

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Fakulta agrobiologie, potravinových a přírodních zdrojů**

**Katedra zahradní a krajinné architektury**



**Česká zemědělská  
univerzita v Praze**

**Prostupnost krajiny, revitalizace cesty v prostoru  
Zahořany, Velký Újezd v okrese Litoměřice**

**Bakalářská práce**

**Aneta Bartáková**

**Zahradní a krajinářská architektura**

**doc. Ing. arch. Jan Vaněk, CSc.**

**© 2020 ČZU v Praze**



### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Prostupnost krajiny, návrh cesty v prostoru Zahořany, Velký Újezd v okrese Litoměřice" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 17.7.2020

\_\_\_\_\_

## **Poděkování**

Ráda bych touto cestou poděkovala doc. Ing. arch. Janu Vaňkovi za odborné vedení při zpracování bakalářské práce.



# Prostupnost krajiny, revitalizace cesty v prostoru Zahořany, Velký Újezd v okrese Litoměřice

## Souhrn

Práce se zabývá prostupností krajiny v prostoru venkovských sídel Zahořany, Velký Újezd v okrese Litoměřice a návrhem revitalizace cesty na spojnici těchto sídel. Za účelem, správného uchopení krajinného prostředí v dané lokalitě, je nastíněn vývoj kulturní krajiny na našem území a s ním spojená prostupnost krajiny podmíněná cestní sítí jako významného identifikátoru průchodnosti prostředím pro člověka. Na podkladu zkoumaných historických pramenů byly, v oblasti řešeného území, zhodnoceny proměny krajinné struktury a stav prostupnosti krajiny v návaznosti na vývoj cestní sítě a sídelních struktur. Projekt analyzuje historický vývoj a současný charakter prostředí lokality, jež se staly významným ukazatelem pro navrhovaný rozvojový systém cestní sítě. Rozvojové osy cest vytváří elementární skladbu prostředí, kontinuální systém prostupné krajiny a spojnici sídel. Systém cest v návaznosti na území Zahořan a Velkého Újezdu umožňuje spojitý pohyb v širším okolí a snadnou dostupnost blízkých sídel v docházkové vzdálenosti. Se záměrem podpory zachování cest v krajině a hledání jejich významu v současné době byl vybrán k revitalizaci úsek trasy cestní sítě na spojnici sídel Zahořany a Velký Újezd. Interpretace cesty musí vždy vycházet z kontextu místa a z podstaty jejího budoucího užívání. Revitalizace cesty v prostoru Zahořany, Velký Újezd je založena na propojení dvou turistických tras a znovunapojení sousedních sídel, která jsou dnes odkázána pouze na systém silničních komunikací. Obnova cesty umožňuje opětovné zpřístupnění části krajiny a příležitost k identifikaci člověka se svým prostředím, prostřednictvím atraktivních míst zastavení se sportovně-rekreačním využitím.

**Klíčová slova:** krajinná prostupnost, Zahořany, Velký Újezd, kulturní krajina, cesty

# Landscape roads, revitalisations of roads in a space Zahořany, Velký Újezd, district Litoměřice

## Summary

The thesis is based on a study of a passableness of rural landscape in the area of rural settlements Zahořany, Velký Újezd in the district of Litoměřice including a project of a revitalization of a rural road between those two villages. In order to properly understand an issues of the landscape environment in that area we have to be familiar with a development of the culture landscape in that area which is associated with the passableness of the landscape and the rural roads which are a very important factor for a human motion in an environment. Considering the historical sources, there were found out changes of the cultural landscape through the history which is related to changes of rural roads and settlements. The thesis analyzes the historical development and current character of the area, these sources became an important indicator for a renewal of the rural roads. The developing axis of the roads produce an elementary composition of the environment, a continuous system of the passable landscape and a connection of the settlements. The system of roads connected to the territory of Zahořany and Velký Újezd enables continuous movement through the territory and its surroundings, and easy access to nearby settlements based on a walking distance. With the intention of supporting a the preservation of the rural roads in the landscape and the intension of searching for their significance in current times, there were selected one of the roads for its revitalization which will link settlements of Zahořany and Velký Újezd. The interpretation of a road has always to be based on a context of a place and a character of a landscape around and to be familiar with its use. The revitalization of the road in the area of Zahořany, Velký Újezd is based on the connection of two others existing tourist roads in that area and the reconnection two villages which connection today depends on motor roadways. The restoration of the rural road allows free access to the landscape and gives people the opportunity to identify themselves with their environment, through attractive stops with sports and recreational use on the road.

**Keywords:** passable landscape, Zahořany, Velký Újezd, cultural landscape, roads

# Obsah

1	ÚVOD	11
2	CÍL PRÁCE	12
3	LITERÁRNÍ REŠERŠE	13
3.1	Vývoj kulturní krajiny a sídel na našem území	13
3.2	Typologie krajin	18
3.3	Formování cest v krajině	19
3.3.1	Typologie cestní sítě	23
3.3.2	Význam cest	25
3.3.3	Mapování	27
3.4	Prostupnost krajiny	27
3.5	Potřeba kompozice	29
3.5.1	Organizace krajinných prvků a složek	31
3.5.2	Doprovodné struktury cest	33
3.5.2.1	Struktury zeleně, aleje	34
3.5.2.2	Struktury osídlení	34
3.5.2.3	Drobná stavby vázané na průběh cest	35
3.5.3	Kulturní versus komponování a plánování krajiny	35
4	ZHODNOCENÍ PODKLADOVÝCH ÚDAJŮ	38
5	REVITALIZACE CESTY ZÁHOŘANY A VELKÝ ÚJEZD V OKRESE LITOMĚŘICE	39
5.1	Cíl práce	39
5.2	Metodika	39
5.3	Analytická část: podklady, rozbor a interpretace	41
5.3.1	Vymezení lokality	41
5.3.2	Sídelní struktura a obyvatelstvo	44
5.3.3	Historické mapování	45
5.3.4	Prostupnost území a doprava	57
5.3.4.1	Silnice a železnice	57
5.3.4.2	Polní cesty, turistické a cyklistické trasy	57
5.3.5	Historické hodnoty	60
5.3.5.1	Historie sídel	60
5.3.5.2	Drobné památky	65
5.3.6	Krajinný pokryv a využití ploch	73
5.3.7	Geomorfologie	75
5.3.8	Hydrogeologické poměry	76



5.3.9	Pedologické poměry	77
5.3.10	Klimatické poměry	78
5.3.11	Přírodní poměry	79
5.3.11.1	Biogeografické členění	79
5.3.11.2	Fytogeografické členění	79
5.3.11.3	Potenciální vegetace	79
5.3.11.4	Biotopy	82
5.3.12	Přírodní hodnoty	83
5.3.12.1	Ochrana území	84
<b>5.4</b>	<b>Návrhová část</b>	<b>89</b>
5.4.1	Rozvojový systém cestní sítě	89
5.4.2	Revitalizace cesty	95
<b>6</b>	<b>DISKUZE</b>	<b>111</b>
<b>7</b>	<b>ZÁVĚR</b>	<b>113</b>
<b>8</b>	<b>LITERATURA</b>	<b>114</b>
<b>9</b>	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SCHÉMAT A OBRÁZKŮ</b>	<b>119</b>



## 1 Úvod

Tématem, kterým se budeme zabývat v následujících několika kapitolách, je význam prostupnosti krajiny pro člověka v závislosti na systému cestní sítě. Podoba současných krajin vychází z dlouhodobého vývoje lidstva plného přírodních, společenských, kulturních, ekonomických a hospodářských změn. V textu se zaměříme na krajiny našeho domova, které byly negativně ovlivněny změnami českého venkova za období vlády minulého režimu, jež způsobily rozsáhlou destrukci cestní sítě. Kolektivizace zemědělství počínající rokem 1946 a vrcholící v 70. a 80. letech 20. století, a scelování pozemků vedlo k zániku mnoha historických cest a krajinných prvků, které formovali, v průběhu bouřlivých českých dějin, tvář naší krajiny. Příliv změn demokratických vlád, po revoluci roku 1989, však neměl výrazný dopad na změny podoby naší krajiny ani na přístup k dochovaným fragmentům cest. Pomineme-li změny v krajině, které nastaly v rovině vlastnicko-právních vztahů především z hlediska vlastnictví půdy po restitucích nemovitého majetku, tak byl kvalitativní stav krajinného prostředí konzervován po vzoru dob minulých. I přes snahy programů na obnovu venkova v 90. letech se nepodařilo politickou mocí dosáhnout významných obnov české krajiny, výrazné změny a snahy ke zlepšení životního prostředí na venkově nastávají v posledních letech. Funkci renovátorů krajiny přebírají buď samotné obce, mnohdy často sami občané, kteří prostřednictvím místních spolků a participací na veřejném životě postupně mění tvář naší budoucí krajiny. Je podstatné zmínit, že v porevoluční době bylo nutné primárně zajistit plynulý a soběstačný chod venkova pomocí „1. narovnání majetkových vztahů, 2. stabilizace ekonomické situace zemědělských podniků a subjektů“ (Lux, 1993), nebyl umožněn prostor pro uskutečnění ideí rozvoje z hlediska estetického a rekreačního využití krajiny. Lux (1993) viděl rozvoj venkova v oblasti hledání jeho mimoprodukčních a mimovýrobních kapacit, s novým posláním, „tedy funkci sociální, ekologickou, krajinotvornou a kulturní, které jsou zdrojem **národního zdraví a identity našeho národa**“. Chápe venkov jako „bydliště“ malé skupiny obyvatel, ale zároveň jako místo „životního prostoru“ všech obyvatel.

Navzdory úsilí o zvýšení kvality života na venkově se mladá generace v průběhu 90. let přesouvala do měst za práci a vyšší životní úroveň. V současné době se stáváme svědky opačného fenoménu návratu městských obyvatel zpět na venkov, jak vyplývá z výzkumu let 2001-2014, který uvádí, že celkový počet obyvatel na venkově stoupl o 6,3 % (Přibík, 2015). Vedle negativního vlivu pro malé obce v oblasti nedostatečné infrastruktury může mít tento fenomén i pozitivní dopad na budoucí podobu krajiny venkova. Obyvatelé z měst s sebou často na venkov přinášejí nové environmentální trendy, vztah ke kulturním hodnotám a zájem o participaci na veřejném životě. Společně se zájmem místních venkovských obyvatel o krajinu jejich domova mohou vytvořit prostor pro zlepšení podoby naší budoucí kulturní krajiny. Myšlenky úprav venkovského prostředí jsou často formulovány místními spolky, jejichž členové se aktivně podílí na veřejném životě obce. Z jedné takové myšlenky spolku Pro Zahořany vychází námět práce na revitalizaci cesty v úseku sídel Zahořany a Velký Újezd.

## 2 Cíl práce

Cílem práce bylo zjistit strukturu krajiny na podkladu historických pramenů, její prostupnost a historicky významné krajinné prvky v propojení venkovských sídel Zahořany, Velký Újezd, a navrhnout revitalizaci cesty spolu s místy zastavení a jejich náplní. Východiskem pro navrhované úpravy se stal celkový vývoj změn naší kulturní krajiny v průběhu historie se zaměřením na její prostupnost, na rozložení a význam cestní sítě. Záměrem revitalizace úseku cestní sítě bylo obnovení návaznosti sídel a nalezení soudobé interpretace cesty v krajině.

### 3 Literární rešerše

#### 3.1 Vývoj kulturní krajiny a sídel na našem území

První zmínky o osídlování krajiny v českých zemích jsou datovány do doby kamenné 5000–6000 let př. n. l. Obydlí se soustředilo v rodových chatách a půda se obdělávala „cyklickou“ formou. Hospodářský pozemek, který byl ve společném vlastnictví, se časem produkčně vyčerpal a použil se jiný, následně další až k návratu na původní pozemek, tento postup se periodicky opakoval. Výrazné změny v naší krajině se odehrály po příchod Slovanů na naše území v 5. – 6. století, kdy bylo již využíváno trojpolního hospodářství a domestikace zvířat, které následně umožnily vznik stálého osídlení. „Hranice území (vesnic, políček a pastvin) byly přirozené, tvořily je okraje lesa, vodní toky či terénní srázy; obdělávané plochy přitom ležely radiálně okolo vesnice (každý dům měl své pozemky ve výseči krajiny za sebou, pokud to dovoloval terén.“ (Sýkora, 1998)

Osídlení až do raného středověku tvořilo několik významných hradišť umístěných na strategických místech a skupiny sídlišť, ale na našem území stále převládá přírodní prostředí nad kulturní krajinou. Jak uvádí Sýkora (1998), množství orné půdy v českých zemích v období středověku nebylo významné, jednalo se o pouhých 10 % v 9. století a ve 14. století dosahovalo maximálně 30 % plochy z území krajiny.

Středověký člověk vnímal stále silné vazby s přírodou, nepovažoval se za tvůrce měnícího své prostředí, tvůrcem byl neodmyslitelně Bůh. Člověk sebe vnímal za součást většího celku, přírodní divoké prostředí a děje v něm se odehrávající přijímal s pokorou, někdy i se strachem. Místa neznámá a nekultivovaná člověkem, například hluboké lesy, byla považována za „pustinu či poušť“, přesto bylo jejich hospodářské využití postupně intenzifikováno. Lesy se kácely a přírodní prostředí zaplavovaly shluky lidských sídlišť. Důvodem pro vstup člověka do divoké přírody bylo přelidnění v oblasti nížin, které nastalo ve vrcholném a pozdním středověku, a celkový nárůst počtu obyvatel, který byl neúnosný vzhledem k tehdejšímu obyvatelné rozloze naší krajiny. Doba se nese v duchu německých kolonizátorů, zakládajících města na zelené louce, a osídlení krajiny se dostává do oblastí vrchovin a podhorských oblastí (Veličková a Velička, 2013).

„Mýcením lesů byla také získávána zemědělská půda, která měla rozšiřující se společnost uživit – (odtud také název „kolonizace hvozdů“).“ Němečtí lokátoři zakládají na našem území nové vesnice lánového typu s pozemky kolmo k linii cesty. V krajině vznikají nová města, hrady a kláštery. Lány byly brzy využity při návěsním uspořádání sídla, každé obydlí následovalo lánem vybíhajícím ze sídla do krajiny, první část pozemku tvořila zahrada, následovalo pole a úhor, dále louka a les. K pěstování plodin bylo stále užíváno trojpolního hospodaření, tedy dělení zemědělského pozemku na jař, ozim a úhor, které s sebou přinesly na naše území germánské kmeny již v době bronzové (Sýkora 1998). Přínosem při formování naší středověké kulturní krajiny bylo dozajista i zakládání ovocných sadů a vinic z podnětu panovníka Karla IV. Středověk položil základní síť měst a vesnic, která se nám dochovala ve velké míře až dodnes (Veličková a Velička, 2013).

Tento kontinuální rozvoj byl přerušen v období husitských válek, v průběhu nich byl degradován hospodářský stav krajiny a byla zničena mnohdy i celá sídla. V našich končinách

ustoupilo renesanční obrození člověka do pozadí, po válečných bojích byla nastolena přísnější vláda vrchnosti. Za účelem rychlé obnovy předválečného stavu a zvýšení zemědělské produkce byli poddaní pod vlivem šlechty a církve přimknuti k půdě více než v předválečném období. Urychlená rehabilitace vsí, zemědělských pozemků, přisun nového obyvatelstva do restaurovaných sídel a tlak vrchnosti se podílel na vytvoření nové struktury venkovských obyvatel, kteří se začali silně rozlišovat podle různé výše majetku a jejich vlivem na dění ve vsi (Máčel, 1955). Vrchnost začíná realizovat rozsáhlé dlouhodobé plány hospodářských úprav krajiny, například odvodňováním bažinatých oblastí. Významným počinem, který zásadně změnil charakter naší krajiny, se stalo zakládání rybníků a rozsáhlých rybníčních soustav. V oblasti sídel „dochází k rozsáhlému scelování půdy a zakládání velkostatků“, které vedlo k vyšší produkci zemědělských plodin (Sýkora, 1998).

Je obecně známo, že se renesanční člověk odklání od Boha zpět na zem, hledá fakta a krásy pozemského života, rozvíjí individualismus a humanismus. Není již ovládaný strachem z neznáma a nehostinného venkovního světa, postupně začíná vnímat hodnotu krajiny z estetického hlediska. Život se přesouvá za hranici měst, v krajině vznikají nová obydlí a hospodářské stavby – vodní mlýny či důlní stavby známé již ze středověku, „pily, ovčárny, rybářské bašty, myslivny“. A především si vrchnost staví v krajině nová sídla se zahradami, letní sídla, letohrádky, které často vznikají přestavbou soudobých hradů nebo tvrzí (Veličková a Velička, 2013). S ekonomickým rozvojem a stavebním ruchem se zvýšila v 16. století potřeba dřeva jako stavebního materiálu, v krajině pokračuje kontinuální odlesňování a přistupuje se k úpravám vodních toků ke splavování dřeva (Horký, 1984).

Různorodost obyvatel venkova determinovaná vlastnickými vztahy k půdě dala za vznik novým typům obydlí a sídelních struktur, k selským stavením přibýly výměnkářské domky, chalupy bez zemědělského pozemku umístěvané na návších nebo podél cest, rozšiřující rozlohu sídel. Dále byly v blízkosti sídel umístěvány nové typy hospodářských staveb, seníků a podobných. V krajině se hojně objevují velkostatkářské dvorce s chalupami nevolníků. Tento opětovný ekonomický rozvoj po husitských válkách opět narušila válka, tentokrát třicetiletá, která vedla k degradaci krajiny a zániku některých sídel. (Sýkora, 1998)

Stránský (2010) dokonce uvádí, že toto období považuje za klíčové v oblasti změn budoucí podoby naší krajiny. V důsledku masovému úbytku obyvatel a silného vlivu katolické církve po válce se totiž radikálně změnila společenská struktura. Převládající moc ležela v rukou církevních dominií a několika mocných panství. Po válce upadly jak kulturní hodnoty, tak byly degradovány hodnoty kulturní krajiny, divoká příroda se začíná znovu rozpínat, „ještě roku 1685 bylo více než 20% poddanské půdy opuštěné“. Tyto události však Stránský (2010) považuje za nový impuls pro rozsáhlou kultivaci krajiny, ta byla nyní dle jeho slov: „přetvářena ve skutečnou kulturní krajinu“.

Baroko u nás je dominantou 17. a 18. století, krajina byla komponována vrchností a církevními institucemi. Zásahy do přirozené struktury krajiny byly prováděny na základě geometrických kompozičních principů, ale v souladu s přírodními prvky prostředí. Vrchnost navazovala na renesanční přestavby sídel, kompoziční osy zahrad se napojovaly na okolní složky krajiny a přírodní útvary, či stávající člověkem zbudované složky a prvky, osy mířily na vzdálené kostely, k oborám, bažantnicím a hospodářským objektům. Někdy se záměrně komponovaly rozsáhlé krajinné hospodářské celky, například na panství Veltrusy, které bylo založeno na udržitelném rozvoji krajiny (Kubeša, 2010), nebo byly zakládány přírodní

krajinářské parky s návazností na panská sídla. Církevní instituce využívaly drobných architektonických objektů v krajině k prezentaci své moci. Z barokní doby se nám zachovala řada křížů, kapliček, kostelů a božích muk ve volné krajině při trasách cest. Tento trend krajinných úprav panství a komponování krajiny pokračuje klasicistními empírovými přestavbami až do 19. století. Nejsilnějším zásahem tohoto období do struktury krajiny bylo zakládání alejí podél komunikací.

Za vlády Marie Terezie také došlo k pokusu o přeorganizování vlastnických práv vrchnosti k nemovitým majetkům a poddaným k tzv. raabatizaci, kdy se poddaný měl stát nájemce panské půdy, přistoupilo ke konfiskaci majetku některých panských velkostatků a jezuitských statků, získaná půda byla rozdělena a pronajímána rolníkům. Marie Terezie tuto pozemkovou reformu, která měla omezit činnost velkostatků a panská půda měla být rozdělena do menších selských hospodářských jednotek, chtěla nastolit plošně, ale narazila na odpor vysoké šlechty. Osvobození venkovských obyvatel z poddanství se postupně uskutečnilo až v polovině 19. století prostřednictvím vyvazovacích fondů. „Český sedlák se tímto stal skutečným vlastníkem půdy. Zároveň přestala platit jeho osobní závislost na vrchnosti, ale také pravomoc vrchnosti nad ním. Někdejší poddaný vyrostl ve svobodného občana, který byl podřízen stejně jako jeho bývalý pán pouze státní moci.“ (Beranová a Kubačák, 2010)

V průběhu 18. století se na venkově staví nové vesnice ulicového i návesního typu založené na geometricky pravidelném půdoryse. Robotní patent z roku 1775 osvobozuje venkovské obyvatelstvo od roboty na panském a s rozvojem průmyslu se postupně z rolníka stává dělník. Lidé neorganizovaně zastavují volné prostory sídel, usazují se za prací za hranicí měst v dostupné vzdálenosti, chudší obyvatelé bez půdy obsazují méně přístupná místa krajiny, vznikají „osamocené dvorce a samoty“. „Těmto dostavbám se také říká 2. (vnitřní) kolonizace a završuje se s ní proces osídlování naší krajiny.“ (Sýkora, 1998)

S vynálezem nového způsobu obhospodařování zemědělské půdy, střídáním plodin, odpadá úhor a zvyšuje se produkce jednotlivých plodin, které jsou využívány pro hospodářská zvířata, ty nejsou závislá na pastvě a mohou být celoročně ustájena, produkují hnůj, který je zpětně využíván na polích a tím se završuje cyklus nové technologie pěstování plodin (Sýkora, 1998). Se změnou způsobu hospodaření se formuje dispozice selských usedlostí, kterých nebývale přibývá, váží se k nim nové druhy staveb pro potřeby ustájení zvířat, zpracování a skladování plodin (Sýkora, 2002).

Mění se dispozice statků a struktura měst, dřevo jako stavební materiál ustupuje do pozadí a nahrazuje jej kámen, hliněné a pálené cihly, především z hygienických potřeb a potřeb požární ochrany, např. poloha stodol je situována za dvůr dále od obydlí. Na stodoly nově navazuje často ovocný sad, u velkostatků se mění dispozice stájí v závislosti na druhu chovných zvířat (Sýkora, 1998). Původní listnaté lesy, často již vykácené jsou nahrazovány jehličnatými monokulturami (Sýkora, 2002).

S nástupem průmyslové revoluce a tendencí národní uvědomělosti v 19. století se dále formuje podoba našeho venkova. Rostoucí hospodářské využití vesnic vede výstavbě nových zemědělských a průmyslových objektů, a tím zvyšování půdorysné rozlohy sídel. Z hospodářských staveb se na našem venkově objevují početně „mlékárny, sýrárny, škrobárny, lihovary, cukrovary, pivovary, sladovny, konzervárny ovoce a zeleniny“. Vysoký stavební ruch je zaznamenán především u měst a vesnic napojovaných na železniční dopravu.

Společenské změny se odrážejí i v dalším rozvrstvení obyvatel, rozrůstá se stav kovozezemědělců a stavozemědělců, obyvatel vesnic, kteří mimo vlastního hospodářství mají stále zaměstnání ve specifickém odvětví. Národní obrození se na vesnici projevuje rostoucím počtem škol a rozvojem kulturního života, ve městech i na vesnici vznikají řady organizací a spolků. Nově se objevuje pojem lidové architektury a o odborný zájem o toto téma (Sýkora, 2002), který přetrval dodnes a odráží se ve formě lidového krajinářství zahrnující soubor dějů utvářejících kulturní krajinu našeho venkova, dějů, mezi které patří formování zeleně, využití půdy, organizace prostoru a vztah staveb k prostředí. Tyto děje a projevy lidské činnosti vedly k utvoření specifického rázu naší krajiny (Mareček, 2005), k němuž je třeba přistupovat jako ke kulturnímu dědictví.

Z velkolepých technických vymožeností 19. století musíme zmínit výstavbu železniční sítě, která u nás byla budována od 20. let a jež výrazně ovlivnila nejen podobu stávající krajiny, ale i předurčila průmyslový vývoj těch sídel, která protínala, a jejich hospodářský vzestup. Mnohdy také předurčila i zánik cestní sítě v oblasti, která byla tratí narušena. Železniční síť téměř tak, jak ji známe dnes, byla položena do roku 1880. Vlivem zásahů průmyslového rozvoje do krajiny se neustále zmenšovala rozloha lesních pozemků, což vedlo k extrémním proměnám krajinného charakteru a často negativním dopadům na krajinný ráz. Tyto změny aktivovaly veřejnost, společnost se poprvé začíná zajímat o vliv lidské činnosti na prostředí. Jsou etablovány myšlenkové proudy, které volají po „návratu k přírodě“ (Sýkora, 2002). Kulturní život vzkvétá, postupně se otevírají panské zahrady a parky pro veřejné aktivity, kterou jsou upravovány pro potřeby a prožitky tehdejšího moderního člověka. V zastavěném území sídlí vznikají městské parky a sady, buď na ploše zámeckých zahrad, nebo jsou zakládány nově často v místech stržených hradeb.

Nejvýznamnějšími počiny z hlediska formování venkovského prostředí jsou zámecké parky a zahrady, které překračují hranici vlastního sídelního prostoru a rozlévají se do krajiny, jelikož jejich cestní síť a kompoziční osy jsou navázány na prvky okolní krajiny a čerpají z jejího charakteru a uspořádání, a časté zakládání alejí podél cest. V 19. století se upřednostňuje volně komponovaná skladba prvků před pravidelnou barokní geometrickou kompozicí, ta se projevuje především v rozvolňujících se parkových úpravách.

Celkový ráz naší kulturní krajiny do první světové války charakterizuje vysoká hustota osídlení a rozmanitá velikostní škála typů sídel. Rozdrobené zemědělské pozemky pokrývaly většinu území a asi jednu třetinu zaujímal les. Velké množství silnic, železnic a polních cest propojovalo jednotlivá sídla. Negativně se však v krajině projevila těžba přírodních surovin a rozšiřování velkokapacitních hospodářských a skladovacích objektů. Na venkově si našly své místo potravinářské objekty, obilná sila, škrobárny, cikorkárny, rafinerie olejů, zpracovny textilních plodin a další. Dopad těchto staveb, díky jejich malému množství, byl do jisté míry, pro charakter krajiny a siluetu vesnic a měst, únosný. Průběh druhé světové války neměl naštěstí negativní vliv na české vnitrozemí, silně se projevily dopady války v oblasti českého pohraničí, kde byla krajina degradována válečnými střety a následným vysídlením německého obyvatelstva. Snaha o rychlé nastartování ekonomiky do podoby předválečného období vedla k přijetí zákonů o vyvlastnění pozemků některých velkostatků a pozemků vysídleného německého obyvatelstva (Sýkora, 2002). Změny jejichž negativní důsledky pocítujeme dodnes nastaly po převratu a změně politického režimu v roce 1948.



Jak uvádí Sýkora (2002) struktura sídel se proměnila vlivem odchodu velkého množství obyvatel do měst. Nátlak na odchod obyvatel z venkova měl několik příčin, hlavním důvodem však byla koncentrace vesnického osídlení. Lidé buď byli lákáni do průmyslového odvětví nebo jim byla zabavována půda za účelem kolektivizace zemědělství. Koncentrace venkovského osídlení byla vystupňována v roce 1967, kdy byla venkovská sídla rozdělena na perspektivní a neperspektivní. Perspektivní se těšily z ekonomické podpory a neperspektivní byly odsouzeny k postupnému zániku. Pod taktovkou těžkého průmyslu, strojírenství a stavby okázalých technických děl byla posupně devastována naše kulturní krajina rozsáhlou těžbou. Mnohdy byly ztraceny celé vesnice pod vodní hladinou velkolepých přehradních děl. Soukromé hospodářství bylo zrušeno a v duchu Sovětského svazu se zakládala JZD, jednotná zemědělská družstva a státní statky. První družstva do roku 1960 měla rozlohu hospodářských ploch kolem 350 ha, s postupující koncentrací zemědělství se družstva spojovala a vytvářela zemědělské celky o 600-700 ha, někdy i o 2000 ha.

Období „tzv. socialistického zemědělství“ od roku 1949 do roku 1989 dělíme do tří etap. První etapa trvající 1949-1960 se vyznačovala zakládáním jednotných hospodářských družstev (Beranová a Kubačák, 2010) a centralizací hospodářství, vesnické domy ztratili svoji roli a zůstala jim pouze obytná funkce. V krajině blízko sídel se bez jakéhokoli územního plánování umísťovaly rozlehlé stavby pro zemědělský průmysl (Sýkora, 2002). V první etapě se tedy jednalo o „radikální změnu výrobních vztahů“, druhá etapa 1960-1975 byla zaměřena na specializaci technologie socialistické výroby a inovování technického zázemí k zefektivnění a rychlému navýšení výroby (Beranová a Kubačák, 2010). Na venkově se zakládala specializovaná střediska s velkokapacitními stájemi a velkovýkrmnými dobytka, do krajiny byly osazovány zemědělské skladovací a výrobní objekty. V tomto období již vznikají zásady pro umísťování těchto typů objektů a zpřesňuje se jejich dispoziční uspořádání, především z hygienických důvodů, zemědělské závody mají předepsanou vzdálenost od obydlí, které dle druhu výroby činí 50-120 m (Sýkora, 2002). Poslední etapa 1975-1989 se nesla v duch zvyšování produkce potravin a prohlubování specializace výroby. (Beranová a Kubačák, 2010).

Zemědělské podniky, pro zajištění vyšších výnosů při nedostatku pracovních sil v odvětví, vybavují své provozy moderními technologiemi. Fenomén prefabrikace konstrukce ve stavebnictví, jako rychlý a efektivní způsob výstavby, se přenáší do venkovského prostředí v podobě staveb velkokapacitních zemědělských souborů. Tyto stavby postrádají měřítko, architektonický výraz a historický kontext a poškozují obytné prostředí vesnic (Sýkora, 2002). Destrukci krajinných hodnot a charakteru našeho venkovského prostředí vyvolá i další nechvalný fenomén rekreačních objektů a rozsáhlých rekreačních středisek zaplavujících a hyzdících venkovskou krajinu (Žák, 1947), stejně tak, jako prefabrikované zemědělské haly, jsou i rekreační objekty umísťovány do krajiny bez ohledu na kontext místa. Iniciátory výstavby areálů byla především samotná „zemědělská družstva a státní statky“ (Sýkora, 2002).

Mezi negativní vlivy socialistického hospodaření patří scelování pozemků, rozsáhlé technické zásahy v krajině, rozorání mezí a polních cest, a likvidace rozptýlené zeleně, které vedly k následné erozi půdy a kontaminaci vodních toků průmyslovými hnojivy (Sýkora, 2002). Ztráta identity venkova také souvisela s nečinností v oblasti památkové péče, mnoho staveb drobné architektury zaniklo a větší historické objekty byly nevhodně využívány

k hospodářským účelům a jejich přestavbou byla znehodnocena jejich kulturní a historická hodnota.

Po revolučním roce 1989 se vláda zabývala vytvořením programu pro rozvoj venkova a obnovu vesnic, především za účelem udržení stability venkova a jeho produkční schopnosti, ale objevují se i snahy k podpoře mimoprodukčních funkcí a celospolečenského významu venkova, jeho environmentálních kvalit a kulturních hodnot. Překážkou pro perspektivní vývoj současného venkovského prostředí tvoří ztráta identity samotného sídla a ztráta vztahu místních obyvatel k půdě. Vypořádání se s problematikou vlastnictví půdy, po pádu socialistického režimu, sice částečně řešila restituční opatření a privatizace. Nicméně navrácené pozemky se často dostaly do rukou dědičným příbuzným, kteří již v dané lokalitě ani nežijí, nebo neměly možnost vytvořit si vztah k půdě, která byla jejich předkům dříve zabavena. Většina takových pozemků zůstala součástí rozsáhlých zemědělských ploch a jsou obdělávány soukromými subjekty. Neschopnost identifikace člověka se svým prostředím a ztráta svobodného průchodu krajinou v důsledku zániku cestní sítě vedla k nezájmu o toto prostředí.

Stav současné krajiny shrnuje Svoboda et. al. (2016), který uvádí, že na počátku zrodu kulturní krajiny stály v prostředí dvě jednotky divoká příroda, též pustina, a krajina již kultivovaná člověkem. V dnešním světě už jen těžko nacházíme místa s původní divokou přírodou, ale vzniká nám nově chápaný fenomén pustin jako míst, která „zdivočela“.

### 3.2 Typologie krajin

Naše životní prostředí se skládá ze třech složek, kterými jsou krajiny přírodní, městské a městské, a jejich specifických typů a částí. Městské krajiny jsou archetypem kompaktních tvarů, uzavírají se sami do sebe a vytváří si vlastní umělý svět. Krajiny přírodní lze charakterizovat buď jako krajiny úplně nedotčené člověkem, které tvoří v dnešním světě již jen fragmenty míst, nebo krajiny konzervované člověkem v národních parcích a rezervacích. Obecně lze poznamenat, že se jedná o krajiny s minimálním zásahem člověka nebo jejich úplnou absencí. Venkovská krajina je krajina venkovských sídel s převahou zemědělsky využívaných ploch a kultivovaným přírodním prostředím. Sídelní struktura je navázána na přiléhající prostředí a vyznačuje se vyšší mírou uchopení kontextu místa a odrazu krajinného charakteru. Ve venkovském prostředí se v architektonickém pojetí pohybujeme na úrovni regionalismu, který zakládá svoji ideologii na lokálních tradicích a kulturní krajině dané oblasti, a klade důraz na její nezávislost. Člověk je schopen se ztotožnit se svým prostředím a vnímá *genia loci* místa (Svoboda et al. 2016). To ovšem nepopírá existenci ducha místa v ostatních typech krajin, každá krajina má svého *genia loci*, se kterým se dnes v případě přírodních krajin nejsme úplně snadno schopni ztotožnit, je pro nás vzdálený. V případě městských krajin, ducha místa vnímáme v malém měřítku uzavřené struktury, na rozdíl od venkovské krajiny, kde můžeme vnímat *genia loci* v širším kontextu naší kulturní krajiny.

