velkých měst horských oblastí, v těchto územích pozemkové

úpravy realizovány nebudou. Z pohledu výměry zemědělského půdního fondu, který v současné době v ČR činí 4 163 406 ha, byly pozemkové úpravy provedeny na ploše 1 760 516 ha, tj. 42 % celkové výměry ZPF (STÁTNI POZEMKOVÝ ÚŘAD 2021).

Vývoj PÚ od roku 2009 do roku 2020 zobrazuje graf na Obrázku 2, který vychází z dat uvedených v jednotlivých „Situačních výhledových zprávách o půdě“ a dále z „Koncepte pozemkových úprav na období let 2021 – 2025“. Z uvedených dat vyplývá, že v průběhu 11 let byly PÚ realizovány na necelé polovině výměry ZPF.



Obrázek 2 - Vývoj pozemkových úprav z pohledu výměry ZPF (MZe ČR 1999, MZe ČR 2003, MZe ČR 2006, MZe ČR 2009, MZe ČR 2012, MZe ČR 2015, MZe ČR 2018, STÁTNI POZEMKOVÝ ÚŘAD 2021, autor: NOVOTNA 2021)

Výhledem do následujících období v oblasti pozemkových úprav se zabývá již zmiňovaná publikace SPÚ „Koncepte pozemkových úprav na období let 2021 - 2025“. Předpokládá se, že v letech 2021 - 2025 budou každoročně zahájeny pozemkové úpravy přibližně v 150 k.ú. Celkově by měly být pozemkové úpravy zahájeny v 754 k.ú. o celkové výměře 330 700 ha, rozpracovány v 750 k.ú. o výměře 375 000 ha a dokončeny v 968 k.ú. o výměře 466 570 ha. Plánované finanční prostředky na následující období byly stanoveny v celkové výši 13 000 mil. Kč, z toho 3 000 mil. Kč byly naplánovány na zpracování návrhů PÚ, 10 000 mil. Kč bylo naplánováno na samotnou realizaci PÚ. Pro Ústecký kraj, na který se soustředí tato bakalářská práce, byly určeny finance ve výši 940 mil. Kč (STÁTNI POZEMKOVÝ ÚŘAD 2021).

Státní pozemkový úřad dále v této publikaci stanovil nové principy pozemkových úprav pro následující období let 2021 - 2025 a to v návaznosti na programové prohlášení Vlády ČR ze dne 8. ledna 2018. V tomto prohlášení se Vláda ČR zavazuje přispět ke zvýšení ochrany před povodněmi, přípravě a realizaci opatření proti suchu, nedostatku vody, a to především s ohledem na budoucí generace. SPÚ tak zapracoval do nové koncepce jako prioritu při zpracování PÚ návrh vodohospodářských opatření s cílem maximálního využití vody z přívalových srážek. Vodohospodářská opatření by měla vést k retenci, akumulaci a efektivnímu využití vody v krajině. Součástí návrhu pozemkových úprav by měl být návrh zabezpečení zdroje závlahové vody, návrh a realizace závlah podle potřeby hospodářů v daném území. Nová koncepce pozemkových úprav nezapomíná ani na případný výkup pozemků pro potřeby plánu společných zařízení (STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2021).

Zkušenosti z praxe však ukazují, že přestože má SPÚ zákonnou povinnost v jednotlivých katastrálních územích zachovat min. 3 % pozemků ve vlastnictví státu, často se tak neděje. V těchto územích je pak složité prosadit PSZ v plném rozsahu. Na nátlak vlastníků jsou realizovány pouze opatření s vyšší prioritou, především polní cesty, dále pak poldry, příkopy, malé vodní nádrže a to i přesto, že plán funkčních společných zařízení je v rámci pozemkových úprav veřejným zájmem (JAROŠEK & kol. 2019).

3.3 Pozemkové úpravy v ostatních Evropských zemích

V ostatních zemích střední a východní Evropy, byla po skončení 2. světové války zabavována půda německým vlastníkům či kolaborantům a přidělována tomu, kdo o ni požádal. Následoval počátek padesátých let s ním proces kolektivizace, poté rok 1989, kdy probíhaly pozemkové reformy a přechod od centrálně plánované ekonomiky k ekonomice tržní. Cílem pozemkových reforem bylo privatizovat státní zemědělská družstva, prostřednictvím restitucí navrátit půdu bývalým vlastníkům, zároveň rozdělit velké půdní celky, na kterých tato družstva hospodařila. Pokud se týká pozemkových úprav, tak v současné době probíhají v Polsku, Slovinsku, České republice, Slovensku, v bývalém východním Německu, Litvě a Srbsku. V zemích jako je např. Maďarsko, Estonsko a Lotyšsko byly realizovány pouze pilotní projekty. V zemích jako je Černá Hora, Gruzie, Bělorusko, Ruská federace neprobíhají vůbec

žádné pozemkové úpravy. Zkušenosti z realizace pozemkových úprav byly čerpány z takových zemí jako Nizozemsko, Německo a Dánsko, které mají v tomto oboru velkou tradici. V těchto zemích probíhá dobrovolná výměna půdy, kterou bychom v našich podmínkách nazvali „jednoduchou pozemkovou úpravu“ mezi menším počtem vlastníků. Dalším typem jsou pozemkové úpravy, které zahrnují plán společného a veřejného zařízení, které jsou povinné, a lze zde uplatnit vyvlastnění pozemků. V těchto státech se setkáváme s pojmem „land banking“ čili pozemková banka, kdy například Správa zemědělské půdy v Nizozemí má funkci veřejné pozemkové banky a nakupuje od soukromých vlastníků půdu a vytváří tím tak fond půdy pro realizaci pozemkových úprav bez nutnosti vyvlastnění (HARTVIGSEN 2015).

Pro úspěšnou realizaci pozemkových úprav je důležitý způsob ocenění dotčených pozemků určených ke směně, anebo vyčíslení náhrad v případě snížení výměry. Proto, aby bylo ocenění pozemků co nejvíce spravedlivé vůči vlastníkovi, hledalo Slovensko nový způsob tohoto oceňování. V nové metodě oceňování je zahrnuta půdně ekologická jednotka kvality půdy SQEU, projekční jednotka, cenová oblast, faktor rozvoje a místní faktor. Návrh zachovává princip cenových map. Nový způsob ocenění byl aplikován přímo v terénu při realizaci pozemkových úprav v k.ú. Skačany v severozápadním Slovensku a byl shledán jako spravedlivější. (MUCHOVÁ & kol. 2017).

3.4 Návrh polních cest v KoPÚ

Práce na pozemkových úpravách je složena z několika etap, v prvotní fázi se jedná o etapu programovou, dále přípravnou, projekční, realizační a kontrolní. Programovou etapu zajišťuje SPÚ, vyhodnocuje nutnost PÚ, zajišťuje souhlasy vlastníků, obcí, nájemců půdy, financování, vybírá zpracovatele PÚ, kontaktuje DOSS a určuje pořadí, v kterém budou PÚ v jednotlivých katastrálních územích realizovány. V přípravné etapě je potřeba shromáždit potřebné podklady, průzkumy, geodetické zaměření, provést místní šetření, určit obvod pozemkových úprav. Je nutné provést analýzu těchto shromážděných dat. Projekční etapa spočívá v samotném návrhu plánu společných zařízení, do kterého patří polní cesty, síť prvků systému ekologické stability, protierozní opatření, vodohospodářská opatření. Dále dochází k návrhu delimitace druhů pozemků (především orné půdy, travních porostů, lesní půdy),

přerozdělení vlastnických vztahů k půdě. V realizační etapě jsou přímo budovány prvky, které jsou navrženy v projekční etapě. Dochází k dokončení nové digitální mapy včetně databáze. Tyto poklady jsou předávány na katastrální pracoviště pro zápis obnoveného katastrálního operátu. V rámci kontrolní etapy je zjišťováno, zda prvky navržené v rámci plánu společných zařízení plní v krajině svůj účel a zda byly vynaložené finanční prostředky použity účelně (VLASÁK & BARTOŠKOVÁ 2007).

Jednotlivé etapy budou popsány na příkladu polních cest, které, jak již bylo několikrát zmíněno, jsou součástí plánu PSZ navrhovaného v rámci pozemkových úprav. První etapa, kterou nazýváme programová, je obecná a u polních cest totožná s PSZ. Další důležitou fází je přípravná etapa, té bude dále věnována větší pozornost. V této etapě, jak již bylo uvedeno, je základem nashromáždit potřebná data, správně je vyhodnotit a použít jako podklad pro návrh PSZ.

Jedná se především o geodetické zaměření dotčeného území, mapové podklady, veškeré dokumenty územního plánování. Dále jsou potřebné podklady a dokumentace zaměřené na tvorbu a ochranu životního prostředí (např. lokality NATURA 2000, hranice VKP, geoparků, přírodních parků atd.), dokumentace vodohospodářských staveb, dopravních staveb. Neméně důležité je provedení místního šetření neboli terénního průzkumu v dané lokalitě. Terénní průzkum zhodnocuje stávající stav zemědělské cestní sítě před zahájením PÚ. Při terénním průzkumu se mapuje kategorie polních cest, trasa, způsob odvodnění polních cest a sousedních pozemků, objekty na trase např. ozelenění, nebo křížení s technickou a dopravní infrastrukturou. U každé polní cesty hodnotíme parametry, tj. šířku koruny, návrhovou rychlost, její délku, podélný a příčný sklon, druh povrchu a její svozovou plochu. Dále se posuzuje napojení na lesní cesty a stávající místní komunikace, včetně posouzení rozhledových poměrů. Kromě stavu polních cest v daném území mapuje parametry stávajících silnic a místních komunikací a pohyb pěšího obyvatelstva jako jsou např. turistické trasy nebo naučné stezky (STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2016).

Kromě terénního průzkumu je možné v současné době využít moderní technologie, které umožňují dálkový průzkum země. Potřebná data pořizují distanční senzory umístěné na družicích, letadlech případně dronech. Zpracovávají se pomocí geografického informačního systému (GIS). Takto získaná data pomáhají kromě jiného zjišťovat stav krajiny, její změny, vysvětlovat důsledky nejrůznějších událostí, případně predikovat možná východiska do budoucnosti. Z pořízených snímků je možno vyčíst informace o vlhkosti, teplotě, výškovou členitost zemského povrchu,

případné pohyby terénu. Jako příklad je možno použít snímek z družice (Obrázek 3), na kterém je zachycena podoba krajiny přeshraniční oblasti Moravy a Rakouska v roce 2018. U zemědělských ploch na území Rakouska je zachována tradiční vyšší míra členitosti, na území České republiky jsou vidět dopady dějinných událostí po roce 1948 (ŠTYCH & kol. 2019).



Obrázek 3 - Podoba přeshraniční oblast Morava, Rakousko, pomocí snímku; družice Sentinel-2 (ŠTYCH & kol. 2019)

Neméně důležitým podkladem pro návrh sítě polních cest je její historický stav. Tento stav vznikl přirozeným historickým vývojem, především vlastnických vztahů, historickým uspořádáním a zkušeností hospodářů. Na základě pozemkových úprav dochází ke scelování pozemků, a tak nově navržená síť polních cest nemusí být nutně tak hustá jako původní historický stav (HENDRYCH 2000).

Skutečnost, že historický stav je důležitým pokladem pro návrh cestní sítě, dokládá rovněž článek Kotrbové a Vlasáka publikovaný v časopisu *Pozemkové úpravy* 03/2006 pod názvem „Cestní síť v současných a historických mapách“. Srovnáním map I. a II. vojenského mapování (1763 - 1869), Císařského otisku (1830), Stablního katastru (1887), Leteckých snímků (1938), Pozemkového katastru (1952),

SMO5 (1982 - 2000), Ortofotomapy (2000) a KN (2000) dochází autoři k závěru, že základní síť komunikací existuje v terénu téměř 250 let a to bez výraznějších změn, PC se na celkové délce komunikací podílejí cca 62 - 78 %, při srovnání nejnovějších mapových podkladů tj. ortofotomapy a katastru nemovitostí lze konstatovat, že délka cest evidovaných v KN je dvojnásobná oproti skutečnému stavu, který lze vyčíst z ortofotomapy.

Po přípravné fázi, během které byly shromážděny potřebné poklady, následuje etapa projekční. Na základě shromážděných dat bude navržena cestní síť, může se jednat například o rekonstrukci, případně návrh nové polní cesty. Návrhové prvky jednotlivých polních cest jsou převzaty z platných norem a technických předpisů.

Navazující a zároveň poslední etapou je etapa kontrolní, během které je zjišťováno, zda prvky navržené v rámci plánu společných zařízení plní v krajině svůj účel a zda byly vynaložené finanční prostředky použity účelně (VLASÁK & BARTOŠKOVÁ 2007).

3.5 Legislativní a technické předpisy

Legislativně je problematika pozemkových úprav řešena v zákoně č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č.229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon mimo jiné stanovuje zákonné lhůty a požadavky na odbornou způsobilost projektanta a specifikuje působnost Státního pozemkového úřadu v pozemkových úpravách, který je objednatelem PÚ a dohlíží, aby byly řádně provedeny.

V průběhu roku 2020 byl zákon č. 139/2002 Sb. novelizován s cílem přispět k efektivnímu řešení následků klimatických změn a k obnově ekologické stability krajiny prostřednictvím pozemkových úprav. Novela umožňuje provádět PÚ ve více katastrálních územích najednou z důvodu vodohospodářských opatření, nově je také možné provádět JPÚ i bez výměny přechodu vlastnických práv a zrychlit tak umístování společného zařízení do krajiny. Novela nově stanovuje způsob ocenění za účelem výkupu pozemků pro umístění společných zařízení a to cenu obvyklou. Součástí novely je také novela katastrálního zákona (STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2021).

Státní pozemkový úřad jako objednatel, který v tomto případě zastupuje Českou republiku, vydal v roce 2016 pro zpracovatele dokumentace pozemkových úprav „Metodický návod k provádění pozemkových úprav“, jedná se aktualizaci metodického pokynu, konkrétně o změnu č. 4.

Polní cesty jsou definovány odst. 1 §7 zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění, jako účelové komunikace, které slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.