Pojem kulturní krajina zahrnuje všechny předchozí jmenované složky prostředí a představuje tak kombinované dílo přírody a člověka. Kulturní krajiny ilustrují historický vývoj společnosti a osídlení v průběhu času, pod vlivem omezení nebo příležitostí daného prostředí a za působení sociálních, ekonomických a kulturních, vnějších i vnitřních sil.

Kulturní krajina je výsledkem rozmanitosti projevů interakce mezi člověkem a přírodou (Report of the Expert Group on Cultural Landscapes, 1992). Určitým typem kulturní krajiny jsou krajiny komponované, záměrně utvářené, které se vyznačují různorodým specifickým charakterem a funkcí. Typologii krajinných struktur můžeme dále rozlišovat na základě psychologického a emocionálního působení na člověka. Vnímáme krajiny domova či krajiny dalek. Cílek (2002) rozděluje krajiny na vnitřní a vnější, do vnějších krajin zahrnuje geologické formování krajiny a změny z hlediska „geodiverzity“. „Geodiverzita je „základnou“ podstatné části biodiverzity, která vůči ní vystupuje jako „nadstavbový“ jev.“ Geologie a geomorfologie oblasti předurčuje podle Cílka (2002) vývoj typů přírodních struktur a biotopů na daném místě, tedy biologickou složku krajiny. Obě tyto složky vnímá jako jeden celek. Jako vnitřní krajinu uvádí Cílek (2002) krajinu domova, krajinu „s kolektivní duší“, se kterou jsme schopni se ztotožnit a které umožníme nás vlastnit. „Patřím Čechům, ale některým místům víc.“ (Cílek, 2002)

Dalším specifickým typem krajiny je krajina obytná, kterou pojmenoval v první polovině 20. století Ladislav Žák. Tato krajina v určité formě existovala dozajista již delší dobu, nicméně v této době o ni byl projeven odborný zájem a stala se předmětem zkoumání budoucího vývoje v rámci kulturní krajiny. Obytnou krajinu již dříve utvářely jednotlivé krajinné prvky a drobné architektonické objekty, třeba jen pouhý strom vysazený u cesty poskytoval příjemné místo k zastavení a, v horkých letních dnech, i stín. Obytná prostředí v krajině dále utvářely parkové úpravy krajinných celků s místy zastavení, zakládané od 19. století. Na budoucí vývoj obytné krajiny se zaměřil Žák (1947), který předpovídal naší krajině, že se „stane domovem, bytem a rekreačním prostředím všech společenských vrstev a převážnou měrou nejpočetnější vrstvy lidové, jejímuž občanskému životu bude sloužiti i nový lidový veřejný sad i soukromá obytná zahrada“. Kultivace volné krajiny a její zobytnění umožní vznik komplexního „parku“ na celém území. „Nový park vznikne z prvků krajiny. Nutno dodat, že tento park bude zpětně působit na tvářnost krajiny: park se stane krajinou, a krajina se stane parkem. Přičteme-li, že i dobrá obytná zahrada pojímá v sebe místní krajinu, jsouc její ústrojnou součástí, dospíváme k nové dokonalé jednotě přírodního obytného prostředí, k jednotě, která je znakem opravdové kultury“ (Žák, 1947).

Žákova vize obytné krajiny rozšiřuje možné využití naší kulturní krajiny, poskytuje její možné uchopení a novou interpretaci, přináší přístup ke krajinným úpravám, které lze aplikovat v dnešní době.

### 3.3 Formování cest v krajině

Formování cest je neodmyslitelně spjata s formováním kulturní krajiny. Při paleolitickém nomádkém způsobu života nelze uvažovat o existenci stabilní cestní sítě. Je možné, že na určitých místech v krajině při opakovaném putování za zvěří, stejnými migračními koridory, stezky v terénu opětovně přirozeně vznikaly a následně zanikaly. Ve srovnání s Lewis-Williams (2007), který uvádí, že cesta byla v paleolitickém období prvním architektonickým počinem odrážející spojnicí lidských potřeb „obydlí a obživy“, v symbolické rovině odrážela význam „jeskyně a pramene“ s božstvem zaujímajícím místo v dalekých částech jeskyně. Tato archetypální cesta mezi lidským obydlím a potřebou shánění potravy byla následně rozšířena o cestu v duchovní rovině. Člověk postupně začíná vnímat

božstva v samotné krajině, a nachází novou cestu, která směřuje k posvátnému místu (Otruba, 2002).

Ve srovnání s Bolinou et al. (2018), který uvažuje „původ cest za lidský vynález motivovaný nejnižší energetickou náročností při opakovaném pohybu z jednoho místa na druhé“. Dále vnímá cestu jako trasu, která sloužila historicky k „pohybu“ a „přesunu“ materiálů. Uvádí, že v dnešní krajině lze jen velmi obtížně určit polohu starých stezek a cest. Archeologické nálezy u nás odkryly zatím nejstarší dochovanou cestu, která je datována do doby stěhování národů.

Cesty vznikaly spontánně v souladu se způsobem života společnosti, u nás můžeme datovat vznik starých stezek do období usazování germánských kmenů na našem území. Usedlý způsob života přinesl stabilnější zázemí pro vznik cest, v krajině bylo zakládáno množství rodových chat, později hradišť a celých sídlišť, napojení struktur osídlení položily základy starých stezek v návaznosti na obydlí. Z původní cestní sítě neolitu a eneolitu se nám dochovaly pouze fragmenty cest, vznikajících se založením pravěkých sídlišť a hradišť, někde jsou dochovány pouze stopy v krajině, které indikují historické trasování staré stezky.

Cesty nebyly převážně záměrně zakládány, ale samovolně vznikaly organizovaným a pravidelným pohybem lidí v terénu na určitých místech, „nejednalo se o cesty v našem smyslu slova, ale o méně určité trasy, kde teprve postupně docházelo k prostorové stabilizaci v krajině, nutné pro obchodní a další kontakty“. První doklady o dálkové cestě na našem území pochází z mladšího paleolitu situované do oblasti Dolních Věstonic (Bolina et al. 2018). S jistotou však můžeme usuzovat, že se v krajině s usedlým způsobem života formovaly ustálené typy stezek, stezky vedly k rodovým chatám, na pastviny, vznikaly pěšiny v blízkých lesích a směřované k hospodářským plochám, tyto první počiny cestní sítě však byly odsouzeny k postupnému zániku.

Přírodní charakter krajiny a morfologie terénu určovali polohu a průběh tras. Vedení cestních sítí se vyhýbalo bažinným a podmáčeným plochám, které tvořily neprůchodnou bariéru pro jejich uživatele. Problematiku podmáčených oblastí při trasování cest začaly řešit technické meliorační zásahy v krajině až v 19. a především ve 20. století. Fyzická podoba pravěkých a středověkých cest byla především určována morfologií terénu a způsobem pohybu po cestě spojený s typem dopravního prostředku. Zpočátku se jednalo o chůzi či jízdu na koni. V období doby železné, kdy na našem území sídlily keltské kmeny, zaznamenáváme první použití dvoukolových vozů jako dopravních prostředků. Technické parametry cest se výrazně proměnily až v 15. století s vynálezem čtyřkolového vozu, to vedlo i ke stavbě nových silnic (Bolina et al. 2018).

Fragmenty cestní sítě dochované v krajině do současnosti pocházejí především z doby bronzové a železné. Komunikace se vázaly k sídlištím a hradištím. Průběh zaniklých starých cest a stezek lze určit na základě seznámení se s krajinným prostředím. Vedení tras mělo své zákonitosti, jednalo se o hledání dlouhých suchých úseků na co nejkratších vzdálenostech spojovaných bodů, vyhýbání se podmáčeným plochám a rychlé překročení údolí, překonání co nejmenšího převýšení. Komunikace lemující údolní osy jsou až výsadou novověku, kdy se také k formování podloží pro vedení trasy cesty využívalo i střílného prachu. Při zakládání starých stezek se trasy vodním tokům vyhýbaly a uplatňovalo se jejich rychlé překonání, nejsnazším místem pro překročení hlubokých údolí byly strmé rokle v zákrutu meandrující řeky. Osa řeky má v tomto bodě tvar písmene „S“ a je většinou doprovázena protilehlými

terénními hřbety, které bylo snadné pozvolna sejít, a opět vystoupat na druhé straně vodního toku. V rozlehlejších údolích byly vyhledávány schůdné brody. Z technického hlediska vznikaly dva druhy cest: plánované a přirozeně vzniklé, které byly stabilizovány pravidelnou údržbou. Největšími technickým zásahem při utváření starých stezek bylo zasekání cesty do skal, které se provádělo na významných úsecích trasy v pozdějších dobách, pro návaznost na snadno překonatelný brod nebo ve vrcholném a pozdním středověku i z ekonomického popudu samotných měst k umělému navázání významné trasy na sídlo. U nás se s průseky ve skalách nejčastěji setkáváme v pískovcových oblastech, v Itálii se podobná technická opatření prováděla již v době Etruské říše. (Bolina et al. 2018)

Toto období na našem území se nese na jihu Evropy rozmachem starověké Římské říše, se kterým se pojí stavba rozkvět dopravní sítě cest a stezek. I proto největší množství cest z této doby nalezneme v Itálii, ale s expanzí Římské říše, cesty mířící z Apeninského poloostrova, propojily celou jižní část evropského kontinentu se západními evropskými a středoevropskými zeměmi. V Anglii, díky bezlesému charakteru krajiny, můžeme ještě dnes pozorovat terénní útvary jako živý doklad starých římských cest na jejím území, tyto cesty byly často využívány i ve středověku (Bolina et al. 2018).

Negativní dopad na stav starých cest a stezek měly přírodní vlivy. Největším nepřítelem cestní sítě byla vodní eroze, která rozrušovala povrch komunikace, a v důsledku přirozeně zaniklo postupem času mnoho stezek. Pozůstatkem zaniklých cest v současné krajině jsou především útvary úvozů v případě zahloubených cest do terénu a roklí, které vypovídají o technické vyspělosti formování cest. Známá opatření k zabránění eroze povrchu cesty byly, například ve svažitých terénech, zářezy souběžné s trasou cesty, které při přívalových deštích většinu vody odvedly, nebo budování ochranných teras ve svahu nad trasou cesty nebo zpevňování stěn úvozů obezdíváním na sucho. Na svažitých pozemcích se cesty budovaly zahloubeny v úvozech k zabránění eroze povrchu a v rovinných úsecích byly vedeny na úrovni původního terénu. Cesty na svazích rokle často měnily polohu a přecházely z jedné strany na druhou tam, kde se jevil terén zrovna vhodnější. Lemovaly horní hrany strží pro snadné odvodnění mimo trasu přes hranu cesty. Největší problém s vodní erozí nastával ve svažitých úsecích, kde terén prudce klesal a cestu lemoval úvoz z obou stran. Na takových úsecích cest byl časem postupně vytvářen tzv. koňský ocas v podobě paralelních úvozů, které nahradily trasu degradované původní cesty. U významnějších tras byly tyto úseky fixovány dlážděním, dřevem nebo štetováním. Ve volné krajině na venkově se pak přistupovalo k pravidelné opravě cesty odebráním naplavených nánosů a jejich opětovného využití k opravám cesty. Dalšími technickým opatřeními byly odvodňovací strouhy zejména ve skalních úvozech a v poslední fázi vývoje úvozových cest odvodňovací kanály, které v pravidelných úsecích prorážely stěnu úvozu a odváděly vodu mimo cestu. I přes tyto technická opatření některé cesty často podlely destrukci, v průběhu jejich užívání, v důsledku nárazových rozsáhlých přívalových dešťů nebo povodní. Pro středověkou cestní síť v krajině je ještě typické, že se cesty často objevovaly prostřednictvím samovolného užíváním stejných tras, byly utvářeny jejich používáním a zanikaly v případě jejich opuštění. Později plánovitě zakládané komunikace jsou již téměř vždy opatřeny systematickými technickými prvky a odvodněním pomocí příčných stružek k podpoření jejich dlouhodobého využití (Bolina et al. 2018).

Na českém území pochází značná část starých stezek a cest z období osídlování slovanskými kmeny, jejichž působení na našem území mělo významný dopad na celkovou změnu podoby naší krajiny. S rozvojem jejich osídlení u nás v 5. – 6. století. Slované zakládaly volně v krajině rodové dvorce a později rodové vsi, ke správě svého území a ochraně obyvatel před nepřáteli stavěly hradiště. Půdorysné tvary sídlišť se postupně stabilizovaly na návesní, ulicový a návesní ulicový s volnější zástavbou (Sýkora, 1998).

Z potřeby propojit sídliště a usnadnit správu území se začala formovat pevná síť cest a stezek. Cesty byly definovány strukturami lidských sídel a jejich uspořádáním, v sídle návesního typu protínala linie cesty široký volný centrální prostor, který sloužil jako shromaždiště a prostor kolektivního života, cesta v tomto prostoru splynula s volnou plochou. V pozdějších dobách se zvětšující se rozlohou vesnic se v centru sídel protínalo několik cest, které vstupovaly a zase vystupovaly z prostoru sídla, a vytvářely návesní prostor. Drobné pěšinky doplňovaly hlavní linie cest a směřovaly k jednotlivým obydlím, polnostem a do lesů. Při ulicovém typu zástavby se stala cesta páteří linií, hlavním prostorotvorným prvkem, k níž kolmo přiléhaly jednotlivé pozemky s obydlím, pravidelně jeden za druhým. Ve 13. století reagovaly české země na značný nárůst počtu obyvatel povoláním německých kolonizátorů, ti s sebou přinesli lánový způsob zástavby, „lánové vsi nemají náves, jejich podélnou osu tvoří cesta, podle níž jsou volněji rozloženy jednotlivé domy. V podhorských a pahorkatých územích jde cesta údolím (podle vodoteče) a lány jsou kolmo do svahů“ (Sýkora, 1998). Základní matrice cestní sítě byla položena na archetypu obydlí, obživy a posvátného místa, který utváří naši krajinu dodnes v podobě zámku, hospodářství a kostela (Veličková a Velička, 2013).

Ve středověku sehrály významnou roli dálkové kupecké stezky, podél nichž vyrůstala v hojném počtu nová lidská sídla (Veličková a Velička, 2013). Cestní síť zachovaná více méně do dnes vychází z období 13. století, kdy zaznamenáváme nejvyšší počet sídel na českém území a s nimi související nejhustší síť cest a stezek. Přírodní prostředí bylo transformováno i v nehostinných místech krajiny a kleslo na půdorysnou rozlohu méně než 25 %. Převážná část rozlohy území je v této době tvořena kulturní krajinou obsahující pole, pastviny, louky, vinice, chmelnice a lidská sídla, jejichž rozhraní a propojení vytvářejí základ budoucí pevné sítě cest (Lokoč, 2016). Stabilizace této sítě byla podpořena za Karla IV., kdy byla vydána nařízení, která se týkala povinnosti údržby a zlepšováním technického stavu cest. V pozdním středověku zaznamenáváme další úpravy technických parametrů cest v důsledku užití nového dopravního prostředku, čtyřkolového vozidla (Bolina et al. 2018).

Charakteristika cestní sítě byla také určována podobou jednotlivých úseků trasy a jejich mírou prostupnosti. Mnoho cest protínalo říční koryta a místa přechodů nebyla vždy nejbezpečnějším místem na trase cesty. S přibýváním cest přibývalo v průběhu středověku i množství brodů, které byly postupně nahrazovány dřevěnými a kamennými mosty nebo hrázemi rybníků. Stavba hrází sloužila buď k zachycení vody nebo přechodu přes vodoteč a její rozmach v raném novověku je spojována s rozvojem mlynářství. Mosty a mlýny vznikaly v nejužších oblastech nivy, často v místech dřívějších brodů, a mlynáři byli vázáni povinností se starat o hráze a další typy přechodů přes vodoteč (Bolina et al. 2018).

S renesančním ekonomickým rozmachem jsou dále zakládány v krajině v hojném počtu menší hospodářské stavby a šlechta si začíná užívat přírodních krás procházkami do krajiny. Středověká síť stezek je podpořena novou cestní sítí, která propojuje rozmanité složky

krajiny. Komponovaná cestní síť vymodelovaná v zahradách šlechtických sídel ještě nebyla přímo napojena na okolní krajinu, ale dozajista posloužila jako matrice pro budoucí nově vznikající cesty a jejich doprovodné struktury. Důležitou strukturou determinujícím kvalitu a význam cest se staly aleje, které se hojně objevují na zahradách panských sídel v Českých zemích až na sklonku 16. století. Od 17. století vstupují aleje do krajiny, jsou zakládány podél významných cest spojujících panské obydlí s hospodářskými segmenty krajiny, oborami, bažantnicemi, lesíky (Veličková a Velička, 2013). Aleje doprovází poutní a křížové cesty, kompozičně propojují sakrální i profánní objekty v krajině. V baroku jsou cesty obohacovány umístěním řady drobných stavebních objektů, božích muk, kapliček a křížů.

V 18. století za vlády Marie Terezie a Josefa II. dochází k reformaci v mnoha odvětvích, z hlediska požárních opatření v souvislosti s cestní sítí se jedná o stavby zvoniček podél cest. Hojně jsou budovány císařské silnice a podél nich umísťovány zájezdní hostince. Cesty vedené napříč vodních toků jsou doplňovány mosty a lávkami, dříve se lidé v těchto místech museli brodit. V tomto období nabývá významu stromořadí a alejí, které jsou ve velkém počtu vysazovány podél cest, využívány jsou mimo domácí a okrasné stromy také stromy ovocné, aleje nabývají užitkového i estetického významu, a zároveň slouží k orientaci v prostoru. (Sýkora 1998)

V 18. století se také mění parametry moderních komunikací, k modernizaci a využití trasy staré cestní sítě se přistupuje zřídka. Za pomoci mapového díla I. vojenského mapování se zhodnocuje potenciál starých komunikací, v případě rozhodnutí o jejich dalším využití se většinou uplatňuje úprava staré cesty zasypáním středového úvozu násypem a využitím postranních úvozů k odvodu vody. Další typ technické úpravy starých cest skýtala možnost rozšíření historické trasy spojením dvou úvozů odstraněním prostřední meze. Ve 20. století přibyly další úpravy vlivem změny užití dopravního prostředku a intenzifikace jeho užití. Silnice se rozšiřují a zpevňují asfaltem, důkazem o vedené staré cestě v místě nové silnice zůstávají dodnes zbytky úvozů proměněné ve velké příkopy, často dnes využívané jako strouhy k odvodnění (Bolina et al. 2018).

Rozpad husté cestní sítě na našem venkově nastal s nástupem kolektivizace zemědělství a scelováním pozemků, polní cesty a hraniční meze byly zaorány. Původní cestní síť vedla na okolní pole převážně radiálně, některé cesty spojovaly i katastry sousedních vesnických hospodářských jednotek a statků, po scelení hospodářských pozemků se zemědělské dopravní prostředky přesunuly na území silnic a vesnic (Sýkora, 1998). Tímto procesem byla dovršena destrukce venkovské cestní sítě. Prostupnost krajiny se ve větší míře omezila na propojení sídel prostřednictvím silniční dopravy. Příjezdy na zemědělské pozemky jsou stále zajišťované přímo ze silničních komunikací nebo po slepých polních příjezdových cestách.

### 3.3.1 Typologie cestní sítě

Nejstarší cesty se objevují od pravěku a až do středověku se jejich vznik řídí několika přirozeně přijímanými nepsanými pravidly. Bolina et al. (2018) uvádí čtyři postuláty vedení starých cest první je „pravidlo přímé cesty“, druhý je „pravidlo suché trasy“, třetí je „pravidlo bezpečné trasy“ a čtvrtý je „pravidlo nejmenších nákladů“. První pravidlo zajišťuje co nejkratší vzdálenost spojnic jednotlivých míst, druhé pravidlo se týká vedení cest mimo podmáčené oblasti a snadného a rychlého překročení říčního údolí, třetí mělo zajišťovat

ochranu před lupiči, snižovat námahu zvířat, vyhnutím se velkým převýšením, a zamezení poničení zboží způsobené křivolakostí trasy. Poslední pravidlo udává ekonomickou a energetickou vyrovnanost při utváření cesty.

Identifikace trasování a typů starých cest může posloužit jako historický pramen k pochopení vývoje určité oblasti. Jak uvádí Bolina et al. (2018), jsou pravěká a raně středověká sídliště a hradiště svázaná s rozložením cestní sítě, jejich výzkum a rekonstrukce průběhu tras může přispět k poznatkům o poloze zaniklých sídel, a opačně mohou sídla posloužit k identifikaci cestních tras. Osídlení bylo zakládáno v blízkosti dálkových cest a navázáno lokálními trasami do center sídlišť. Dálkové cesty většinou sídla míjely s bezpečným odstupem, ale zároveň se nacházely v dostatečné vzdálenosti pro snadný přístup a kontrolu dění na trase. Zřídka procházela trasa podél hradebních valů či dokonce skrz sídliště. Dálkové cesty se objevují již v paleolitu, u nás je známá dálková cesta v oblasti Dolních Věstonic, nicméně funkční systém dálkových stezek se začíná formovat až se vznikem stabilních starověkých říší nejdříve v oblasti Středozemního moře a Asie. Hedvábná stezka spojující Evropu s předním východem a asijskými zeměmi skýtala řadu úseků vedoucích jak po zemském povrchu, tak po moři. Hlavním obchodním artiklem bylo luxusní antické zboží, lazurit, stříbro, zlato, cín a metabazity z Čech, později i uhelné břidlice a grafit, a měď z Alpských oblastí. S rozvojem dálkového obchodu založeném především na drahých kovech se rozvíjí i infrastruktura v oblastech těžby surovin. Tyto skutečnosti daly základ pro vznik funkční dálkové cestní sítě jak v Čechách, tak v celé Evropě, který byl následně prohlouben v době bronzové. V evropském měřítku této doby se stala významnou Jantarová stezka, která umožnila obchod s jantarem z baltské oblasti přes České země do jižní Evropy, kde se směňoval za antické zboží. Na obchodní cesty se již od pravěku vázala bohatá cestní síť typu sídelních a správních komunikací, která spojovala jednotlivá sídliště a hradiště. Tuto rozsáhlou cestní síť se na našem území v oblasti Prahy pokusil dokumentovat Hubert Ječný na mapce z roku 1959. (Bolina et al. 2018)

Vedle pravěkých až raně středověkých dálkových, obchodních a lokálních cest byl v období starověké Římské říše založen systém silnic vybíhající z Apeninského poloostrova do střední a západní Evropy. Římské silnice sloužily především k rychlým vojenským přesunům při správě rozsáhlé říše. V raném středověku se cesty staly důležitým prostředkem pro pohyb vojsk při křížáckých výpravách. Přirozeně také vznikaly cesty uspokojující duchovní citění člověka, poutní a křížové cesty. Trasy směřovaly k poutním místům, mohlo se jednat o místa zjevení svatých, místa zázraků nebo místa s uchovanými relikviemi svatého. Evropsky významná poutní cesta Svatojakubská stahovala trasy evropských cest k hrobu sv. Jakuba do města Santiago de Compostela již od raného středověku. U nás byly zakládány poutní cesty menšího rozsahu, spojující poutní místa nebo mířící na svaté kopečky, k objektům kostelů a kapliček umístěných v krajině. K české kulturní krajině neodmyslitelně patří křížové cesty hojně doplňované kapličkami v období baroka.

Obecně bylo od pravěku trasování cest založeno na již zmíněných čtyřech postulátech pro jejich vhodné vedení v krajině. Tato pravidla se výrazně uplatňovala až do období vrcholného středověku, kdy začal být ovlivňován průběh cest rostoucím vlivem měst. Přirozeně se osídlení vyskytovalo v blízkosti dálkových tras, nebo alespoň v návaznostech na ně. Ve vrcholném středověku se nicméně objevuje fenomén nových měst zakládaných naprosto mimo zavedenou cestní síť a pro jejich budoucí vývoj a prosperitu bylo nutné



k takovým sídlům zajistit svedení některých cest. Někdy byly trasy k těmto novým sídlům nasměřovány spontánně na základě jejich významného postavení, jindy musely zapůsobit silné politické a společenské vlivy obyvatel nových měst, které následně vedly k přeměření některých úseků dálkových tras na svá sídla (Bolina et al. 2018).

Ve středověku s rozvojem měst se také rozvíjí typy obchodních a správních komunikací napojovaných na sídla prostřednictvím městských bran. Na našem území vykrytalizoval specifický typ komunikací tzv. zemských cest, spojujících správní a obchodní centra. Zemské cesty navazovaly na cestní síť sousedních zemí a na hranicích protínaly tzv. zemské brány. Vedle zemských komunikací byla, pro rozvoj středověkého obchodu u nás, důležitá dálková obchodní cesta tzv. Zlatá stezka spojující jih Českých zemí s Bavorskem. (Bolina et al. 2018)

Z hlediska typologie cestní sítě se uvedené typy cest postupně stabilizovaly. Až v 18. století vzniká nový typ cesty, která se následně uplatňuje v průběhu 18. a 19. století, jedná se o zakládání nových moderní císařských silnic doprovázených strukturami alejí, a nově se objevuje železniční doprava. Vedle nových silnic byly modernizovány i některé středověké staré stezky. Modernizace pokračuje, v důsledku nových dopravních prostředků a intenzifikace dopravy, až do poloviny 20. století. V druhé polovině století se objevuje poslední typ cesty doplňující cestní síť, jedná se o dálniční komunikace, důležité komunikační tahy jsou podporovány a technicky vylepšovány, ostatní historická cestní síť v podobě polních cest je ve většině případů odsouzena k zániku. Na základě transformovaných typů komunikací 20. století dnes dělíme pozemní komunikace podle Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, do čtyř kategorií na dálnice, silnice, ty se dále dělí na I., II. a II. třídy, místní a účelové komunikace. Místní komunikace jsou následně charakterizovány podle dopravního významu a dělí se na rychlostní komunikace v obcích, sběrné komunikace obytných útvarů, obslužné komunikace, pěší a obytné zóny, a stezky, pruhy a pásy určené pro cyklistickému provozu, stezky pro chodce apod. (ČSN 73 6110 Projektování pozemních komunikací, 2006). Vedle pozemních komunikací máme lesní cesty charakterizované podle lesnické typologie a polní cesty, které dělíme na hlavní, vedlejší a doplňkové (ČSN 73 6109 Polní cesty, 2004).

### 3.3.2 Význam cest

Cesty mají nezastupitelný a komplexní krajinářský význam v kulturní krajině, stejně tak jsou důležité z provozních hledisek, jsou také nositelkami volného a svobodného pohybu v krajině, a obohacují naše estetické vnímání. Simonds uvádí (1961), že nejvíce vyvážené a nejkrásnější jsou cesty, které plynule sledují hřeben nebo údolní terasy, či následují stěny svahů, zřejmě proto, že jsou odrazem silné dynamické linie harmonicky plynoucí s přirozenou přírodní formou, kterou následují.

Význam cestní sítě souvisí i s právním formátem v rovině vlastnictví cesty, jak a kým mohla být cesta užívána. Od vrcholného středověku je známo, že cesty měly status veřejných komunikací, v tehdejší slova smyslu to znamenalo „patřící všem“. Jednalo se o celé pásy krajiny s „právem průchodu“, které mohl svévolně využívat každý, za podmínky dodržování platných zákonů a zvyklostí. V případě vedení trasy cesty přes nějaké panství, musel být umožněn po cestě volný průchod, a pokud se na úseku cesty vybíralo mýto, musela být cesta udržována v průchozím stavu na úrovni určitého tehdejšího standardu. V případě špatného technického stavu, jež způsobil škodu, mohla být tato škoda po vrchnosti, která měla úsek

cesty ve správě, vymáhána. Plošně poplatky za užívání cesty nemohl svévolně zavést ani sám panovník. „Mýta sloužila k pokrytí nákladů na stavby, opravy a údržbu cest i k zajištění nutného servisu. Mýto na veřejné cestě může být vybíráno pouze za předpokladu, že vybrané prostředky slouží k investicím do takové cesty či jejího příslušenství, kterou platící cestující přímo využívá, a vybíraná částka musí být adekvátní tomu, co je platícímu poskytováno.“ (Bolina et al. 2018).

Význam cest pro průchod člověka krajinou je nezpochybnitelný. Cesty a cestní síť tvoří vazby mezi sídly, spojnicí významných míst a jsou důležitým průvodcem rozptýlené zeleně, která je jedním z charakteristických znaků krajiny a která spoluutváří specifické klima daného prostředí. Kolařík (2005) definuje rozptýlenou zeleň jako jedince dřevin nebo jejich shluků tvořící porosty, které se vyskytují ve volné krajině na pozemcích mimo lesní půdní fond, a nejedná se o porosty zemědělských kultur. Různé typy se od sebe liší původem, tvarem a druhovým složením. Rozptýlená zeleň doprovází cestní síť v různých formách, nejvýznamnější je stromořadí nebo alej, ale často se vyskytuje podél cest ve i formě vegetačního prvku solitéry nebo skupiny dřevin, a zlepšuje hygienu prostředí. Nicméně vlivem negativních změn, které v poslední době probíhají v naší krajině, jsou ohroženy struktury rozptýlené zeleně, a to především doprovodné podél cest (Mareček a Modrá, 2009). Značný význam měla doprovodná zeleň v období baroka, kdy se rozsáhlé aleje staly silným kompozičním prvkem v krajině (Pacáková, 1999). Do vzoru naší krajiny a významu cest výrazně zasáhla i hojná výsadba alejí z druhů z ovocných dřevin, které přinesla užitkovou funkci zeleně podél cest.

Doprovodná zeleň je dnes chápána jako integrovaná součást krajinného systému umožňuje otevření prostoru do krajiny za účelem volného pohybu a provozu (Mareček, 2005). Koncept otevřené krajiny je důležitý pro budoucí rozvoj venkovských oblastí (Mareček, 2005; Květ, 2013). Doprovodná vegetace by měla plnit nejen funkci estetickou, ale také by měla podpořit ekologickou stabilitu v krajině prostřednictvím interaktivních prvků přírodní infrastruktury (Sklenička, 2003; Löw, 2003; Mareček, 2005). Jelikož je doprovodná zeleň mimo vodní toky vázána právě na systém cestní sítě, stávají se cesty maticí pro funkční systém ekologické stability.

Mareček a Modrá (2009) uvádějí na základě výzkumu, který se pokusil definovat komplexní řešení obnovy venkovských cest, následující poznatky. Vysoký počet venkovských cest a jejich prostorové uspořádání a poloha umožňuje vznik specifických forem ozdravné krajinné zeleně. Existence celkového půdorysného plánu cestní sítě se stává důležitým historickým záznamem o vlivu člověka na ráz krajiny, a proto jsou cesty jedním z klíčů k pochopení historické identity regionu. Nejen z těchto důvodů bychom měly trasy venkovských cest zachovávat, zaniklé obnovovat, a pro maximální užitek cest bychom měli hledat jejich nové interpretace. K dotvoření kompozice cestní sítě a hraničních linií mezi pozemky lze využít různých struktur zeleně, které budou úseky linií rozmanitě determinovat a vytvoří komplexní bohatý krajinný prostor. Je důležité znovunalezení linií venkovských cest a příslušných pozemků k podpoření charakteristických rysů české krajiny, jež postupně zanikají.

Podle Marečka a Modré (2009) je vnímání krajiny podmíněno charakterem cesty a její polohou, která je dále určována strukturou doprovodné vegetace a dobou jejího trvání v délce trasy. Organizováním elementů na trase můžeme docílit různého vnímání cesty. Je vhodné

střídat druhy doprovodné zeleně a formovat jejich otevřenost a uzavřenost, vytvářet vyhlídková místa pohledy do krajiny. Dojem pozorovatele z krajiny a pohybu na cestě můžeme zesílit kompozičními principy gradace krajinných prvků a tematickými segmenty v jednotlivých úsecích cesty. Prostřednictvím využití těchto přístupů k budoucí transformaci cest docílíme jejich vysokou estetickou, ekologickou, hygienickou i provozní hodnotu.

### 3.3.3 Mapování

Mapování je důležitým zdrojem pro hledání historických tras cestní sítě. Jak uvádí Bolina et al. (2018), pro zkoumání starých stezek a cest na našem území je významným podkladem Vogtova mapa Čech a následně Müllerova mapa, která lépe zachycuje i prvky přechodů přes říční toky a detailně uvádí rozvětvení cestní sítě při vstupech do měst. Podrobné zachycení cest je viditelné v mapách, které vznikají za prusko-rakouských válek jako strategické vojenské dokumenty. Ojedinele vznikají mapy lokálních oblastí zobrazující území panství, lesní revíry, polohy hostinců. Významným dokumentem v mapování je I. vojenské mapování, které vycházelo z Müllerovy mapy, a zachycuje podobu krajiny před průmyslovou revolucí. Toto mapování ale při válečných aktivitách napoleonských válek selhalo, z tohoto a dalších důvodů zpřesnění bylo provedeno mapování nové, spojené se vznikem Stablního katastru, nazvané II. mapování. Toto mapování přesněji zachycovalo podobu krajiny, výškopisné údaje, a usnadňovalo orientaci. II. mapování podává důkaz o rozsáhlém odlesnění krajiny na úkor orné půdy. Souběžně vzniká Stablní katastr za účelem „evidence nemovitého majetku a jeho objektivního zdanění“. Po neúspěšné válce s Pruskem se ukázalo, že monarchie potřebuje další modernizaci mapových podkladů, proto v letech 1869-1885 bylo zpracováno III. vojenské mapování s aktualizovanými údaji předchozích map. Dalším významným podkladem, který zachycuje obraz naší krajiny před kolektivizací zemědělské půdy a rozsáhlými scelovacími procesy, jsou vojenské topografické mapy 1:10000 z let 1957-1972. Jedná se o významnou dokumentaci nejen krajinného pokryvu a cestní sítě. Jelikož mapy sloužily vojenským účelům, zaznamenávají mnoho strategických přírodních a krajinných útvarů, „nerozoraných mezi polí, příkopů, erozních rýh a samozřejmě i úvozů cest“. V dnešní moderní době využíváme k datování starých cest metod snímkování povrchu země a metody GIS.

## 3.4 Prostupnost krajiny

Průchodnost krajiny v mladším paleolitu a raném středověku byla předně určována sítí stezek, jejichž vznik byl zase determinován několika vlivy, „jednalo se o zdroje surovin, sítě osídlení v té které době, o preferenci dopravních prostředků, s čímž souvisel způsob použití cesty (doprava osobní/nákladní, lokální/dálková, civilní/vojenská atd.), o současnou politickou situaci, o hospodářský vývoj určující typ přepravovaných komodit atd.“. (Bolina et al. 2018)

Krajinná prostupnost se dnes často uvádí v souvislost s migrací zvěře, ale z pohledu lidského měřítka a jeho potřeb je pozapomínána, proto je primárním tématem této kapitoly prostupnost krajiny zaměřená na člověka jako jejího významného uživatele. Květ (2003) uvádí osnovu naší planety založené na čtyřech podsystemech, které tvoří krajinné sítě. První

síť vzniká změnami zemské kůry, vlivem neustále aktivity zemského jádra, utváří geomorfologickou osnovu krajiny. Druhou hydrografickou síť definují vodní toky a s nimi spojená třetí síť starých stezek. Člověk utvářel krajinu svým působením od nepaměti, při průchodu neosídlenou krajinou využíval nejnepříhodnější místa a místa, která se jevila bezpečná. Tato místa skýtaly zmíněné vodní toky, které byly i zřetelným orientačním bodem v krajině, v oblastech pahorkatin pronikaly cesty sedlem nebo průsmyky, v rozvodněných a bahnitých nivách se naopak trasy přesouvaly do vyšších teras okolního terénu nebo na hřebeny. Ve srovnání s Bolinou et al. (2018), který uvádí, že se trasy cest údolím vodních toků a sníženinám zásadně vyhýbaly, vedly na vyvýšených a suchých místech. Namísto překročení hlubokých údolí, lidé hledali mělká místa ke snadnému brodění řeky. Pohyb podél vodních toků byl možný jen v určitých úsecích řeky převážně v pahorkatinných oblastech, kde koryto řeky bylo doprovázeno útvarem říčních teras. Brody nebyly považovány za zrovna nejbezpečnější místa průchodu, ale do stavby mostů byly jedinými místy přechodu přes řeku. Většina historických brodů do dnešní doby zanikla a jejich poloha těžko dohledatelná, při jejich hledání můžeme vycházet z názvů vesnic a měst, kde se slovo brod objevuje, nebo z historických map v místech, kde se napojují cesty v bodě řeky bez mostního propojení, pravděpodobnost jejich výskytu je také na místech administrativních hranic nebo v sídlech s mýtnými poplatky.

V celkovém měřítku byla česká krajina pravěku a středověku snadno průchodná až na mokřadní oblasti, neregulované říční nivy a některé úseky řek. Nепrostupnou bariéru odvislou od ročního období tvořily také lužní lesy od jara do podzimu, oproti nim nebyla hornatá oblast našeho pohraničí žádnou překážkou. Vyskytovalo se i několik bažinatých oblastí, které bylo možné překročit v zimním období při silných mrazech, obecně však české zimy nebyly pro pohyb po komunikacích příliš příhodné (Bolina et al. 2018).

Pro průchodnost středověké krajiny v období 14. a 15. století nesmíme opomenout rozvoj dopravy na českých řekách zpočátku na Vltavě a Labi, částečně i na Otavě, Jizeře, Berounce a Ohři. Vodní doprava byla výhradně zaměřená na převoz surovin, solí, kamene, či dřeva. Z technických úprav jsou doloženy zmínky o odstraňování kamenů z řek a prohlubování mělčin pro jejich snadnou splavnost. Se systémem říční sítě jsou neodmyslitelně spjaté přechody přes vodoteč, již uváděná brodová místa, hráze, ale také přívozy a rostoucí význam mostů. Dominantní postavení získaly mosty až v novověku s rozvojem kolové dopravy, kdy s vozy nebylo možné snadno překročit oblasti vodních toků. (Bolina et al. 2018)

Prostupnost prostředí je základním předpokladem k plynulému pohybu z místa na místo, k nepřetržitému toku energií a propojení dílčích prostorových jednotek. Staré stezky a cesty se staly významným prostorotvorným prvkem v utváření osnovy krajiny, jejich stabilní ukotvení v krajině dalo podnět k rozvoji stálých sídelních struktur na jejich trasách. Ustálení krajinných sítí zemské kůry, hydrografické a cestní sítě, podnítilo rozkvět sítě informační, tedy čtvrté sítě podsystemu osnovy naší krajiny (Květ 2003).

Ztrátu průchodnosti určité oblasti byla způsobována destrukcí cestní sítě, v pravěku a středověku byly nejčastější příčinou zániku cesty povodně a vodní eroze. Povodně byly způsobené přívalovými dešti nebo rozlitím říčního koryta. Eroze půdy ve vyšších polohách způsobovala narušení cest v nivní a údolních oblastech nánosem sedimentů, jelikož ve vyšších oblastech probíhalo rozsáhlé odlesňování krajiny k získání dřeva jako stavebního

materiálu, nebo cesta byla narušená přímou vodní erozí samotné cesty, typické ve svažitém pozemku náhorních rovin (Bolina et al. 2018).

Prostupnost krajiny a její podoba nebyla založena pouze na síti cest a stezek, průchod krajinou byl determinován hospodářským využitím oblasti a hustotou sídelních struktur. Postupně ustupovala divoká příroda lidské kultivaci. Lesy a křoviny mizely vlivem těžby dřeva a nahrazovaly je pastviny, které byly rozděleny tzv. průhony, tedy koridory, kterými byl hnát dobytek na pastvu. Ve srovnání lesních porostů byly lesy doby bronzové prostupnější než v období středověku, nejméně průchodné se jevíly zarostlé mýtiny křovím a buřením. Rozsáhlé odlesňování a deficit lesního porostu se projevil výrazně až v 16. století (Bolina et al. 2018), kdy u nás na nedostatek lesů reagovala až Marie Terezie v 18. století. Prostupnost krajinou lze až do poloviny 20. století charakterizovat velmi pozitivně, kulturní krajina byla na vysoké úrovni a byla protkána bohatou sítí cest a stezek.

Značné změny nastaly v důsledku kolektivizace zemědělství v 2. polovině 20. století, kdy se přistoupilo k scelování pozemků do velkých ploch, v důsledku této činnosti se rozorávaly meze a polní cesty, likvidovala se rozptýlená zeleň. Omezení průchodnosti krajinou a ztráta přístupnosti se vystupňovala v některých oblastech až k jejich neobyvatelnosti (Sýkora, 2002). Slučování ploch pozemků omezilo průchod člověka krajinou a zabránily mu ve svobodném užívání krajiny. V období paleolitu a neolitu byla prostupnost člověka krajinou determinována přírodními útvary a překážkami, a jeho fyzickou a duševní zdatností jejich překonávání. Současný člověk si bariéry, které omezují jeho volný pohyb prostředím, vytváří sám. Možná z důvodu, že si mentalitu socialistické éry ve vztahu k naší kulturní krajině přenášíme do dnešní doby. Procesem kolektivizace zemědělství a vyvlastněním pozemků byl popřen vztah člověka k půdě. V důsledku rychlých a rozsáhlých změn podoby naší krajiny za pomoci strojové techniky, ztratil člověk identifikaci k dříve vlastním známému prostředí. Se ztrátou cestní sítě nakonec zmizely známé vazby a vztahy v krajině, které vytvářely její identitu, a člověk ztratil možnost krajinu dále poznávat a obývat. Kulturní krajina tak, jak ji znal a vnímal doposud, přestala existovat. Svoboda pohybu v dnešní krajině zůstává zánikem cestní sítě stále omezena.

### 3.5 Potřeba kompozice

Prostředí je tvořeno hmotou a prázdným prostorem. Povahu prostředí určují základní geometrické prvky bod, linie a plocha, a jejich konfigurace. Existence a vnímání těchto archetypálních prvků umožňovala ukotvení člověka v prostředí a srozumitelné uspořádání prostoru, čitelnost prostředí nakonec umožnila snadnou orientaci (Svoboda et al. 2016). Působení prostoru a povaha prostředí mají vliv na naše vnímání a schopnost se v prostoru orientovat a ztotožnit se s ním (Norberg-Schulz, 2010).

Jak uvádí Holub a Lyer (1978), etymologicky má slovo krajina počátky ve všeslovanském slově „krojiti“, podstatou slova je označení lemu, okraje či vzdálené krajiny. V současnosti je krajina chápána jako vymezený celek zemského povrchu s danými charakteristickými rysy, nebo ji můžeme chápat jako soubor různorodých, neustále se měnících přírodních procesů a vlivů činnosti člověka (Salašová, 2015). Pojem krajina je ukotven v mnoha legislativních formách, krajinu definuje Evropská úmluva o krajině přijatá v roce 2000 ve Florencii, kde pojem krajina „znamená část území, tak jak je vnímána lidmi,

jejíž charakter je výsledkem činnosti a vzájemného působení přírodních a/nebo lidských faktorů“ (Kodet a Moravec, 2006). V české legislativě upravuje pojem krajina zákon č. 114/1992, o ochraně přírody a krajiny, ve kterém se uvádí, že „krajina je část zemského povrchu s charakteristickým reliéfem, tvořená souborem funkčně propojených ekosystémů a civilizačními prvky“ (Zákon č. 114/1992 Sb., 1992).

Významným činitelem organizujícím krajinu je cestní síť, hraje roli dělicí jednotky i spojnice jednotlivých míst. Místem rozumíme nejmenší jednotku typologické řady prvků tvořící naše životní prostředí stejně tak, jako jednotku rozsáhlého celku, kterým je krajina (Kohout, 2013). Význam místa a jeho velikost je odvislá od měřítka, ze kterého na místo nahlížíme. Hlavním úkolem krajinářské architektury je navrhování venkovské krajiny v souladu s okolním prostředím a v kontextu místa s cílem zlepšit současný stav našeho venkovského prostředí založený na rozmanitém systému zeleně. Vlivem negativních změn, které v poslední době probíhají v naší krajině, jsou ohroženy struktury rozptýlené zeleně, a to především doprovodné podél cest (Mareček a Modrá, 2009).

Stejně tak, jak se vyvíjela kulturní krajina z hlediska lidských potřeb, tak se formovalo její uspořádání, měnila se struktura prostoru a textura ploch. Kulturní krajina je součástí kontinuálního procesu přírodních změn a vlivu spoluutváření prostředí člověkem. V zásadě archetypy kompozičních prvků existují neustále, změna nastává ve schopnosti člověka jejich využití a aplikace způsobů uspořádání. Proces spoluutváření přírodního prostředí s využitím logického myšlení člověka dalo vzniknout vystavěnému prostředí. Uvědomění si člověka, že jeho životní prostředí není podmíněno pouze těmito jednotlivými prvky ale, že tvoří kontinuum (Kohout, 2013), je důležitou znalostí ke způsobilosti navrhování harmonického prostředí a uchopení dějů kolem nás. Kontinuální a celostní prostředí odpovídá procesu vnímání a formování naší mysli, a jakýkoli nedostatek či narušení prostředí bude mít dopad na jeho uživatele a zpětně opět na prostředí samotné. Člověk podvědomě touží po harmonii, k dosažení harmonie je zapotřebí vytvářet srozumitelné a čitelné prostředí, které bude schopné nás orientovat. Současná podoba prostředí je právě odrazem odcizení dnešního člověka v lokálním měřítku a ztráty srozumitelnosti. Východiskem je znovunalezení autenticity místa a pochopení životních projevů, které povedou k tvorbě stimulujícího prostředí a jeho zdravého vnímání (Kohout, 2013).

Jak uvádí Kohout (2013), místo samo o sobě funguje jako manuál ke svému použití a záleží na míře jeho potenciálu, jestli nás povede k jeho správnému užívání. Kohout (2013) si také pohrává s myšlenkou souvislosti našeho vnímání místa a jeho geometrickou entropií. Každé správně fungující prostředí by v nás mělo vyvolat takový impuls, pro který bylo dané místo navrženo.

Kompoziční principy byly využívány od nepaměti se zakládáním záměrných souborů. Mnohé kompoziční principy se uplatnily v geometrickém řádu renesančních zahrad. Panstvo se zajímalo o estetické projevy a působení svého prostředí. Významné rozsáhlé kompoziční celky zaznamenáváme až v období baroka a klasicismu, kdy se zahrady a parky rozlévají do krajiny. Zájem o estetické působení krajiny, se rozvíjí v souladu s kompozičními principy, cesty slouží k vyhlídkovým účelům, spojují významné body v krajině, jsou doprovázeny alejemi okrasných a ovocných stromů, přibývá obor a úpravy vodních ploch, hojně se umisťují drobné stavby v krajině, silně se podporuje vzájemné estetické spolupůsobení staveb a zeleně (Sýkora, 2002).

S rostoucím množstvím lidí na zemi se stává prostředí čím dál více spoutáváno pro lidské potřeby, proto se stává prvořadým vytvořit organizované a patřičné prostředí pro život. V období renesance byla filozofie člověka jednoduchá, byl středem světa. Čím více byl schopný identifikovat sebe a své dílo s tímto vesmírem, tím více cítil naplnění. Tento myšlenkový svět byl založen na čtyřech základních principech: geometrii, lidské postavě, pohybu a prostředí. Geometrie představovala všeobjímající propojení s vesmírem, lidské měřítko umožnilo uchopení hodnot, pohyb světa vyjadřovalo opakování objektů a biologické plynutí, a prostředí samo o sobě bylo zrcadlem genia loci. Průmyslová revoluce na začátku 19. století následně rozdělila společnost prostřednictvím dvou proudů vnímání tehdejší doby, první proud zastával čistě intelektuální a vědecký význam průmyslové revoluce ve smyslu pokroku, druhý proud byl poháněn obavami ze ztráty romantického a poetického měřítka prostředí. Toto období se nese ve znamení vynikajících krajinářských malířů. Když nastala doba bezpečnějšího prostředí, tak byly strženy hradby a zahrady vstoupily do krajiny. Průmyslová revoluce zvýšila potřebu člověka k návratu k přírodě, proto vznikala různá přírodní hnutí. Vnímání umění a přírody je o to více důležité v dnešním moderním přetechizovaném světě, kdy si biologická podstata člověka žádá návrat k přírodnímu prostředí, ze kterého pramenní, a kam se musí znovu navrátit. (Jellicoe, 1960)

U nás se podobné tendence projeví ve formě lidového krajinářství, které pracuje s kompozičními principy venkovské krajiny a vychází z tradic a kontextu místa. „Lidové krajinářství je vysoce účinným prostředkem při rozvoji venkova zejména na úrovni venkovských mikroregionů vytvářející v současné době novou úroveň jejich hospodářské, kulturní a sociální identity.“ (Mareček, 2005)

Jak uvádí Simonds (1961) ve vztahu člověka k prostředí, že základní lidskou předností pro přežití v přírodě je schopnost vnímání a vyvozování závěrů. Vnímání nás drží při vědomí všech okolních podmínek a dedukce, slouží k odvozování okolností skrz náš rozum a vyhodnocení závěrů k našemu konání. Vnímání a dedukce jsou základním předpokladem plánování. Člověk, zvíře, je obětí svého vlastního plánování, uvěznil svoji duši ve vyumělkovaném světě, který si sám stvořil. V průběhu evoluce byl člověk pohlcen silou strojů, novými technologiemi a materiály, technikou vystavěného prostředí, do té míry, že popřel sám sebe, vlastní lidskost. Jsou narušeny jeho instinkty a jeho touha nelze uspokojit. Odpoutaný od svého přirozeného prostředí již téměř zapomněl pocit opravdového žití, zapomněl být zvířetem.

Člověk je však jedinečným zvířetem mezi ostatními tím, touží po **řádu, kráse a harmonii**, a je schopen ocenit „výhled“ v krajině. Je zjevné, že naše prostředí je výtvozem dědičnosti člověka, proto bychom se měli otázkou přirozeného prostředí zabývat. Lidská snaha vytvořit ráj selhává z prostého důvodu, ze snahy přetvořit prostředí násilím a proti podstatě přirozeného fungování samotného prostředí. Musíme znovu získat instinkty a nalézt staré pravdy, plánovat v souvislostech a se znalostí fundamentálních zákonitostí, musíme se znovu porozumět přírodě (Simonds, 1961).

### 3.5.1 Organizace krajinných prvků a složek

Plánování prostředí musí vycházet z lidského měřítka v proporční rovině i rovině lidských smyslů. Návrh zahrnuje práci s plochou, prostorem a materiály stejně tak, jako

s lidskými pocity a instinkty, zakládá se na myšlence a konceptu. Krajinný charakter prostředí je definován harmonií a jednotou přírodních prvků, v něm obsažených. Každá přírodní krajina má svůj osobitý charakter. Nedostatek souladu nebo přítomnost rušivých elementů vede k „ošklivosti“ celku krajiny a narušuje harmonické vnímání prostředí. Rozvoje a zesílení charakteru krajiny můžeme docílit eliminací rušivých elementů a zdůrazněním pozitivních kvalit. Důležité, při navrhování našeho prostředí, je mít na paměti přírodní síly dané krajiny, charakteristické tvary a znaky (Simonds, 1961).

Podle Marečka a Modré (2009) můžeme rozdělit krajinnou kompozici na „uzavřenou“, „otevřenou“ a „viděnou skrz“. Schopnost vnímání krajinných celků pak udává rychlost, se kterou se v prostoru pohybujeme. Prostorová hloubka je určována následně viditelnou „provozní plochou“ aktivních krajinných úprav a „vypůjčenou plochou“, která se přirozeně začlení do vjemu člověka, bez aktivních krajinných zásahů. Vnímání krajiny je umožněno linie páteřních cest i sítí menších stezek by měla být navrhována v kontextu prostředí a s jasnou představou o využití ploch v daném území. Jednotlivé prvky krajinného prostředí musí být navrhovány v proporcích četnosti jejich užívání a jejich významu pro společnost. Důležitým kompozičním principem v krajinném prostoru je opakování a kontrast. Kontrast silně upoutává naši pozornost, zesiluje dojem velkého prostoru při pohledu z uzavřeného místa, dále se uplatní při střídání přírodních detailů s širším okolím, pro uzavření prostoru do „stromových interiérů“, či při střídání plných a prázdných ploch nebo různých druhů vegetace, tedy jejich pravidelné nebo nepravidelné opakování. Významným prostředkem pro harmonickou geometrii krajiny je sladění linie cestní sítě s liniemi okolní krajiny, respektováním krajinné prostorové mřížky a využití rostlinného materiálu z okolní krajiny pro navrženou krajinnou úpravu, tím docílíme jednoty formy a obsahu. Obsahem je míněno srozumitelné začlenění cesty do krajiny a forma je vyjádřena organizovaným opakováním rozložením struktur a použitím místní druhů rostlin. Další kompoziční prvky zeleně uplatnění při hraničních pásech lesa, které se stýkají s volnou krajinou, zelení zjemníme ostrou hranici dvou odlišných struktur pomocí menších skupin lesních druhů dřevin. Kompoziční principy můžeme také uplatnit při uspořádání ploch podél cest, podélné uspořádání vytváří příležitost pro kontinuální umístování dojmových segmentů na trase, kolmé vedení ploch k linii cesty naopak vybízí k využití kontrastu a gradace.

Venkovské stezky a cesty mají vysoký potenciál ke kompozičnímu řazení prostoru stejně tak, jako k různorodému využití, rekreaci, sportu, relaxaci a dalším. Nejsou tolik provozně zatížená, spojují vesnice, vedou na zajímavá místa s historickými, technickými nebo přírodními památkami. Cesty mohou být hojně doprovázeny vegetací a podporovat biodiverzitu a ekologickou a hygienickou stabilitu prostředí. Kompoziční složky plošné zeleně pak mohou vytvářet biocentra nebo sloužit k biotechnickým opatřením v krajině.

Prvky přírodní nebo lidské tvoří fundamentální složku prostoru. Při procesu komponování i plánování využíváme geometrie základních kompozičních prvků – bod, linie a plocha, a jak uvádí Kohout (2013) způsoby jejich řazení. Jednotlivé elementy a geometrické vztahy mezi nimi se ve vystavěném prostředí komponované krajiny projevují prostřednictvím vegetačních prvků rozptýlené zeleně, přírodních útvarů, drobných staveb, sídel, a jsou propojovány liniemi cestní sítě, vodními toky, horizonty, tvoří siluety.

Liniové přírodní útvary, které tvoří základní osnovu krajiny, jsou vodní toky a horizonty, které byly ovšem v průběhu lidských dějin upravovány pro potřeby člověka.



Záměrně a uměle utvářenou osnovou je nepochybně systém cestní sítě doprovázený stromořadím nebo alejemi, a jinými bodovými útvary, objekty a plošnými strukturami.

### 3.5.2 Doprovodné struktury cest

Uvažujeme-li cesty jako složky systému, které člení prostředí na jednotlivé segmenty plochy, hovoříme pak o půdorysné rovině významu cestní sítě. Avšak při komplexním řešení krajinného prostředí nemůžeme cestu považovat pouze za linii, která nám spojuje dva body zájmu, míří k nějakému bodu nebo jen rozděluje plochu. Cesty jsou v prostoru vyjádřeny strukturami, které se podél nich vinou nebo rozkládají do širšího okolí, tyto struktury většinou definují kvalitu samotných cest. Přírozenou cestní sítí historicky formovaly struktury přírodní a lidské. Z přírodních struktur, které měly a stále mají zásadní vliv na utváření podoby cest, to jsou jednotlivé přírodní útvary a celková morfologie terénu. Z pohledu lidské činnosti vznikaly cesty na základech struktur lidských obydlí, cesty k posvátným místům byly formované strukturami sakrálních objektů a delší trasy cest byly definovány strukturami drobných staveb milníky, kapličkami, kříži a mnoha dalšími, či texturou volných prostranství. Významnou strukturou v krajině, která prostupuje zmíněnými typy, definující tvarosloví cest, je bezpochyby vegetace, která se v prostoru cest vyskytuje v různých formách. Vegetaci, která je neoddelitelně spjatá s cestní sítí, říkáme doprovodná zeleň. Na cestách se setkáváme s různými typy doprovodné zeleně se stromořadím, alejí, vegetací porostlým svahem nebo samostatně stojícími stromy či skupinami stromů na křižovatkách cest.

Je tedy zřejmé, že cestu nemůžeme vnímat pouze jako onu geometrickou linii nebo pro její konstrukční řešení, technické parametry nebo technologii jejího vzniku. Cesta je složka systému krajiny, kterou vnímáme komplexně s prvky a strukturami, které ji doprovází. Pojmenovat cestu pouze přízviskem „vinutá“ nebo „prašná“, nevypovídá nic o její podstatě, o tom, jak ji máme vnímat. Proč je daná cesta „vinutá“, formuje ji snad členitý terén nebo meandrující říčka, podél níž se vine? Co stojí za tím, že je cesta „prašná“, postrádá snad stinné stromořadí? Je důležité si uvědomit, že doprovodné struktury určují samu cestu a dojmy z ní.

V prostředí nově zakládaných měst, především měst zakládaných na zelené louce, kolonizačních měst středověkých i novověkých, a renesančních či barokních utopistických měst kompaktních tvarů, i dnes, vzniká často uměle vytvořená cestní síť ulic bez ohledu na přirozené vazby a návaznosti na okolí, a bez identifikace k prostředí, ve kterém vznikají. Určující strukturou cesty v tomto prostředí je hmota jednotlivých domů a doprovodná zeleň se stává doplňkem v uličním profilu. Tyto struktury zeleně jsou formovány v pravidelném rastru. Naopak v dnešních historických městech, vzniklých z původně starých osad, a v sídlech menšího rozsahu jako jsou vesnice, vzniklé obdobně, nejsou formovány cesty pouze strukturou staveb, ale charakter cestní sítě určuje jeho přírodní prostředí, ve kterém se sídlo nachází, a vazby na krajinné prvky. Typ těchto sídel se nazývají rostlé. Rozprostírá-li se sídlo dále do krajiny a krajina se vlévá do nich, označujeme útvar jako volný či rozvolněný. Naše životní prostředí můžeme tedy rozlišit na městské a krajinné. Problematikou tvorby a rozvojem urbánních struktur se zabývá samostatná vědní disciplína – urbanismus, který je nástrojem pro utváření městského prostředí i prostředí venkovských sídel. V prostředí krajiny slouží nástroj krajinného plánování.

### 3.5.2.1 Struktury zeleně, aleje

Aleje vznikaly postupně podél úseků významných cest, sloužily k reprezentativním účelům církve i vrchnosti, proto jsou spojeny nejčastěji s poutními cestami a residencemi panstva, kde lemovaly půdorysné osy cestní sítě. Aleje a stromy byly také vysazovány k odpočinku pro poutníky, dávaly stín a ovocné stromy poskytovaly i občerstvení. Aleje staly se důležitým orientačním prvkem v kulturní krajině.

Základními elementy struktury zeleně jsou stromy, stromy se vyskytují v mnoha formách, stojící samostatně a ve skupinách, tvořící porosty lesů a remízků na plochách otevřených prostranství, a v neposlední řadě tvořící linie alejí a stromořadí, které mají v komponované krajině podél cest nezastupitelný význam. Stromy u cest v podobě alejí jsou vyjádřením touhy člověka po „idealizované, bezpečné přírodě, která člověka vede a chrání za nepříznivého, mlhavého, bouřlivého počasí, případně jej a jeho povoz v horkých dnech kryje před sluncem“. Aleje byly vysazovány z estetického hlediska prostorových vazeb a zároveň byly stromy využívány pro svoji produkční schopnost. Již sám Aristoteles využil blahodárných účinků alejí ve své škole, založené na výuce během procházek, a v Byzantské říši se aleje mimo městské prostředí dostávají za hranici měst (Veličková a Velička, 2013). Není pravidlem, že se aleje nebo stromořadí vyskytují pouze podél cest, ale je pravdou, že jejich výskyt podél cest, je významný.

Ve středověkém prostředí byla záměrná výsadba stromořadí a alejí ještě na pozadí, nejčastějšími kompozičními prvky v sídlech a podél cest byly solitérní stromy nebo skupiny stromů. Výrazný rozmach zakládání alejí zaznamenáváme na přelomu 16. a 17. století, kdy se tato činnost stala oblíbou i našeho panovníka Rudolfa II. (Veličková a Velička, 2013).

Další formy zeleně na venkově jsou zeleň veřejných prostranství, obecní sady, ochranná výsadba, doprovod vodního toku, doprovod komunikací, hájek, větrolam, keřové meze, plodiny na orné půdě, les či travnatý porost (Sýkora, 1998).

### 3.5.2.2 Struktury osídlení

Bolina ve své knize *Staré cesty v krajině středních Čech* prezentuje mapu z roku 1967, která zobrazuje osídlení českých zemí v polovině 13. století. Podklad názorně zachycuje tři struktury formující obraz krajiny propojené systémem komunikací zemských stezek. Struktura souvislého osídlení se rozkládala především v oblasti podél řeky Labe, Moravy a Dyje. Struktura hlubokých lesů a hvozdů tvořila pohraniční oblasti a rozléhala se podél hranice Čech a Moravy, spojující Orlické hory a Jeseníky s Novohradskými horami na jihu. Poslední struktura vyjadřuje tzv. lesy prostoupené osadami, které vyplňují zbývající prostor našeho území.

S poslední proměnou vesnic, které proběhla v období průmyslové revoluce v 19. století, se na našem venkově ustálilo několik typických forem zástavby sídel, jmenovitě se jedná o návesní typ s čokovitou návší s kostelem a dostavbou uprostřed, dále ves z rozptýlených dvorců, malá okrouhlice, velká okrouhlice se zastavěnou návší, široká ulicovka s panským dvorem uprostřed, návesní typ s paralelní ulicí a protékajícím potokem, raabizační návesní typ s dostavbou a pravidelným rozdělením pozemků, kopanice (horské osídlení) a nepravidelná shluková ves (Sýkora, 2002). Každý typ osídlení formuje svojí strukturou autentické rozhraní

mezi sídlem a krajinou. Tuto hraniční oblast definují linie cest, vodních toků a uspořádání ploch hospodářských pozemků. Členění a kompozice hmot v prostoru, vychází z podstaty charakteru krajiny, proto působí přirozeným dojmem, čitelně a srozumitelně. Jasně uchopení takového prostoru nám poskytuje snadnou identifikaci s prostředím, které ho obklopuje, a kontinuální propojení sídelní oblasti s okolní krajinou nám umožňuje vnímat sebe sama v kontextu místa.

### 3.5.2.3 Drobná stavby vázané na průběh cest

K trasám cestní sítě neodmyslitelně patří menší architektonické objekty, které je doprovázely už od starověku. Hradiště, města, hrady, kostely, kaple, boží muka, smírčí kříže, milníky, patníky a rozcestníky, ubytovací, zásobovací a občerstvovací zařízení, krčmy ve městech i vesnicích, a na křižovatkách, kláštery, fary, novověké zájezdní hostince, mlýny v údolí na přechod řek, mlynáři měli úkol starat se o hráze a úseky cest vedoucích po nich, popravčí místa blízko sídel u významných tras jako orientační body a varovný symbol, staré mohutné stromy s obrázkem svatého u vstupů do lesů na rozcestí v polích, ovocné aleje u lesů, pravěké mohyly a pohřebiště v blízkosti cest, spojeno s pradávnu snahou člověka uchovat vzpomínku na zemřelého a podělit se o ni s ostatními lidmi, často sloužily i k vlastní „sebe prezentaci“, to vše vedlo k pohřbívání v blízkosti cest, známé cesty mrtvých ve starověkých kulturách nebo hrobky a hrobové kaple vrchnosti v období od středověku. Další objekty tvořily v 11. a 12. století mýtní stanice zakládány na dálkových trasách na strategických místech brodů, administrativních hranic a jiných významných místech dělicích přechodů. Značný vliv na správu cest měla od 13. století města, trasy cest byly naváděny k sídlům, a status výběru mýtného se přesouval na ně. (Bolina et al. 2018). Důležitou roli především od 14. století začaly pozvolna sehrávat v trasách cest mosty, nejdříve dřevěné později kamenné, kterých se u nás nacházelo až do 16. století jen několik málo kusů, měly primárně reprezentativní funkci. Stavba mostů byla velice pozvolná z hlediska finanční náročnosti a majetkoprávním vztahům. I přes vysoké mýto, které se často na mostech vybíralo, finance na údržbu mnohdy nestačily (Bolina et al 2018).

### 3.5.3 Kulturní versus komponování a plánování krajiny

Podle vyjádření výboru UNESCO kulturní krajina zahrnuje rozmanitost projevů interakce mezi člověkem a jeho přírodním prostředím. Kulturní krajina často odráží specifické techniky udržitelného využívání půdy, s přihlédnutím k charakteristikám a limitům přírodního prostředí, ve kterém jsou usazeny, a ke specifickému duchovnímu vztahu k přírodě. Ochrana kulturní krajiny může přispět k moderním technikám udržitelného využívání krajiny a může zachovat nebo zvýšit přírodní hodnoty v krajině. Pokračující existence tradičních forem využití území podporuje biologickou rozmanitost v mnoha regionech světa. Ochrana tradiční kulturní krajiny je proto užitečná při zachování biologické rozmanitosti. Světový výbor rozděluje kulturní krajinu do třech skupin. Nejsnáze identifikovatelnou a jasně definovanou je krajina záměrně navržená a vytvořená člověkem. Primárně zahrnuje zahradní a parkové úpravy vznikající z potřeby estetického projevu, jsou doprovázeny náboženskými objekty a jinými významnými stavbami. Druhou skupinu tvoří tzv. ekologicky vyvinutá krajina,

založená na základě společenského imperativu a její současná podoba se vyvinula ve spojení s přírodním prostředím a v reakci na něj. Je založena na evolučním procesu svých forem a komponentů, patří sem reliktní krajiny, kde se vývoj náhle zastavil, a krajiny s kontinuálním vývojem, jejichž charakter a tradice se odrážejí i v současném způsobu života lidí obývajících tyto krajiny. Poslední skupinou je tzv. asociativní krajina, která zahrnuje rozsáhlé náboženské, umělecké nebo kulturní útvary vesměs přírodních prvků (Cultural landscapes, 2020).