Polní cesty jsou dle § 1 odst. 3 zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, součástí zemědělského půdního fondu. Podle § 11a odst. 1 písm. d) téhož zákona se v souvislosti s výstavbou polních cest nestanovují odvody za odnětí ze zemědělského půdního fondu.

Samotný návrh polních cest vychází ČSN 73 61 09 Projektování polních cest, pro volbu konstrukce polních cest je použit „Katalog vozovek polních cest, TP změna č. 2 vydaná Ministerstvem zemědělství ČR v březnu 2011. Tato norma nabyla účinnosti dnem 1. 2. 2013. V novelizované podobě normy byl snížen počet doporučených návrhových kategorií hlavních a vedlejších polních cest cca na polovinu a byly upraveny návrhové rychlosti pro jednotlivé kategorie. Dále byly upraveny požadavky na hodnoty návrhových prvků, jako je minimální poloměr směrového oblouku, maximální hodnota podélného sklonu, rozšíření ve směrovém oblouku. Sníženy byly požadavky při návrhu odvodnění a osazení bezpečnostního zařízení, změny nastaly rovněž u návrhu konstrukce vozovky. V katalogu vozovek polních cest byly více zohledněny recyklované materiály. Předchůdkyní této normy byla od roku 1980 oborová norma ON 73 61 18 „Projektování polních cest“, ta byla z důvodu technické i morální zastaralosti nahrazena v roce 2004 normou ČSN 73 6109 „Projektování polních cest“. Během let začal být kladen požadavek na zjednodušení technických parametrů z důvodu snížení stavebních nákladů na realizaci polních cest. Norma byla v roce 2013 novelizována a v tomto znění je používána dodnes (VÉBR 2016).

Technický předpis, který by se zaměřoval přímo na návrh vozovek polních cest, vznikl v roce 2004, do té doby byl používán TP platný pro návrh vozovek pozemních komunikací (VÉBR 2006). Tento TP byl v březnu roku 2011 novelizován, v současné

době projektanti pro svoji práci a návrh konstrukcí polních cest používají TP - katalog vozovek polních cest, změnu č. 2.

3.6 Dělení polních cest

Podle platné ČSN 73 6109 Projektování polních cest se polní cesty dělí na hlavní, vedlejší a doplňkové. Hlavní polní cesty mohou být buďto dvoupruhové nebo jednopruhé s označením P 6,0/30, P 4,5/30, P 4,0/30. Vedlejší polní cesty se navrhují jako jednopruhé s označením P 4,0/20, P 3,5/20. Doplňkové polní cesty nejsou definovány návrhovou kategorií. Uvedené označení udává, že se jedná o polní cestu - „P“, dále šířku komunikace např. 6,0 m - „P 6,0“, poslední údaj označení uvádí návrhovou rychlost - „P 6,0/30“. V závislosti na zvolené kategorii jsou stanoveny ostatní návrhové parametry, jako je směrové řešení a výškové řešení a další s nimi související návrhové prvky.

Volba kategorie PC bývá odvozena od velikosti svozné plochy, kterou je u hlavní cesty 100 ha, u vedlejší polní cesty 50 ha, u doplňkových cest je to 10 ha. Dále na dopravním zatížení (volba konstrukčních vrstev), parametrech zemědělské techniky (rozchod kol). Doplňkové polní cesty se zpravidla navrhují jako nezpevněné, nejsou definovány návrhovou kategorií, je vhodné navrhovat je pouze výjimečně, nemusí být celoročně sjízdné. Navrhovaná životnost PC bývá obvykle dle normy 20 let (STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2016).

3.7 Ekologická funkce polních cest

Jak již bylo několikrát zmiňováno, hlavním důvodem návrhu, realizace, případně obnovy polních cest v rámci pozemkových úprav bývá zpřístupnění krajiny, převážně se jedná o zpřístupnění zemědělských pozemků, těžebních lokalit, propojení obcí atd. Na polních cestách bývají, kromě zemědělců, také místní obyvatelé na procházkách, turisté a cyklisté. Další neméně důležitou funkcí je protierozní a půdoochranná funkce a s tím související úprava odtokových poměrů (STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2016).

Síť polních cest sloužila odpradáva člověku a jeho potřebám, které se neustále zvyšovaly, proto byla důležitá jejich obnova. Z důvodu výstavby liniových staveb, ale i velkých půdních bloků a plochám hustých, tmavých lesů, které se v současnosti nacházejí v naší krajině, dochází k menší propojenosti a migrační prostupnosti krajiny.

Jedním z migračních koridorů v krajině mohou být například nezpevněné polní cesty, které z ekologického hlediska plní funkci trvalých biotopů pro mnoho druhů rostlin a živočichů. V minulosti se v krajině nacházely především nezpevněné polní cesty, které se vyznačovaly holou a řídkou zarostlou půdou, na kterou se vázaly např. samotářské včely a vosičky, tj. druhy, které se podílely na opylování rostlin. Na okrajích cest, které přecházely v samotné pole, rostlo luční kvítí a nejrůznější druhy plevelů, které jsou v současné době považovány za vzácné a mizející druhy. Dále zde žily druhy, jako jsou rýhonosci, majky, drobní draví střevlíci, pavouci slíďáci, potemníci, svižníci a stovky dalších druhů bezobratlých. Některé z těchto druhů byly dokonce zařazeny na červený seznam ČR. Řada polních cest existuje v současné době pouze na papíře, neprobíhají zde potřebná managementová opatření, která vytvářejí podmínky pro zmiňované druhy živočichů a rostlin. Pokud v rámci pozemkových úprav dojde ke zpevnění PC šterkem nebo asfaltem, dochází tím paradoxně ke znehodnocení biotopu. Možným způsobem řešení se nabízí například navrhování kolejových polních cest, které by byly tvořeny dvěma pásy betonových prefabrikátů, kdy prostor mezi pásy zůstává původní (DEDEK 2019).

Návrh asfaltových konstrukčních vrstev na polních cestách je zpochybňován rovněž autory článku s názvem „Komplexní pozemkové úpravy z pohledu ochrany přírody a krajiny“ publikovaného v květnu 2019 v časopisu „Ochrana přírody“. Autoři zde mimo jiné uvádí, že původní hlinitotravnaté nebo kamenné polní cesty přispívaly ke zvýšení biodiverzity zemědělské krajiny. Kromě již zmíněných živočichů jako je hmyz, to byly také ptáci např. jiříčky a vlaštovky, které sbíraly na hlinitých polních cestách materiál na stavbu hnízd. U některých druhů koroptví sloužily například k osychání po dešti a popelení, střední pruh byl zdrojem potravy pro různé druhy zrnokrmných ptáků a okolní vegetace mohla být použita jako úkryt, místo odpočinku nebo hnízdní biotop (JAROŠEK & kol. 2019).

Z důvodu sledování druhové diverzity rostlin na okrajích silnic a okrajích polí orné půdy bylo v roce 2005 v Norsku vytipováno a sledováno 64 lokalit, z toho 33 okrajů silnic a 31 okrajů polí orné půdy. Vybrané lokality sousedily s intenzivně obhospodařovanými travnatými nebo obilnými poli. Bylo zjištěno, že přestože lokality sousedily se stejným polem, tak se počet druhů mezi těmito dvěma typy okrajů lišil z důvodu odlišných ekologických podmínek a správy okrajů. Okraje polí byly zarostlé vysokými a na živiny náročnějšími druhy rostlin, okraje silnic pak nižšími druhy, které byly však zastoupeny ve větším počtu. Na okrajích silnic bylo možné nalézt několik

přirozených lučních rostlin. Počet druhů byl závislý na četnosti kosení, a na tom, zda sousedí s polem s obilnými plodinami či loukou. Významně vyšší počet rostlinných druhů byl u kosených okrajů (HOVD & SKOGEN 2005).

Další evropskou zemí, kde mají polní cesty důležitý význam, je Holandsko, kde jsou vnímány jako přínos pro kvalitu krajiny a hodnotu kulturního dědictví. Většina polních cest se zde rozkládá na pleistocénském písku. Cesty slouží spíše jako stezky pro chodce, jako komunikace pro motorová vozidla jsou využívány minimálně. Ve městě Ede v provincii Gelderland se nachází cca 80 km takových cest. Za deště se na nich objevují kaluže, výmoly, v létě pak prachové víry a vlnky valů, a přestože takový stav přináší obyvatelům v blízkosti cest značné komplikace, je snahou tyto cesty zachovat. Pokud je vyhodnoceno, že z důvodu velké nerovnosti povrchu by měla být cesta opravena, jde o přiměřené zásahy jako je například nanášení jílové nebo písčité hlíny, pokud je stav i nadále neúnosný, stane se cesta jednosměrnou (HANNEKE & DIRK 2016).

3.8 Financování polních cest

Jak je uvedeno v „Situacní výhledové zprávě – Půda“ vydané v roce 2018 Ministerstvem zemědělství, je financování pozemkových úprav možné uskutečňovat z několika zdrojů. Nejčastěji pochází prostředky ze státního rozpočtu, a to ze zdroje Všeobecná pokladní správa, o rozdělení těchto financí rozhoduje ústředí SPÚ společně s Krajskými pozemkovými úřady. Pokud jsou pozemkové úpravy plně nebo částečně financovány z prostředků ŘSD ČR, jedná se rovněž o peníze pocházející ze státního rozpočtu. Dále jsou pro financování PÚ využívány fondy Evropské unie, např. Program rozvoje venkova, OP Životní prostředí. Jiné zdroje, které je možné využít pro pokrytí nákladů spojených s PÚ, pocházejí např. z Ministerstva životního prostředí prostřednictvím AOPK, Ministerstva zemědělství a dále je možná finanční spoluúčast obcí a měst, Správy železnic apod. (MZe ČR 2018).

Polní cesty sledované v rámci této práce byly z větší části hrazeny z fondů Evropské unie, a to především z fondu Program rozvoje venkova, dále Operačního programu Životního prostředí a z fondu SAPARD, který umožňoval čerpání ještě před vstupem České republiky do Evropské unie. Ostatní polní cesty byly financovány ze státního rozpočtu, jednalo se o prostředky přidělené Státnímu pozemkovému úřadu, minimum polních cest bylo hrazeno z rozpočtu ŘSD ČR (Obrázek 4). Celkově

se jednalo o investici ve výši 183 401 tis. Kč bez DPH. Procentuálně lze investice podle zdroje financování vyjádřit takto: ze zdroje EU bylo pokryto cca 71 % investic, ze státního rozpočtu pak 29 % z celkové částky.

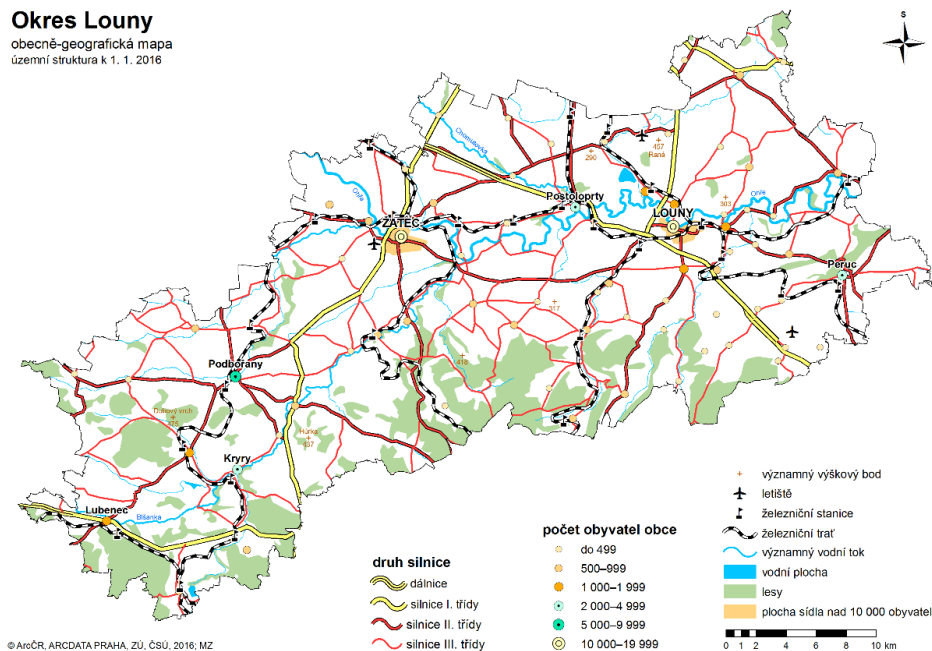


Obrázek 4 - Zdroje financování pozemkových úprav (KRAJSKÝ POZEMKOVÝ ÚŘAD PRO ÚSTECKÝ KRAJ, POBOČKA LOUNY; NOVOTNÁ 2021)

4 Charakteristika studijního území

Město Louny se nachází na území Ústeckého kraje. Celková rozloha tohoto kraje činí 5 338,6 km², maximální nadmořská výška 1 113 m.n.m, minimální nadmořská výška 115 m.n.m. Území kraje je geomorfologicky členité, nachází se zde zemědělsky úrodné nížiny a také turisticky atraktivní vysočiny. Velká část kraje se nachází v tzv. srážkovém stínu Krušných hor a patří k oblastem postiženým suchem. Z tohoto důvodu budou v následujícím období let 2021 – 2025 v Ústeckém kraji kladeny zvýšené požadavky na řešení vodohospodářských opatření v rámci PÚ. Na Lounsku se ve zmiňovaném období předpokládá realizace významného vodohospodářského opatření „Rybníka pod lesem“ (STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2021). Rozloha okresu Louny činí 1121 km², na 16 % této plochy se rozkládají lesy, 70 % výměry zabírá zemědělská půda, jedná se o druhý okres v Ústeckém kraji s největším zastoupením zemědělské půdy. Nejčastěji je zastoupen půdní typ permská červenka, která je vhodná na pěstování chmele. Nejvýznamnějšími vodními toky jsou Ohře, Liboc, Blšanka a Chomutovka. V okrese Louny je nejnižší počet obyvatel na 1 km²

z celého kraje. Významnou silniční tepnou je D7 a I/7 (ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD 2020)



Obrázek 5 – Obecně – geografická mapa okresu Louny (ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD 2016)