Podle Kubeše a Kulišťákové (2010) „komponované krajiny vznikaly na pozadí krajiny formované přírodními procesy a kultivované působením lidské činnosti. Jako celek tedy zahrnují jak přírodní hodnoty, tak kulturní organicky utvářenou krajinu, které dohromady utvářejí neoddelitelný rámec záměrným kompozičním úpravám. Komponovaná krajina tedy představuje specifický typ kulturní krajiny, jejíž uspořádání, resp. Uspořádání jejich jednotlivých částí, je dáno na základě předem daného duchovního, filozofického nebo uměleckého konceptu. Základní myšlenkou záměrného organizování prostoru a prvků v krajině je potřeba vytvářet esteticky hodnotné prostory, prezentovat svůj majetek nebo vnášet do krajiny jasný řád nebo duchovní rozměr. Cílevědomou činností tak vznikají sakrální, profánní nebo kombinované krajinné kompozice, které se i v současné krajině více či méně výrazně projevují a podílejí se na charakteru a *geniu loci*.“

Jak zmiňuje Kubeša (2010) komponovaná krajina je utvářena jednotlivými prvky, propojenými kompozičními vazbami. Tyto prvky a jejich vazby v návaznosti na charakter krajiny tvoří kontinuální prostor. Kulturní a komponovaná krajina je významný fenomén, který nemůžeme považovat za pouhý artefakt minulé doby, ale je dokladem o historickém vývoji naší společnosti a zároveň vodítkem, které nám umožňuje chápat naše prostředí a identifikovat se s ním. Porozumění struktuře jednotlivých krajin a jejich systému členěné nám může posloužit jako příručka k přístupu ke konkrétním prostředím a jejich správnému uchopení při plánování úprav těchto prostředí. Uvedu zde pár komponovaných krajin k objasnění jejich systému, ze kterého lze čerpat při navrhování v dnešní krajině. Ať již navrhujeme jednotlivá místa body nebo plochy, nebo osnovu cestní sítě, je důležité mít na paměti základní skladebné principy a interpretovat je tak, aby vyhovovaly potřebám dnešního moderního člověka. Komponovaná krajina jak uvádí Kubeša a Kulišťáková (2010), je kulturní typ krajiny, který představuje jedinečný celek vytvořený záměrným a osobitým uspořádáním jeho částí s využitím kompozičních principů. Tento typ krajiny vznikl z potřeby pánů ukázat svůj vliv, vyjádřit svoje myšlenky a postoje, a potřeby svázat nespoutanost „divoké přírody“. S odlišností současné společnosti musíme dnes hledat nové prvky a způsoby, kterými docílíme identifikaci člověka s jeho prostředím při zachování osobitého uspořádání a jedinečného celku toho prostředí.

Rozsáhlé komponované krajinné celky u nás vznikaly od sklonku renesance a především v barokní době, byly dílem významných šlechtických rodů působících na našem území. Z nejznámějších můžeme uvést Valdštejnovu krajinu na Jičínsku, oblast hospicu Kuks nebo Veltruská krajina, z děl menšího rozsahu například zámek Měšice a jeho okolí. Ehrlich (in Kubeša, 2010) uvádí na příkladu krajiny Buquouyského panství na Novohradsku, že komponované krajiny jsou rozsáhlými zásahy v prostředí nejen s estetickou, ale i s duchovní a hospodářskou funkcí. Krajina Tereziina údolí je ukázkou kompozice silných krajinných dominant. Významné pohledové prvky tvoří sídelní struktura s hradem, klášter s kostelem, poutní barokní kostel, soustava rybníků, a také okrasná barokní zahrada za hradbami, na jejíž

ose postavili Buquoyové empírový zámek. Dalšími estetickými zásahy ve volné krajině Nových Hradů a spojením úprav s Tereziiným údolím vznikl rozsáhlý krajinářský park s rozmanitými sceneriemi, zahrnující vycházkovou síť cest a drobných architektonických solitérních objektů. Z výzkumu panství Šporkova Choustníkova hradiště od Hendrycha (Kubeša a Kulišťáková, 2010) vyplývá, že lokalita kolem panského sídla byla postupně systematicky upravována, důležité osy byly doprovázeny alejemi, spojovaly hospodářské objekty a rozdělovali jednotlivé plochy. Krajina byla dále rozmanitě „programově zabydlována a hospodářsky kultivována a stala se rozsáhlou zahradou a parkem, s navazujícími lesními honitbami a traktami.

Dozajista můžeme komponovanou krajinu chápat jako vystavěné prostředí, o kterém hovoří Kohout (2013), popisuje škálu skladebných jednotek od nejmenší, to jest místo, až po největší, tj. krajina, a zároveň uvádí, že místem může být jakákoli jednotka i krajina. Prostředí dále komponujeme pomocí hmoty a prostoru, způsoby zacházení s hmotou a prostorem jsou podle Kohouta (2013) následující: místo – cesta – obvod – síť – solitér – řada – pole – rastr.

## 4 Zhodnocení podkladových údajů

Na základě literární rešerše byl podán přehledný kontinuální rozbor vývoje naší kulturní krajiny, její prostupnosti, a vývoje formování cestní sítě v průběhu historie. Podoba kulturní krajiny a prostupnost prostředí byly vždy podmíněny trasami cest, tam, kde cesta zanikla, byla nahrazena brzy novou trasou, jelikož bez funkční cestní sítě nemohla sídla hospodářsky a ekonomicky fungovat. Cesty se staly významnými tepnami obchodu a správy území, jimiž proudilo zboží a informace. Narušení takového toku mnohdy znamenalo zánik celých sídel navázaných na danou cestní síť. Kulturní krajinu tvořily rozmanité přírodní složky a prvky, a byla formována hospodářskou činností člověka. Bezpečnou krajinu utvářelo její srozumitelné uspořádání, založené na archetypálních vzorcích, uspořádání zajišťovalo člověku orientaci v krajině a její čitelnost. Významnými organizátory krajinného prostředí se stala cestní síť, která stejně, jak členila krajinné složky, tak propojovala jednotlivá místa, a byla hlavním měřítkem prostupnosti v prostředí.

## 5 Revitalizace cesty Záhořany a Velký Újezd v okrese Litoměřice

Předmětem projektu je zjištění struktury krajiny z historických pramenů v okolí sídel Záhořany a Velký Újezd, a porovnání této struktury se současným stavem. Na základě vyhodnocení krajinné prostupnosti a historicky významných krajinných prvků v propojení sídel, bude navržena revitalizace na vybraném úseku trasy cestní sítě mezi sídly a bude doplněna o místa zastavení s určitou náplní.

Návrh revitalizace cesty mezi sídly Záhořany a Velký Újezd vznikl na základě současné snahy místního spolku Pro Záhořany o obnovení starých cest v okolí jejich domova a myšlenky napojení obce Záhořany na síť turistických tras v CHKO Českém Středohoří. Projekt pracuje s třemi základními hledisky: s významem historických cest jako paměti naší kulturní krajiny, s důležitostí zachování prostupnosti krajiny a možnosti využití její obytné funkce pro rekreaci obyvatel, a v neposlední řadě s velmi pragmatickým hlediskem propojení dvou turistických tras.

### 5.1 Cíl práce

Cílem práce je rozbor souvislostí prostupnosti území v oblasti vesnic Záhořany a Velký Újezd a nalezení historických návazností napojení jednotlivých sídel na krajinu a okolní sídelní struktury. Po vyhodnocení historické podoby krajiny ve srovnání s podobou krajiny současné se projekt zaměří na vytvoření koncepce možného řešení rozvoje cestní sítě pro danou lokalitu okolí Záhořan a Velkého Újezdu, která bude zahrnovat návaznost blízkých obcí na řešenou oblast a jejich propojení v systému současné krajiny.

K podpoření myšlenky obnovy krajinné prostupnosti je cílem práce především detailní návrh úseku obnovy cestní sítě na ose Záhořany a Velký Újezd a hledání interpretace cesty v krajině pro její budoucí využití. Záměrem je vytvoření obytného charakteru v oblasti podél trasy cesty, podpořený složkami rozptýlené zeleně a místy zastavení s rekreační a relaxační náplní. Výhodiskem pro harmonické působení cesty v prostředí je zapojení všech charakteristických prvků okolní krajiny, důraz na přírodní ráz lokality a historické souvislosti.

### 5.2 Metodika

Na základě terénního průzkumu a analýz území provedené na podkladech dostupných dat byl vyhotoven rozbor lokality. Rozsah analýzy zahrnuje rozbor širších vztahů řešené lokality návrhu revitalizace cesty se zaměřením na člověka jako entitu užívající dané prostředí. Návaznosti širšího území jsou zkoumány ve vztahu k docházkovým vzdálenostem a možného okružního propojení míst Schéma 1. Docházkové vzdálenosti jsou znázorněny poloměry kružnic v rozsahu:

- 400 m (navštívení atraktivního místa, příchod a odchod po stejné trase)
- 1200 m (dopolední výlet s návštěvou více míst a s možností návratu po jiné trase)
- 1800 m (celodenní výlet s využitím doprovodných atraktivních míst a pobyt v různorodých krajinných prostředích – břeh Labe, kopců Českého středohoří, skalnatých strání, a historických sídelních prostředích Litoměřic a Ploskovic).

Délky okružních tras na těchto poloměrech následně dosahují 7,5 km, 12,5 km a 17,5 km.

Analýza také zahrnuje přírodní útvary a přírodní památky. Dále vyhodnocuje historické souvislosti s orientací na drobné architektonické objekty v krajině a v sídlech. Zaznamenává historické objekty mimo centra obcí, památky drobné architektury v extravilánu a intravilánu. Prostupnost krajiny byla vyhodnocena z podkladů historických map a byla porovnána se současným stavem cestní sítě v dané lokalitě v návaznosti na sídla blízkého okolí. Pro řešené území byla vyhotovena koncepce rozvoje cestní sítě a vybrána perspektivní rozvojová osa pro obnovu částečně zaniklé historické cesty.

Vybraná rozvojová osa cestní sítě tvoří spojnicí sever, jih vesnic Zahořany a Velký Újezd, propojuje území v tomto směru v celé oblasti jejich katastrálních území. Pro nalezení východisek harmonického začlenění cesty do krajiny a podpoření jejího aktivního využití byla dále vypracována analýza současného stavu krajiny. Rozbor se zaměřil na typy krajinného pokryvu a antropogenní využití ploch, rozlišeny byly tyto plochy:

- zastavěné území
- orná půda, intenzivně obdělávané pole
- travní porost, louka
- lesotravnatý porost
- lesní pozemek, lesy v LPF
- ovocné sady, zahrady mimo zastavěné území
- vodní plocha

Vybraná trasa cestní sítě byla dále podrobena zkoumání z hlediska doprovodné rozptýlené zeleně a urbánních prvků. Byly definovány struktury, které ji charakterizují, jsou to:

- městská zeleň zámeckého parku
- pole
- les
- louka
- travnaté společenstvo suchých strání
- vegetace vodního toku
- městská zeleň návesní
- doprovodná zeleň podél komunikace
- architektonické objekty.

Vedle současných krajinných struktur byly navrženy doplňující složky krajiny a byla navržena místa zastavení se specifickými funkcemi:

- rekreační
- herní
- relaxační
- vyhlídkovou
- naučnou.

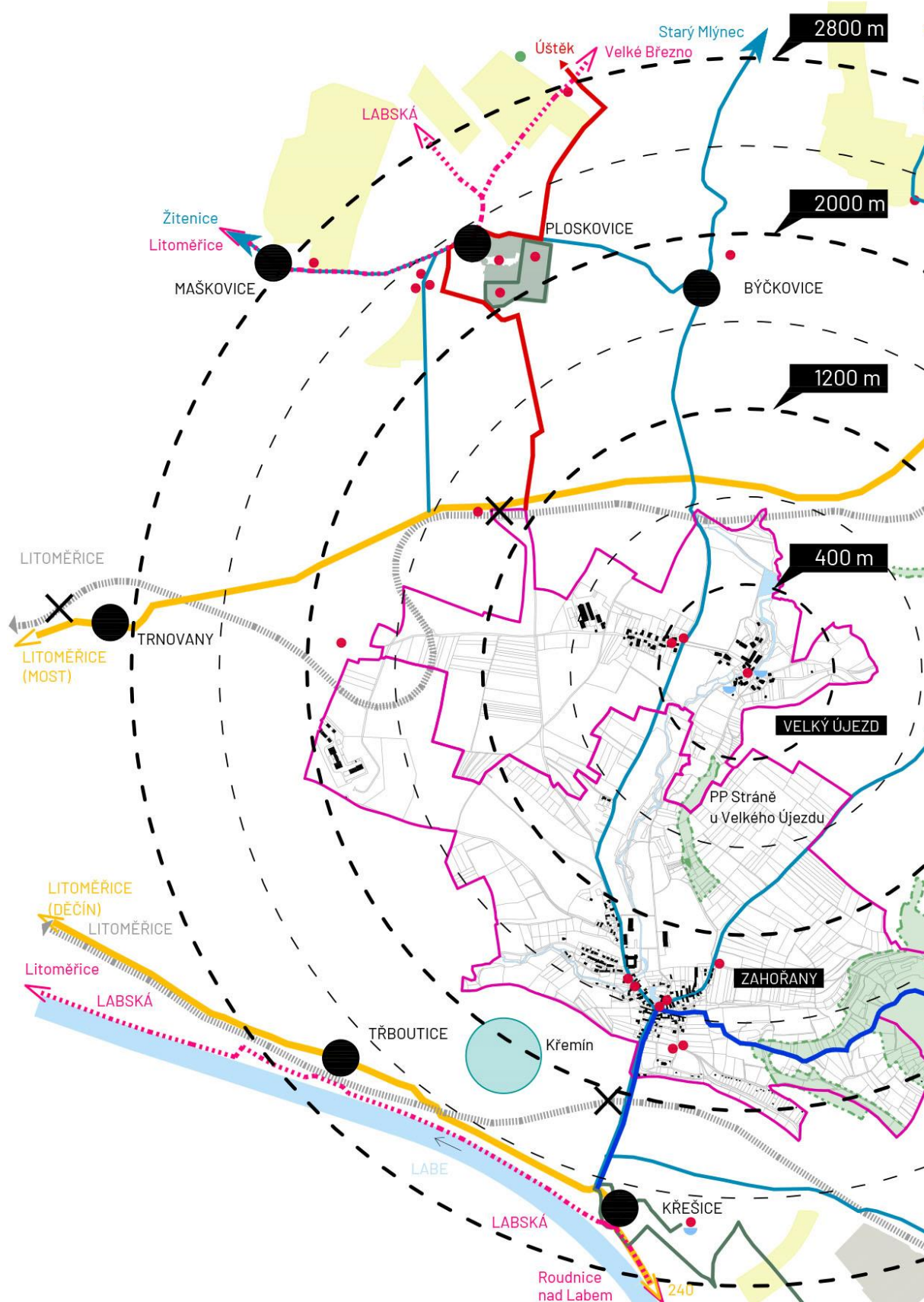


### 5.3 Analytická část: podklady, rozbory a interpretace

#### 5.3.1 Vymezení lokality

Území v širších souvislostech leží na styku třech geografických oblastí, oblasti Českého středohoří, Ralské pahorkatiny a Dolnooharské pahorkatiny. Polohově je území ukotveno východně od města Litoměřice, severovýchodním směrem leží město Ústěk s významným zachovalým středověkým historickým jádrem, a na jihovýchodě se nachází město Roudnice nad Labem se zámek šlechtického rodu Lobkoviců. Obec Ústěk se vyskytuje na rozhraní dvou chráněných oblastí, CHKO České středohoří a Kokořínsko-Machův kraj. Roudnice nad Labem je charakteristickým městem na řece, rozkládá se ve svažitém terénu levého břehu Labe, a je zde situován významný přechod přes řeku, Špindlerův most. Další mostní propojení se nachází až v Litoměřicích. CHKO České středohoří na severovýchodě, CHKO Kokořínsko-Máchův kraj na východě a řeka Labe na jihu tvoří krajinné rozhraní oblasti řešeného území.

Navrhovaná cestní trasa spojuje vsi Velký Újezd a Záhořany, tudíž je dále lokalita vymezena v rámci jejich katastrálních území, a to katastrálním územím Velký Újezd u Litoměřic a Záhořany u Litoměřic, v okrese Litoměřice. Záhořany jsou částí obce Křešice, která se nachází na řece Labe s centrem obce asi 1 km jižně od centra Záhořan. Významným městem v blízkém okolí je okresní město Litoměřice se vzdáleností asi 7 km západně od Záhořan. Velký Újezd leží v silně zemědělsky využívané krajině v oblasti mezi řekou Labe a CHKO Českým středohořím, vzdálenost k městu Litoměřice činí také 7 km na západ. Z velkého Újezdu do Záhořan je činí docházková vzdálenost 2 km. Velký Újezd spadá správně pod obec Býčkovice. Východně od osy spojující Velký Újezd a Záhořany se rozkládá Sedlecká plošina. V blízké krajině katastrálních území se nachází několik sídel, které jsou předmětem zpracování návrhu systému širší cestní sítě, jmenovitě se jedná o obce Encovany, Sedlec, Dolní Řepčice a Horní Řepčice, Křešice, Třeboutice, Trnovany Maškovice, Ploskovice, Býčkovice a Dolní Nezly.



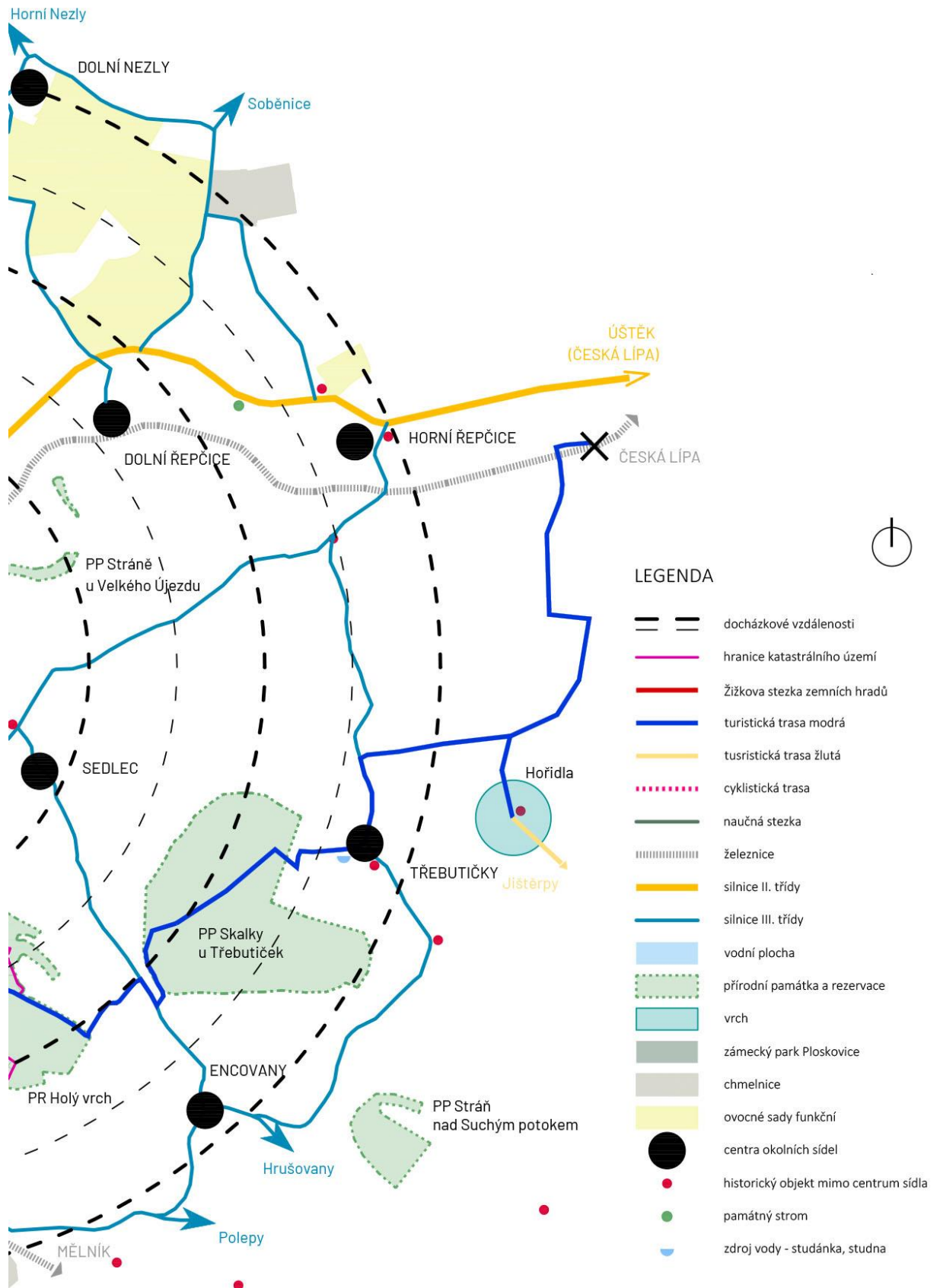


Schéma 1 Širší vztahy

### 5.3.2 Sídelní struktura a obyvatelstvo

Sídelní struktura ČR je charakteristická rozptýleným osídlením s velkým počtem malých sídel, naopak nízkým počtem velkoměst a při vysoké míře urbanizace významným zastoupením malých a středních měst (Luka, 2017). Stejně tak Sýkora (1998) uvádí, že je Česká republika charakterizována na většině území vyrovnaným rozložením malých, středních a velkých sídel, a pravidelným výskytem měst.

Podle Löwova a Nováková (2008) typologického členění krajiny České republiky spadá oblast pod typ staré sídelní krajiny Hercynika, s osídlením datovaným až do období neolitu, je charakterizována plošným až pahorkatinným reliéfem, který zabírá až 11,6 % plochy, rozlohou ve druhém vegetačním stupni a primárně zemědělským využitím půdy až na 90 % plochy území, lesní porost tvoří méně než 10 % a ve zbytku ploch se vyskytují travnaté porosty. Sídelní struktura je tvořena převážně návěsními ulicovkami a návěsními vesnicemi s nepravými traťovými plužinami. Ještě dnes se zde můžeme setkat s pozůstatky jednotlivých objektů domů lidové architektury, typický tuto oblast je typ českého roubeného domu (Löw a Novák, 2008). Zachované domy jsou v dané lokalitě často památkově chráněné.

Některé oblasti, kam spadá i podhůří Českého středohoří, tedy okrajové, jsou nedostatečně prostoupeny typem městského osídlení. Sýkora (1998) na rozdíl od Löwovy a Novákovi typologii uvádí, že se oblasti vyznačují formou protáhlé pásové zástavby podél údolních komunikací, a dále zmiňuje hustotu obyvatel do 40 osob na 1 km<sup>2</sup>. Sýkora (1998) předpokládá neperspektivní vývoj těchto typů sídel, jejich postupný zánik z důvodu odchodu obyvatel do měst, nezájmem o jejich rekreační využití nebo pohlcením venkovského sídla rozpínajícím se městským osídlením.

V současnosti, ale můžeme sledovat, v oblasti řešených katastrálních území a v jejich blízkém okolí, trend opačný. Vlivem zájmu městských obyvatel o bydlení na venkově ve vlastním rodinném domě je zemědělská krajina v okolí sídel zabírána k zástavbě. Dále jsou venkovská sídla využívána k rekreačnímu pobytu městských obyvatel, kteří používají získané rodinné domy jako víkendové chalupy. V tomto případě sledujeme trend poklesu počtu starousedlíků na úkor množství městských přistěhovalých obyvatel.

Velký Újezd je malá vesnice v podhůří Českého středohoří asi 3 km jižně od hranic CHKO České středohoří, správně spadá pod obec Býčkovice ležící 1,7 km severním směrem. V roce 1880 je uváděno 254 obyvatel žijících v obci, v roce 1950 klesl počet obyvatel na 112, v posledních letech je počet stabilizován a drží se nad 100 obyvatel (Velký Újezd (Býčkovice), 2020). Vesnice Zahořany patří správně pod obec Křešice, počet obyvatel v roce 1869 dosahoval 618 osob, v 1950 to bylo 410 osob (Zahořany (Křešice), 2020) a v tomto počtu se s menšími výkyvy drží dodnes. Množství obyvatel za posledních 10 let v obou obcích dle dat statistického úřadu zaznamenává spíše vzestupnou tendenci počtu osob. Za zmínku stojí také obyvatelstvo obce Ploskovice, která se sice nachází mimo řešené katastrální území, ale je významným bodem pro navrhovanou trasu cesty Zahořany a Velký Újezd, jež se na obec napojuje. Obec byla v počtu obyvatel v roce 1869 srovnatelná s množstvím obyvatel Velkého Újezdu. V roce 1910 dosahoval počet obyvatel svého maxima 528 osob (Ploskovice, 2020), úbytek obyvatel po roce 1950 nebyl tak extrémní, jak v Zahořanech nebo Velkém Újezdu, pohyboval se kolem 30 %. K radikálnímu poklesu došlo

v 90. letech, ale počet obyvatel se do roku 2020 opět přiblížil k původnímu počtu obyvatel, k 1. 1. 2020 je dle statického úřadu zaznamenáno 449 osob se stálým bydlištěm v obci.

Náhlý pokles velkého množství obyvatel v roce 1950 pravděpodobně nastal s procesem kolektivizace zemědělské půdy, vyvlastňováním pozemků a nedostatkem pracovních příležitostí, za kterými se lidé museli stěhovat do měst. Nižší pokles obyvatel v Ploskovicích byl zřejmě fakt, že obec byla důležitým střediskem chmelařské oblasti na Litoměřicku. V současnosti si status významného místa zachovávají Ploskovice na základě turistického zájmu. Vesnice Záhořany se také těší v poslední době turistickému zájmu, a to především vzhledem k napojení na obec Křešice, se kterou jsou svázány jak správně, tak i urbanistickým propojením obou vesnic. Vesnice Velký Újezd naopak velmi postrádá komplexní napojení na okolí, negativně se také projevuje na jejím rozvoji nulová občanská vybavenost. V důsledku toho leží sídlo v hraničním pásu mezi přírodní oblastí CHKO České středohoří a atraktivní oblastí kolem vodního toku řeky Labe.

### 5.3.3 Historické mapování

První doložené mapování řešené lokality pochází z let 1712-1717 vyobrazené v díle Müllerovy mapy Čech. Až do 20. století byl Velký Újezd dělen na dvě části horní a dolní ves. Do doby výstavby nové císařské silnice na sklonku 19. století ležela ves při významné spojnici královského města Litoměřice a osady Úštěk. Osídlení v oblasti dnešní obce Úštěk je patrné již z období pravěku, „v té době tudy vedly staré obchodní cesty z Litoměřic do Lužice“, městem byla osada vyhlášena v roce 1361 (Úštěk, 2020). Z Müllerovy mapy Čech Obr. 1 je zřejmé, že se v průběhu středověku vykrystalizovala důležitá stabilní trasa mezi Litoměřicemi (LEITMERITZ) a Úštěkem (AUSCHE), označená v mapě červenou linií, která se za Úštěkem v obci Kravaře rozdvojila, a jedna větev směřovala dále na severovýchod do České Lípy a druhá na sever. Pro Újezd mělo napojení na tak významnou obchodní trasu silný hospodářský vliv. Na mapě je také vyznačen Luční potok, černá meandrující linie propojující Ploskovice (PLOFCHKOWITZ), Horní Újezd (OBER AUJEST), Záhořany (SAHORTAN) a Třeboutice (TRZEBAUTITZ), který lemuje západní hranici viničné oblasti Litoměřicka a Sedlecké plošiny. Jižní hranici oblasti tvoří řeka Labe, nejbližší mostní přechod přes řeku v té době se nachází v Litoměřicích a v Roudnici nad Labem.



Obr. 1 Müllerova mapa Čech

Na Müllerovo mapování navázalo v druhé polovině 18. století I. vojenské mapování, také nazýváno josefské podle panovníka Josefa II. Nařídila jej vyhotovit Marie Terezie po neúspěšné sedmileté válce s Prusy, „dokonce si rakouští velitelé stěžovali, že se často dozvídají o vlastní krajině více informací z ukořistěných pruských map než z vlastních“, dokončeno bylo za Josefa II. (První vojenské mapování, 2020). Z prvního vojenského mapování Obr. 2 se podrobně dozvídáme o trasách cest v řešené lokalitě. Mimo významné již zmíněné východozápadní spojnice Litoměřice-Úštěk, jsou z mapování patrné důležité severojižní spojnice sídel. Hlavní linii tvoří Býčkovice (PISCHNOWITZ), Újezd (AUJEST) a Zahořany (ZAHORZAN). Další směry vybíhají radiálně ze Zahořan na jih do Encovan a Křešic, na západ do Třeboutic (TRZENAUTITZ) a Trnovan, na sever do Sedlce (SELTZ), Ploskovic k dnes zaniklé vodní ploše, a dvě cesty do Újezda (AUJEST). První cesta byla vedena přes Horní (OBER) a druhá přes Dolní (UNT.). Zajímavá je také bohatě větvená síť cest z Dolního Újezdu na Sedleckou plošinu do Sedlce, Býčkovic a Dolních Řepčic (UNT. RZEPS), a již zmíněná cesta na jih do Zahořan. Cesty v Dolním Újezdu překračují Luční potok na dvou různých místech, toto řešení bude promítnuto i v současném návrhu cesty mezi Újezdem a Zahořanami. První vojenské mapování zobrazuje také objekty mimo sídelní strukturu, takže můžeme na mapě Obr. 2 pozorovat množství kapliček a křížů podél linií cest, dnes již mnohdy zaniklých. Červená diagonální linie na mapě znázorňuje císařskou silnici, navrhovanou v období pořizování map prvního vojenského mapování. Nová trasa změní obchodní význam Újezdu a utlumí jeho další rozvoj.

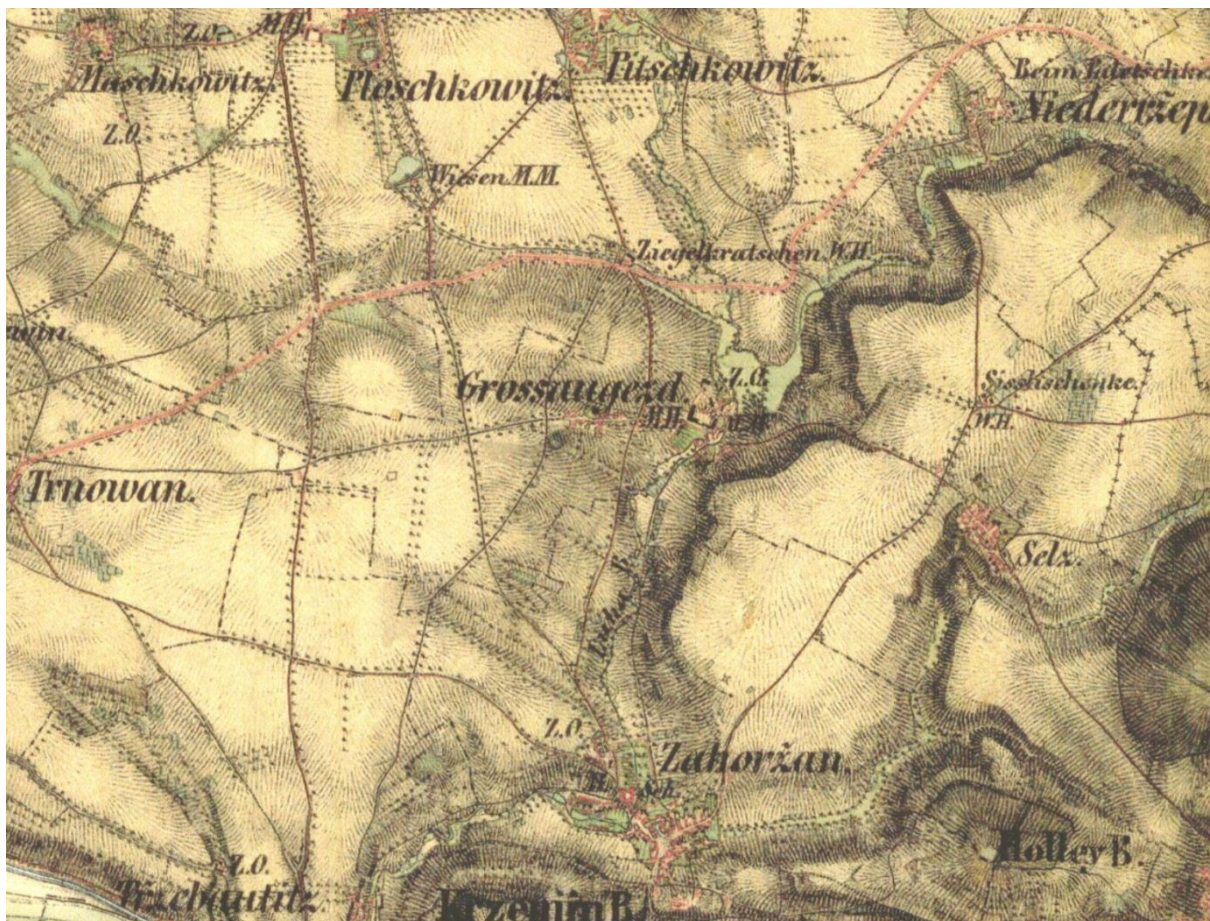
Pro hledání starých cest v dnešní krajině mohou být mapy prvního mapování velkým přínosem, nejen pro záznam tras cest, ale i pro grafickou zkratku například cest úvozových, ztvárnující hluboké úvozy černou rozvolněnou linií podél cest.



Obr. 2 I. vojenské (josefské) mapování – Čechy, mapový list č. 40

Druhé vojenské mapování probíhalo 1836-1852, vychází z geodetického měření vojenské triangulace a současně z map Stabilmního katastru, a zpřesňuje data získaná v průběhu prvního mapování. Podoba naší krajiny se za uplynulých dobu, od prvního mapování, značně změnila. Zvětšila se rozloha orné půdy na úkor lesů, ty dosáhly plošně historického minima (II. Vojenské mapování – Františkovo, 2020). V polovině 19. století byla císařská silnice dokončena a je stabilně ukotvena na mapách druhého mapování Obr. 3. Horní a Dolní Újezd byl formálně sloučen do jedné vsi pod názvem Velký Újezd (GROSSAUJEZD). Významnou změnou ve srovnání s prvním mapováním je přesnější znázornění rozptýlené zeleně v krajině a doprovodné zeleně podél cest. Z Obr. 3 je patrná bohatá síť alejí podél komunikací a liniových pásů zeleně mimo cesty, sloužící pravděpodobně jako hraniční zeleň nebo větrolam.

Pro navrhovanou revitalizaci cesty mezi Velkým Újezdem a vsí Zahořany je II. vojenské mapování prvním důležitým dokladem o existenci a poloze zeleně podél, dnes z velké části zaniklé, cesty.



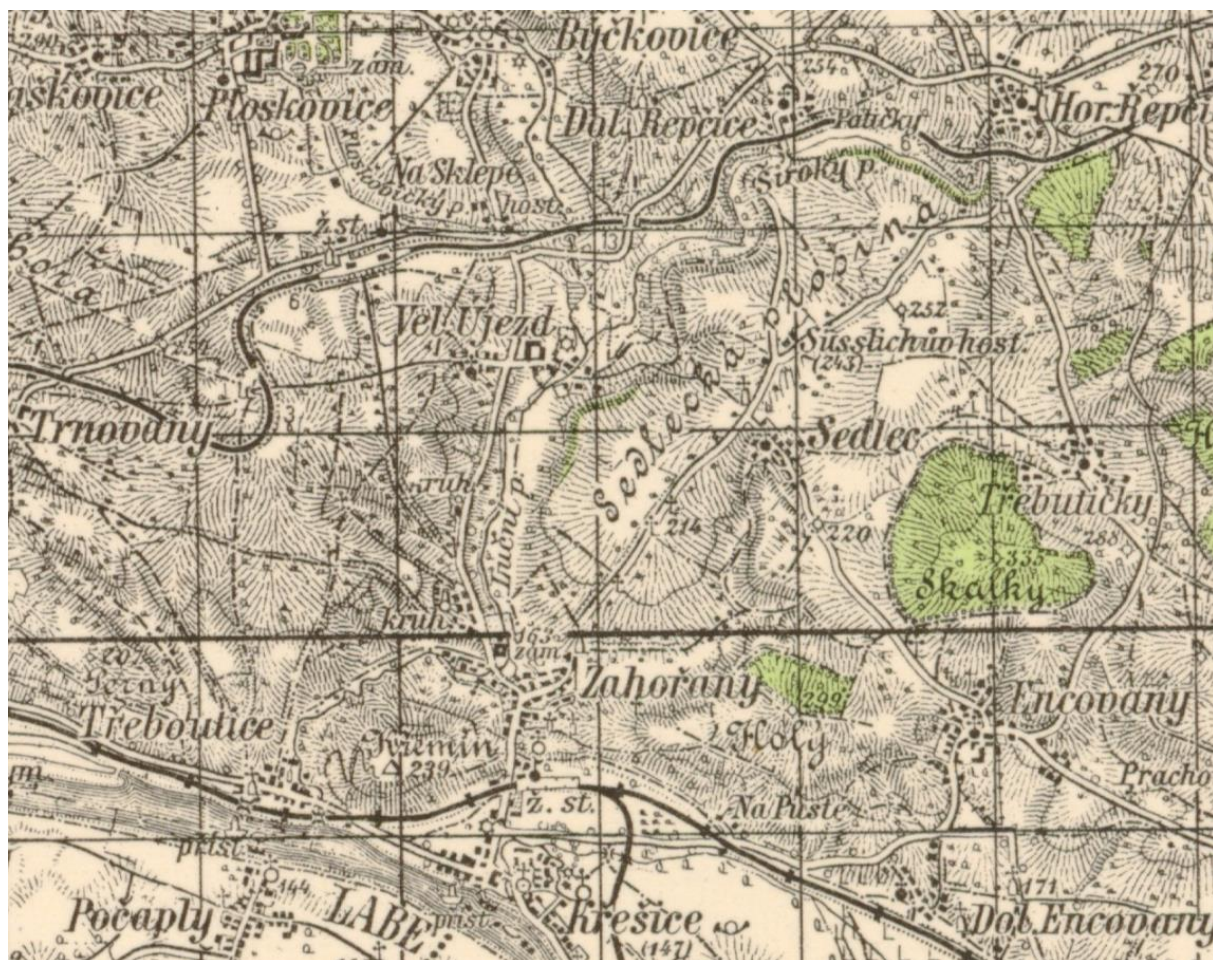
Obr. 3 II. Vojenské mapování - Františkovo

V roce 1868 bylo rozhodnuto rakouským ministerstvem války o vyhotovení nového mapového podkladu, opět z důvodu aktualizace a zpřesnění informací pro vojenské účely, lépe vyobrazuje výškopis graficky a číselně. Mapování probíhalo v letech 1876-1878 a stalo se podkladem pro speciální a generální mapy. Třetí mapování je znázorněno na Obr. 4 bylo pořizováno v měřítku 1:25000, speciální mapy byly následně vyhotoveny v měřítku 1:75000. Jedna ze speciálních map třetího vojenského mapování dané lokality je vyobrazena Obr. 5. Na mapě je možné pozorovat rozvoj železniční dopravy, konkrétně novou trasu železniční sítě vybudované v druhé polovině 19. století, vedoucí z Litoměřic do České Lípy, zachycenou silnou černou čarou. Nová železniční trať nebyla vsi Velký Újezd žádným přínosem pro další rozvoj, trasa kopíruje císařskou silnici, a nejbližší železniční zastávka se nachází u této silnice mezi Ploskovicemi a Velkým Újezdem. Druhá větev železniční sítě vznikla podél řeky Labe, trať vedoucí z Litoměřic na Mělník s železniční zastávkou při horním okraji Křešic, pohodlně dostupná i pro Zahořany. Hlavní význam měla však pro obec Křešice, kde byla v 19. Století založena textilní továrna, z mapy Obr. 5 je patrná odbočka železniční trati směrem k centru Křešic.





Obr. 4 III. vojenské mapování – Františko-josefské



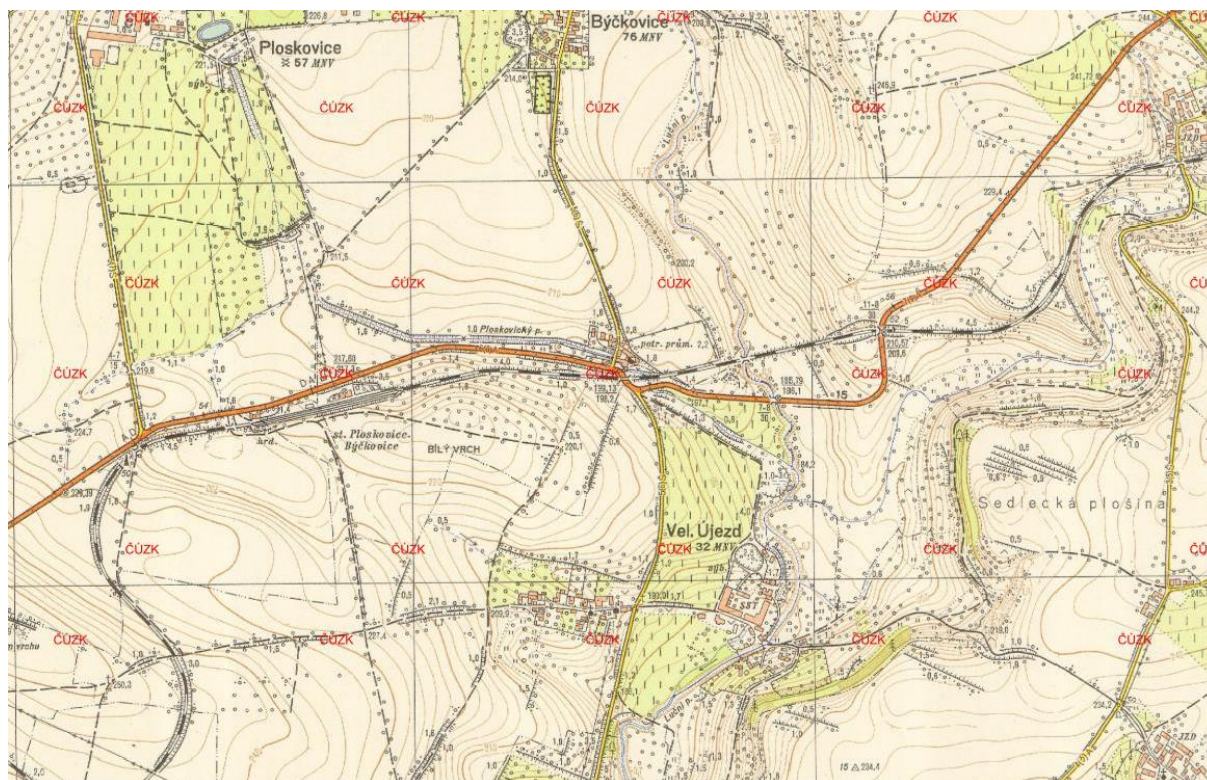
Obr. 5 III. vojenské mapování – 1:75 000, mapový list 3752

Třetí vojenské mapování a speciální mapy byly zhotoveny na podkladu II. vojenského mapování a Stablního katastru Obr. 6. Mapy Stablního katastru sloužily k záznamu nemovitého majetku Habsburské monarchie jako podklad pro stanovení pozemkové daně, měření probíhalo ve dvou etapách v letech 1826-1830 a následně 1837-1843. Díky přesnému měřičskému zpracování byl Stablní katastr použit jako podklad pro pozdější vyhotovení katastrálních map České republiky (Stablní katastr, 2020). Mapy Stablního katastru nám poskytují nejen trasování cestní sítě, ale i nové zásadní informace o typech půdního fondu a rozložení sídelní struktury v dané lokalitě. Převážnou část krajiny v oblasti Velkého Újezdu (GROFS AUGZD) a Zahořan (ZAHORZAN) zabírala orná půda protkaná sítí hlavních komunikací, doprovázených alejovou výsadbou, a polních cest. V katastrech sídel je zřejmá naprostá absence lesů, vegetaci můžeme předpokládat podél vodních toků, které jsou vymezeny pásy podmáčených luk, a na několika dalších podmáčených místech, kde se zdržovala voda, například za zámek v Újezdu, kde se dnes nachází rybník. Sídelní struktura navazuje na zemědělskou krajinu pozemky zeleninových a ovocných zahrad, a luk s ovocnými stromy. Významnější komunikační trasy se stabilizovaly v severojižním směru z Byčkovic přes císařskou silnici do Velkého Újezdu a dále do Křešic přes Zahořany, a druhá trasa z Ploskovic do Zahořan. V západovýchodním směru spojovala cesta Trnůvany a Sedlec přes Velký Újezd, toto komunikační schéma bylo přerušeno výstavbou železnice Obr. 5 a vytvořilo bariéru mezi sídly.



Obr. 6 Stabilní katastr

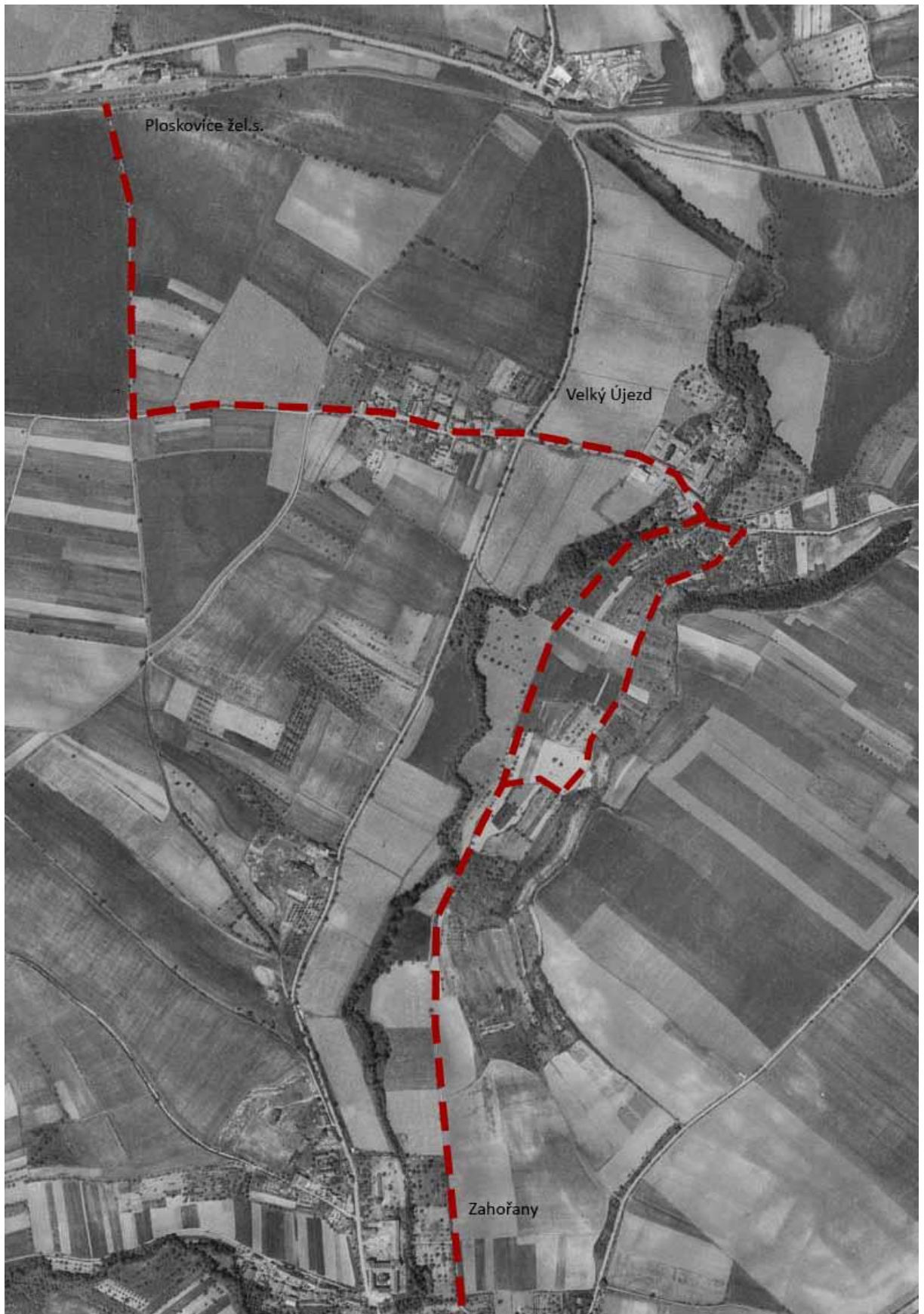
Poslední mapování, které nám umožní sledovat krajinnou mozaiku zemědělských a přírodních ploch před rozsáhlou proměnou naší kulturní krajiny způsobenou zemědělskou kolektivizací a především scelováním pozemků, je topografické mapování Obr. 7 a Obr. 8, které probíhalo od roku 1951 do roku 1971. Pro rozlišení struktury a textury krajiny můžeme také nahlédnout do leteckého snímkování z 50. let. Plochy a struktury kulturní krajiny tvoří rozptýlená zeleň a doprovodná vegetace podél vodních toků, hlavních komunikací a zachovalých polních cest. Charakteristickým znakem lokality zůstávají ovocné sady v návaznosti na sídla i v krajině. Lesní porosty se objevují jen ve fragmentech ploch na špatně přístupných místech, v prudkých svazích. Po 2. světové válce se objevily neudržované zemědělské plochy v krajině, v řešené lokalitě se jednalo o souvislé porosty trnitých křovin severně od Zahořan nebo v dolní části Velkého Újezdu. Nicméně ve srovnání s ortofotosnímky z 50. let se stav velice rychle navrátil k zemědělsky využívaným plochám.



Obr. 7 Topografické mapy v systému S-1952, Velký Újezd



Obr. 8 Topografické mapy v systému S-1952, Zahořany



Obr. 9 Ortofoto mapa (50. léta). Upraveno: Vyznačena funkční trasa cesty ze Zahořan do Velkého Újezdu jako podklad pro její obnovu



Obr. 10 Ortofotomapa ČÚZK (aktuální). Upraveno: Aktuální stav prostupného úseku na navrhované trase

Na podkladu leteckých snímků z 50. let Obr. 9 si ještě naposledy můžeme porovnat stav naší kulturní krajiny se současnou podobou na Obr. 10. Na ortofotomapách z 50. let je ještě patrná větší rozmanitost druhů pěstovaných kulturních plodin a menší rozlohy pozemků, ale scelování pozemků se oproti Stablnímu katastru projevilo už v této době. Cestní síť se jeví z velké části stále zachovalá a oproti dnešku funkční a používaná. V mapách zachycujících podobu současné krajiny v řešené lokalitě jsme schopni rozlišit nanejvýš dvě různé plodiny, místy travní porost a neudržované pásy a plochy lesních porostů v těžko přístupných polohách, staré sady a zahrady s ovocnými dřevinami těžko rozeznáme od těchto porostů, a místy nacházíme sečené louky. Neudržovaná liniová vegetace většinou značí pozůstatek bývalé trasy cestní sítě, ale o celkové prostupnosti a komunikacích budeme hovořit v následující podkapitole.



Schéma 2 Historická cestní síť



### 5.3.4 Prostupnost území a doprava

#### 5.3.4.1 Silnice a železnice

Z historických map Stablního katastru vyplývá stav cestní sítě, která se formovala do poloviny 19. století. Tento stav cestní sítě byl zachován ve více méně stejné podobě až do poloviny 20. století. Po roce 1950 zaznamenáváme první změny v rozložení cest a jejich úbytek. Podle vyhodnocení prostupnosti ve srovnání délky tras cestní sítě v polovině 19. století a dnes, je patrný značný úbytek délky cestní sítě ví než o 60 % oproti původnímu stavu. Pro určení zaniklé cestní sítě v dané lokalitě byly výchozím materiálem historické mapy a charakteristické složky krajiny značící průběh cest.

Z průzkumu lze jednoznačně určit několik tras kopírujících staré cesty. Jedná se o komunikaci druhé třídy I/15, která spojuje Most s Českou Lípou přes Litoměřice a Ústěk, silnice je páteří osou regionální trasy mezi Ústeckým a Libereckým krajem ve směru západ-východ, vytváří v části území hranici chráněné krajinné oblasti. Trasa s menšími výkyvy kopíruje původní císařskou silnici. V souběžném směru s komunikací I/15 vede železniční trať Ústí nad Labem-Litoměřice-Česká Lípa, jejíž vznik je datován do období 2. poloviny 19. Století, se zastávkou Ploskovice, jež je cílovým a výchozím bodem navrhované cesty. Jižně od Záhořan se rozbíhá od řeky druhá železniční trasa Ústí nad Labem-Litoměřice-Mělník se zastávkou v Křešicích, podél níž vede v úseku Litoměřice a Křešice trasa silnice druhé třídy II/261 Liběchov-Děčín. Ze Záhořan vybíhá komunikace spojující Sedlec a Horní Řepčice. Druhou významnou trasou v řešeném území je osa sever-jih, kterou doprovází silnice třetí třídy propojující od jihu od řeky Labe obec Křešice, část obce Záhořany, Velký Újezd a Býčkovice, a dále se rozbíhá na sever do Českého středohoří. Další komunikace jsou omezeny pouze na zpevněné a nezpevněné místní nebo účelové komunikace v zastavěném území obcí.

#### 5.3.4.2 Polní cesty, turistické a cyklistické trasy

Mimo zmíněné zpevněné komunikace převážně pro motorovou dopravu se v lokalitě vyskytuje několik v zásadě polních cest udržovaných pouze pravidelným průjezdem těžké techniky, některé úseky odpovídají trasám starých cest. A dále fragmenty cest v místech rozsáhlých zemědělských ploch, které společně s vegetačními porosty rozptýlené zeleně tvoří pozůstatky původních cest. Celkový úbytek polních cest a nehostinné prostředí na existujících cestách znemožňuje plynulou prostupnost v krajině. V případě jejich stále existence jsou často cesty, i přes jejich trvalý katastrální vymezení, zaorány v plochách polí, nebo jejich užívání se omezuje na segmenty cesty jako příjezdové trasy k rozsáhlým zemědělským plochám. Obvykle vyúsťují tyto cesty na silnicích nebo jako slepé větve v polích. Trasy postrádají propojení a návaznosti k místům v krajině. Používané cesty jsou často negativně ovlivněny nízkou údržbou a nedostatkem doprovodné zeleně, která by přinášela v horkých letních dnech stín, zpříjemňovala pobyt na cestě a orientovala nás v krajině.

Z polních cest u Záhořan jsou zachovány zbytky úseků na výjezdu ze sídelních komunikací. Tyto cesty většinou končí přímo na zemědělském pozemku, v případě jejich delšího trasování vedou pouze ke vzdálenějšímu pozemku a opět končí jako slepé. V okolí Velkého Újezdu je situace obdobná. Cestní síť není mezi sebou provázána ani není

propojena s okolními složkami. V řešené lokalitě byly vystopovány pouze dvě trasy funkčních polních cest, které odpovídají historickému uspořádání kulturní krajiny do poloviny 20. století. Jedná se o trasu z Velkého Újezdu do Trnovan a polní cesta ze Zahořan do Třeboutic. Zánik trasy polní cesty Velký Újezd a Zahořany byl mimo scelování pozemků způsoben i novou větví polní cesty, která se napojila na provozní přemostění Lučního potoka jižně od Újezdu. Cesta napojila, jinak těžko hospodářsky přístupnou oblast mezi svahy Sedlecké plošiny na východě a Lučního potoka při západní hranici, přímo na severojižní silnici třetí třídy z Velkého Újezdu do Zahořan. Polní cesta, která je součástí projektu revitalizace cestní sítě, ztratila tímto napojením částečně svůj význam z hlediska obhospodařování přiléhajících zemědělských ploch.

Lokalita přímo v hranicích vymezených katastrálních území Velký Újezd u Litoměřic a Zahořany u Litoměřic je velmi chudá na turistické trasy a naprosto postrádá cyklistické propojení. Zahořany protíná modrá turistická trasa vyběhající z návsi v Křešicích a končící na železniční stanici v Horních Řepčicích. Trasa nemá žádné napojení ani v jižním směru přes řeku Labe, i přes přivoz v blízkých Nučnicích, ani směrem na sever do Českého středohoří. Cesta protíná Přírodní rezervaci Holý vrch, Přírodní památku Skalky u Třebutiček a rozhlednu Hořidla. Severní hranice katastru Velkého Újezdu se dotýká červená turistická trasa, která vychází z železniční zastávky Ploskovice a míří na sever do obce Třebušín a pokračuje dál na východ do Úštěku. Turistická trasa pod názvem Žižkova stezka zemních hradů je jednou z tras Českým středohořím se zastávkou například na zříceninách hradů Panna či Kalich, nebo státním na zámku Ploskovice. Jedním z cílů projektu revitalizace cesty mezi vsí Zahořany a Velkým Újezdem je propojení těchto dvou zajímavých turisticky atraktivních tras.

Cyklotrasy se nyní v lokalitě nevyskytují žádné, nejbližšími trasami jsou jižní Labská cyklostezka podél řeky Labe, procházející obcí Křešice. Na sever od řešeného území vede cyklotrasa odbočující z Labské cyklostezky v Litoměřicích, protínající Ploskovice, prochází celým Českým středohořím a končí severně od Ústí nad Labem. Podle územního plánu Zahořan je navrhovaná cyklotrasa přes Zahořany kolem kopce Křemík z Křešic do Třeboutic. Územní plán Velkého Újezdu dále navrhuje cyklotrasu v severojižním směru po silnici ze Zahořan přes Velký Újezd do Býčkovice s odbočkou na Ploskovice.

Z hlediska dopravní vybavenosti mají obě vsi autobusové zastávky s napojením na Litoměřice a Štětí. Zahořany mají také přímé napojení na železniční zastávku v Křešicích, popřípadě mohou využít autobusové napojení do Roudnice nad Labem. Pro obyvatele Velkého Újezdu je dostupná nejbližší železniční zastávka 1,5 km vzdálená, přístupná po silnici druhé a třetí třídy. V případě realizace navrhované revitalizace cesty, která se na železniční zastávku napojuje, by se docházková vzdálenost zkrátila a umožnila by příchod na vlak peším propojením bez automobilové dopravy.

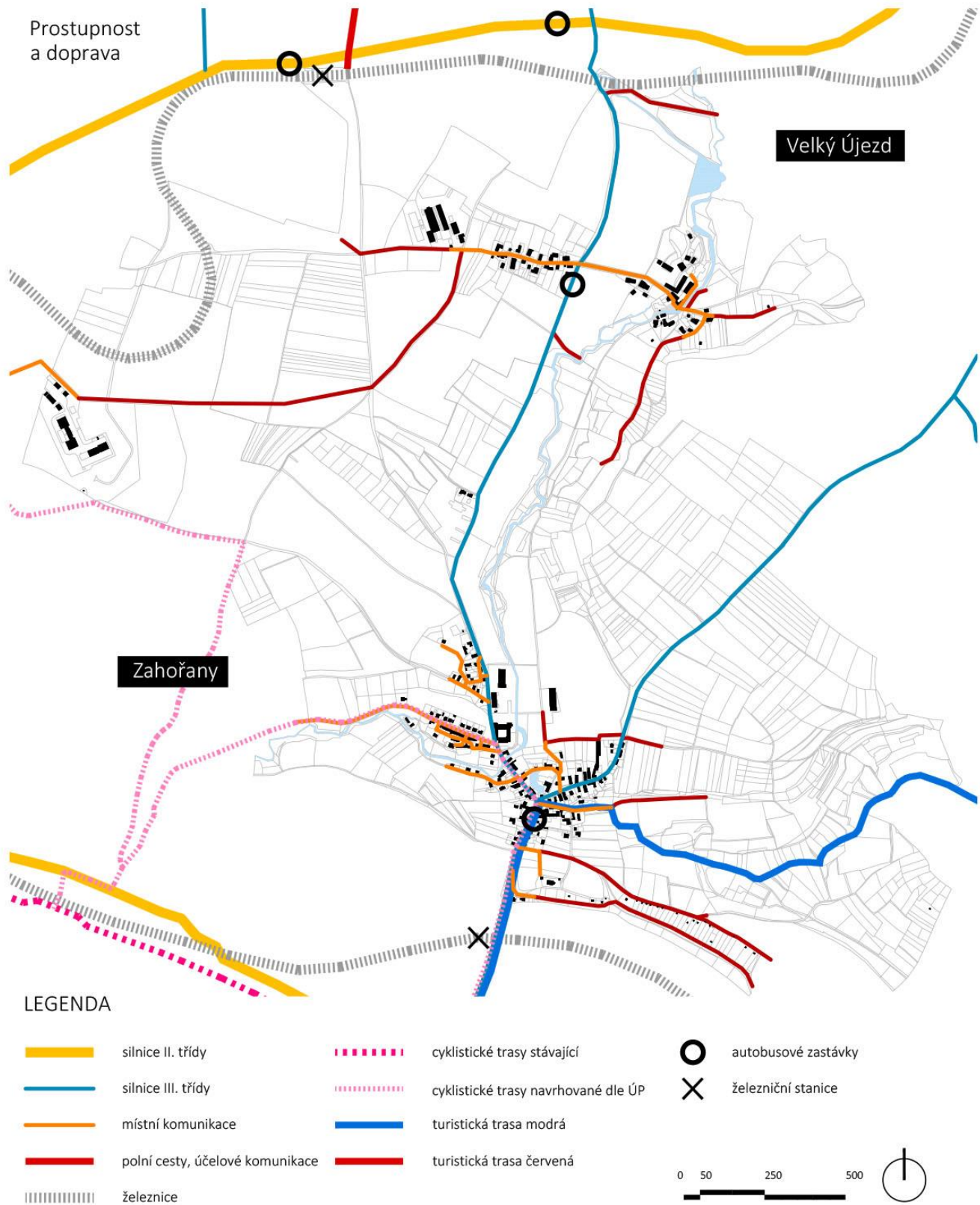


Schéma 3 Prostupnost a doprava

### 5.3.5 Historické hodnoty

Mezi historické hodnoty kulturní krajiny náleží cestní síť, která definuje její uspořádání a vytváří celkový obraz krajiny. V severních a jižních Čechách je řada úseků současných silnic vedená přímo v trasách historických cest a stezek, na rozdíl od zbytku republiky (Bolina et al. 2018). Trasy cest byly analyzovány na podkladu map stabilního katastru vyhotovených v období let 1826-1843. Rozbor historické cestní sítě je součástí kapitoly 6.3.3 Prostupnost území a doprava, kde jsou cesty srovnávány se současným stavem. V kapitole historických hodnot se především zaměříme na historii Velkého Újezdu a Zahořan s ohledem na drobné památky v krajině i sídle. Zmíníme pár slov o historii Ploskovic jako významného sídelního centra navazujícího na řešená katastrální území, které v návrhu cesty Zahořany a Velký Újezd tvoří významný návazný bod. V širších souvislostech jsme se zabývali i architektonickými objekty v návaznostech na návrh koncepce rozvoje cestní sítě vybíhající mimo řešená katastrální území. **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** zobrazuje konkrétní historické hodnoty v rámci katastrálních území napojovaných vsí.

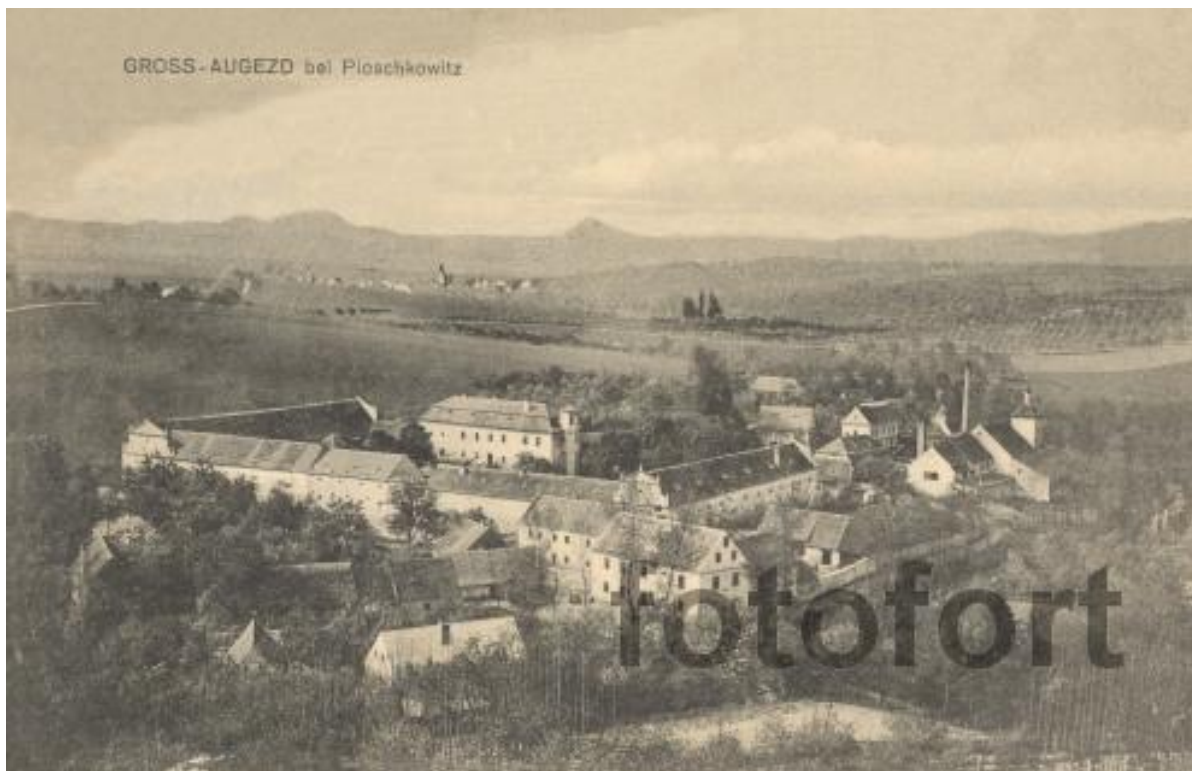
#### 5.3.5.1 Historie sídel

##### Velký Újezd

První písemná zmínka o vsi je datována do roku 1233, kdy až do roku 1812 byla významnou spojnici města Litoměřic a Úštěku. Část obce byla ve vlastnictví vyšehradské kapituly a další část spadala pod obec Býčkovice náležející německým rytířům. Od 16. století patřila Jaroslavovi Kostomlatskému z Vřesovic, který zde postavil tvrz. Když později tvrz získali dominikáni, nechali zde vystavět zámek s kaplí. Trasa Litoměřice-Úštěk, na které se ves nacházela, byla zásadní pro její rozvoj, po výstavbě císařské silnice v roce 1812 severně od vsi, ztratila své privilegované postavení a její vývoj ustrnul. (Historie obce-Býčkovice, Velký Újezd, 2020)

Z architektonických zajímavostí nalezneme ve vsi barokní zámek s empírovými úpravami (Anděl, 1984) a několik drobných památek, mlýn z roku 1867, kapličku datovanou do 19. století a litinový kříž s letopočtem 1863 (Poche, 1982).

V současné době správně spadá ves Velký Újezd pod obec Býčkovice. Ves o několika desítkách obyvatel postrádá jakoukoli občanskou vybavenost, zámek je nepřístupný v soukromých rukách církve, a jiné turisticky atraktivní možnosti ves nenabízí. Jedinou zajímavostí je přírodní památka Stráně u Velkého Újezdu, která je však v současné době špatně přístupná.



Obr. 11 Zámek Velký Újezd, 1908. Pohled ze Sedlecké plošiny směrem na obec Býčkovice (v pozadí) a se siluetou Českého středohoří.