Krajský pozemkový úřad pro Ústecký kraj, Pobočka Louny zajistila v průběhu let 1999 až 2020 zpracování a realizaci pozemkových úprav celkem ve 24 katastrálních územích, v rámci kterých bylo realizováno celkem 75 polních cest. Jednalo se o 37 hlavních polních cest, 33 vedlejších polních cest a pouze v pěti případech byly vybudovány doplňkové cesty. Celkem tedy bylo vybudováno 56 385 m polních cest. Z příložené Tabulky 1 je patrné, že se jednalo především o PC zbudované v rámci Komplexních pozemkových úprav a pouze ve třech případech byly provedeny jako součást Jednoduchých pozemkových úprav. Průměrná délka trvání pozemkových úprav v případě KoPÚ byla 46 měsíců, u JPÚ se jednalo o dobu 16 měsíců. Nejkratší zaznamenaná doba trvání se pohybovala mezi 11 až 18 měsíci v případě již zmiňovaných JPÚ, nejdelší doba trvání byla 108 měsíců. Po ukončení a schválení návrhu pozemkových úprav následovalo období, během kterého byly pozemkové úpravy zapsány do evidence katastru nemovitostí. Doba mezi zapsáním do katastru a zahájením samotné realizace pozemkových úprav se pohybovala v průměru okolo 4 měsíců. Nejdelší zaznamenaná doba byla v tomto případě 130 měsíců, nejkratší zaznamenaná doba byla u prvního k.ú. Hřivice, jednalo se o pouhých 5 měsíců (MZe ČR 2021).

pořadové číslo	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	typ pozemkové úpravy	výměra obvodu pozemkových úprav (ha)	termín zahájení pozemkových úprav	termín dokončení pozemkových úprav	termín zapsání do KN	termín výstavby	pozemky pro PSZ				DĚLKA POLNÍCH CEST (m)
								stát (ha)	obec (ha)	vlastníci (ha)	výkupy (ha)	
1	HŘIMICE	KoPÚ	58,7104	3.8.1994	22.9.1998	2.11.1998	3.5 - 30.6.1999	2,16	0,82	0,05		1467
2	PŠOVU PODBOŘAN	JPÚ	415,9883	3.6.1998	10.12.1999	20.12.1999	15.4. - 1.7.2003					3451
3	MRADICE	KoPÚ	320,15	16.5.1997	23.8.2002	13.12.2002	27.2 - 19.8.2004	15,77				4142
4	LENEŠICE	KoPÚ	239,5846	26.9.2001	14.6.2003	6.10.2003	25.10.2004 - 30.5.2005 1.7 - 30.11.2005	5,96	14,04			4582
5	DUBČANY	KoPÚ	204,63	29.5.2003	20.12.2004	29.4.2005	3.9. - 30.11. 2007	10,83	2,00			3843
6	HNOJNICE a ŽIDOVICE u HNOJNIC	KoPÚ	214,93	21.11.2003	29.11.2005	22.12.2005	1.7. - 18.11. 2008	18,00				2383
7	JIMLÍN	KoPÚ	487,47	19.11.2003	27.12.2005	1.2.2006	1.7. - 31.10. 2008	26,41	7,11	1,21		5020
8	OBORA U LOUN, POČEDĚLICE	KoPÚ	509,86	20.11.1997	18.12.2006	20.12.2006	22.4 - 24.6. 2011	20,24	27,63		0,01	6510
9	BITOZEVES stavba č. 1	KoPÚ	777,31	4.1.2006	9.6.2008	27.6.2008	9.7 - 22.11. 2012	39	31,11			3762
	TATINNÁ stavba č. 1	KoPÚ	327,56									
10	TATINNÁ stavba č. 2	KoPÚ	343,48								14,20	
	NEHASICE stav. č. 2	KoPÚ	343,48					68,00	19,73			
11	VIDOVLE	JPÚ	336,61	30.11.2001	21.7.2003	2.12.2003	24.9. - 24.11. 2014	2,37				772
12	HNOJNICE C2, část C6	KoPÚ	214,93	21.11.2003	29.11.2005	22.12.2005	26.5. - 21.11.2014	18,00				799
	HNOJNICE část C6	KoPÚ					7.9. - 25.11. 2015					150
13	ČÍTOLIBY HC1a	JPÚ	243,6906	10.8.2001	16.7.2002	16.12.2002	22.4.2014 - 30.3.2015	5,00				400
14	MALÁ ČERNOČ	KoPÚ	733,79	29.3.2005	30.9.2008	18.11.2008	1.9.2014 - 30.4.2015	85,53	0,38			1 139
15	ŽIDOVICE	KoPÚ	308,15	9.12.2009	13.12.2012	13.12.2012	2.5. - 7.9. 2016	4,04	0,39			1175
16	PETROHRAD	KoPÚ	787,53	19.2.2008	7.7.2011	27.7.2011	7.9. - 25.11. 2016	0,53	5,28			1 090
17	BĚSNO	KoPÚ	800,00	27.6.2011	20.7.2015	20.7.2015	10.7 - 31.10. 2017	86,62	2,18			1 032
18	STEBNO	KoPÚ	801,17	28.10.2011	16.3.2015	16.3.2015	24.7. - 31.10. 2017	5,86	15,95			830
19	SIŘEM	KoPÚ	443,18	19.1.2007	21.11.2011	21.12.2011	19.7.-15.11. 2017	6,27	51,05			2 497
20	KRYRY	KoPÚ	1398,86	20.10.2005	9.6.2010	22.7.2010	4.7.-15.10. 2018	24,49	1,02			1 157
21	VROUTEK	KoPÚ	2243,86	6.4.2007	6.8.2012	30.11.2012	4.7.-15.10. 2018	24,01	18,62			1 195
22	HOLEDEČ	KoPÚ	1186,14	24.9.2010	28.5.2015	28.5.2015	8.3.-20.6. 2019	26,80	1,20			1 796
23	STRÁNKY	KoPÚ	206,88	24.9.2010	13.2.2015	13.2.2015		6,69	6,59			399
24	LIBKOVICE	KoPÚ	515,21	19.9.2007	20.9.2010	12.10.2010	5.8-10.11.2020	4,21	1,55			2 118

Tabulka 1 – Termíny realizace, vlastnictví pozemků pro PSZ (MZe ČR 2021)

Z dostupných dat lze dále určit průměrnou délku realizace polních cest, která se pohybovala okolo 4 měsíců. Dále lze konstatovat, že u realizovaných pozemkových úprav byl v období 1999 – 2020 PSZ navržen v převážné většině na pozemcích státu, celková plocha těchto pozemků činí 521 ha. Pozemky obcí byly zabrány v ploše 233,14 ha a pozemky soukromých vlastníků o ploše 1,62 ha. V k.ú. Obora u Loun a Počedělice musela být plocha o velikosti 0,01 ha pro potřeby PSZ vykoupena (Tabulka 1).

Pro posouzení a potřeby bakalářské práce jsem z celkového počtu realizovaných katastrálních území vybrala celkem 8 k.ú. (Obrázek č. 6), ve kterých bylo zrealizováno v daném období 30 polních cest. Katastrální území jsem vybírala tak, aby měla výsledná data co největší vypovídající hodnotu. Zvolila jsem jednoznačně k.ú., které bylo realizováno jako první, v roce 1999, následovaly polní cesty v letech 2004, 2008. Dále jsem zvolila realizace z let 2016 – 2017, kdy byly kromě polních cest realizovány zasakovací průlehy, příkopy a travní pásy. Poslední investice byly realizovány v letech 2018 a 2020. Delší časový odstup mezi roky 2008 a 2018 jsem zvolila úmyslně, aby více vynikly případné změny. Při hodnocení jak cenového, tak i technického vývoje, jsem vycházela z poskytnutých podkladů SPÚ, tj. dokumentace PSZ, projektové dokumentace polních cest a z místního šetření. Místní šetření jsem provedla v období října až listopadu roku 2020, polní cesty v k.ú. Libkovic jsem sledovala v průběhu výstavby až do jejich dokončení. Během místního šetření jsem pořídila fotodokumentace a hodnotila stávající stav. Dále jsem monitorovala využití polních cest, např. pohyb osob, vyjeté koleje na okolních polích, znečištění (bahno) polních cest. Dále jsem oslovila místní obecní a městské úřady s dotazem, jak dalece jsou používány realizované polní cesty místními zemědělci, turisty a místními obyvateli, a zda provádějí údržbu PC a v jakém rozsahu.



Obrázek 6 - Zájmová území (NOVOTNÁ 2021)

Sledované období začíná rokem 1999, kdy byly realizovány celkem tři polní cesty. V následujícím období let 2000 - 2002 nebyly vybudovány žádné polní cesty, v této době probíhaly na PÚ především přípravné a projekční etapy. Poté přichází roky 2003 a 2004, kdy bylo vybudováno celkem osm polních cest, v letech 2005 - 2007 pět polních cest. V roce 2008 se tento klesající trend začíná obracet a je realizováno celkem osmnáct polních cest. V následujících letech 2009 - 2010 nebyla postavena žádná polní cesta, v roce 2011 bylo zrealizováno osm polních cest a v roce 2012 jedenáct polních cest. V letech 2014 - 2016 bylo postaveno celkem devět polních cest a to v každém roce tři. Následující rok 2017, kdy byly vybudovány čtyři polní cesty včetně zasakovacích příkopů a průlehů. V roce 2018 byly realizovány dvě polní cesty a v roce 2019 tři polní cesty. V roce 2020 bylo, v souvislosti s dokončeným dálničním úsekem „D6 Lubenec - Bošov“, postaveno celkem osm polních cest. Celková délka polních cest budovaných ve sledovaném období je 56 385 m, délky cest realizovaných v jednotlivých letech jsou znázorněny v příloženém grafu (Obrázek 7).

POLNÍ CESTY REALIZOVANÉ V LETECH 1999-2020

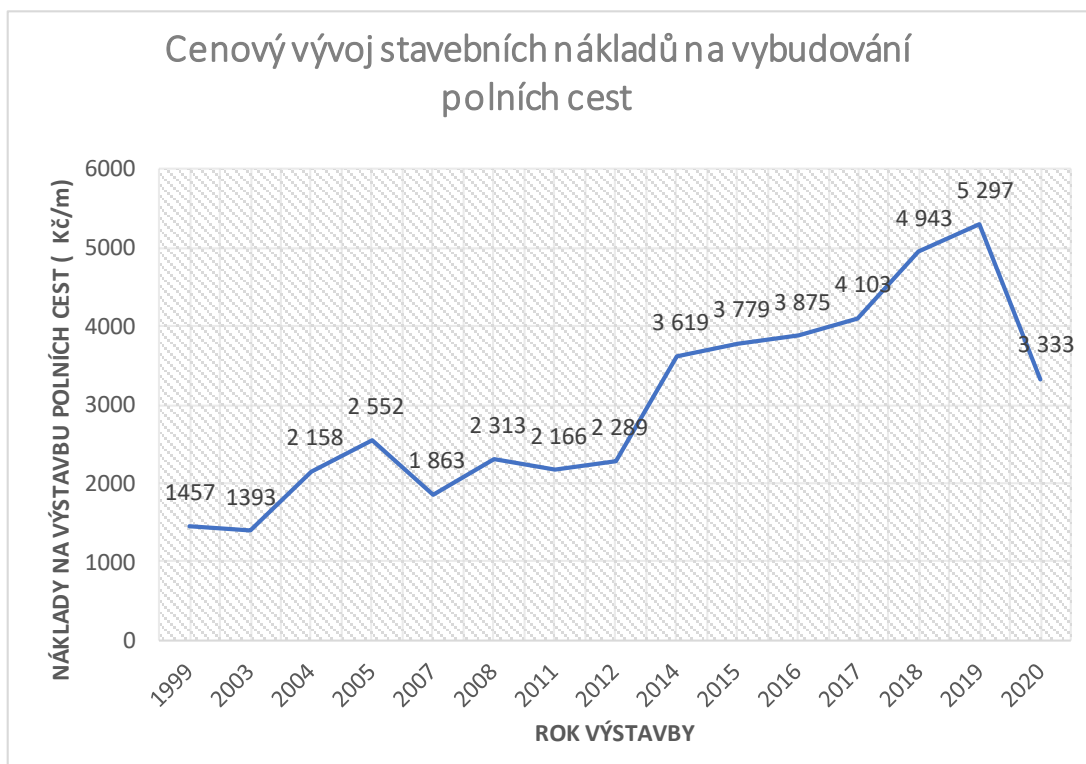


Obrázek 7 - Polní cesty realizované v letech 1999-2020 (KRAJSKÝ POZEMKOVÝ ÚŘAD PRO ÚSTECKÝ KRAJSKÝ KRAJ, POBOČKA LOUNY; NOVOTNÁ 2021)

4.1 Finanční vývoj realizace a projekční prací u polních cest

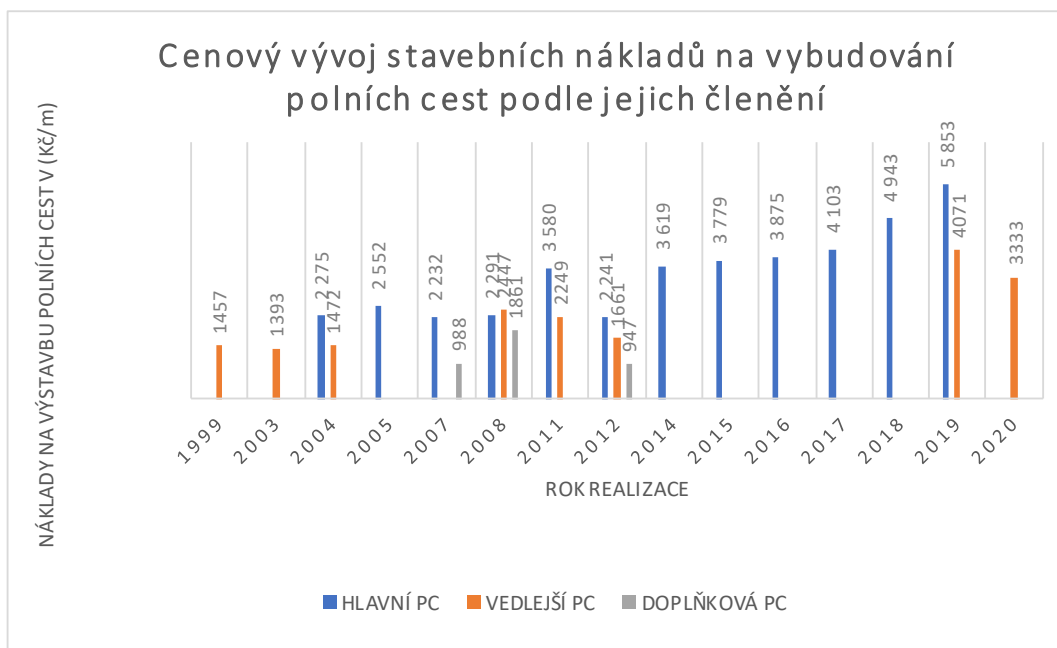
Z dat poskytnutých Krajským pozemkovým úřadem pro Ústecký kraj, Pobočkou Louny vychází rovněž posouzení cenového vývoje, jednak z hlediska nákladů na projektovou dokumentaci (Obrázek 10) a dále z hlediska nákladů na realizaci polních cest (Obrázek 8). Cenové náklady na realizaci byly přepočítány na náklady v Kč na běžný metr, do ceny byla zohledněna inflace podle daného roku.