Obr. 12 Býčkovice 1945 s kostelem Povýšení sv. Kříže, zbouraným v roce 1965. Pohled na krajinu severně nad návší s kaplí.

## Zahořany

Podobně jako ves Velký Újezd náležely Zahořany od 14. století částečně pod litoměřickou kapitolu a německým rytířům. Ves má velmi bohatou historii střídání majitelů panství. Za zmínku stojí rok 1575, kdy část Zahořan získal Radslav ze Vchynic a postavil zde tvrz. Zámek na místě tvrze a kostel svaté Trojice zde nechal vystavět až další majitel Jan de la Corona společně s farou a školou, jednou z nejstarších v okrese. Na konci 18. století sloužil krátkou dobu zámek jako špitál pro tereziánskou pevnost. Král Ferdinand V. zámek v roce 1807 odkoupil a spojil Zahořany s ploskovicským panstvím. Posledním majitel, který dvůr koupil, byl podnikatel hrabě Josef Hyross v roce 1925. Zahořany se mohly pyšnit také mlýny, palírnou a dvěma hostinci, později i dvěma cihelnami. Obživu hledali obyvatelé v odvětví chmelařství, sadařství a vinařství, a také v textilním provozu v blízkých Křešicích. V roce 1866 bylo mnoho ovocných stromů vykáceno v důsledku vojenských aktivit. (Zahořany, 2009)

Z historicky významných objektů se ve vsi nachází již zmíněný kostel Nejsvětější Trojice se zvonící z let 1853-1857 (Poche, 1982) a uvádění zámek v barokním stylu po přestavbě tvrze v 2. polovině 17. století (Anděl, 1984). Dále zde nalezneme několik hrázděných domů české lidové architektury, faru, výklenkovou kapličku, Boží muka a sochy svatých.

Dnes patří ves Zahořany správně pod obec Křešice. Sídlní struktura obou částí je téměř propojena podél hlavní komunikace. Mimo vlastní obchodu mohou tak Zahořanští využívat hostinec, obchod, knihovnu nebo sportovně-rekreační vybavenost obce Křešice. Nově byl v Zahořanech otevřen venkovský minipivovar Špitt blízko turistické trasy.



Obr. 13 Zahořany kostel Nejsvětější Trojice, 20. Století. Pohled na krajinu přírodní rezervace Holý vrch.



Obr. 14 Křešice, 1913. Pohled na obec severně od řeky Labe, na pozadí vlevo kostel v Zahořanech, vpravo Holý vrch.

## Ploskovice

Pravěké osídlení na místě dnešní obce je doloženo v historických listinách ze 11. století, od tohoto období spadaly Ploskovice pod litoměřickou kapitolu. Ploskovice neoddlílně spjaty se jménem Dalibor z Kozojed, který byl uvězněn v roce 1498 na Pražském hradě potom, co převzal panství Ploskovice z rukou poddaných, kteří násilně svrhli svého dosavadního pána. V 16. století bylo sídlo přestavěno na renesanční zámek, ale v průběhu třicetileté války bylo několikrát poničeno. Ploskovický zámek pochází z let 1720-1725, kdy Anna Marie Františka se svým manželem toskánského původu z rodu Medici. Anna nechala na místě starého zámku postavit kompletně nové letní sídlo, které přešlo po její smrti do rukou bavorských pánů, ti o něj přišli po selském povstání v roce 1775. Dnešní podoba je výtvoem dvorního architekta Jana Bělského z roku 1850-1853, kdy sídlo náleželo již do rukou císaře Ferdinanda I. Posledním panovníkem, který na zámku pobýval byl Franz Josef I. V období 1. republiky sloužil zámek k účelům ministerstva zahraničních věcí. (Historie a památky, c2007)

Mezi historické památky architektury se v obci řadí sloup se sousoším Panny Marie, hrázdný dům ve stylu české lidové architektury a železniční zastávka Ploskovice.



Obr. 15 Zámek Ploskovice.





Obr. 16 Pohled z železniční stanice Ploskovice na obec Ploskovice, 1850. Vpravo vrch Sedlo.

#### 5.3.5.2 Drobné památky

Širší okolí řešené lokality v návaznosti na blízká sídla nabízí rozmanité druhy památek a drobných architektonických objektů, které dříve sloužily k orientaci v krajině nebo zhmotňovaly duchovní chápání světa. V krajině se setkáváme s kapličkami a božími muky, sloupy a kříži, menšími kostely na výšných místech. Intravilán obcí je stejně tak bohatý a navíc přináší ukázky sochařského umění. Červenou tečkou jsou zvýrazněny kulturní památky.

Extravilán



Obr. 17 Kaple, Býčkovice



Obr. 18 Sloup se sochou Panny Marie, Ploskovice



Obr. 19 Milník, Polepy, Třebutičky



Obr. 20 Výklenková kaple, Křešice, Zahořany



Obr. 21 Boží muka, Křešice, Zahořany



Obr. 22 Kaplička Panny Marie Poustevnické, Ploskovice



Obr. 23 Křížek na vrchu Hořidla



Obr. 24 Zřícenina kostela sv. Václava s výhledem na krajinu řešené lokality, Polepy

## Intravilán



Obr. 25 Kostel Nejsvětější Trojice, Zahořany



Obr. 26 Socha sv. Jana Nepomuckého u zámku v Zahořanech



Obr. 27 Socha sv. Donáta u zámku v Zahořanech



Obr. 28 Výklenková kaplička, Zahořany



Obr. 29 Sochařská výzdoba a architektonické objekty v areálu zámku Ploskovice



Obr. 30 Vesnická památková zóna Dolní Nezly



Obr. 31 Kaple Býčkovice



Obr. 32 Výklenková kaplička, Býčkovice



Obr. 33 Kaplička, Dolní Řepčice



Obr. 34 Kaple sv. Václava, Sedlec



Obr. 35 Kaplička, Třebutičky



Obr. 36 Kaple Andělů Strážců, Encovany



Obr. 37 Socha Panny Marie při kostele Navštívení Panny Marie, Křešice



Obr. 38 Sousoší Panny Marie, sv. Felixe a sv. Václava, Třeboutice

Mnohé ze zajímavých architektonických objektů jsou řazeny mezi kulturní nemovité památky. Mimo vybrané stavební objekty jsou v oblasti často chráněné hrázdné domy, jejich brány vedoucí do dvorů a ohradní zdi. Z větších architektonických a stavebních objektů se zde nachází již zmíněný zámek Ploskovice, který je jako jediný přístupný veřejnosti, dále zámek Encovany, soukromý, zámek v Zahořanech, ve vlastnictví soukromé osoby, a zámek Velký Újezd, ve vlastnictví církve. Vyjma zámku v Ploskovicích se nacházejí objekty v destruktivním stavu, poškozené převážně agrotechnickým využitím za minulého režimu. Vedle uvedených kostelů ve špatném technickém stavu se v obci Křešice nacházejí dva udržované a památkově chráněné kostely, kostel sv. Matouše a Navštívení Panny Marie.

Historické a přírodní hodnoty

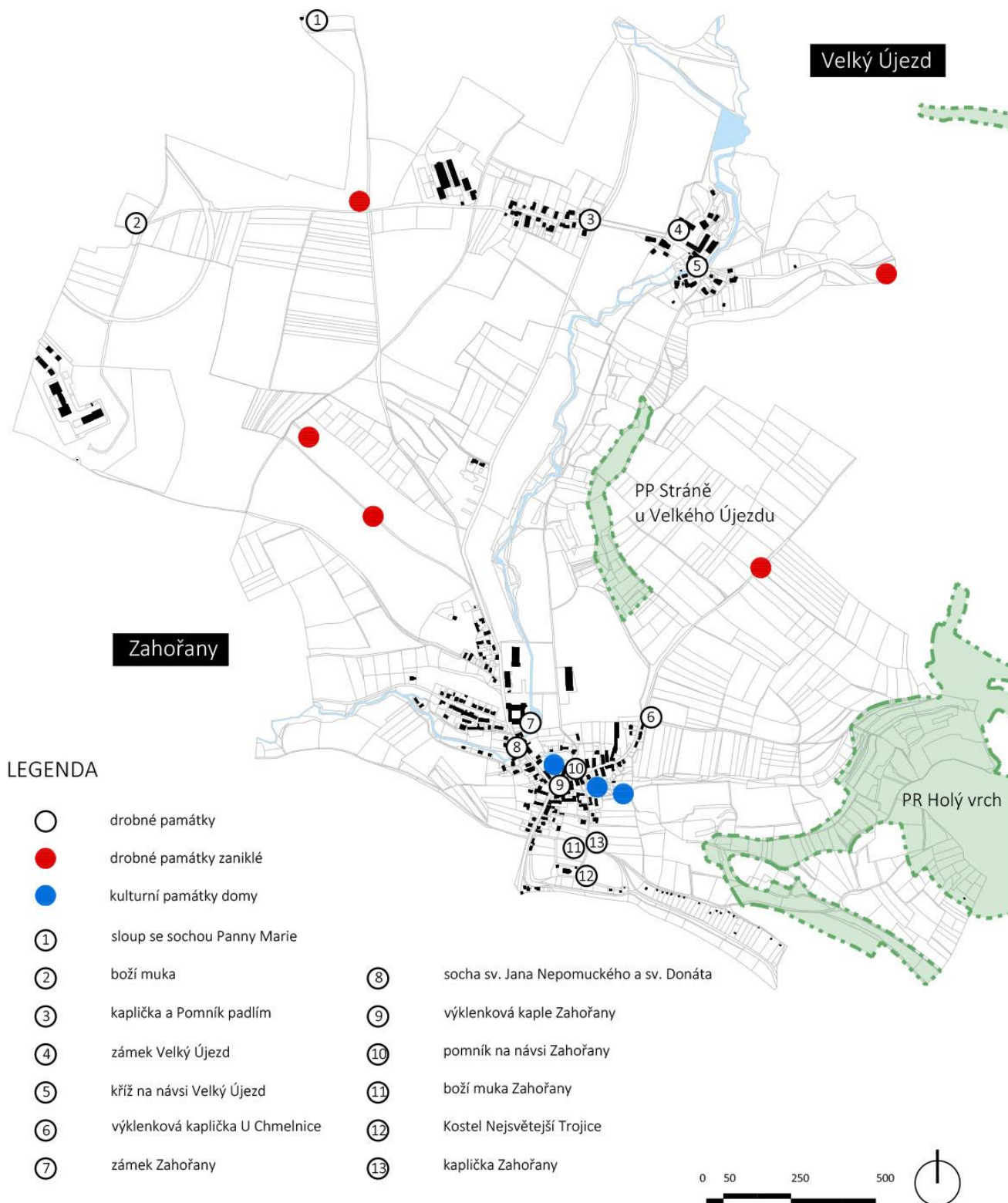


Schéma 4 Historické a přírodní hodnoty



### 5.3.6 Krajinový pokryv a využití ploch

Podle metodiky Corine Land Cover, která je nástrojem pro hodnocení současného stavu a vývoje krajinového pokryvu, převládají v řešené lokalitě, pro referenční rok 2012, plochy orné půdy, dále plochy převážně zemědělského území s příměsí přirozené vegetace a plochy městské nesouvislé zástavby. Tato zástavba je definovaná jádrovou oblastí obce s minimálně z 80 % pokrytou umělými povrchy zahrnující plochy obytných budov, zeleně, veřejná prostranství a komunikace, která jsou zároveň pokrytá 30 – 80 % nepropustnými povrchy na ploše polygonu (Luka, 2017). Ve srovnání s rokem 1970, stále převládají plochy orné půdy, ale s příbytkem různorodých zemědělských ploch, a obytná zástavba v tomto roce ještě nedosahuje parametrů městské zástavby dle definice Corine Land Cover.

Na základě metodiky KVES, konsolidované vrstvy ekosystémů, která slouží k utřídění složek ekosystému na přírodní a antropogenní, využívá se k hodnocení ploch pro ekosystémové služby, byla oblast zhodnocena následovně. Mimo zmíněné plochy hodnocené Corine Land Cover můžeme dle KVES dále rozlišit v segmentech plochy následující pokryv: hospodářské louky, hospodářské lesy jehličnaté a smíšené, doubravy a dubohabřiny, přírodní křoviny, suché trávníky a městskou zeleň.

V rámci terénního průzkumu bylo vytvořeno jednoduché členění vrstev pro celkové zhodnocení současného stavu krajinového pokryvu. Hodnocení je uvedeno v úvodní metodice projektu. O výsledku hodnocení vypovídá **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**, který názorně zobrazuje následující plochy a jejich poměrné zastoupení, jedná se o plochy orné půdy (70 %), lesotravnatých porostů (10 %), lesů v lesním půdním fondu (5 %), travnatých porostů (5 %), zastavěné území (10 %) a plochy zahrad či sadů mimo hranici zastavěného území (1 %).

Současný stav krajiny

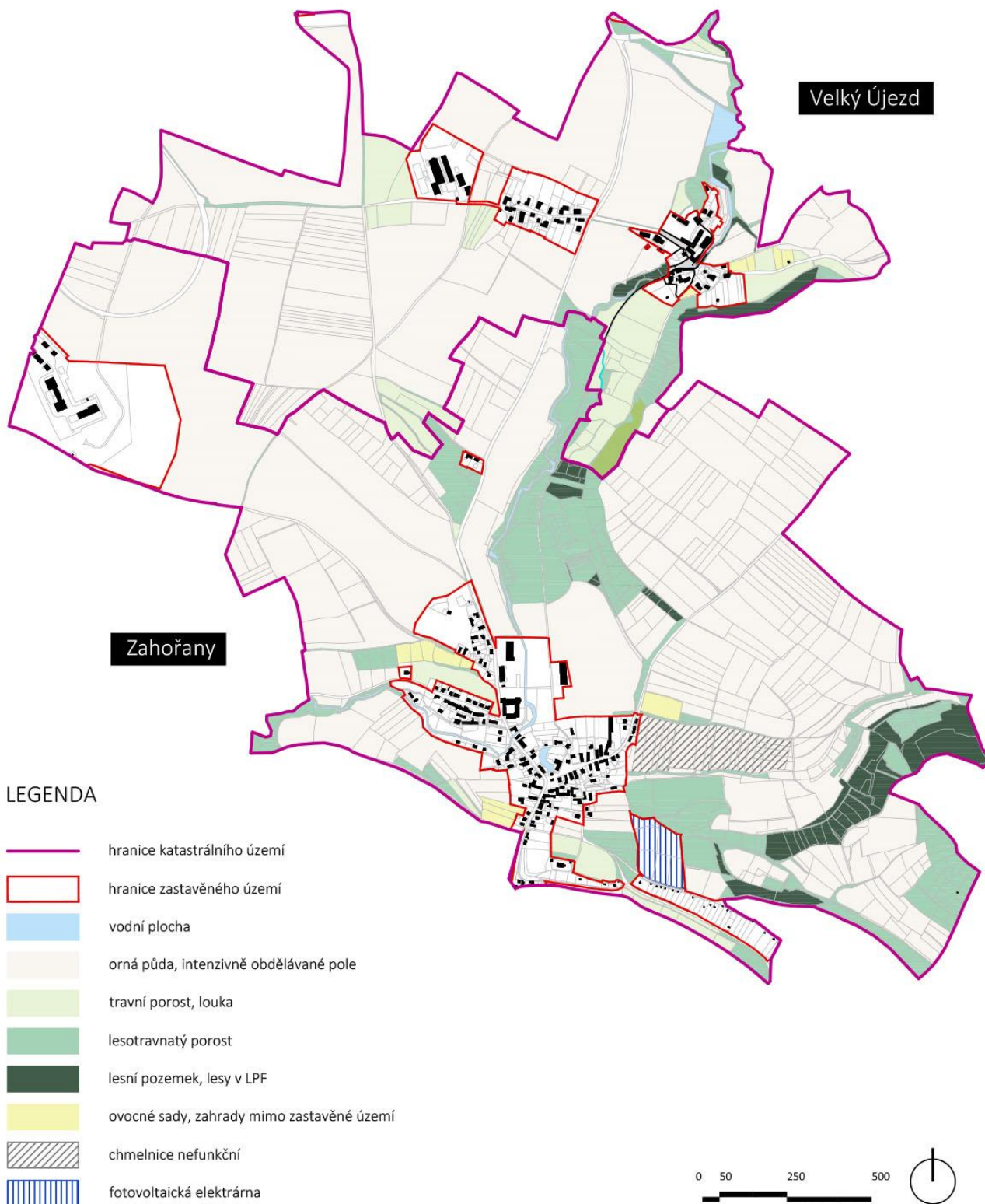


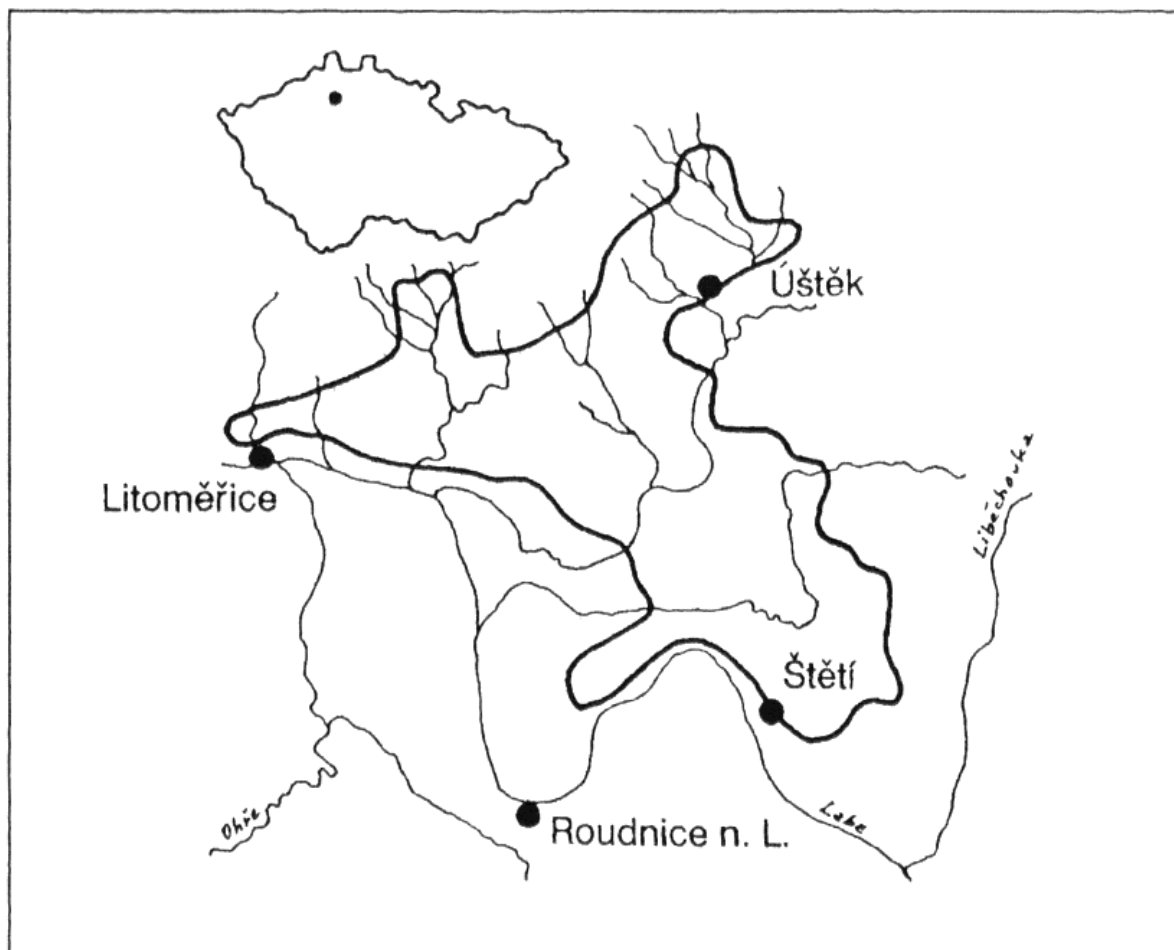
Schéma 5 Současný stav krajiny

### 5.3.7 Geomorfologie

Z geomorfologického hlediska leží řešené území v soustavě České tabule, v podsoustavě Severočeské tabule, celku Ralské pahorkatiny, která v oblasti řešeného území tvoří klín, Českého středohoří a Dolnooharské tabule. Dále náleží podcelku Dokeské pahorkatiny, která v místě tvoří klín mezi Terezínskou kotlinou a Verněřickým středohořím. Území náleží geomorfologickému okrsku Úštěcké pahorkatiny.

Jak uvádí Kolbek a Petříček (1994), okrsek Úštěcké pahorkatiny „je tvořen sedimentární stupňovitou strukturně denudačních plošin se široce rozevřenými neckovitými údolími stromovité říční sítě Obrtky, Úšteckého a Lučního potoka, které se všechny vlévají do Labe, jehož niva tvoří jižní hranici území“. „Převážná část této pahorkatiny je budována středoturanskými písčítými slínovci až slinitými pískovci a svrchnoturanskými až koniackými slínovci a vápnitými jílovci (opukami). Křídové, vesměs vápenité horniny vystupují jako ekotop především na trvale erodovaných svazích, zatímco na plošinách jsou často překryty sprašemi nebo odvápnělými hlínami s vyvinutými půdami typu hnědozemě.“

„Nevýrazný reliéf zpestřují pouze roztroušené neovulkanické vrchy, hlavně z trachybazaltu, např. nejvyšší vrch pahorkatiny Hořidla u Libínek (371 m), dále Skalky (338 m) a Holý vrch (302 m) u Encovan a několik vršků z bazaltoidních hornin (nefelinit, limburgit) ve východní polovině. Zajímavý je poměrně výrazný svědecký vrch Sovice (278 m) nad nivou Labe u Brzáněk, se zbytky štěrkopískové terasy na plochem vrcholu.“ (Kolbek a Petříček, 1994)

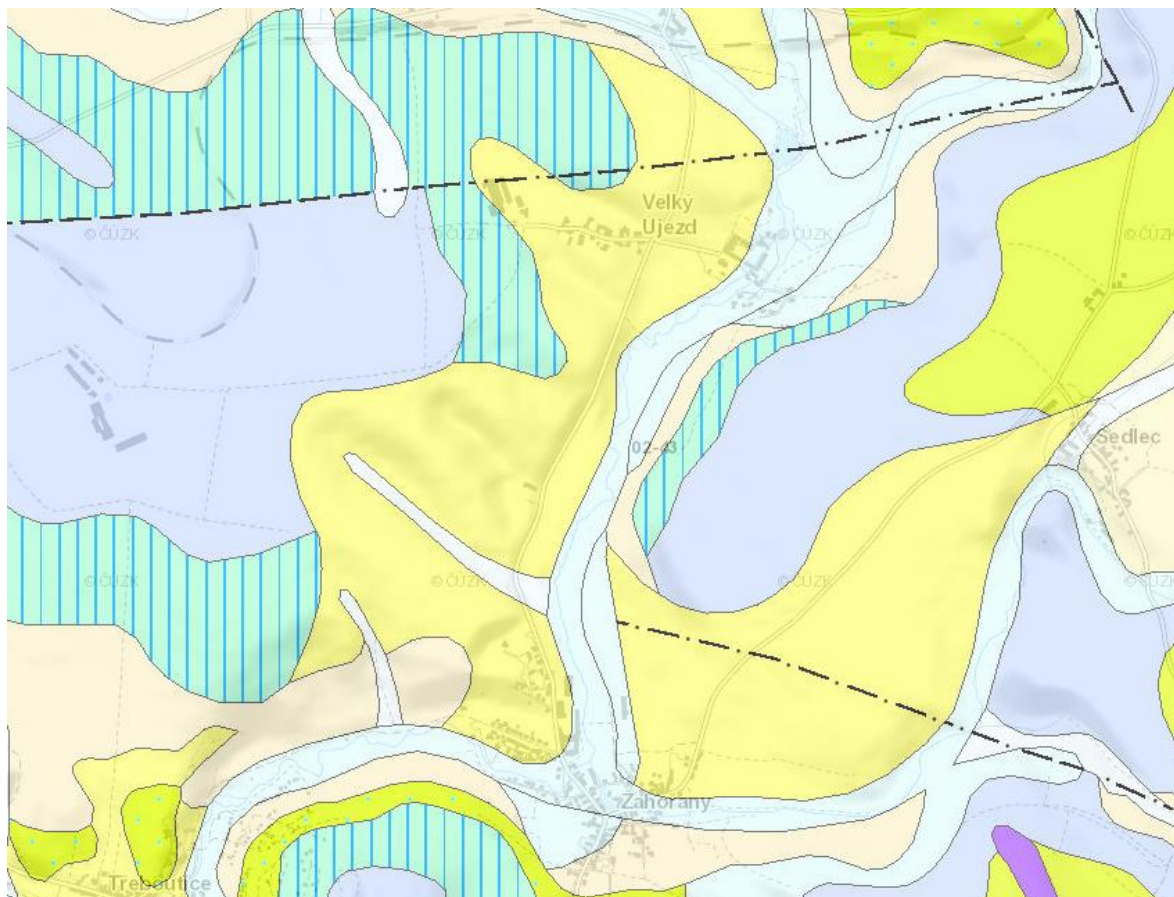


Obr. 39 Vymezení geomorfologického okrsku Ústěcká pahorkatina

### 5.3.8 Hydrogeologické poměry

Z geologického hlediska se lokalita skládá podle Obr. 40 ze smíšených sedimentů podél vodotečí, spraší a sprašové hlíny (žlutá), silicifikovaných jílovitých vápenců a slínovců (fialová) na Sedlecké plošině a západně od sídel, a střídavých plochy vápenců jílovitých a slínovců (pruhovaná). Severní oblast nad Velkým Újezdem mezi železnicí a sídlem, a jihozápadní část mezi komunikací I/15 a sídelní strukturou se nachází v chráněné ložiskové oblasti cihlářských surovin, které se v České republice formovaly především v předkvartérním období (Surovinové zdroje České republiky (stav 2001), 2002).

Hlavním tokem území je Luční potok pramenící v Českém středohoří a protékající obcí Býčkovice a sídly Zahořany a Velký Újezd, v Třebouticích se vlévá do řeky Labe. Západní přítok tvoří Těchobuzický potok v obci Býčkovice a Ploskovický potok se soutokem na rybníku ve Velkém Újezdu. Východní přítok tvoří Široký potok vlévající se do Lučního potoka u návsi ve Velkém Újezdu. Všechny přítoky až na nepojmenovaný východní, který pramení na vrchu Hořidla a vlévá se do Lučního potoka v Zahořanech, pramení na severu v Českém středohoří. Celá oblast spadá do hydrologického rajonu Bazální křídový kolektor od Hamru po Labe.

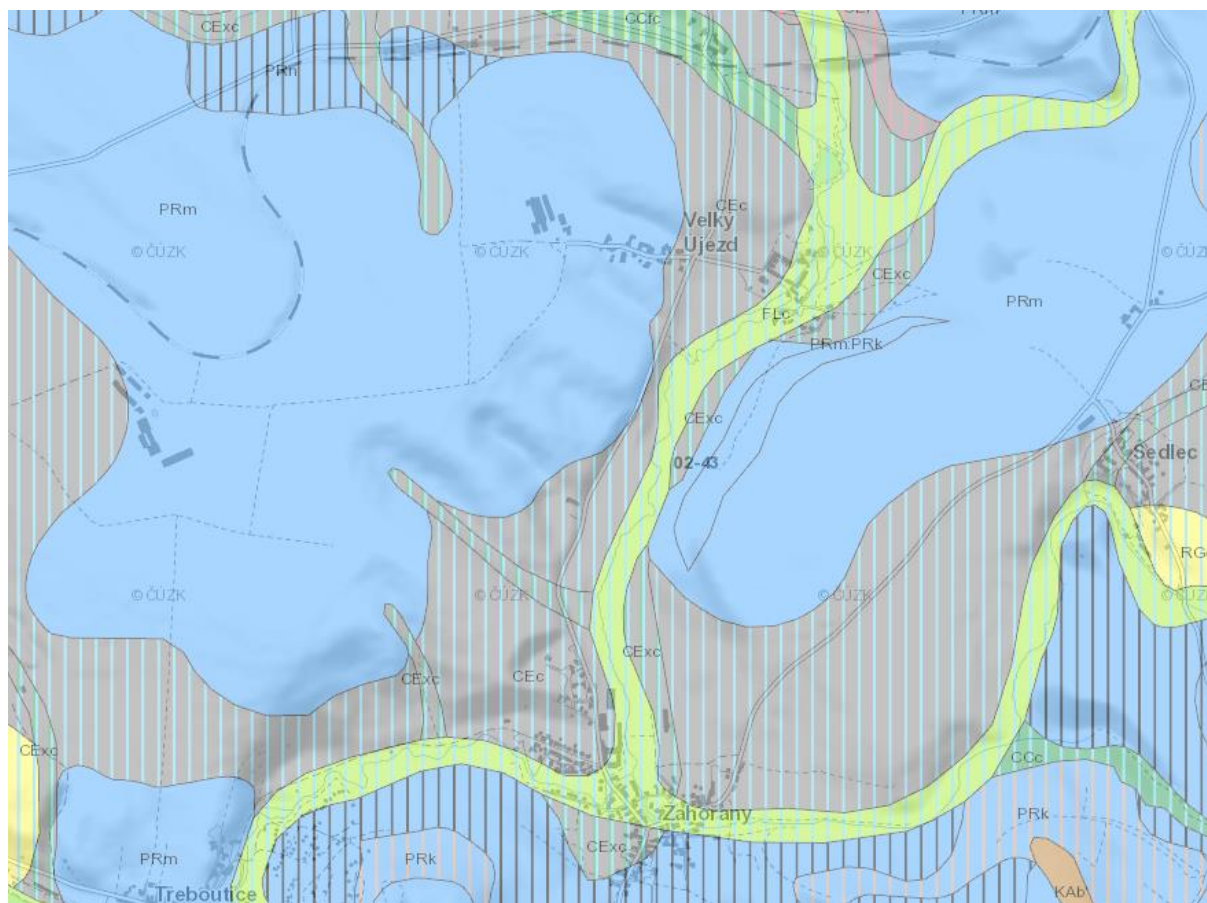


Obr. 40 Geologická mapa

### 5.3.9 Pedologické poměry

V území se vyskytují hlavní dvě skupiny půd A-C – černozem na spraších a rendzina na křídových vápnitých horninách, především slínovci a slinitými pískovci. Významné jsou také protorendziny a surové půdy svahů, kde dochází k odhalování geologického podkladu, jehož obsah tvoří velké množství uhličitanu vápenatého. (Kolbek a Petříček, 1994)

Podle půdní mapy Obr. 41 a půdní typologie ČR je stav v lokalitě následující: v údolí Lučního potoka se rozprostírá karbonátová fluvizem FLc, na svazích karbonátová černozem CEc a na plošinách převažuje pararendzina modální PRm.



Obr. 41 Pedologická mapa

### 5.3.10 Klimatické poměry

Na území České republiky je možné využít několik systému hodnocení podnebí. Z hodnocení BPEJ vyplývá situování řešeného území v klimatickém regionu 1 – teplý, suchý (T1) se sumou teplot nad 10 °C 2600–2800 dní, průměrná roční teplota se pohybuje okolo 8–9 °C a roční úhrn srážek pod 500 mm. Stejně tak Quitt (1971) přiřazuje území klimatickou oblast teplou, dle jeho kategorizace se jedná o oblast T2, která je charakterizována poměrně krátkým, teplým až mírně teplým jarem, teplým dlouhým a suchým létem, poměrně krátkým teplým až mírně teplým podzimem, a krátkou, mírnou, teplou, suchou až velmi suchou zimou. Pro aplikaci hodnocení na zemědělskou výrobu byly vytvořeny skupiny oblastí, rajonizace zemědělské produkce na základě přírodních podmínek, která zahrnuje počasí, podnebí i nadmořskou výšku. Řešené území náleží oblasti řepařské, typu řepařsko-obilnářského. Obecně je charakterizována nadmořskou výškou do 350 m. n. m., rovinným až mírně zvlněným terénem, průměrnou roční teplotou 8-9 °C a ročním průměrným úhrnem srážek do 600 mm.

### 5.3.11 Přírodní poměry

#### 5.3.11.1 Biogeografické členění

Většina území České republiky leží v kontinentální biogeografické oblasti a v biogeografické podprovincii hercynské (Culek et al. 2013), kde se nachází i řešené území. Oblast vesnice Velký Újezd a severní část území spadá do biochory -2BE, zbývající část území včetně vesnice Záhořany leží v biochoře -2PB. Znaménko minus označuje velmi srážkově chudé oblasti, číslice zařazuje oblast do vegetačního stupně bukodubový. Dále podle písmen je část území ve Velkém Újezdu definována tvarem georeliéfu s rozřezanými plošinami s mělkými údolními a půdním substrátem spraší. Druhá část se vyznačuje pahorkatinným reliéfem s půdním substrátem slínovců a vápenitých jílu (Culek, 2005).

#### 5.3.11.2 Fytogeografické členění

„Regionálně fytogeografické členění akceptuje především současnou skladbu flóry a vegetace, ale odráží též širší vegetační a florogenetické vztahy a vývoj květeny včetně vlivů lidské činnosti. Na tomto základě vymezuje v sestupné hierarchii vnitřně jednotné územní jednotky vůči okolním.“ (Fytogeografické členění České republiky, 2010)

Území se nachází v oblasti Termofytika a podoblasti České termofytikum. Termofytikum se vyznačuje teplomilnými druhy rostlin a vegetačním stupněm planárním a kolinním, jak uvádí Randuška (1979) nížinný stupeň je typický pro nižší nadmořskou výšku a porost listnatých dubohabrových a lužních lesů. Pahorkatinný stupeň se již vyznačuje nízkými kopci a teplými pahorkatinami, smíšeným lesem s jedinci dubu zimního, habru a buku. České termofytikum pojmenovává oblast pásu od Doupovské pahorkatiny v Poohří až po východní Polabí.

#### 5.3.11.3 Potenciální vegetace

Na základě zhodnocení map AOPK Přírodní poměry byly v území identifikovány tři typy druhů vegetace, podle geobotanické mapy Obr. 42 jsou to AU – luhy a olšiny (fialová), C – dubohabrové háje (zelená), Q – subxerofilní doubravy a místy (červená) Qp – šipáková doubrava a skalní lesostep (tmavě červená). Ve srovnání s mapou potenciální přirozené vegetace, která by se pravděpodobně v oblasti vyvinula, kdyby do vývoje nezasahoval člověk Obr. 43, v území převažují černýšové dubohabřiny (zelená) a doubravy.

Luhy a olšiny jsou v řešeném území charakterizovány převážně jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*) a olší lepkavou (*Alnus glutinosa*), dále se vyskytují javor mleč (*Acer platanoides*), dub letní (*Quercus robur*), habr obecný (*Carpinus betulus*) a lípa srdčitá (*Tilia cordata*), místy se objevuje i smrk lesní (*Picea Abies*). V keřovém patře převládají svída krvavá (*Cornus sanguinea*), bez černý (*Sambucus nigra*) a vrba jíva (*Salix caprea*).

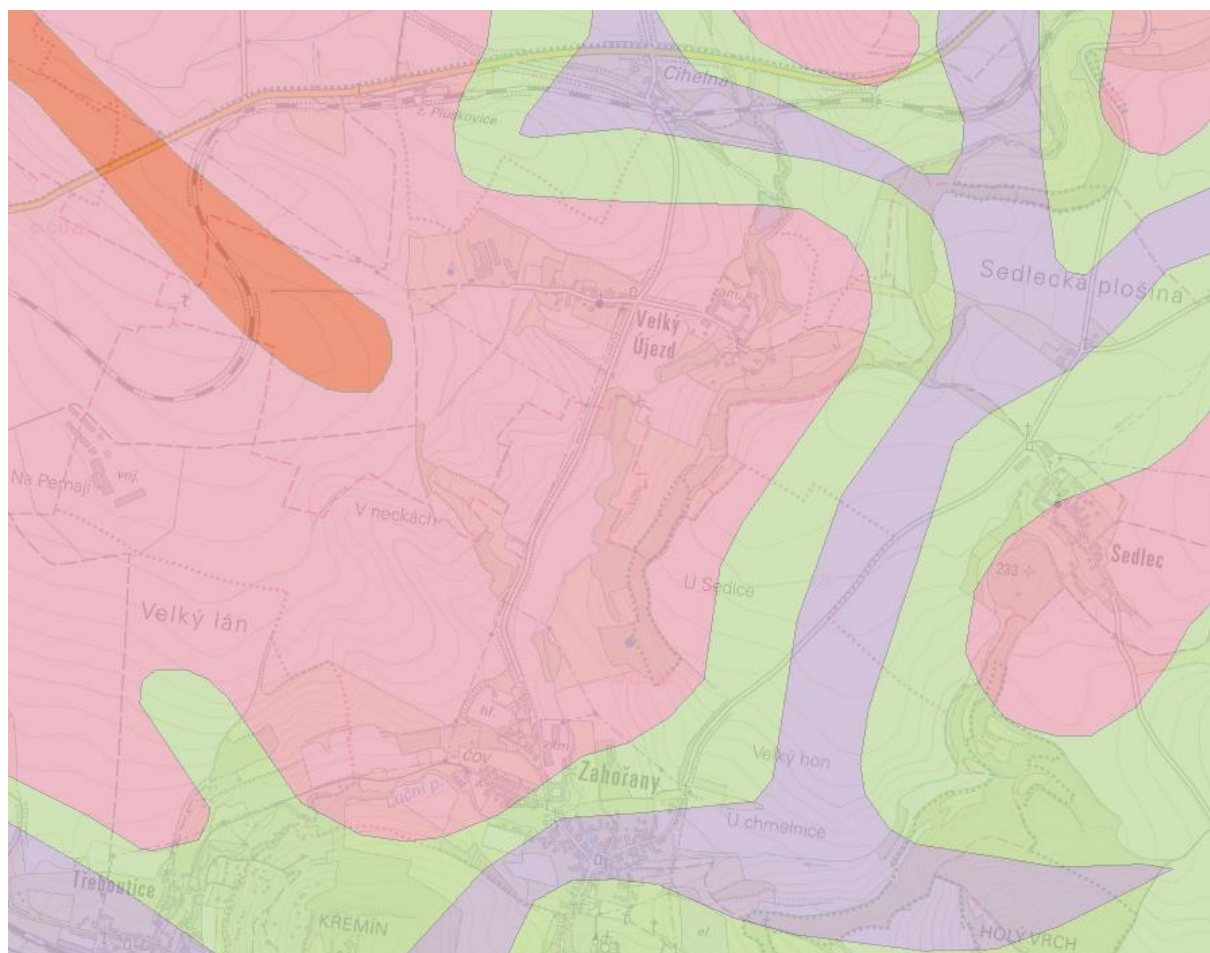
Dubohabrové háje, jak uvádí Pladias (c2014-2020), „svaz *Carpinion betuli* zahrnuje háje s dominancí habru obecného (*Carpinus betulus*), smíšené porosty habru s dubem zimním (*Quercus petraea* agg.) nebo dubem letním (*Q. robur*), případně doubravy bez habru, v jejichž podrostu jsou výrazně zastoupeny mezofilní hájové druhy. Ve stromovém patře bývá často přimíšena lípa srdčitá (*Tilia cordata*)“, která se i často vyskytuje jako sídelní kosterní dřevina

řešené lokality. Keřové patro je rozmanité a celkem hustě zastoupené, jelikož se v lokalitě nacházejí spíše světlé doubravy nežli habrové háje.

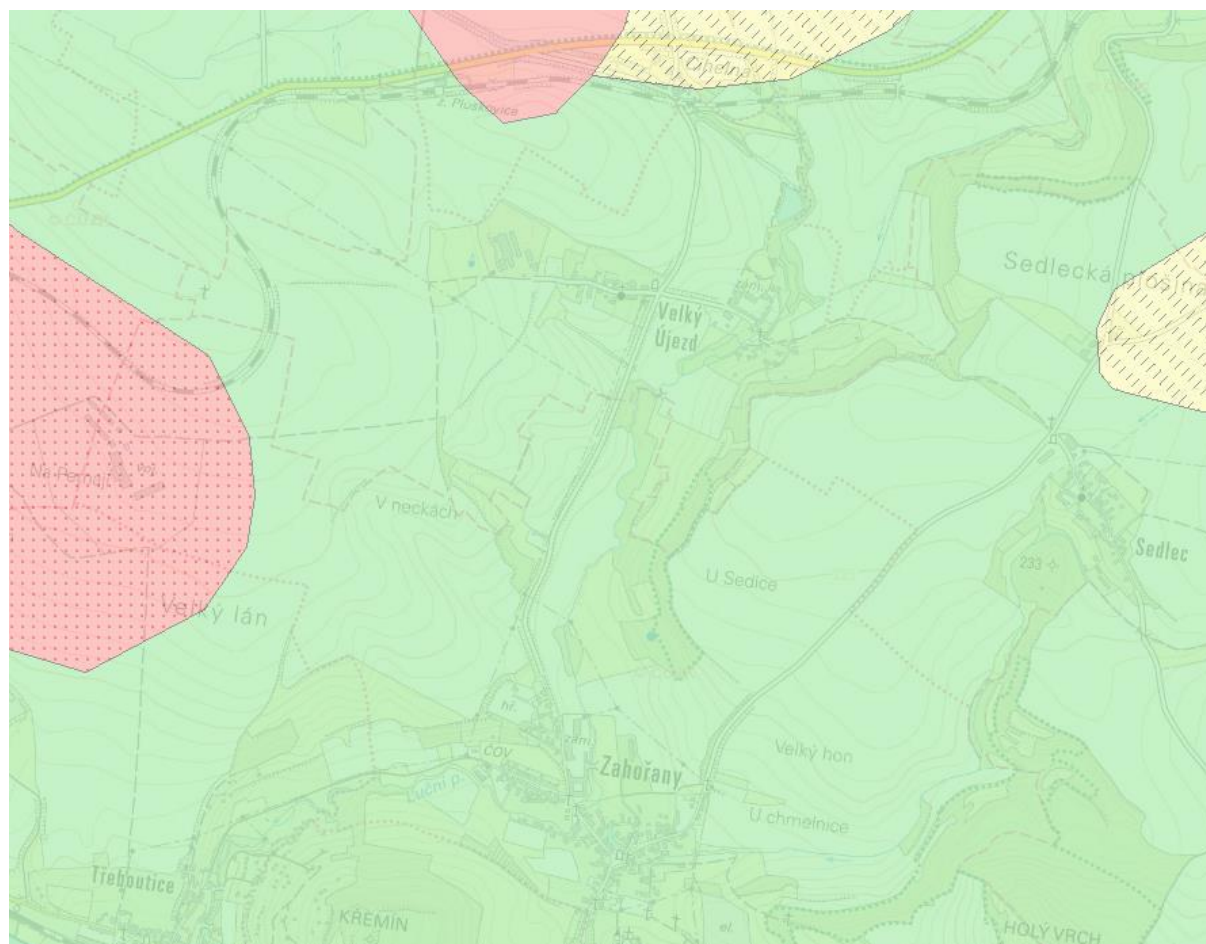
Dubohabřiny tvoří rozmanitou skupinu, která se vztahuje k různým nejčastěji však k mezickým stanovištím, často se vyskytuje v sušších oblastech pahorkatin. „Okrajové typy se“, mimo jiné „vyskytují na suchých bazických půdách (přechody k teplomilným doubravám)“. (Pladias, c2014-2020)

Šipákové doubravy a subxerofilní teplomilné doubravy, „svaz *Quercion pubescenti-petraeae* zahrnuje vegetaci bazifilních teplomilných doubrav vyskytující se nejčastěji v územích s členitým reliéfem na horninách bohatých vápníkem. V rozvolněném až téměř zapojeném stromovém patře obvykle převládají duby, nejčastěji dub zimní (*Quercus petraea* agg.) nebo šipák (*Q. pubescens* agg.), méně často dub letní (*Q. robur*). Přimíšeny mohou být další teplomilné a světlomilné dřeviny (zejména *Sorbus aria* agg. a *S. torminalis*) a mezofilní stromy nebo keře (především *Acer campestre*, *Carpinus betulus*, *Fraxinus excelsior* a *Tilia cordata*). Keřové patro může být velmi dobře vyvinuté, zejména na prosvětlených, relativně mezických a živinami bohatých stanovištích, kde jeho pokryvnost nezřídka přesahuje 50 %, může však také chybět. Pokud je vyvinuto, bývá mnohdy druhově velmi bohaté, přičemž k nejčastějším druhům patří *Cornus mas*, *C. sanguinea*, *Corylus avellana*, *Crataegus* spp., *Euonymus verrucosus*, *Ligustrum vulgare*, *Rhamnus cathartica* a mladí nebo zakrslí jedinci druhů stromového patra. Submediteránní bazifilní teplomilné doubravy patří mezi druhově nejbohatší lesní společenstva, což je umožněno rozvolněným stromovým a keřovým patrem, jež propouští dostatečné množství světla pro rozvoj bohatého bylinného podrostu. V něm se může uplatnit velké množství druhů bazifilních suchých trávníků a lesních lemů. Zápoj stromového a keřového patra se zvětšuje na poněkud vlhčích a živinami bohatších stanovištích, přičemž druhové bohatství klesá“. (Pladias, c2014-2020)





Obr. 42 Geobotanická mapa



Obr. 43 Mapa potenciální přirozené vegetace

#### 5.3.11.4 Biotopy

Z významných ploch soustavy přírodních biotopů se dle Chytrého (2010) nacházejí v řešené lokalitě tyto přírodní biotopy L2.2 Údolní jasanovo-olšové luhy, které se z 80 % rozprostírají podél vodního toku Lučního potoka a z 20 % jsou doplněny biotopní vegetací V4B Makrofytní vegetace vodních toků stanoviště s potenciálním výskytem vodních makrofytů nebo se zjevně přirozeným či přírodě blízkým charakterem koryta („zahrnuje toky přirozeného charakteru i toky člověkem pozměněné, v nichž se nevyskytují žádné makrofyty, ale jejich uchycení je možné“). Biotop L2.2 je také možné pozorovat i v úpatí svahu Sedlecké plošiny, z charakteristiky biotopu se v této lokalitě jedná především o porost s dominantním zastoupením jasanu ztepilého (*Fraxinus excelsior*), s příměsí *Acer platanoides* a v nižších nadmořských výškách se vyskytují listnaté stromy *Carpinus betulus*, *Quercus robur* a *Tilia coradata*. V narušených a prosvětlených porostech se objevuje vrba křehká (*Salix fragilis*). Z keřového patra oblasti domunije *Cornus sanguinea*.

Na východních svazích údolí Lučního potoka pak převažují přírodní biotopy K3 Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny a T3.4D Širokolisté suché trávníky, porosty bez význačného výskytu vstavačovitých a bez jalovce obecného (*Juniperus communis*). Biotopy K3 se dle Chytrého (2010) vyznačují hustým porostem křovin, s více dominantními druhy

nejčastěji s lískou obecnou (*Corylus avellana*), hlohy (*Crataegus spp.*), trnkou obecnou (*Prunus spinosa*), mahalebnou obecnou (*Prunus mahaleb*) a růží (*Rosa spp.*). Z dřevin stromového patra, které odpovídají biotopu v dané lokalitě má zde zastoupení převážně *Fraxinus excelsio*), *Prunus avium* a *Pyrus pyraeaster*. Obecně se biotop T3 vyznačuje jako druhově bohatý s vyšším množstvím širokolistých vytrvalých bylin. V řešené lokalitě jsou významně zastoupeny druhy čeledi *Orchidaceae*.

V menším zastoupení se zde vyskutekuje také biotop M1.1 Rákosiny eutrofních stojatých vod v místě rybníka ve Velkém Újezdu. Dle Chytrého (2010) struktura jednoduchá s převahou baheních travin s druhy jako rákos obecný (*Phragmites australis*) nebo orobinec širokolistý (*Typha latifolia*).

### 5.3.12 Přírodní hodnoty

Jedná se o oblast převážně zemědělskou s vysokým podílem ploch orné půdy, mimo pozemků lesů se lesní porosty nacházejí převážně na špatně přístupných místech prudkých svahů, anebo podél vodotečí. Hlavním vodním tokem je Luční potok protékající Velkým Újezdem i vsí Zahořany. Lokalita spadá do teplé a suché oblasti, a na slunných stráních se vyskytují vzácná suchá travní společenstva a rozmanité druhy orchidejí. V katastrech vsí se vyjma Strání u Velkého Újezdu nenachází další přírodní zajímavosti. Krajina řešené oblasti revitalizace cesty je zajímavá především v širších souvislostech. Lokalita sousedí s CHKO Českým středohořím a její severozápadní horizont je utvářen siluetou jeho vrchů, na pravém břehu Labe jsou situovány Sedlo (726 m. n. m.), Mlýnský vrch (527 m. n. m.), Kalich (536 m. n. m.), Panna (594 m. n. m.), Trojhora (451 m. n. m.), Křížová hora (590 m. n. m.) a Dlouhý vrch (655 m. n. m.). Na levém břehu je možné pozorovat ze Zahořan Milešovku (837 m. n. m.), Lovoš (570 m. n. m.) nebo Jezerku (487 m. n. m.) a další. Dominantu u Zahořan tvoří pravobřežní kopec Křemín (244 m. n. m.) a Holý vrch (302 m. n. m.). Jihovýchodní horizont pozorované z horní části Velkého Újezdu lemují vrchy Holý vrch (302 m. n. m.), Skalky (338 m. n. m.) a Hořidla (372 m. n. m.), a severní horizont opět vrchy CHKO Českého středohoří.

V docházkové vzdálenosti ze Zahořan a Velkého Újezdu jsou nejdostupnější přírodní útvary kopec Křemín a vrch Hořidla s rozhlednou, dále vrchy Holý vrch a Skalky a Stráně u Velkého Újezdu, jež jsou chráněné jako přírodní památky nebo rezervace. Křemín je „zalesněný opukový vrch (244 m n. m.) nacházející se na pravém břehu Labe u obce Křešice, 5 km východně od Litoměřic, v nejzápadnějším výběžku úštěcké pahorkatiny. Vzhledem ke své poloze byl v r. 1866 zapojen do vnější pevnostní linie, vybudované na ochranu terezínské pevnosti v rámci přípravy na prusko-rakouskou válku. Na jeho vrcholu se z té doby zachovaly valy - pozůstatky dělových bašt. Ještě koncem druhé světové války byly Křemín a sousední Holý vrch osázeny vinnou révou, nyní jsou svahy i úpatí zastavěny rekreačními chatami“. „Vzhledem ke značné zarostlosti kopce, hlavně náletovými křovinami, se nahoře otevírají výhledy pouze ze dvou míst, přesto se z nich dá shlédnout téměř celé kruhové panorama počínaje Labem, Sovicí a Řípem přes rovinu s Házmburkem a na něj navazujícím Českým středohořím od centrální milešovské části přes litoměřickou až k Sedlu. Výhled na východ k Zahořanům, Holému vrchu a přilehlé krajině je pouze z úpatí kopce.“ (Křemín, c2004)

Hořidla „spolu s opukovým Křemínem, znělcovými Holým vrchem a Skalkami tvoří osamělou čtveřici při východním okraji Českého středohoří. Na zčásti zalesněném návrší stávalo kdysi pohostinství s vyhlídkovou plošinou, které zaniklo krátce po druhé světové válce.“ Dnes zde stojí kovová rozhledna s výhledem do krajin a jsou zde umístěna dřevěná odpočívadla, nedaleko rozhledny se nachází kamenná struktura podobající se menhiru. (Hořidla – rozhledna, c2004)

#### 5.3.12.1 Ochrana území

Ochrana území je zajišťována zákonem č. 114/1992 Sb, o ochraně přírody a krajiny, který mimo jiné stanovuje maloplošná zvláště chráněná území, v případě řešené lokality se jedná o přírodní památku Stráně u Velkého Újezdu, v širších návaznostech se nachází přírodní památka Skalky u Třebutiček a Stráně nad Suchým potokem, a přírodní rezervace Holý vrch, všechny tyto chráněné oblasti jsou zároveň pod ochranou Natura 2000, evidované jako evropsky významné lokality. Z hlediska velkoplošných chráněných území se řešené lokality dotýká CHKO České středohoří. Dále je území v segmentech plochy chráněno Územním systémem ekologické stability (ÚSES), dle map AOPK Územní ochrana se v oblasti vyskytují tři regionální biocentra kolem rybníka ve Velkém Újezdu, dále na jihozápadním svahu Hořidel a na Holém vrchu směrem k Sedlci a Zahořanům, které také protíná osa nadregionálního biokoridoru. Podle územního plánu vedou územím dva regionální biokoridory: Hořidla-Sedlo a Vědlíce-Hořidla-RK600, a systém územní stability je doplněn o několik lokálních biokoridorů a místních biocenter.

Podél navrhované cesty se nachází jeden z přírodních útvarů Strání u Velkého Újezdu, které spadají do soustavy Natura 2000 pod evropsky významné lokality. Stráně u Velkého Újezdu jsou chráněny dle zákona číslo 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, jako přírodní památka. Útvar se rozkládá na východně orientovaném svahu údolí Lučního potoka.

Cesta přináší propojení dvou turistických tras, modré trasy Křešice-Horní Řepčice, na níž se vyskytuje řada významných přírodních památek a památek drobné architektury, a červené Žižkovy stezky zemních hradů, která zde vybíhá z železniční stanice Ploskovice a meandruje do oblasti CHKO České Středohoří. Z významných přírodních útvarů leží podél modré turistické trasy Přírodní rezervace Holý vrch, Přírodní památka Skalky u Třebutiček a Přírodní památka Stráně nad Suchým potokem, a severně od trasy již zmíněné Stráně u Velkého Újezdu. Všechny lokality jsou chráněny zákonem O ochraně přírody a krajiny, a jsou součástí soustavy Natura 2000 v evidenci evropsky významných lokalit.

Charakteristickým znakem těchto lokalit je druhové složení na bazickém podloží, které je zastoupeno v lesním porostu teplomilnými doubravami a dubohabřinami. Významným typem je zde nelesní společenstvo, které je tvořeno širokolistými suchými trávníky svazu *Bromion erecti*.

Oblast řešeného území spadá do podhůří Českého středohoří a navrhovaná spojnice se dotýká, v severním ústí cesty, hranice Chráněné krajinné oblasti České Středohoří.

Přírodní rezervace Holý vrch „spolu s dalšími třemi vrchy, Křemínem, Skalkami a Hořidly, vytváří přechod z rovinatého Polabí do Českého středohoří“. „Jihovýchodní, jižní a jihozápadní svahy, bývalé pastviny, vinice a ovocné sady, jsou dnes rozčleněny křovinatými mezemi na neudržované travnaté plochy, místy se starými ovocnými

stromy, zarůstající expanzivními náletovými dřevinami a na pásma obdělávaných polí. Jižní úpatí ohraničuje pás chatové zástavby. Mírný spád západního svahu, vybíhajícího v dlouhém cípu k Zahořanům, přechází pozvolna v nižší stupeň zakončený vyhlídkovou plošinkou s křížkem a několika lavičkami, často navštěvovaný vycházkový cíl. Ve starších průvodcích se dočteme, že se zde kdysi pořádaly tradiční slavnosti pálení svatojánských ohňů. Vrchol a nejvyšší partie severního svahu pokrývá převážně dubový háj, který se směrem k širokému úpatí mění v teplomilnou doubravu. Menší lesík smíšený s jehličnany je i na jihovýchodním úbočí pod vodárenským objektem. Na celém rozsáhlém a členitém návrší se nalézají roztroušeně vulkanitové balvany.“ (Holý vrch (u Encovan), c2004)

Přírodní památka Stráně u Velkého Újezdu se skládají ze dvou menších území na západních svazích Sedlecké plošiny. „Vegetaci tvoří polopřirozené suché trávníky s výskytem řady vzácných a chráněných druhů rostlin, například čičorka pochvatá (*Coronilla vaginalis*), bělozářka větevnatá (*Anthericum ramosum*) a mnoho dalších. Významný je výskyt dvou druhů pětiprstek - pětiprstka žežulník (*Gymnadenia conopsea*) a hustokvětá (*G. densiflora*).“ Stráně byly v minulosti používány pro intenzivní pastvu, dnes zarůstají lesním porostem, původní flóra se zachovala jen v nejvíce nehostinných místech strmých svahů. (5 – Stráně u Velkého Újezdu, [2020])

Přírodní památka Skalky u Třebutiček se nacházejí západně od vsí Zahořany a Velký Újezd. Tento kopec pokrytý lesním porostem „představuje mimořádně zachovalou ukázkou vegetace teplomilných doubrav, jejichž druhová skladba odpovídá svým složením původním přirozeným lesům v oblasti. Ve stromovém patře dominuje dub zimní (*Quercus petraea*), s malou příměsí dalších typických druhů - habru obecného (*Carpinus betulus*) a lípy srdčité (*Tilia cordata*). Na jižních a jihozápadních svazích porost přechází v teplomilné doubravy s hojným zastoupením dubu pýřitého (*Q. pubescens*) a javoru babyka (*Acer campestre*). V keřovém patře je hojný dřín obecný (*Cornus mas*), z bylin kamejka modronachová (*Lithospermum purpurocaeruleum*)“. (6 – Skalky u Třebutiček, [2020])



Obr. 44 Pohled na kostel Nejsvětější Trojice, Zahořany, v pozadí Holý vrch a Skalky.



Obr. 45 Podhled od kostela, Zahořany, v pozadí vrch Sedlo, České středohoří.



Obr. 46 Pohled z Holého vrchu na kostel Nejsvětější Trojice s kopcem Křemín, v pozadí vrchy Českého středohoří.



Obr. 47 Rozhledna Hořidla

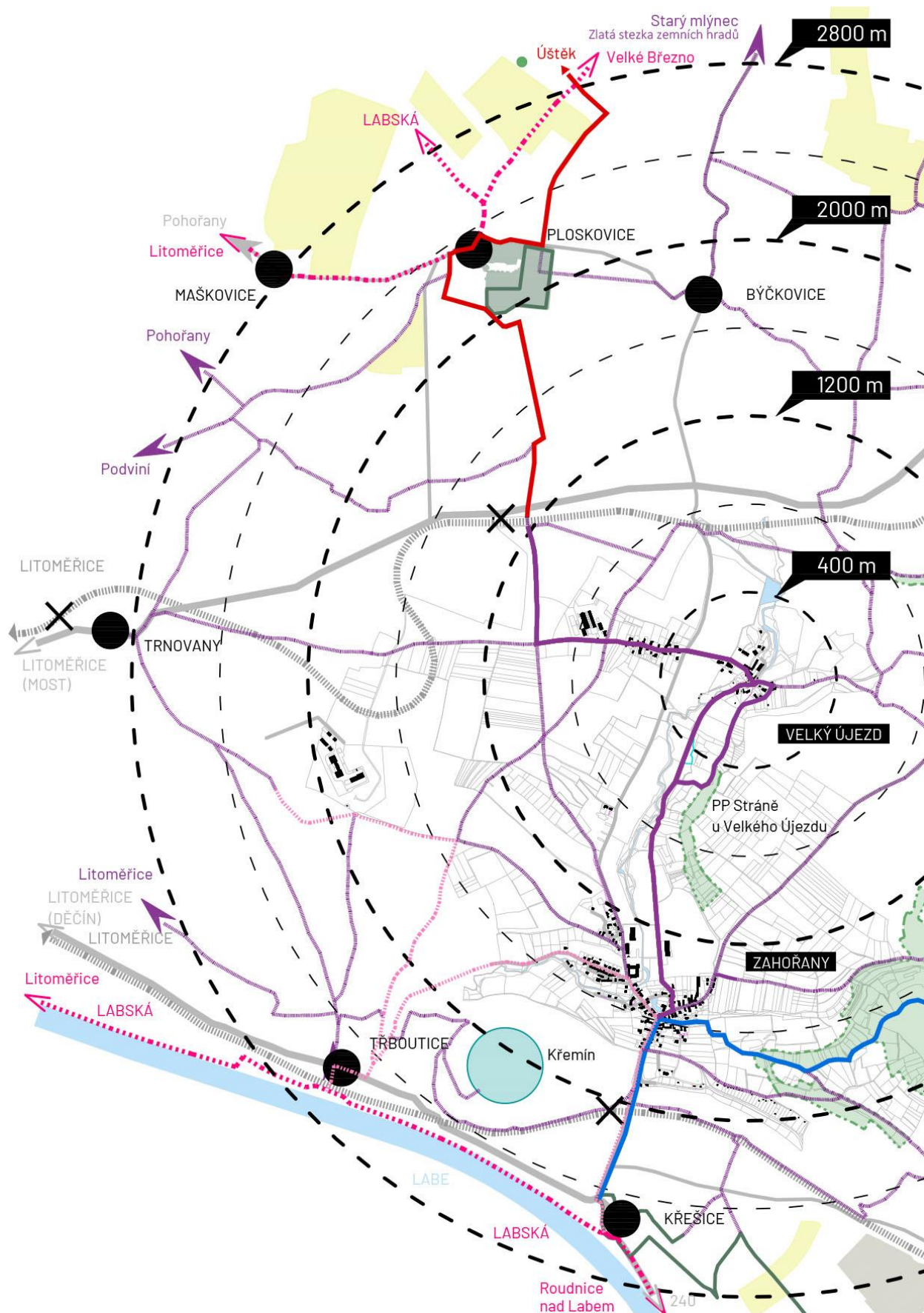




## 5.4 Návrhová část

### 5.4.1 Rozvojový systém cestní sítě

Navržený rozvojový systém os cestní sítě Schéma 6 je založen na propojení lokality řešených sídel s obcemi v blízkém okolí. Systém vychází z podkladu trasování historické cestní sítě, současného vedení tras a z analýzy širších vztahů. Na základě těchto podkladů byla navrhována rozvojová síť cest, která propojuje stávající trasy cest a napojuje jednotlivá sídla. Byla vytvořena kruhová síť z docházkových vzdáleností, která slouží jako měřítko k návrhu pro pohyb krajinou. Střed docházkových vzdáleností je schematicky položen do středové části trasy navrhované revitalizace cesty, která tvoří severo-jížní osu území sídel Zahořany a Velký Újezd. Trasy směřují v radiálních a tangenciálních směrech, jež umožňují propojení sídel a kontinuální pohyb okolní krajinou. Z návrhu systému rozvojových cest byly vybrány dva okruhy pro pohyb krajinou a zmíněná trasa cesty k revitalizaci a návrh míst zastavení.