Z uvedených dat v Obrázku 8 vyplývá, že náklady v letech 1999 a 2003 mírně poklesly, poté dochází k nárůstu, vrcholem je rok 2005, následně ceny klesají. Od roku 2007 až do současnosti náklady na vybudování polních cest stále rostou. Vrcholem tohoto růstu se stává rok 2019, poslední rok je zaznamenáván výrazný pokles cen stavebních nákladů, náklady na metr polní cesty jsou srovnatelné s lety 2014 a 2015. Při vyhodnocování dat může částečně dojít ke zkreslení tím, že se porovnávají společně stavební náklady na realizaci hlavních, vedlejších a doplňkových cest včetně realizace propustků, výsadby atd. V počátcích realizace polních cest se jednalo především o vedlejší polní cesty, cca do roku 2012. Od tohoto roku převládá spíše realizace hlavních polních cest, v roce 2020 byly realizovány pouze vedlejší polní cesty a jedna doplňková.



Obrázek 8 - Cenový vývoj stavebních nákladů na vybudování polních cest (KRAJSKÝ POZEMKOVÝ ÚŘAD PRO ÚSTECKÝ KRAJ, POBOČKA LOUNY; NOVOTNÁ 2021)

Pro větší přehlednost jsem vypracovala graf, kde jsou porovnány náklady na výstavbu polních cest podle jejich kategorie (Obrázek 9). V letech 2008 a 2012, kdy byly realizovány všechny kategorie polních cest, je patrný cenový rozdíl jednotlivých typů konstrukcí. Po srovnání stavebních nákladů na vybudování pouze vedlejších polních cest v letech 2019 a 2020, dochází k poklesu i v tomto případě. Jedná se o pokles, který není tak výrazný, cca o 740 Kč na běžný metr a to v dané šířce podle kategorie polní cesty.



Obrázek 9 - Cenový vývoj stavebních nákladů na vybudování polních cest podle jejich členění (KRAJSKÝ ÚŘAD PRO ÚSTECKÝ KRAJ, POBOČKA LOUNY; NOVOTNÁ 2021)

Cenový vývoj nákladů na projektovou dokumentaci je podobný vývoji nákladů na realizaci. Postupný zvyšující trend nákladů, a to včetně inflace dosahoval vrcholu v roce 2005, poté mírně klesal, vzestupnou tendenci má od roku 2014 až do současnosti, tj. do roku 2020. Stoupající náklady na projektovou dokumentaci narušuje v grafu pouze rok 2018.

Kromě nákladů, které jsem porovnávala v rámci této bakalářské práce, mohu zmínit další náklady související s přípravou samotné stavby polních cest. Mezi tyto činnosti lze zařadit například geodetické zaměření stávajícího terénu, neméně důležitý geotechnický průzkum, na základě kterého jsou navrhovány případné úpravy podkladních vrstev, jako je vápnění zeminy atd. V rámci realizace je to pak autorský dozor, technický dozor stavebníka a koordinátor BOZP.

Podle informací SPÚ, Pobočka Louny byly geotechnické průzkumy prováděny až od roku 2013. Pokud nebyly projektantovi známy bližší poměry pro založení stavby v daném území, nemohl s větší přesností navrhnout případné zlepšení podloží. Z tohoto důvodu docházelo během výstavby k uzavření dodatku smlouvy o dílo z důvodu víceprací. Pokud bylo preventivně navrženo zlepšení podloží např. vápněním v celé ploše stavby a v rámci realizace geolog na stavbě, došel k závěru, že tento rozsah není nutný, byl naopak uzavřen dodatek z důvodu méněprací. Pro představu tento rozdíl v ceně stavby mohl mnohdy znamenat rozdíl v řádu stovek

tisíc, případně milionů korun a to podle rozsahu stavby. Na základě těchto zkušeností jsou v současné době v rámci přípravy projekčních prací realizovány geotechnické průzkumy, stavební náklady jsou tak určeny s větší přesností.

Další změnou nastalou v průběhu let byl rozsah zadávací dokumentace. Do roku 2017 byla zvláště zadávána realizace polních cest a provedení výsadby zeleně včetně následné pěstební péče byla samostatnou zakázkou. V současné době jsou tyto dvě činnosti předmětem jednoho výběrového řízení na zhotovitele polních cest, který většinou řeší dodání výsadby zeleně subdodávkou.



Obrázek 10 - Cenový vývoj nákladů na projektovou dokumentaci (KRAJSKÝ ÚŘAD PRO ÚSTECKÝ KRAJ, POBOČKA LOUNY; NOVOTNÁ 2021)

4.2 Technické parametry polních cest

Další kritéria, která byla v rámci bakalářské práce zhodnocena, jsou technické parametry, které zahrnují kategorie polní cesty, šířku vozovky, podélný sklon, poloměry směrových a výškových oblouků, klopení vozovky, rozšíření ve směrových obloucích a způsob odvodnění polních cest (Příloha 1). Uvedené parametry při návrhu PC vychází z technických norem. Jak již bylo uvedeno v odstavci 4.4. Legislativní a technické předpisy, norma týkající se návrhu polních cest z roku 1980 byla zastaralá, proto byla v roce 2004 vydána nová norma ČSN 73 6109 „Projektování polních cest“, která byla 1. 2. 2013 novelizována.

Do roku 2004 byly v PÚ označovány polní cesty pouze písmenem „C“, od tohoto

roku byla zaznamenána změna a bylo zavedeno označení HC nebo HPC pro hlavní polní cesty, VC nebo VPC pro vedlejší polní cesty a DPC pro doplňkové polní cesty.

Ve sledovaném období nebyly realizovány žádné dvoupruhové hlavní polní cesty, pouze jednopruhé s výhybnami, doporučená vzdálenost pro výhybny je podle platné ČSN cca 400 m. Převážně se jednalo o kategorii polních cest P4/30, od roku 2008 byla zaznamenána kategorie P4,5/30, v následujícím období dokonce P5,0/30, o které přímo norma nehovoří, nicméně se jednalo o polní cestu šířky 4,0 m se zatravněnými krajnicemi šířky 0,5 m. Vedlejší polní cesty byly zpočátku realizovány v kategorii P3/30, posléze od roku 2008 v kategorii P3,5/30, šířka vozovky byla v tomto případě 3,0 m, šířka krajnic 0,25 m. Doplňkové polní cesty byly navrhovány převážně v kategorii P3,0/20.

Polní cesty byly navrženy v jednostranném příčném sklonu cca od 2,5 do 3 %, u doplňkových cest 4 %, cca u poloviny polních cest byl jednostranný sklon v celém průběhu polní cesty neměnný, u poloviny polních bylo klopení přizpůsobeno směrovým obloukům, tzn. že docházelo v trase k překlopení podle směrového oblouku.

Dovolený maximální podélný sklon pro návrh PC udává současná norma ČSN 73 6109 v hodnotě 15 % pro návrhovou rychlost 30 km/h a 18 % pro návrhovou rychlost 20 km/h. Podélné sklony u polních cest se pohybovaly v rozmezí 0,01 % - 14,5 %. Pokud by nebylo možné z nějakého důvodu, například složitých místních podmínek dodržet návrhové parametry podle normy a vzniklo by tak pro uživatele zvýšené bezpečnostní riziko, bylo by potřeba navrhnout vhodná opatření např. návrh svislých dopravních značek.

Nejmenší dovolené poloměry výškových oblouků ve zmiňované normě „Polních cest“ nebyly řešeny, udána byla pouze maximální hodnota podélného sklonu, která byla již řešena v předchozím odstavci.

Nejmenší dovolené poloměry směrových oblouků, podle ČSN 73 6109, byly stanoveny na hodnotu 25 m pro návrhovou rychlost 30 km/h a 12,5 m pro návrhovou rychlost 20 km/h. U sledovaných hlavních polních cest byla nejmenší použitá hodnota směrového oblouku 15 m, 17 m, 21 m, dále se již jednalo o normové hodnoty. U vedlejších polních cest byly použity směrové oblouky min. 13 m, 15 m, 20 m. U doplňkových cest se mělo jednat o normové hodnoty pro rychlost 20 km/h. V návrhu nebylo rozhodující časové období a platnost příslušné normy, vycházelo se z místních terénních podmínek.

Rozšíření směrových oblouků u polních cest bylo řešeno umístěním sjezdů, výhyben, napojením jiných polních cest ve směrovém oblouku, ale také přímo rozšířením polních cest. Po posouzení hodnot rozšíření lze říci, že bylo až na malé výjimky postupováno dle platné normy. Tyto výjimky mohly nastat v případě, že norma sice udává potřebu rozšíření ve směrovém oblouku, bohužel majetkové poměry toto neumožňují. Takovým příkladem byla polní cesta v k.ú. Petrohrad, kdy z důvodu nedostatečné šířky pozemku PC nedošlo k rozšíření ve směrových obloucích, případně rozšíření bylo provedeno, ale v menším rozsahu než ukládá norma.

Podle platné normy ČSN 73 6109 jsou možným způsobem odvodnění polních cest příkopy, rigoly, svodné žlábků, drenáže, trativody, které slouží převážně pro odvodnění pláně zemního tělesa a ochranné vrstvy vozovky. Dále vsakovací příkopy a vsakovací jámy, které by měly sloužit spíše k zachycení a odvedení povrchové vody z okolních pozemků. Z celkového počtu 30 sledovaných cest nebyla drenáž použita pouze v 5 případech. V jednom z těchto případů se jednalo o rozšíření PC, pokud by se zvolil návrh a položení drenáže, tak by výkopy narušily stávající konstrukční vrstvy, které jsou stabilní. Výsledný efekt by byl spíše negativní. U ostatních 4 PC v k.ú. Mradice nebyly navrženy žádné drenáže, příkop byl navržen pouze v části úseku u 1 ze 3 polních cest. Realizace PC v tomto k.ú. byla uskutečněna v roce 2004, předpokládá se tedy, že projektové práce probíhaly v roce 2003, v době, kdy ještě nebyla platná norma ČSN 73 6109. Toto je jedno z možných vysvětlení, jinak v technických zprávách PD nebyl dohledán důvod, proč se projektant pro toto řešení rozhodl.

Příkopy byly navrženy pouze v 7 případech, podle informací z technických zpráv (součást projektových dokumentací) by tyto příkopy měly mít ochranný charakter, tedy zachytávat a odvádět povrchovou vodu z okolního terénu, aby neodtékala na polní cesty. V místě křížení polních cest s vodními toky byly na polních cestách navrženy, případně opraveny mostky nebo propustky. V případě, že byly podél cest příkopy v místě sjezdu, byly také navrženy propustky. Pouze u jedné budované polní cesty byly v trase uloženy ocelové svodnice pro snazší převedení dešťové vody. Dešťová voda z polních cest byla příčným a podélným sklonem odvedena do okolního terénu nebo do recipientu, pokud se v území nacházel.

Polní cesty v k.ú. Siřem částečně zasahují do intravilánu obce, v tomto úseku jsou osazeny obrubníky a v komunikaci se nacházejí uliční vpusti napojené na dešťovou

kanalizaci. V extravilánu je podél polních cest navržen zasakovací příkop, průleh, zasakovací travní pás a tři brody, v kterých bude v době přívalových dešťů zachytávána voda s možností následného zasakování. Pokud nedojde k tomuto zasakování, bude voda odvedena do horské vpusti. S ohledem na místní podmínky by měla tato opatření sloužit jako ochrana obce v době zvýšeného množství srážek.

Pokud se jedná o objekty, které byly navrženy na polních cestách, tak je potřeba zmínit především sjezdy na přilehlé pozemky a výhybny. U sledovaných polních cest nebyla osazena žádná bezpečnostní zařízení kromě zábradlí na mostcích a propustcích.

4.3 Konstrukční vrstvy polních cest

Polní cesty byly cca z 80 % vybudovány v původních trasách cest, jednalo se převážně o rekonstrukce, případně rozšíření polních cest. Ve zbylých 10 % byly polní cesty realizovány v místech, kde byly v poli pouze vyjeté koleje, ve dvou případech byly navrženy úplně nové trasy polních cest. Původní stav v trasách polních cest je popsán v příložené tabulce (Příloha 2).

V rámci realizace plánu společných zařízení při PÚ byly navrženy nové konstrukce vozovek. Ve většině k.ú. byla v návrhu zvolena třída dopravního zatížení VI., kdy se počítá s průměrnou denní intenzitou dopravy těžkých dopravních vozidel menší než 15. Pouze v k.ú. Sirem bylo počítáno s dopravním zatížením třídy V., dle TP je v tomto případě průměrná denní intenzita těžkých nákladních vozidel stanovena mezi 15 - 100 vozidly. Dalším možným důvodem pro volbu této konstrukce je velký podélný sklon polní cesty, která se nachází nad obcí Sirem a svými opatřeními proti povodni chrání obec před přívalem vody během srážek.

Konstrukce vozovek hlavních a vedlejších polních cest vycházejí z katalogu polních cest, jedná se o netuhé vozovky. U hlavních polních cest byly navrženy konstrukce s vrstvou šterkodrti, mechanicky zpevněného kameniva a dvěma asfaltovými vrstvami. U vedlejších cest, několika hlavních a doplňkových cest se jednalo o dvě vrstvy šterku nebo šterkodrti, vrstvy makadamu, zatažené asfaltovým postříkem v jedné nebo dvou vrstvách. Další používanou konstrukcí doplňkových polních cest byla vrstva šterku na ní mechanicky zpevněné kamenivo a zatravnovací vrstva.

Pro hodnocení stávajícího stavu PC, tj. stavu konstrukce vozovky, propustků, čištění příkop, vegetace bylo stanoveno bodové hodnocení 1 – 4.

1 – bez známek poškození povrchu, probíhá čištění příkopů, propustků, údržba okolní vegetace

2 – malé lokální poškození povrchu vozovky, stabilní podkladní vrstvy, příkopy a propustky jsou zanesené, neprobíhá údržba okolní vegetace

3 – střední poškození povrchu vozovky, stabilní podkladní vrstvy, příkopy a propustky zanesené, neprobíhá údržba okolní vegetace

4 – výrazné známky poškození povrchu vozovky a podkladních vrstev, nutná rekonstrukce

4.4 Slovo vlastníka polní cesty

Po ukončení realizace byly polní cesty předány do vlastnictví místně příslušných obecních či městských úřadů. Pro potřeby této práce jsem vlastníky požádala o jejich názor v souvislosti s převzatými polními cestami. Jednotliví vlastníci byli dotázáni, zda z jejich strany probíhá pravidelná údržba, zda je plánována nějaká rekonstrukce nebo oprava polní cesty. Jak dalece jsou polní cesty využívány jednak samotnými zemědělci, ale také místními obyvateli, turisty, cyklisty atd. Poslední otázka, která byla vlastníkům cesty položena, zněla: „Byla dle vašeho názoru investice do polních cest účelnou investicí?“

Z celkového počtu 8 vlastníků polních cest bylo, prostřednictvím emailové korespondence, osloveno celkem 7 vlastníků, tj. obecních nebo městských úřadů. Polní cesty realizované v roce 2020 byly následně v prosinci téhož roku předané do vlastnictví Obce Lubenec. Obec byla účastníkem veškerých jednání konaných v průběhu zpracování projektové dokumentace v roce 2019. Po vydání stavebního povolení byl vybrán zhotovitel. Zástupci obce se dále zúčastňovali kontrolních dnů v rámci realizace stavby.

Ze zbývajících sedmi dotazovaných odpověděly celkem 4 obecní a městské úřady. Pravidelná údržba polních cest, čištění příkopů, údržba dřevin, sekání okolní vegetace ve většině případů probíhá. Ani u jedné polní cesty není k dnešnímu datu plánována žádná rekonstrukce. Polní cesty jsou využívány jednak zemědělci, pro které byly především určeny, dále je využívají místní občané a turisté k procházkám, cyklisté k výletům. Je možné je také použít podle místních podmínek k přístupu do lesa nebo

ke krmelcům ze strany mysliveckých spolků.

Ohledně odpovědi na účelnost této investice, byly převážně pozitivní reakce ze strany vlastníků polních cest. Pozitivní reakce byla převážně v těch lokalitách, kde polní cesty neslouží pouze zemědělcům, ale také turistům, cyklistům atd.

Byly ovšem zaznamenány také rozpačité či méně pozitivními reakce. Podle informací paní starostky Města Blšany, které je vlastníkem polních cest v obci Siřem, je problém s brody navrženými na polní cestě HPC2. Zjistilo se, že tímto brodem neprojde traktor s přívěsem (např. cisternou s postřikem), jelikož se traktor v brodu tzv. „zlomí“. Město zkoušelo uplatnit reklamaci u zhotovitele, bohužel jiné řešení se nenašlo a tyto stroje musí jezdit jinudy. Dalším bodem reklamace Města Blšany bylo splavování ornice v souvislosti s vybudování polních cest. Podél polní cesty HC2 byl navržen zasakovací průleh, po vybudování cesty nebyla v průlehu dostatečně vzrostlá vegetační vrstva, při dešti docházelo ke splavování ornice, viz foto Příloha č. 6.

5 Metodika

Pro tuto bakalářskou práci zaměřenou na polní cesty v pozemkových úpravách jsem vybrala území okresu Louny ležícího v Ústeckém kraji. Krajský pozemkový úřad pro Ústecký kraj, Pobočka Louny poskytl potřebné podklady k polním cestám realizovaným v letech 1999 - 2020 v okrese Louny. Bylo potřeba se zaměřit především na Plán společných zařízení, projektové dokumentace, rozpočty, případně Smlouvy o dílo. U všech realizovaných katastrálních území je nutné provést srovnání doby trvání realizace pozemkových úprav, doby od zapsání PÚ do katastru nemovitostí po zahájení realizace polních cest, dobu výstavby PC. Nutné je rovněž prověřit, na jakých pozemcích byl z hlediska vlastnictví navržen Plán společných zařízení, případně zda došlo k výkupu pozemků. Vybráno bylo celkem 8 katastrálních území, z různých časových období, tak aby získaná data měla vypovídající hodnotu, nejlépe z realizací současně hlavních, vedlejších a doplňkových polních cest, doprovodných zařízení a výsadby porostu. V uvedeném období jsem se zaměřila na ceny projektových dokumentací polních cest na jejich stavební náklady, které jsem porovnála komplexně, poté provedla porovnání zvlášť u hlavních, vedlejších a doplňkových polních cest. Porovnání vývoje cen je potřeba provést tak, aby výstupem byl vždy graf. Na základě dat získaných z pokladů je potřeba provést porovnání návrhových parametrů a konstrukční vrstev, vyhodnotit, zda došlo

ve sledovaném období k jejich změně. Na závěr je potřeba provést místní šetření, na základ kterého je nutné ohodnotit bodovým hodnocením 1 - 4, v terénu pořídit fotodokumentaci a zároveň vyhodnotit stav a využití polních cest, např. pohyb osob, vyjeté koleje na okolních polích, znečištění (bahno) polních cest. Zkontaktovat místní obecní a městské úřady, které převzaly do vlastnictví polní cesty, s dotazem, jak jsou polní cesty využívány, zda provádějí údržbu PC, v jakém rozsahu, zda finance do polních cest byly podle jejich názoru vynaloženy účelně.

6 Výsledky a diskuze

Na základě dostupných dat jsem zjistila, že pozemkové úpravy, které byly realizovány SPÚ, Pobočka Louny ve sledovaném období, probíhaly minimálně 11 až 18 měsíců nejdéle pak 108 měsíců, realizovány byly jak Komplexní pozemkové úpravy, tak i Jednoduché pozemkové úpravy. Jejich průměrná doba byla 46 měsíců. Délka období mezi zapsáním PÚ do katastru nemovitostí a samotnou realizací se pohybuje v průměru okolo 53 měsíců. Nejdelší evidovaná doba byla 130 měsíců, nejkratší pak 5 měsíců, a to v případě KoPÚ v k.ú. Hřivice, které bylo realizováno jako první v celém sledovaném období. Možným důvodem krátké doby trvání mohl být fakt, že v té době se více méně formovaly nové normy, technické předpisy, metodiky a především také administrativní procesy dotčených orgánů státní správy, vlastníků technické infrastruktury a ostatních subjektů, které se v současné době vyjadřují v rámci správního procesu k projektovým dokumentacím.

Pro představu, jak v současné době probíhá příprava realizace polních cest po zapsání pozemkových úprav do katastru nemovitostí, popíši na konkrétním příkladu, na základě vlastní zkušenosti a osobní účasti na přípravě a realizaci PC k.ú. Libkovice. KoPÚ proběhly v souvislosti s výstavbou dálničního úseku „D6 Lubenec - Bošov“ a byly zapsány do katastru nemovitostí dne 12. 10. 2010. Příkazní smlouva o provedení pozemkových úprav byla mezi SPÚ, Pobočka Louny a ŘSD ČR uzavřena již dne 27. 4. 2007, dodatek č. 1, kterým se ŘSD ČR zavázalo k financování PC, byl uzavřen 11. 10. 2018. Na základě tohoto dodatku se v březnu 2019 začala připravovat smlouva

o společném zadání na výběr zhotovitele PD na polní cesty. Tato smlouva byla uzavřena 21. 5. 2019, načež bylo vypsáno výběrové řízení a následně vybrán zhotovitel PD. Smlouva s projekční kanceláří byla uzavřena 16. 7. 2019. Projekční práce

probíhaly do 30. 11. 2019, inženýrská činnost, během které byla PD projednána s dotčenými orgány státní správy, vlastníky technické infrastruktury a byla podána žádost o stavební povolení, probíhala v následujícím období. Původní smluvní termín pro odevzdání pravomocného stavebního povolení byl z 31. 3. 2020, na základě žádosti zhotovitele PD byl přeložen na 29. 5. 2020. Uvedeným důvodem byly komplikace v souvislosti s Covid-19, kdy v tomto období docházelo k omezení činnosti DOSS. Dalším důvodem pro prodloužení inženýrské činnosti na stavbách PC, se kterým se často setkáváme, je zdlouhavé majetkoprávní vypořádání např. s Povodím Vltavy při uzavírání smlouvy budoucí o smlouvě o zřízení služebnosti.

Vydání rozhodnutí o stavebním povolení by mělo vždy předcházet vydání územního rozhodnutí. V případě, že byly v území provedeny pozemkové úpravy, územní rozhodnutí je na základě odst. 3 § 12, zákona č. 139/2002 Sb. o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů nahrazeno souhlasným stanoviskem o pozemkových úpravách.

V našem případě byla žádost o stavební povolení podána 24. 2. 2020, stavební povolení bylo vydáno 20. 4. 2020, nabylo právní moci 20. 5. 2020. Po vydání stavebního povolení bylo potřeba, opět na základě další smlouvy o společném zadávání, vyhlásit soutěž na budoucího zhotovitele stavby polních cest. Smlouva o společném zadávání mezi SPÚ, Pobočka Louny a ŘSD ČR byla uzavřena dne 18. 5. 2020, následovala soutěž na zhotovitele PC. Smlouva mezi vybraným zhotovitelem a oběma objednateli byla uzavřena dne 6. 8. 2020. V tomto případě doba mezi zapsáním PÚ do katastru nemovitostí a začátkem realizace polních cest trvala 118 měsíců, projektová příprava polních cest včetně výběrových řízení probíhala 15 měsíců.

Jak již bylo několikrát zmíněno, sledované období začíná v roce 1999, kdy byly v okrese Louny realizovány první polní cesty po roce 1989, kdy proběhly v našem státě zásadní politické změny. V roce 1999 byly realizovány 3 polní cesty, poté se střídalo období bez stavební činnosti s obdobím, kdy bylo naopak vybudováno za rok nejvíce polních cest. V průběhu sledovaného období, tj. 22 let, bylo pouze 7 let bez jakékoliv stavební činnosti, v ostatních 15 letech byla vždy realizovaná alespoň jedna polní cesta. Nejvíce polních cest bylo vybudováno v roce 2008, jednalo se o 9 502 m, nejméně pak v prvním roce 1999, kdy bylo realizováno pouze 1 467 m. Na konci sledovaného období v letech 2014 až 2020 docházelo v každém roce k budování

polních cest, a to v minimální délce 1 571 m a maximální délce 4 359 m. Celková délka vybudovaných cest je 56 385 m. Státní pozemkový úřad si dává ve své „Koncepci pozemkových úprav na období let 2021 - 2025“ za cíl rozpracovat ročně cca 150 PÚ na celém území ČR, na jednotlivých pobočkách by se jednalo cca o 2 - 3 PÚ ročně. Předpokládám tedy, že i nadále bude v každém roce prostřednictvím SPÚ, Pobočka Louny vybudováno min. 1500 m polních cest.

Cenový vývoj související s polními cestami jsem posoudila ve dvou fázích. Jednak ve fázi přípravy stavby, tj. náklady na projektovou dokumentaci, a dále pak ve fázi samotné realizace stavby. Cenový vývoj nákladů na realizaci polních cest vykazoval ve sledovaném období stoupající trend. Po srovnání nákladů od roku 1999 do roku 2019 lze konstatovat, že v tomto období vzrostly 3,6 násobně. V roce 2020 byl v grafu zaznamenán pokles ceny, který lze částečně přisuzovat srovnávání stavebních nákladů obecně, tj. na polní cesty hlavní, vedlejší a doplňkové. Vypracovala jsem proto graf, kde jsou náklady rozděleny podle kategorie polních cest, a po srovnání nákladů pouze na vedlejší polní cesty jsem zaznamenala mezi roky 2020 a 2019 rovněž jejich pokles. V grafu na Obrázku 8 jsou v letech 2008 a 2012 zobrazeny realizované náklady na všechny tři kategorie polních cest a je zde patrné, že typ kategorie PC a s tím související konstrukce je stěžejním faktorem tvorby ceny. Dalším možným vysvětlením pro pokles nákladů mezi lety 2019 a 2020 je zvolená šířka polní cesty. V roce 2020 se jednalo o PC v šířce 4,0 m a v roce 2019 o PC v šířce 3,5 m. Na tvorbu ceny realizace PC mají také vliv základové poměry v místě stavby, v k.ú. Libkovic bylo zapotřebí zpevnění pokladních vrstev vápněním pouze lokálně. Dále lze uvést, že stavba realizovaná v roce 2020 byla vysoutěžena za 70 % ceny, ve srovnání z rozpočtem stavby vypracovaným na základě projektové dokumentace. Rozpočet byl vypracován podle aktuálního „Katalogu stavebních prací ÚRS Praha a.s.“.

S růstem nákladů na projektovou dokumentaci narůstají i náklady stavební. Náklady na projektovou dokumentaci vzrostly od roku 1999 do roku 2020 osminásobně. Kromě ekonomického vlivu na růst cen projektových dokumentací působí na cenu stále se zvyšující nároky na obsah projektových dokumentací. Inženýrská činnost, neboli projednání projektové dokumentace s DOSS, je čím dál tím víc obsáhlejší a složitější. Projektovou přípravu včetně inženýrské činnosti a samotného výběru zhotovitele stavby jsem podrobně popsala v úvodu této kapitoly. Celý proces přípravy stavby trval u posledního realizovaného období 15 měsíců. Jak

jsem již uvedla, kromě komplikací související s Covid-19, kdy docházelo k omezení činnosti DOSS, je velice častým problémem zdlouhavé majetkoprávní vypořádání. Inženýrská činnost bývá často složitější a časově náročnější než samotné vypracování projektové dokumentace.

Při posouzení technických parametrů, tj. kategorie polní cesty, šířka vozovky, podélný sklon, poloměry směrových a výškových oblouků, klopení vozovky, rozšíření ve směrových obloucích a způsob odvodnění polních cest, lze konstatovat, že nedošlo ve sledovaném období k jejich výrazným změnám. Jmenované technické parametry stanovují především normy a technické předpisy. Při návrhu polních cest bylo směrové a výškové řešení přizpůsobeno co nejvíce místním podmínkám a také stávajícím trasám polních cest. Polní cesty kopírují v maximální možné míře stávající terén s minimem výkopů, případně násypů, tak aby byly zároveň dodrženy návrhové parametry z platné normy polních cest. Niveletu polní cesty je třeba navrhnout mírně nad stávajícím terénem, tak aby byla polní cesta správně odvodněna a voda tak mohla odtékat do okolního terénu. Na PC byly navrženy doprovodné objekty, převážně se jednalo o výhybny a sjezdy, v některých případech sloužilo rozšíření PC pro oba tyto účely. U 6 polních cest nebyly navrženy výhybny ani sjezdy, v těchto případech vlastníci okolních pozemků najíždějí náhodně. Podle mého názoru toto není šťastné řešení především u vedlejších polních cest, kde konstrukce vozovky není tak pevná jako u hlavních polních cest. U poslední realizované investice jsem zaznamenala při pojezdu zemědělské techniky mimo těleso polní cesty částečnou „deformaci“ krajnice. Na odvodnění polních cest byly použity převážně drenáže, dříve se jednalo o tzv. plošné drenáže, kdy pro odvodnění sloužila vrstva podsypu štěrku, později byly používány již klasické drenážní trubky položené do drenážní rýhy. Pouze u 5 polních cest z celkového 30 posuzovaných nebyly drenáže použity vůbec. Příkopy byly realizovány u 7 polních cest, mají zde ochranný charakter, zachytávají a odvádějí vodu z okolního terénu, aby neodtékala na polní cesty. V místě křížení s vodními toky nebo u sjezdů na okolní pozemky byly navrženy propustky. Ve většině případů se však jednalo o rekonstrukci stávajících propustků. Z hlediska technického řešení odvodnění polní cesty a okolního terénu, se jevílo k.ú. Sirem složitým územím. Polní cesty zde lemují zasakovací příkop, průleh a travní pás. Přímou na polní cestě jsou vybudovány tři brody. Přebytečná voda, která se nezasákne do okolního terénu, je odvedena do horských vpustí. Navržená opatření slouží jako ochrana obce před povodněmi. U této cesty jsem na základě zpětné vazby od vlastníka polních cest, tj. starostky Města

Blšany, zaznamenala spíše negativní ohlas. Brody, které jsou vybudovány na polní cestě, neprojde zemědělská technika s přívěsem a musí je objíždět.

Polní cesty byly navrženy převážně ve své původní trase a pro návrh konstrukce vozovky bylo stanoveno dopravní zatížení VI. a V. Návrh byl proveden podle katalogu polních cest. U hlavních polních cest se jednalo o konstrukce s vrstvou štěrkodrti, mechanicky zpevněného kameniva a dvěma vrstvami obalovaného asfaltového kameniva. U vedlejších cest, několika hlavních a doplňkových cest se jednalo o dvě vrstvy štěrku nebo štěrkodrti, vrstvy makadamu, zatažené asfaltovým postřikem v jedné nebo dvou vrstvách. U doplňkových cest jsem zaznamenala nový trend, kdy na vrstvu štěrku a mechanicky zpevněného kamenivo byla položena vrstva, které umožňuje zatravnění cesty. Jinak jsem žádnou změnu týkající se návrhu konstrukce polních cest nezaznamenala.

U realizovaných polních cest jsem provedla místní šetření, při kterém jsem zaznamenala stávající stav zájmových polních cest. K tomuto účelu jsem použila bodové hodnocení 1 – 4 (Příloha 2). Polní cesty realizované v letech 2017 – 2020 jsem ohodnotila bodem 1. Polní cesty realizované v letech 1999 – 2008, jejichž stáří se pohybuje od 13 do 21 let jsem ohodnotila převážně bodem 2, v jednom případě bodem 1, 3 a 4. Nejhorší bodové hodnocení odbržela cesta HC 1, která byla postavena v k.ú. Dubčany. Poškození povrchu přisuzuji nadměrnému zatížení polní cesty, v její blízkosti jsem zaznamenala deponii hnoje. U HC 1 byla při návrhu uvažována třída dopravního zatížení VI., při kterém se předpokládá průměrná denní intenzita provozu méně než 15 těžkých nákladních vozidel. Pro případnou rekonstrukci polní cesty doporučuji provést geotechnický průzkum, který se v době přípravy HC 1 ještě neprováděl, dále doporučuji zvolit pro návrh konstrukce vozovky třídu dopravního zatížení V., kdy se počítá s denní intenzita provozu 15 – 100 těžkých nákladních vozidel. Dle platné normy a katalogu polních cest je návrhové období PC na základě typu vozovky, účelu, způsobu využití obvykle 20 let. Hranici 20 let v našem případě překračují pouze polní cesty vybudované v k.ú. Hřivice, které vykazují pouze lokální poškození povrchu a jejich stav je uspokojivý. Kromě polní cesty HC 1 budované v k.ú. Dubčany v roce 2007 – 2008, jsou všechny cesty ve velmi dobrém stavu a lze říci, že konstrukce vozovek byla u těchto cest zvolena správně.

Čím dále častěji zaznívají hlasy z řad odborné veřejnosti, zda lze rekonstrukci stávající polní cesty skutečně nazvat zpřístupněním pozemků? Zda není krátkozraké ze stávajících hlinitotrávnatých či kamenitých „polňaček“, které mají velký význam

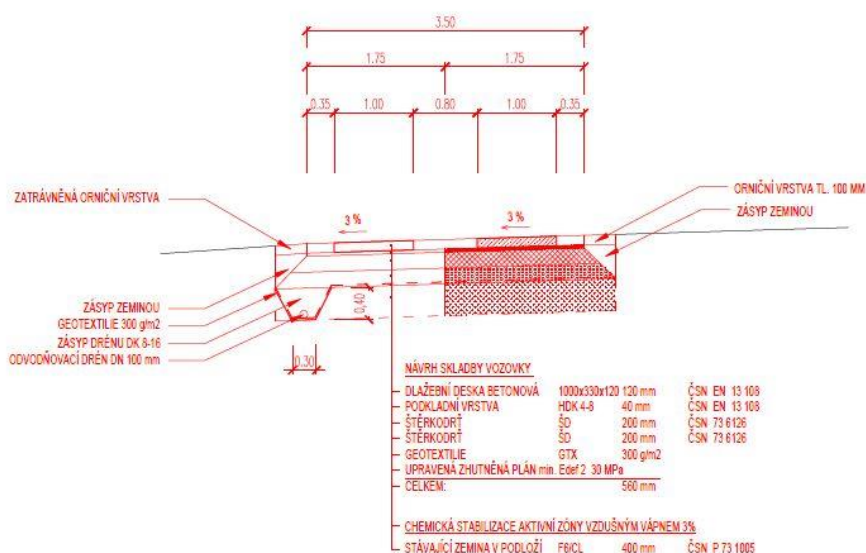
ve zvýšení biodiverzity zemědělské krajiny, dělat doslova polní dálnice s nepropustným asfaltovým povrchem. Povrch hlavních polních cest s ohledem na dopravní zatížení je mnohdy navržen v takové kvalitě, že cestu mohou používat jednak zemědělci, pěší, cyklisté, s ohledem na kvalitu povrchu dokonce i inlajnisté. Tento nepropustný povrch však neplní svoji ekologickou funkci v krajině a kromě toho, že nevytváří podmínky k životu pro žádné živočichy či rostliny, dochází ke snížení infiltrace, ke zvýšení odtoku, urychlení výparu, zvýšení teploty nad vozovkou. Pokud je v případě vedlejších, případně doplňkových polních cest v rámci PSZ dána možnost zvolit jiné technické řešení, není tato možnost využita a je opět zvolen asfaltový povrch (JAROŠEK & kol. 2019).

Příkladem alternativního řešení může být doplňková polní cesta C 14 v k.ú. Mradice. Projektant zde popsal dva možné návrhy konstrukcí, kde základem je kalený štěrk. „Štěrková kostra se řádně zaválcuje a pak se zakaluje. Kal je směsí vody a jílu nebo vazného kopaného písku či vápenného prachu, připravuje se přímo na vozovce tak, že na obou krajnicích se připraví souvislé podélné hrázky z kalícího materiálu, aby voda, kterou štěrk kropí, neodtékala. Po zaválcování drti se zřídí na krajích vzdálenosti 2 - 3 m asi 1 m dlouhé příčné hrázky, čímž vzniknou malé nádržky, v nichž se promíchává kal. Řídký kal se pak za stálého válcování vylévá nebo hrne košťaty na vozovku, až se mezery úplně vyplní“. Tento návrh nebyl přijat, možný důvodem zamítnutí byl vyšší podíl ruční práce při provádění (URBAN – projektová kancelář 2004).

Možným kompromisním způsobem řešení, jak zvýšit ekologickou hodnotu polních cest a zapojit je více do krajiny, jsou tzv. kolejové polní cesty. Na západ od našich hranic je to poměrně používaný způsob řešení PC. Jedním z průkopníků těchto cest v ČR je SPÚ, Pobočka Nymburk pod vedením Zdeňka Jahna. Jedná se o polní cesty, kdy není zpevněná celá plocha polní cesty, ale jak již název napovídá, jde o dva pásy navržené na rozchod kol zemědělské techniky s dělicím zeleným pásem uprostřed, ve kterém je uložena drenáž zabezpečující odvodnění zemní pláně PC. Tuto konstrukci lze použít především u vedlejších polních cest. Náklady na vybudování kolejových polních cest se od roku 2005 k roku 2016 pohybovaly v rozmezí od 2 741 Kč/m do 3 800 Kč/m, v závislosti na zvoleném typu betonového prefabrikátu. Ve zmiňovaném období se jednalo o tzv. pilotní projekty, kdy byly vyzkoušeny 3 druhy kolejového zpevnění (JAHN 2016). Vykazované náklady na realizaci polních cest u staveb realizovaných SPÚ, Pobočka Louny se ve stejném období pohybovaly

v rozmezí od 2 552 Kč/m do 3 875 Kč/m. Po srovnání lze uvést, že v těchto letech se jednalo zhruba o stejné náklady.

Podle informací z emailové korespondence s Zdeňkem Jahnem, ředitelem pobočky Nymburk, byly v roce 2020 realizovány tři kolejové polní cesty v k.ú. Konojedy (Příloha 9), jejich cena se pohybovala v rozmezí od 9 300 Kč/m - 9 800 Kč/m. Pro konstrukci polních cest byl zvolen prefabrikát o rozměru 1000 x 320 x 120 mm. V současné době se výrobou zvoleného typu prefabrikátu použitého na polní cesty zabývají cca 3 firmy, z toho pravděpodobně pramení vyšší pořizovací cena. Při realizaci jsou zřejmě vyšší nároky na manuální práci a s tím související časová náročnost. Panem Jahnem bylo dále sděleno, že konstrukční variantu kolejových polních cest jednotlivým obcím nabízí jako možné řešení, přičemž zatím převládaly pozitivní reakce.

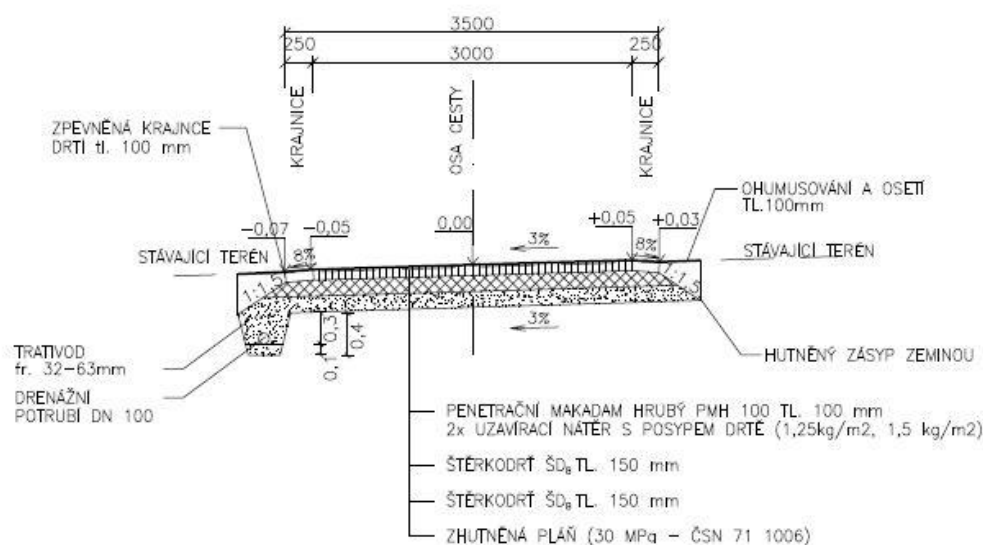


Obrázek 11 - Vzorový příčný řez PC, k.ú. Konojedy (360 DEGREES CONSTRUCT s.r.o. 2018)

Vykazované náklady na polní cesty u staveb realizovaných SPÚ, Pobočka Louny se ve stejném období pohybovaly v hodnotě 3 333 Kč/m. Po srovnání lze konstatovat, že se jedná o téměř trojnásobný rozdíl ceny kolejových polních cest a cest zpevněných šterkem s asfaltovým postříkem. Pokud by šlo o detailnější posouzení lze konstatovat, že konstrukce kolejové polní cesty byla navržena v tl. 560 mm (Obrázek 12), počítá se zde se zlepšením aktivní zóny a aplikací vápna. U polních cest v k.ú. Libkovice

zpevněných šterkem a asfaltovým postřikem byla navržena konstrukce tl. 400 mm (Obrázek 13), aplikace vápna byla uvažována pouze lokálně. Rozdíl cen lze odůvodnit vysokými náklady na betonové prefabrikáty, částečně pak rozdílnými tloušťkami navržených konstrukcí.

VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ VPC6 M 1:50



Obrázek 12 - Vzorový příčný řez PC k.ú. Libkovice (VODOHOSPODÁŘSKÁ ATELIER s.r.o. 2019)

Kolejová úprava polních cest byla zohledněna v platné normě ČSN 73 6109 „Polní cesty“ v odstavci 9.4.1 - „Zvláštní úpravy příčného řezu“, kde je uvedeno, v jaké šířce by měly být zpevněné pruhy, rozteč těchto pruhů atd. Dále byly kolejové polní cesty uvedeny v katalogu vozovek polních cest, v příloze „D“ - Příklady šířkového uspořádání polních cest. V příloze D, str. 61 byly uvedeny Vzorové příčné řezy pro kolejové vozovky.

Pokud nelze, zejména z finančních důvodů, realizovat kolejovou polní cestu, bylo by dobré zvážit, zda nezvolit při návrhu konstrukce polní cesty alespoň recyklované materiály.

V 80. letech minulého století začaly ubývat produkce směsi bitumenu a drceného kameniva, naopak zvyšovala se produkce odpadu. V důsledku toho bylo třeba začít

uskutečňovat kroky proti případnému vyčerpání přírodních zdrojů. Jedním z možných řešení byla recyklace stávajícího materiálu odtěženého při rekonstrukci stávajících silnic. Tento materiál je možné použít jednak do spodní podkladních vrstev, ale také opětovně do asfaltových vrstev. Například v roce 2004 až 2006 bylo podle dostupných dat z města Ontaria v Kanadě použito pouze 8 % z celkového množství odtěženého materiálu, v roce 2009 se jednalo už o 18 až 19 %. Předmětem vývoje a dalšího zkoumání je hodnocení vlastností, zda je odtěžený materiál vhodný pro další využití, prokázání životnosti recyklované směsi v konstrukčních vrstvách vozovky atd. (ABUKHETTALA 2016).

Také Česká republika řeší problematiku recyklovaných materiálů, jak již bylo zmíněno, do aktualizace TP - katalog vozovek byly nově recykláty zařazeny. V oblasti legislativy se posuzováním vlastností, vhodnosti či nevhodnosti dalšího využití živičné směsi zabývá vyhláška č.130/2019 Sb. o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem, která nabyla účinnosti dne 1. 6. 2019. Tato vyhláška definuje postupy, při nichž se znovuzískaná asfaltová směs nestává odpadem, ale vedlejším produktem určeným k dalšímu použití. Vyhláška definuje kvalitativní třídy znovuzískané asfaltové směsi a přiřazuje k nim možnosti jejího využití. Zařazení do kvalitativních tříd probíhá na základě vzorkování a následného zkoušení vzorků za účelem zjištění obsahu polyaromatických uhlovodíků (PAU). Odběry vzorků asfaltové směsi zpravidla probíhají před samotnou realizací stavby, výsledky a budoucí použití materiálu jsou zohledněny v rozpočtu stavby. Vzorkování se provedeno v souladu s ČSN EN 14899, Charakterizace odpadů - Vzorkování odpadů - Zásady přípravy programu vzorkování a jeho použití (VYHLÁŠKA č.130/2019 Sb.).

7 Závěr

Sledované polní cesty byly vybudovány v rámci realizace pozemkových úprav, jejichž průměrná délka se v období 21 let pohybovala okolo 46 měsíců, tj. necelé 4 roky. Období mezi zapsáním do katastru nemovitostí a začátkem realizace polních cest trvalo v průměru 53 měsíců. Průměrná délka stavebních prací se pohybovala okolo 4 měsíců.

Po zhodnocení celkových nákladů stavby jak na přípravnou fázi, tak na samotnou realizaci, lze konstatovat, že mají tyto náklady stoupající tendenci. Na růst cen

má obvykle vliv ekonomický vývoj naší společnosti, zvyšující se náklady jsou v současné době zaznamenány ve stavebnictví, ale také v ostatních odvětvích. Dalším ovlivňujícím faktorem růstu cen je vývoj legislativy, v posledních několika letech jsou patrné zvyšující se požadavky ze strany dotčených orgánů státní správy. Posledním faktorem je technický vývoj naší společnosti, ať už vývoj používaných materiálů, zemědělských a stavebních strojů používaných při realizaci atd.

Z hlediska technických parametrů a především konstrukcí byl však zaznamenán minimální vývoj. A to přesto, že stávající norma již počítá s použitím buďto recyklovaných materiálů nebo s konstrukcemi, jako jsou kolejové polní cesty. Po posouzení všech hledisek jsem toho názoru, že tyto konstrukce by měly být v praxi více používány, a to především s ohledem na ochranu přírody a krajiny. Dle mého názoru je v realizaci kolejových polních cest velký potenciál, daleko více zapadají do okolní krajiny a především, a to je asi nejdůležitější, bezesporu plní v krajině ekologickou funkci. Osobně bych omezila u polních cest konstrukce, kde se používají asfaltová pojiva a to na nezbytně nutné minimum.

Bylo by možná dobré zvážit změnu metodiky Státního pozemkového úřadu a zaměřit se více na kolejové polní cesty, případné využití a upřednostnění recyklovaných materiálů při realizaci polních cest.

V zasláných reakcích současných vlastníků na můj dotaz jsem zaznamenala v některých případech sice negativní reakce, avšak ve větší míře převládaly ty pozitivní. Polní cesty jsou sice primárně vybudovány především pro potřeby zemědělců, ale nezanedbatelným trendem posledních let, který jsem v terénu vyzorovala, je počátek jejich všestranného využití. Polní cesty jsou s oblibou kromě zemědělců využívány také myslivci, turisty, cyklisty a rodinami ke svým každodenním procházkám. V obci Jimlín dokonce pořádali drakyádu nebo běžecké závody nazývané „Jimlínská tretra“. Podél polních cest lze v současnosti najít lavičky, odpočinková místa nebo také informační turistické tabule.

8 Přehled literatury a použitých zdrojů

- ABUKHETTALA M., 2016: Use of Recycled Materials in Road Construction (online) [cit. 2021.03.17], dostupné z <http://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:evxLF_Hq5-kJ:scholar.google.com/+field+road&hl=cs&as_sdt=0,5>
- BROUSEK J., 1958: Polní cesty. Státní nakladatelství technické literatury, Praha, 2s
- ČESKOMORAVSKÁ KOMORA PRO POZEMKOVÉ ÚPRAVY, 2015: Stručná monografie novodobých pozemkových úprav 1991 - 2015. Pozemkové úpravy ročník 23. S. 6-12.
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD: Kraj, okresy. Okres Louny. Charakteristika okresu Louny, (online), [cit.2021.03.27], 2020, Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xb/charakteristika_okresu_louny
- ČSN 73 6109: Projektování polních cest. Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, Praha, 2013, 36 s.
- DEDEK P., 2019: Polní cesty – ostrůvky biodiverzity uvnitř zemědělské pouště na příkladu CHKO Pálava. Ochrana přírody 5/2019, S. 6-9.
- GALLO PRO s.r.o., 2015: Polní cesta HPC 5, 14s., “nepublikováno“. Dep. Státní pozemkový úřad Pobočka Louny
- GEPARD s.r.o., 2015: k.ú. Kryry – rekonstrukce polní cesty HPC 1 4,5/30, 15s., “nepublikováno“. Dep. Státní pozemkový úřad Pobočka Louny
- GEPARD s.r.o., 2016: Stavba polních cest – HPC 1 a HPC 2 – v k.ú. Siřem, 22s., “nepublikováno“. Dep. Státní pozemkový úřad Pobočka Louny
- HARTVIGSEN M., 2015: Experiences with land consolidation and land banking in central and eastern Europe after 1989 (online) [cit. 2021.03.15], dostupné z <https://vbn.aau.dk/ws/files/208239365/Hartvigsen_2015_Land_Tenure_Working_Paper_26_land_consolidation_and_land_banking_.pdf>
- HANNEKE A. & DIRK P., 2016: Small-scale geodiversity and dirt road management, Ede (NL) (online) [cit. 2021.03.15], dostupné z <<https://ui.adsabs.harvard.edu/abs/2016EGUGA..1814935V/abstract>>
- HENDRYCH J., 2000: Tvorba krajiny a zahrad III, Historické zahrady, parky a krajina, jejich proměny, kulturně historické hodnoty, význam a ochrana, ČVUT Praha, 1s.

- HOVD H. & SKOGEN A., 2005: Plant species in arable field margins and road verges of central Norway 1989 (online) [cit. 2021.03.16], dostupné z <<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0167880905002045?via%3Dihub>>
- JAHN Z., 2016: Výstavba kolejových polních cest na Nymburku. Pozemkové úpravy ročník 24. S.16-20.
- JAROŠEK R. & KOSEJK J. & MATOUŠOVÁ M. & JISKROVÁ J. 2019: Komplexní pozemkové úpravy z pohledu ochrany přírody a krajiny. Ochrana přírody 5/2019, S. 15-19.
- KOTRBOVA J.&VLASÁK J., 2006: Cestní síť v současných a historických mapách. Pozemkové úpravy ročník 55. S.21-23
- MARŠÍKOVÁ M. & MARŠÍK Z., 2007: Dějiny zeměměřictví a pozemkových úprav v Čechách a na Moravě v kontextu světového vývoje - Libri, Praha, 15s.
- MLČOCH S. & HOŠEK J. & PELC F. [eds.], 1998: Státní program ochrany přírody a krajiny ČR, Ministerstvo životního prostředí ČR, Praha
- MZe ČR, 1999: Situační a výhledová zpráva půda 1999, Praha, 22s.
- MZe ČR, 2003: Situační a výhledová zpráva půda 2003, Praha, 20s.
- MZe ČR, 2006: Situační a výhledová zpráva půda 2006, Praha, 24s.
- MZe ČR, 2009: Situační a výhledová zpráva půda 2009, Praha, 20s.
- MZe ČR, 2012: Situační a výhledová zpráva půda 2012, Praha, 22s.
- MZe ČR, 2015: Situační a výhledová zpráva půda 2015, Praha 22s.
- MZe ČR, 2018: Situační a výhledová zpráva půda 2018, Praha 24s.
- MUCHOVA Z. & KONC L. & PETROVIČ F., 2017: Land plots valuation in land consolidation in Slovakia : a need for a new approach (online) [cit. 2021.03.18],dostupné z <https://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:_7GebF-fRkcJ:scholar.google.com/+land+consolidation&hl=cs&as_sdt=1,5&as_vis=1>
- MZe ČR, ©2021: Pozemkové úpravy (online) [cit. 2021.02.16], dostupné z <<http://eagri.cz/public/app/eagriapp/PU/Prehled/>>
- NĚMEC J. & POJER F. [eds.], 2007: Krajina v České republice - Ministerstvo životního prostředí ČR, Praha, 1s.

- POSPÍŠIL C. V., 2001: Krajina jako způsob bytí člověka a zrcadlo lidského nitra. Sborník konference Tvář naší země – krajina domova, svazek úvodní – ČKA, Praha, S. 165 - 170
- SKLENIČKA P., 2003: Základy krajinného plánování – Nadežda Skleničková, Praha, 209-221
- STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD, 2021: Koncepce pozemkových úprav na období let 2021 - 2025, Praha, 36s.
- STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD, 2016: Metodický návod k provádění pozemkových úprav, změna č. 4 - Státní pozemkový úřad, Praha, 12s.
- STAVOPROJEKT 91 s.r.o., 2005: Polní cesty HC 1, OC 11, OC 12, HC 2, OC 14, napojení OC 13 a hospodářský sjezd 03, 28s., “nepublikováno“. Dep. Státní pozemkový úřad Pobočka Louny
- STAVOPROJEKT 91 s.r.o., 2006: Polní cesty v k.ú. Jimlín u Loun HC 1, HC 2, VC 19, VC 15, VC 16, VC 17, VC 22, VC 23, 42s., “nepublikováno“. Dep. Státní pozemkový úřad Pobočka Louny
- ŠTYCH P. & LAŠTOVIČKA J. & PALUBA D., 2019: Změny české krajiny okem družic. Vesmír ročník 98. S. 218-219.
- TP, změna č. 2: Katalog polních cest. Ministerstvo zemědělství ČR, Ústřední pozemkový úřad, Praha, 2011, 3s.
- URBAN – projektová kancelář, 2002: Mradice – polní cesty C3 a C14, 20s., “nepublikováno“. Dep. Státní pozemkový úřad Pobočka Louny
- URBAN – projektová kancelář, 1999: Hřivice – Na Hořici - cestní síť pro KPÚ, 14s., “nepublikováno“. Dep. Státní pozemkový úřad Pobočka Louny
- VÉBR L., 2016: Cestní síť a její funkce v krajině v procesu pozemkových úprav, Technické parametry polních cest a jejich vozovek. Pozemkové úpravy ročník 24. S. 5-9.
- VÉBR L., 2006: Aktualizace technických podmínek Katalog vozovek polních cest. Pozemkové úpravy ročník 55. S. 9-11.
- VLASÁK J. & BARTOŠKOVÁ K., 2007: Pozemkové úpravy – České vysoké učení technické v Praze, Praha, 10s.
- VODOHOSPODÁŘSKÝ ATELIER s.r.o., 2019: Polní cesty stavby D6 Lubenec – Bošov, 53s., “nepublikováno“. Dep. Státní pozemkový úřad Pobočka Louny

- VYHLÁŠKA č.130/2019 Sb., o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem, v platném znění
- ZÁKON č.139/2002 Sb., Zákon o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech, v platném znění
- ZÁKON č.13/1997 Sb., Zákon o pozemních komunikacích, v platném znění
- ZÁKON č.334/1992 Sb., Zákon o ochranně zemědělského půdního fondu, v platném znění
- ZLATUŠKA K., 2016: Průzkumné práce a vyhodnocení podkladů pro návrh sítě polních cest. Pozemkové úpravy ročník 24. S. 10-15.

9 Seznam obrázků

Obrázek 1 - Půdorysná schémata středověkých plužin (ZLATUŠKA 2016).....	11
Obrázek 2 - Vývoj pozemkových úprav z pohledu výměry ZPF (MZe ČR 1999, MZe ČR 2003, MZe ČR 2006, MZe ČR 2009, MZe ČR 2012, MZe ČR 2015, MZe ČR 2018, STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2021, autor: NOVOTNA 2021)	13
Obrázek 3 - Podoba přeshraniční oblast Morava, Rakousko, pomocí snímku; družice Sentinel-2 (ŠTYCH & kol. 2019)	17
Obrázek 4 - Zdroje financování pozemkových úprav (KRAJSKÝ POZEMKOVÝ ÚŘAD PRO ÚSTECKÝ KRAJ, POBOČKA LOUNY; NOVOTNÁ 2021).....	23
Obrázek 5 – Obecně – geografická mapa okresu Louny (ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD 2016).....	24
Obrázek 6 - Zájmová území (NOVOTNÁ 2021)	27
Obrázek 7 - Polní cesty realizované v letech 1999-2020 (KRAJSKÝ POZEMKOVÝ ÚŘAD PRO ÚSTECKÝ KRAJSKÝ KRAJ, POBOČKA LOUNY; NOVOTNÁ 2021)	28
Obrázek 8 - Cenový vývoj stavebních nákladů na vybudování polních cest (KRAJSKÝ POZEMKOVÝ ÚŘAD PRO ÚSTECKÝ KRAJ, POBOČKA LOUNY; NOVOTNÁ 2021).....	29
Obrázek 9 - Cenový vývoj stavebních nákladů na vybudování polních cest podle jejich členění (KRAJSKÝ ÚŘAD PRO ÚSTECKÝ KRAJ, POBOČKA LOUNY; NOVOTNÁ 2021).....	30
Obrázek 10 - Cenový vývoj nákladů na projektovou dokumentaci (KRAJSKÝ ÚŘAD PRO ÚSTECKÝ KRAJ, POBOČKA LOUNY; NOVOTNÁ 2021).....	31
Obrázek 11 - Vzorový příčný řez PC, k.ú. Konojedy (360 DEGREES CONSTRUCT s.r.o. 2018).....	43
Obrázek 12 - Vzorový příčný řez PC k.ú. Libkovic (VODOHOSPODÁŘSKÁ ATELIER s.r.o. 2019).....	44

Příloha 3 – k.ú. Hřivice, rok realizace 1999 (vše NOVOTNÁ 2020)



Cesta 1 – stav konstrukce vozovky – pokladní vrstvy stabilní



Cesta 2 – stav konstrukce vozovky – podkladní vrstvy stabilní



Sjezd z III/22937 na polní cestu C 1 a C 2



Cesta C 1 – zábradlí na propustku, propustek zanesený, ale funkční

Příloha 4 – k.ú. Mradice, rok realizace 2004 (vše NOVOTNÁ 2020)



Cesta C 2 – stav konstrukce vozovky, lokální praskliny na asfalt. povrchu



Cesta C 2 – objekt výhybny



Cesta C 2 – propustek



Cesta C 2 – sjezd na pozemek



Cesta C 5 – na okraji polní cesty tvořeny kaluže



Cesta C 14 – podkladní vrstvy bez známek poškození, stabilní

Příloha 5 – k.ú. Dubčany, rok realizace 2007 (vše NOVOTNÁ 2020)



Cesta HC 1 – staničení km 0,800 – 1,100



Cesta HC 1 – staničení km 0,000 – 0,800



Cesta HC 1 – staničení km 0,000 – 0,800 – výrazné narušení povrchu a pokladních vrstev



Cesta HC 1 – staničení km 0,000 – 0,800 – podkladní vrstvy, narušení zvlnění do hloubky až 300mm



Cesta HC 1 – propustek, voda neodtéká



Cesta OC 12 – podkladní vrstvy stabilní, na krajích polní cesty zaznamenán pojezd zemědělské techniky



Cesta OC 14 – podkladní vrstvy stabilní, zatravnňovací vrstva již zarostlá trávou



Cesta HC 2 – propustek, příkop zarostlý, nečištěný



Cesta HC 2 – stav konstrukce vozovky, drobné praskliny na asfalt. povrchu



Cesta HC 2

Příloha 6 – k.ú. Jimlín, rok realizace 2008 (vše NOVOTNÁ 2020)



Cesta HC 1 – sjezd na pozemek



Cesta HC 1 - výsadba



Cesta VC 16 – odpočinkové místo



Křižení polních cest HC 1 a HC 2



Cesta HC2 – není patrné poškození povrchu



Cesta VC 17 – není patrné poškození povrchu

Příloha 7 – k.ú. Petrohrad, rok realizace 2016 (vše NOVOTNÁ 2020)



Cesta HC 5 – staničení cca km 0,800, povrch bez známek poškození



Cesta HC 5 - svodnice, odvodnění



Křížení polní cesty HC 5 s vodním tokem



Cesta HC 5 – sjezd na pozemek



Cesta HC 5 – konstrukce povrchu bez známek poškození



Cesta HC 5 - doprovodná zeleň

Příloha 8 – k.ú. Siřem, rok realizace 2017 (vše NOVOTNÁ 2020)



Cesta HC 2 – brod ve staničení km 0,427



Cesta HC 2 – horská vpust v km 0,120



Cesta HC 2 – výhybna, povrch bez známek poškození



Cesta HC 2 – sjezd na pozemek, povrch bez známek poškození

Příloha 9 – k.ú. Kryry, rok realizace 2018 (vše NOVOTNÁ 2020)



Cesta HC 1 – výsadba, povrch bez známek poškození



Cesta HC 1 – lavičky, povrch bez známek poškození



Cesta HC 1 – sjezd na pozemek, povrch bez známek poškození



Cesta HC 1 – v blízkosti místa křížení s VTL plynovodem, povrch bez známek poškození

Příloha 10 – k.ú. Libkovice, rok realizace 2020 (vše SPÚ, POBOČKA LOUNY 2020)



Cesta VPC 8 – realizace polní cesty, pokládání drenáže



Cesta VPC 8 – hutní zkoušky na zemní pláni



Cesta VPC 8 – budování propustku



Cesta VPC 7 – položeny 2 vrstvy ŠD, rozpracovanost



Cesta VPC 8 – výsadba



Cesta VPC 13

Příloha 11 – k.ú. Konojedy, kolejové PC, rok realizace 2020 (vše SPÚ, POBOČKA NYMBURK 2020)



Kolejová polní cesta realizovaná SPÚ, Pobočkou Nymburk



Kolejová polní cesta realizovaná SPÚ, Pobočkou Nymburk

Příloha 12 – názor vlastníků polních cest, Obec Petrohrad, Město Postoloprty, Obec Jimlín, Město Blšany

Obec Petrohrad, vlastní polní cesty v k.ú.Petrohrad:

Dobrý den, paní Novotná,

-Žádná oprava samotné cesty nebyla zapotřebí, pouze zábradlí přes Podvinecký potok bylo znovu kvalitněji usazeno - zabezpečeno proti vyvrácení a to hned v následujícím roce.

-Podél cesty je pravidelně udržována zeleň - sekání trávy, vyřezávání náletů a křovisek, v podzimních měsících je odhrabáno listí a zaměstnanci Obce Petrohrad i čistí kanálky na stékající vodu.

Vysazené stromy se ujaly a stejně i travnatý porost na okraji cesty.

-Původním záměrem bylo, nechat cestu plně průjezdnou. Po její opravě se však rázem proměnila z cesty na dráhu pro čtyřkolky, traktory a řidiče nespoutaných vášní. V tu dobu vznikla vážná obava, že cesta dlouho nevydrží, proto jsme komunikaci z obou stran uzavřeli sklopnou bránou. Majitelé často užívaných pozemků, např. pastvin a lesů, honiteb byli na tuto skutečnost upozorněni a někteří i dostali klíče. Obec samozřejmě zapůjčuje klíč každému, kdo do tohoto prostoru potřebuje zajet. Cestu si však nemohou vynachválit rodiny s dětmi, senioři s pejsky a každý, kdo potřebuje pěšky či na kole zdolat vzdálenost mezi starou a novou částí Petrohradu.

-Ano, investice opravdu byla účelná, nejen pro místní, ale i pro turisty.

Přeji Vám hodně úspěchů při Vašich studiích a budoucí práci. Pokud budete cokoli potřebovat, klidně se ozvěte.

Jitka Dondová, starostka

Město Postoloprty, vlastní polních cest v k.ú. Mradice:

Dobrý den,

na Váš dotaz mohu odpovědět za náš Odbor rozvoje města, kterému byly předány zrekonstruované cesty, vč. úseků s provedenou náhradní výsadbou. Výsadba byla provedena podél cesty C5 a části cesty C3. Tyto části jsme tehdy převzali, průběžně výsadbu kontrolujeme. Žádné významnější investice jsme ale nemuseli ani do výsadby, ani do údržby cest vynakládat.

Cesty využívají místní obyvatelé, ale i lidé z nejbližšího okolí k procházkám, myslivci mají v blízkosti své posedy, ke kterým se po těchto cestách dostávají. Ve vlastní iniciativě na cestě C2 myslivci vybudovali odpočinkové místo věnované Sv. Hubertovi. Neopominutelnou funkcí cest je zajištění obslužnosti polí pro zemědělce, kteří také dbají na udržování čistoty a sjízdnosti těchto cest.

Z těchto skutečností lze usoudit, že investice do polních cest byla prospěšnou a účelnou investicí nejen pro zemědělce, ale i obyvatele žijící v okolí.

S pozdravem a přáním zdárného dokončení bakalářské práce
Hofmanová Lenka

Ing. Lenka Hofmanová
Město Postoloprty
Odbor rozvoje města

Obec Jimlín, vlastník polních cest v k.ú. Jimlín:

Dobrý den,

odpovídám na Váš email ohledně polních cest HC 1, HC 2, VC 15, VC 16, VC 17, VC 19.

Jsem moc rád, že jste si cesty prošla a že se Vám u nás líbilo. Z většiny těchto cest je krásný pohled na České středohoří a při dobré viditelnosti je vidět i velká část Krušných hor.

Máte pravdu, že jsou cesty hojně využívány jak zemědělci, tak hlavně slouží lidem k procházkám. Pořádáme tam i obecní akce jako je každoroční drakiáda nebo přespolní běžecké závody „Jimlínská tretra“ pro malé i velké závodníky. Ano potvrzuji, že investice do polních cest byla účelnou investicí. Probíhá zde pravidelná údržba těchto cest včetně údržby vysazené zeleně. Vysazená zeleň se 100 % ujala. Došlo pouze ke zničení cca 10 kusů stromů. Ke zničení ale došlo nabouráním zemědělskou technikou. Cesty jsou dodnes v pořádku, a proto nebyla nutná žádná oprava, ani zatím není žádná oprava plánována. Až bude potřeba, určitě potřebné opravy naplánujeme.

Toto vše platí pro cesty HC 1, HC 2, VC 16 a VC 17. Dokonce jsme museli na některé tyto cesty umístit dopravní značky zákazu vjezdu motorových vozidel, protože si tudy lidé zkracovali cestu do přilehlých obcí.

Pokud se jedná o VC 19, ta slouží výhradně pro zemědělce. Lidé ji k procházkám téměř vůbec nevyužívají. Cestu VC 15 vůbec neznám. Z přiložené mapy jsem nepoznal, o jakou cestu jde a odkud a kam vede. Za to se moc omlouvám, a pokud Vás i ona zajímá, tak bych potřeboval její bližší specifikaci či detailnější pohled.

Děkuji, přeji krásné dny

Ing. Vladimír Svoboda
Starosta
Obec Jimlín
Jimlín 7

Město Blšany, vlastník polních cest v k.ú. Sirem:

Vážená slečno Novotná,

zasílám Vám v příloze nějaké dokumenty k uvedené věci, myslím, že v nich najdete odpovědi na většinu otázek.

Jsem starostkou města teprve od listopadu 2018, v době mého nástupu do funkce starostky už byly cesty hotové a řešila se reklamace.

Problém zemědělské společnosti, o kterém se v protokolech píše, tkví v tom, že některá zemědělská technika neprojde brody - laicky řečeno traktor s přívěsem (např. cisternou s postříkem) se v brodu „zlomí“. Tyto stroje prostě musí jezdit jinudy, jiné řešení se nenašlo.

Příkopy už prorostly travou, žádný další problém se zanesením příkopů a brodů už jsme neřešili. Neplánujeme v tuto chvíli ani žádnou opravu či rekonstrukci.

Součástí projektu byla i doprovodná zeleň podél cesty HPC 1 a v zasakovacím pásu, tuto jsme převzali 3. 2. 2021 po tříleté pěstební péči, konkrétně šlo o 41 ks dřevin podél

cesty a 28 ks stromů nepravidelně rozvolněně na parcele 1176/1 (javor babyka, dub zimní, jeřáb břek a lípa velkolistá) v celkové ceně 367 371 Kč, s následnou tříletou péčí celkem 544 956 Kč vč. DPH.

Přiznám se, že na projekt nemám ani po dvou letech zcela jasný názor, bohužel také nevím, jak cesta vypadala předtím. Nejsem velkým zastáncem asfaltových cest v krajině, nicméně nejsem odborník a rovněž chápu, že v určitých lokalitách jde prostě o nejlepší řešení.

Určitě se teď jarem vydám na kontrolu cesty i stromů, zkusím pohovořit i s místními o problémech s dešťovkou tehdy a teď a dám Vám ještě vědět.

Cesta je zemědělci využívána tedy částečně, dále je využívána městem a dalšími subjekty jako přístupová cesta do lesů a občany jako vycházková, protože v naší oblasti je velký problém s prostupností krajiny, většina políček je zorána, není kam a kudy chodit na procházky (v šesti rozlehlých k.ú. nemáme ani jeden km turistické trasy či cyklostezky).

Oceňuji, že cesta alespoň vede odněkud někam, protože máme rovněž novou cestu v k.ú. Malá Černoc, která končí v poli...

Projděte si zaslané a dle potřeby se ještě ozvěte, budu-li umět, pomohu.

S přátelským pozdravem

Ing. Dagmar Břehovská
starostka města



Cesta HC 2 – zasakovací průleh – po dokončení stavby, málo vegetace došlo ke smyvu půdy, byla uplatněna reklamace v rámci záruky stavby (MĚSTO BLŠANY 2018)



Cesta HC 2 – brod – po dokončení stavby, málo vegetace došlo ke smyvu půdy, byla uplatněna reklamace v rámci záruky stavby (MĚSTO BLŠANY 2018)