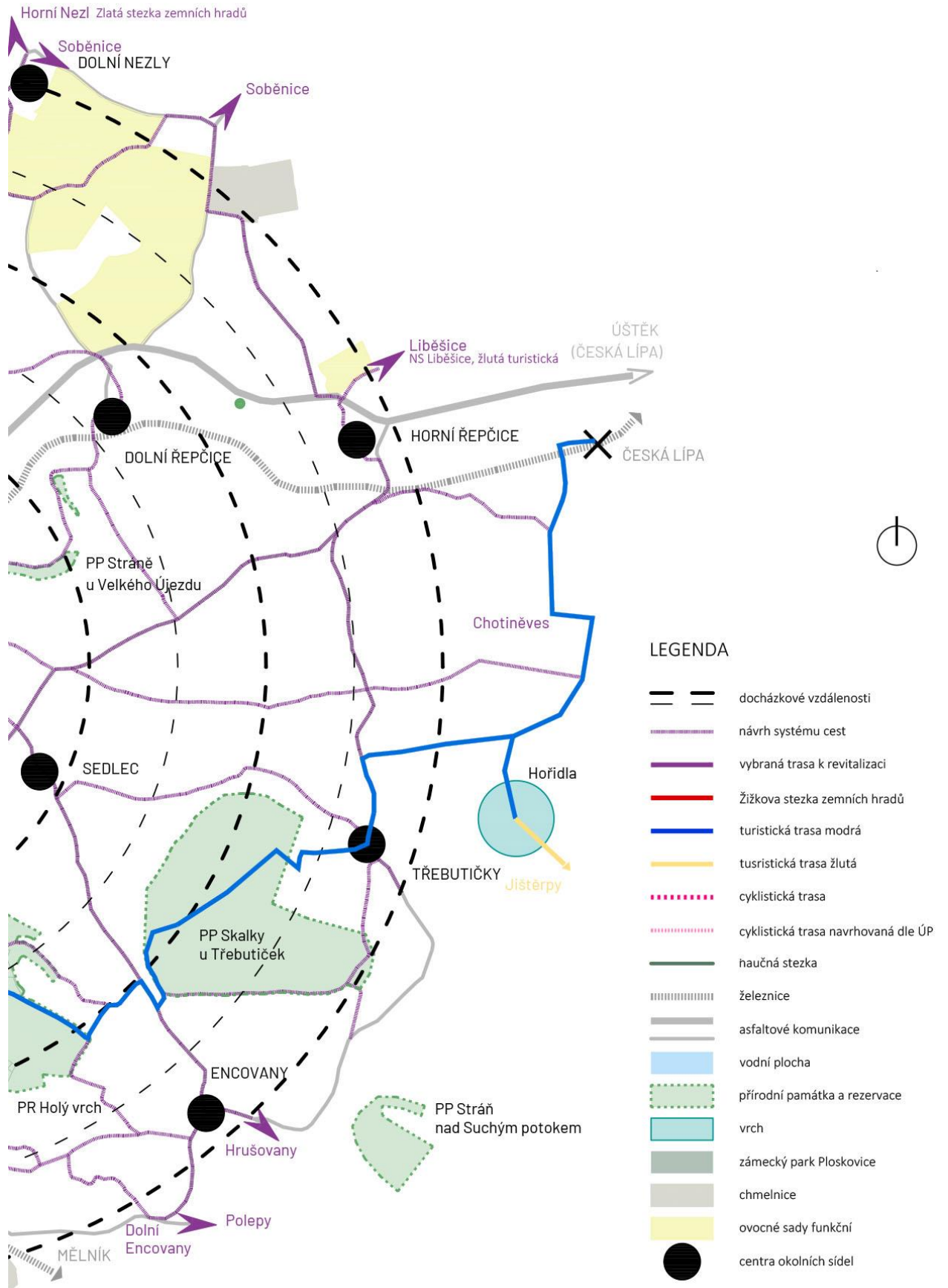
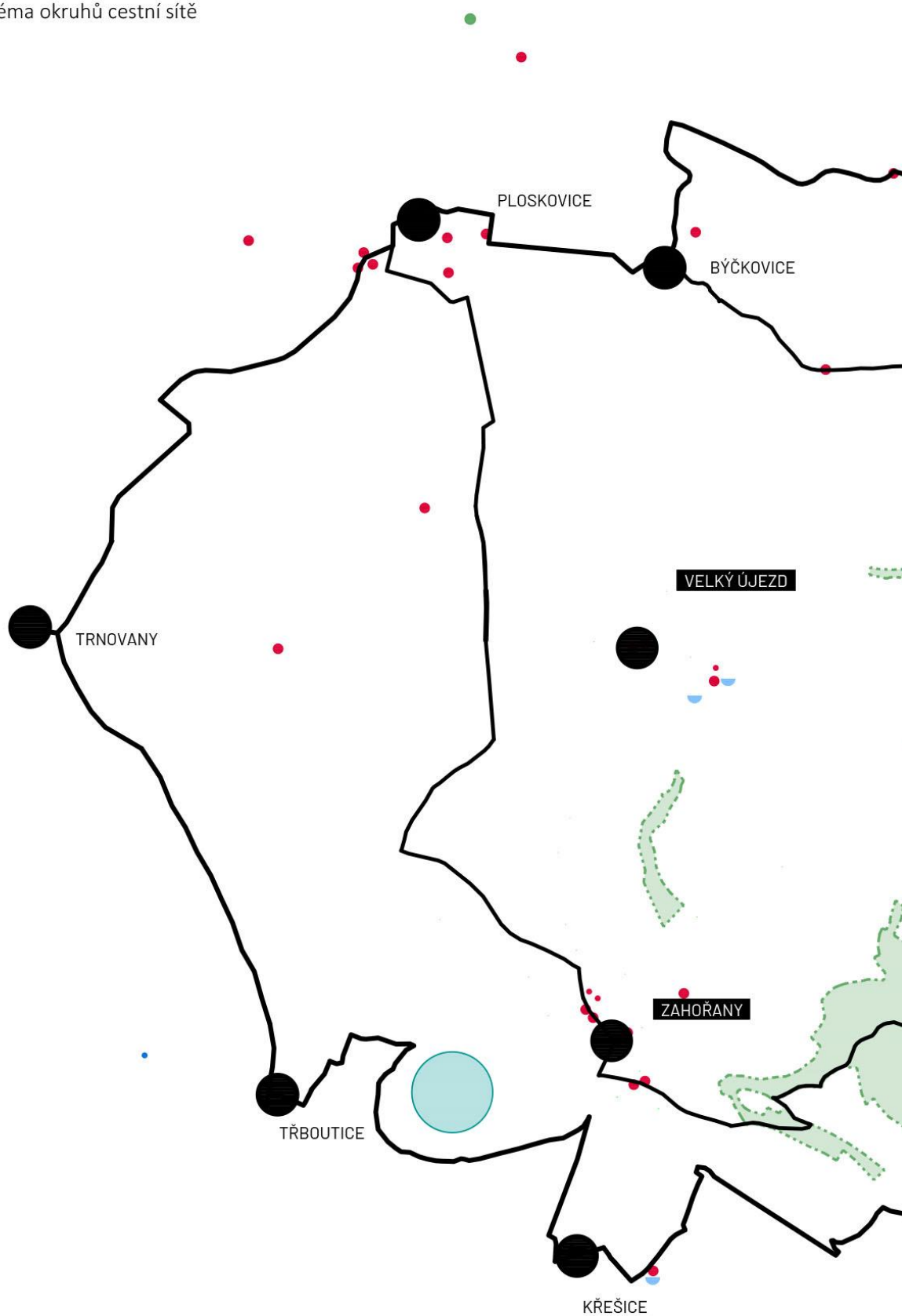


Schéma 6 Rozvojových os cestní sítě

Schéma okruhů cestní sítě



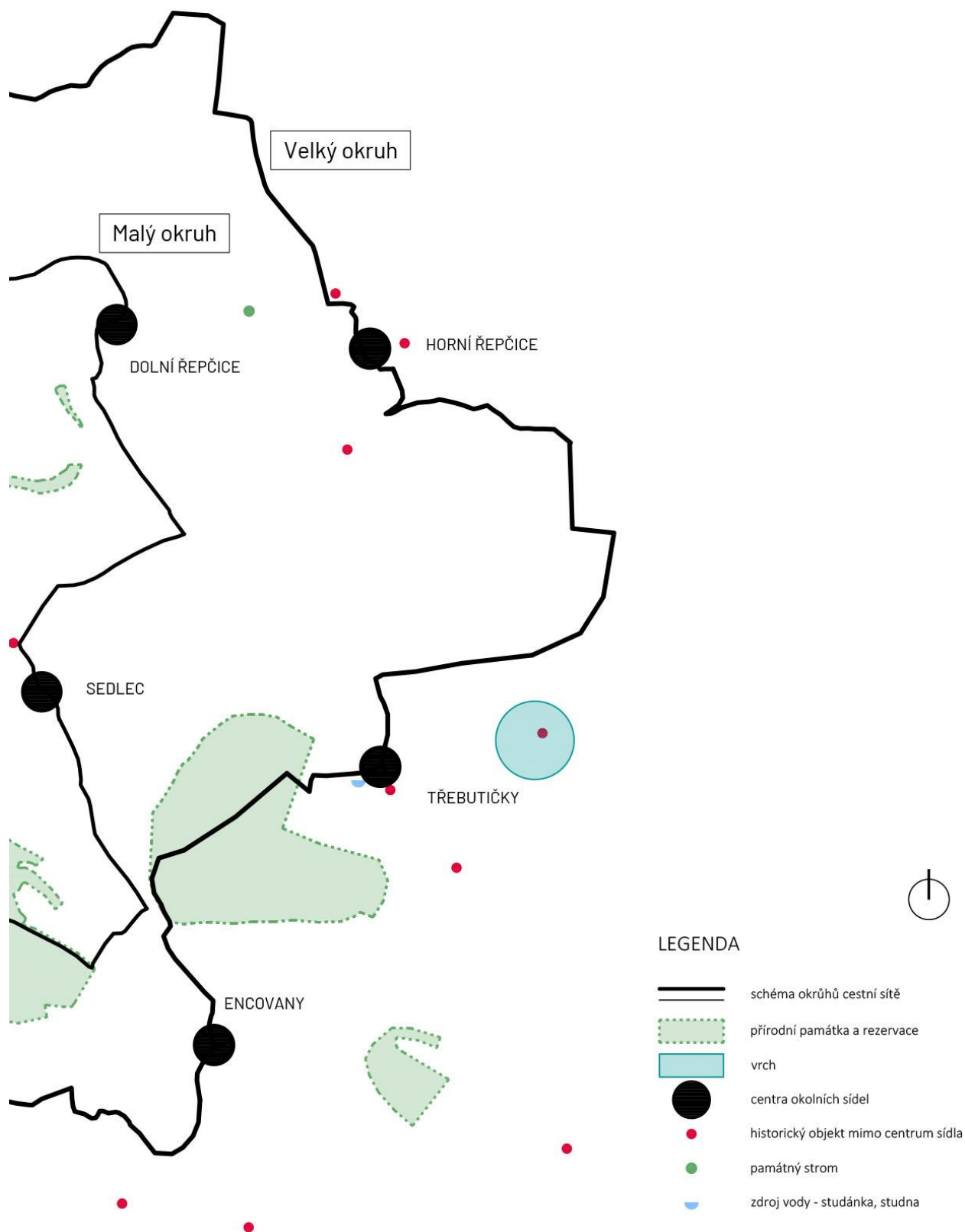


Schéma 7 Okruhy cestní sítě

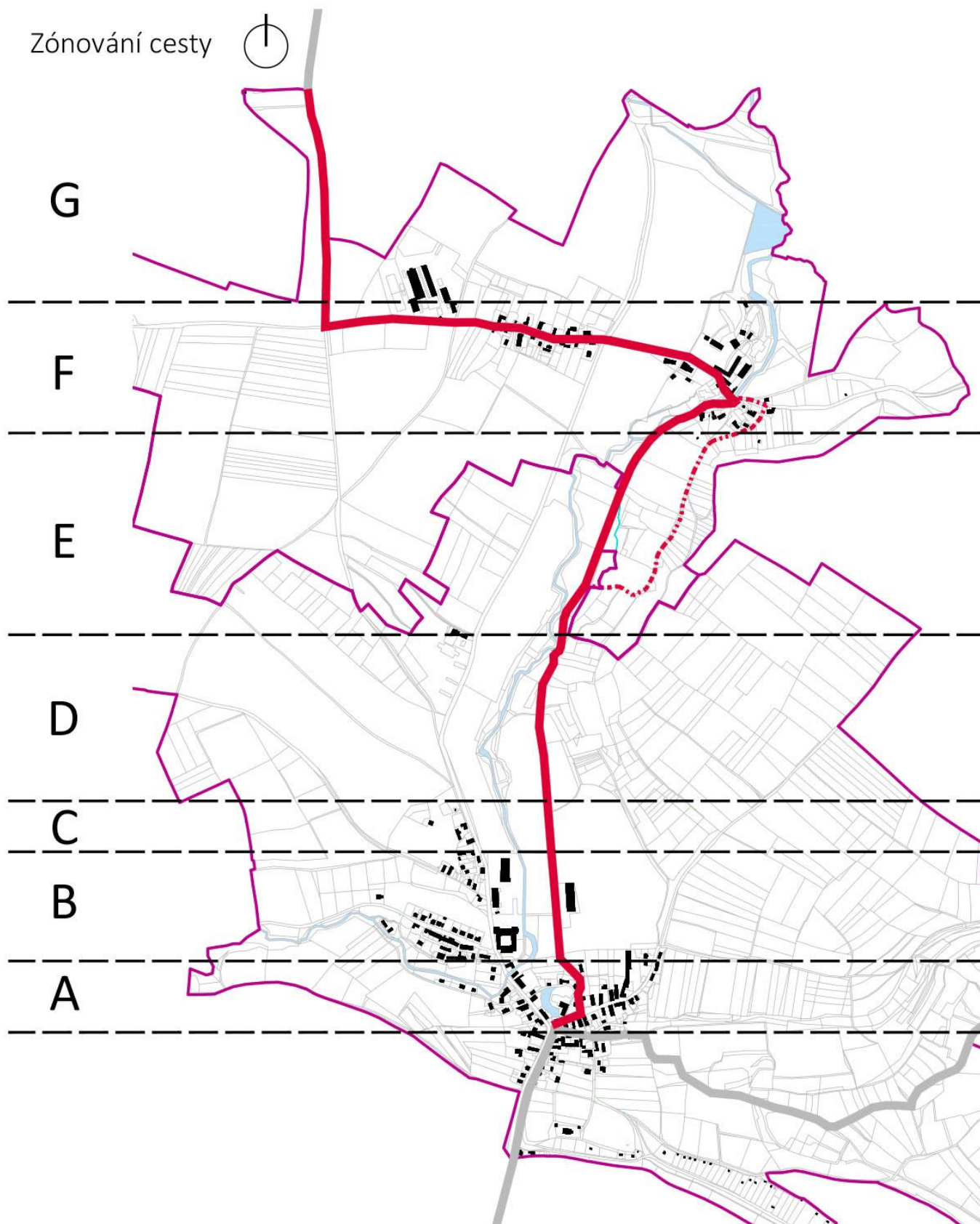


Schéma 8 Zónování cesty

## 5.4.2 Revitalizace cesty

A	Návesní prostor Zahořany
<p>Současný stav:</p> <p>Návesní prostor v Zahořanech je velmi členitý, protínají jej dvě hlavní asfaltové komunikace, jedna směřující na severovýchod do Sedlce a druhá na sever do Velkého Újezdu a na jih do Křešic. Z vedlejších komunikací vyúsťuje jedna na východě v polích, souběžná s modrou turistickou trasou, a druhá směřuje na sever k bývalé zámecké zahradě. Centrum návsi tvoří travnatý ostrůvek se skupinou listnatých stromů a pomníkem, další zelený ostrůvek funguje jako točna pro automobily a dopravu v klidu. Ze severní strany přiléhá hrana rybníka, který je ze západu a východu oplocen, přístupný je dále ze severu z vedlejší komunikace. Vedle rybníků při východní straně stojí kulturní památka dvoupatrového venkovského domu, dole zděného a v patře hrázděného. Další kulturní památka se nachází při jižní straně návsi, jedná se o zděnou výklenkovou kapličku. Část návsi prošla nedávno opravami, které zahrnovaly mimo jiné, nevhodnou úpravu povrchů z betonové zámkové dlažby.</p>	
<p>Návrh:</p> <p>Úsek A revitalizované cesty začíná na rozcestí Zahořany na trase modré turistické stezky, která vede na východ na Holý vrch a na jih do centra obce Křešice. Úsek A probíhá diagonálně přes náves kolem rybníka směrem na severovýchod, poté se stáčí na sever k bývalé zámecké zahradě. Vzhledem ke stavu návsi lze doporučit její celkovou revitalizaci. Prvním místem zastavení na navrhované trase, z výchozí pozice rozcestí Zahořany, je pobytové dřevěné molo při jižní hraně rybníka s výhledem na historický dům, orámované na břehu solitérními stromy lípy srdčité (<i>Tilia cordata</i>). Cesta dále pokračuje na sever k bývalé zámecké zahradě, v současné době nezpevněná, pouze zatravněná. Před vstupem k zámku je možné ještě zastavení ve vedlejší navazující ulici u rybníka, kde se nachází nově otevřený venkovský minipivovar, a přístupná severní hrana rybníka, ze které je výhled na kopec s kostelem Nejsvětější Trojice.</p> <p>Územní plán navrhuje vytvoření sportovně rekreační plochy u zámku, lze předpokládat vyšší vytižení cesty, která bude k přístupu využívána. Z důvodu intenzifikace používání cesty a významné polohy v centru obce, směřující k zámku je navrhována povrchová úprava z kamenných dlažebních kostek.</p>	
Referenční projekty:	



Obr. 48 Cesta, povrchová úprava kamenná dlažba.



Obr. 49 Dřevěné molo nad rybníkem.



B	U zámecké zahrady
<p>Současný stav:</p> <p>Úsek cesty probíhá mezi bývalou zámeckou zahradou na západě a nefunkčním hospodářským areálem na východní straně. Cesta je aktuálně využívána jako polní příjezdová cesta k přiléhajícím zemědělským plochám, povrch je nezpevněný, zatravněný. Plochy bývalé zámecké zahrady na západě jsou vymezeny Lučným potokem a následně ohradní zdí zámeckého dvora, přes potok je vytvořeno přemostění ke vstupu do dvora. Dle územního plánu jsou plochy vymezené jako zahrady v zastavěném území, krajinná zeleň a orná půda, zámek má využití komerční vybavenosti a zadní dvůr zámku slouží jako výrobní a skladovací prostor. Zámek je v soukromých rukách, ale vzhledem k jeho funkční využitelnosti pro prodej, ubytování, stravování či administrativní účel, lze předpokládat jeho budoucí možné využití k rekreaci. Na základě terénního průzkumu bylo zjištěno, že jižní část blíže k centru sídla, slouží jako zatravněná plocha pro veřejné události, a severní je využívána jako orná půda. Na východní straně cesty leží nefunkční hospodářský areál, který je dle územního plánu navržen jako sportovně-rekreační plocha.</p>	
<p>Návrh:</p> <p>V úseku B je navržena mlatový povrch cesty, který navazuje na kamennou cestu z návsi, krajnice mlatu je tvořena kamennými kostkami. Cesta je z východu lemována stromořadím dubu letního (<i>Quercus robur</i>), stromy lemují cestu v celém úseku a vybíhají až za hranici zastavěného území do úseku C. Návrh plně podporuje vytvoření sportovně-rekreačního areálu při východní hranici cesty, na ploše vymezené územním plánem. Areál je zapojen do návrhu cesty jako místo zastavení. Charakterově je navrhován jako přírodní plocha s rozvolněnou zelení a shluky míst sportovní vybavenosti. Jednoduchá cestní síť spojuje hlavní intenzivně navštěvovaná místa, ostatní prvky jsou volně rozmístěny ve shlucích různých funkcí. Z hlediska vybavenosti je navrženo multifunkční hřiště, skupina venkovních posilovacích prvků a skupina balančních a herních prvků pro děti.</p> <p>Je nutné areál odclonit zelení od okolních zemědělsky využívaných ploch. Pro vytvoření clony a rozvolněných skupin je zvolen následující sortiment stromů: dub zimní (<i>Quercus petraea</i>), lípa srdčitá (<i>Tilia cordata</i>), habr obecný (<i>Carpinus betulus</i>), jilm habrolistý (<i>Ulmus minor</i>), a sortiment keřů: svída krvavá (<i>Cornus sanguinea</i>), růže šípková (<i>Rosa canina</i>), hloh jednosemenný (<i>Crataegus monogyna</i>) a trnka obecná (<i>Prunus spinosa</i>).</p> <p>Na druhé straně cesty u zámku je navržena částečná obnova zámecké zahrady, která plnila především funkci hospodářskou jako ovocný sad a zeleninová zahrada. Spodní část plochy blíže k sídlu bude tvořit pravidelný ovocný sad, v zadní části bude rozvolněná plocha, která naváže na extravilán v úseku cesty C. Zahrada by měla sloužit pro veřejnost občanskou a zároveň být v souladu s budoucím vývojem zámku. Důležité je zajistit vyhrazený režim a podporu komunitního spolku nebo zájmu obce. Zahrada není navrhována pro intenzivní hospodářské využití, ale v duchu rekreační funkce. Předěl mezi sportovně-rekreačním areálem a rekreačním sadem bude tvořit cesta s místy zastavení na lavičkách lemující střídavě obě strany cesty a orientované jak do areálu, tak do sadu.</p>	
Referenční projekty:	



Obr. 50 Mlatová cesta s kamennou obrubou.



Obr. 51 Fitness prvky a venkovní posilovna.

C	Cesta polem
<p>Současný stav:</p> <p>Jedná se o první úsek cesty mimo zastavěné území. V současné době je cesta nefunkční, zaoraná v ploše rozsáhlého zemědělského pozemku na východní straně cesty. Orná půda je v tomto úseku obdělávána až téměř k hraně vodoteče, ochranou zónu vodního toku zde tvoří pouze úzký pás zeleně. Dříve byla cesta intenzivně využívána, pro obdělání pozemků v pásu mezi Lučným potokem a svahy Sedlecké plošiny, až k Velkému Újezdu.</p>	
<p>Návrh:</p> <p>Cesta je vyústěním mlatové komunikace mezi navrhovaným sadem a sportovně-rekreačním areálem, vede k hranici lesa. Podél cesty je navrženo stromořadí lemující východní stranu cesty, které probíhá od zámeckého prostoru ze sídla ven do extravilánu a napojuje se na pozemky lesa. Povrchová úprava je řešena stejně jako v úseku B, ale krajnice bude místo kamenné obruby tvořena dřevěnými fošami, které postupně uhnijí a okraj cesty se zapojí do okolních povrchů. Z východu je navržený travnatý pás se stromořadím z dubu letního (<i>Quercus robur</i>). Ze západu namísto intenzivně využívané zemědělské plochy je navržena změna užívání na louku nebo pastvinu, které se volně napojí na navrhovaný ovocný sad v sídle. Pás doprovodné zeleně podél vodoteče bude půdorysně zesílen a osázen dřevinami jasanu ztepilého (<i>Fraxinus excelsior</i>), olše lepkavé (<i>Alnus glutinosa</i>), střemchy obecné (<i>Prunus padus spp. padus</i>) a dalších druhů typických pro biotop jasanovo-olšových luhů.</p>	
D	Lesní cesta
<p>Současný stav:</p> <p>V současné době je cesta nefunkční, zarostlá náletovými dřevinami, ještě v 50. letech byla intenzivně využívána. Pozemky podél cesty, mezi Lučným potokem a východními svahy, byly hospodářsky využívány jako orná půda nebo louky. Dnes se v úseku D trasy cesty nacházejí plochy s lesním porostem a několik lesních pozemků vedených v LPF.</p>	
<p>Návrh:</p> <p>Je navrženo vykácení náletových dřevin v prostoru komunikace. Cesta bude povrchově zpevněna propustnou kamennou šterkodrtí bez fixace krajnice. Na cestě je dále navrženo místo zastavení, dřevěný odpočinkový altán s nezpevněnou pěšinkou k vodoteči.</p>	
<p>Referenční projekty:</p>	



Obr. 52 Lesní cesta, povrch kámen a štěrkoдрť.



Obr. 53 Dřevěný odpočinkový altán v lese.

E	Luční cesta
Současný stav:	

V současné době je cesta podél Lučního potoka na loukách nefunkční, zarostlá travním porostem, zapojená do plochy luk. Pravidelně sečená louka leží v návaznosti na zastavěné území Velkého Újezdu, blíže k lesu jsou louky méně obhospodařované. Zemědělské stroje přijíždějí na louky přes provizorní přemostění ze západní strany cesty z hlavní silnice. Přístup je možný i z horní cesty vedoucí k PP Stráně u Velkého Újezdu, která je v jisté míře stále použitelná, není udržovaná pravidelně. Horní cesta je lemována ze západu pásem zeleně lesního porostu a z východu svahy Sedlecké plošiny, které byly původně obhospodařované jako zahrady s ovocnými dřevinami a pastviny. Na konci cesty při příchodu z Velkého Újezdu se nachází PP Stráně u Velkého Újezdu.

Návrh:

Cesta bude vybíhat z lesního úseku na louku, kde se rozpojí na dvě trasy, hlavní povede podél Lučního potoka a vedlejší odbočí na sever k PP Stráni u Velkého Újezdu, tato cesta povede přes luční pozemek a bude udržována jen pravidelným sečením. Cesta podél vody bude navazovat povrchovou úpravou na lesní úsek. Na cestě je navrženo místo zastavení v podobě veřejného ohniště s dřevníkem. Ze zajímavostí na horní trase vedle pohledu na přírodní památku bude možné pozorovat údolí z posedu, povrchově bude cesta upravena šterkovým trávníkem.

Referenční projekty:



Obr. 54 Luční cesta zpevněná.



Obr. 55 Cesta ze šterkového trávníku.



Obr. 56 Posed nad loukou.

## F Návesní a nábřežní prostor Velký Újezd

Aktuální stav úseku cesty je velmi špatný. Část břehu při vstupu z louky na návěs byla destruována při posledních povodních, momentálně není možný přístup na návěs z tohoto směru. Přes potok se nachází lesní pozemek a přes další rameno potoka se rozprostírá zemědělská plocha, které je navržena dle územního plánu k zástavbě rodinnými domy. Návěs se vyznačuje prázdným prostorem bez možnosti zastavení a pobytu, pouze vedle mostu se nachází drobný objekt kříže. Ves nemá žádné občanské vybavení. Na horní trase v tomto úseku je navržena vyhlídka s výhledem na zámek s vrchem Sedlo v pozadí CHKO Českého středohoří.

Hlavním předmětem návrhu v tomto úseku je návěs a její blízké okolí, je navržena revitalizace návsi, Detail 1. Důležitým opatřením je obnovení opěrné zídky podél Lučního potoka, po které vede cesta, na druhém břehu na návsi jsou navrženy lavičky podél potoka a lávky spojující oba břehy. Ještě před vstupem do sídla se návrh zabývá řešením míst na levém břehu v návaznosti na louku. Na místě je navrženo několik herních balančních prvků a místo je propojeno s druhým břehem další lávkou, které se napojuje na budoucí prostor určený k obytné funkci.

Úsek F probíhá celou vsí a v západním cípu se na něj napojuje kolmo úsek G, který míří k železniční stanici Ploskovice. Úsek je doplněn stromořadím, které podporuje návrh územního plánu na vytvoření biokoridoru v této části sídla. V napojení na další úsek je umístěna vyhlídka do krajiny směrem na Holý vrch, Skalky a Hořidla.

Referenční projekty:



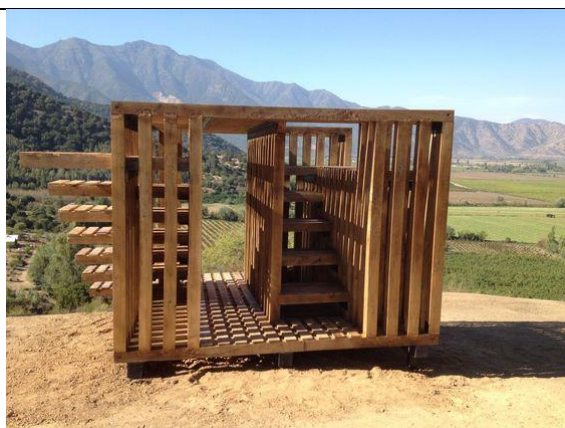
Obr. 57 Vyhlídka s posezením.



Obr. 58 Cesta podél vody.



Obr. 59 Lavice na návěs.



Obr. 60 Vyhlička do krajiny.

## G Cesta k železniční zastávce













V současné době je část cesty v úseku G zaorána, v další části se nacházejí zbytky původní doprovodné zeleně cesty, v tomto místě je také cesta již zarostlá náletovými dřevinami a neprostupná. Podél cesty vede dle územního plánu biokoridor. Cesta se napojuje na železniční zastávku Ploskovice a turistickou trasu Žižkovy stezky zemních hradů.

V tomto posledním úseku je navrženo vysazení nové aleje podél cesty, která podpoří ekologickou funkci přiléhajícího biokoridoru. Na konci cesty u vlakové stanice bude umístěno posezení pro vyčkávání na spojení vlaku.



# NÁVRH REVITALIZACE CESTY

## LEGENDA

	hranice zastavěného území
	vodní plocha
	orná půda, pole
	travnatý porost
	lesní porost
	přírodní památka
	biocentrum navrhované dle ÚP
	sportovně-rekreační areál navrhovaný dle ÚP
	navržené ovocné sady, veřejná zahrada
	navržená trasa k revitalizaci cesty
	stávající turistické trasy
	navržené trasy ze systému rozvojových cest
	silnice II. třídy
	železnice
	stávající přechody přes vodoteč
	navržené solitérní stromy
	navržené aleje a stromořadí
	stávající solitérní stromy
	stávající aleje a stromořadí
	navržená rozptýlená zeleň
	navržená místa zastavení



1 vyhlídkové molo nad rybníkem na návsi v Zahořanech

2 Posezení u sportovně-rekreačního areálu s vyhlídkou na navrhovaný sad

3 Dřevěný relaxační altán v lese pěšinkou k potoku

4 Posed s výhledem do údolí

5 Veřejné ohniště s posezením

6 Vyhlídka na Sedlo

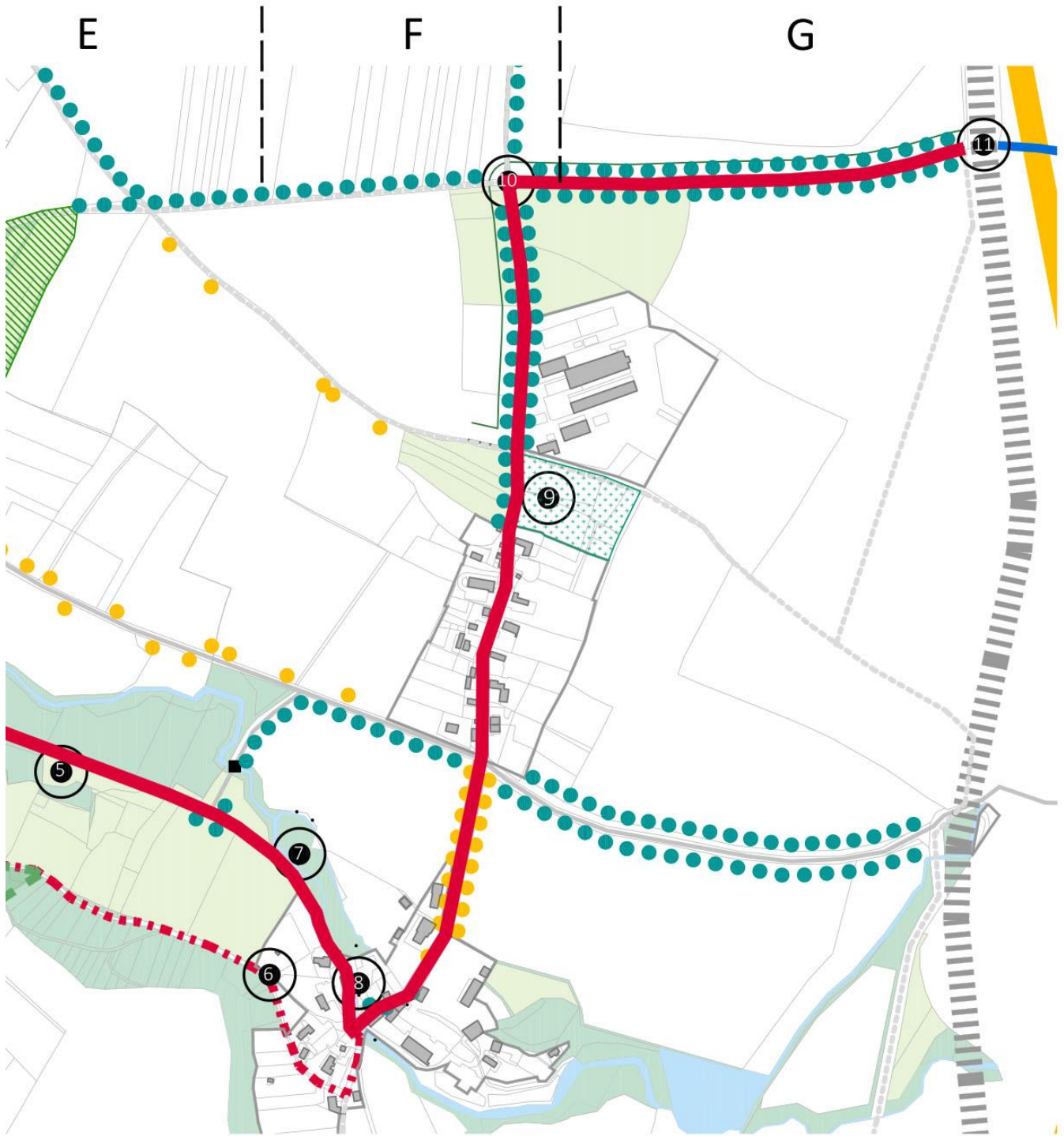
7 Úprava břehu s relaxačními a balančními prvky

8 Revitalizace návsi

9 Veřejný ovocný sad s rekreační funkcí

10 Vyhlídka na Holý vrch, Skalky a Hořidla

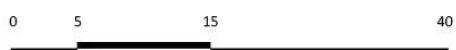
11 Zastavení na nádraží

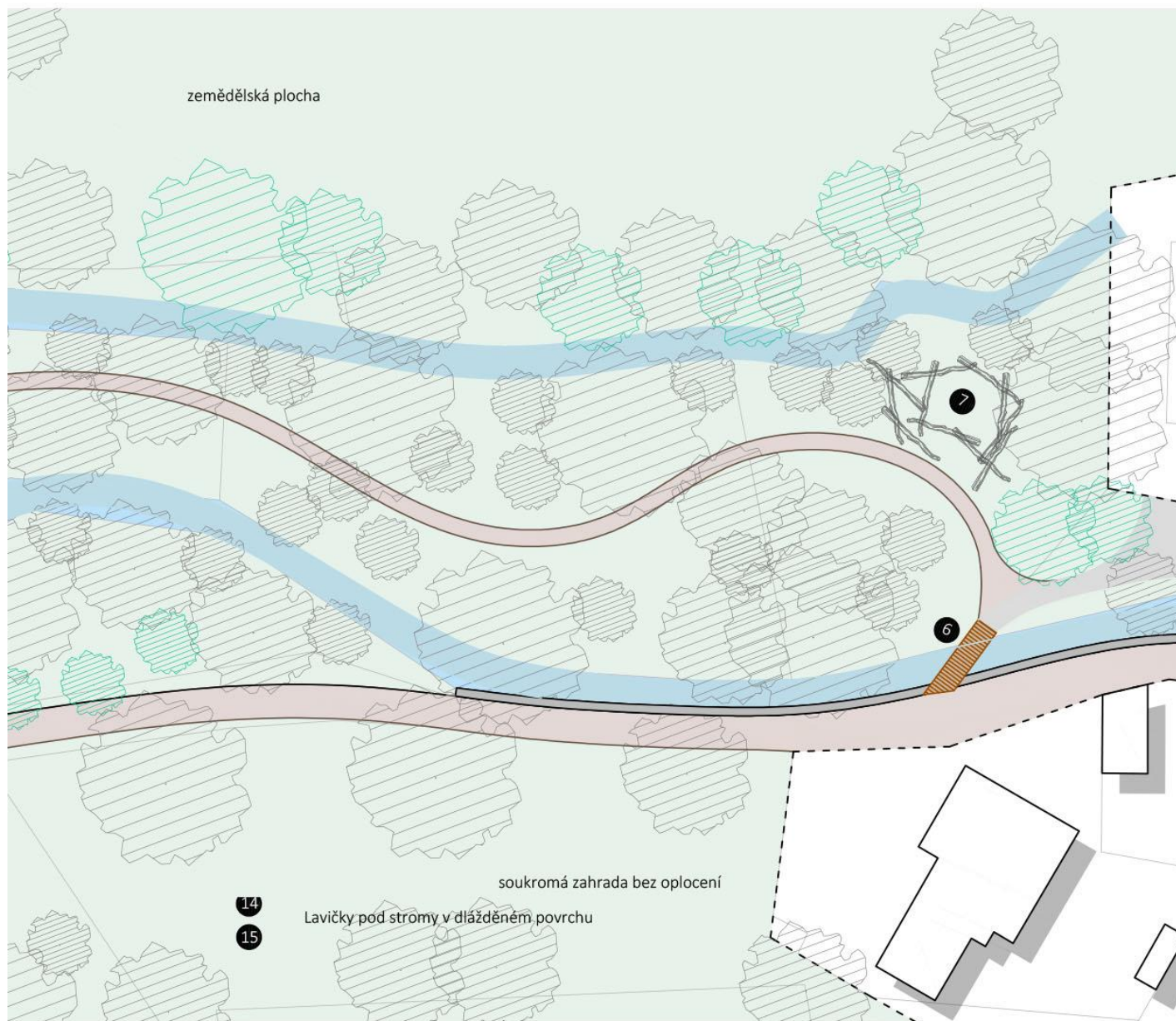


## OKOLÍ NÁVSI VELKÝ ÚJEZD - DETAIL











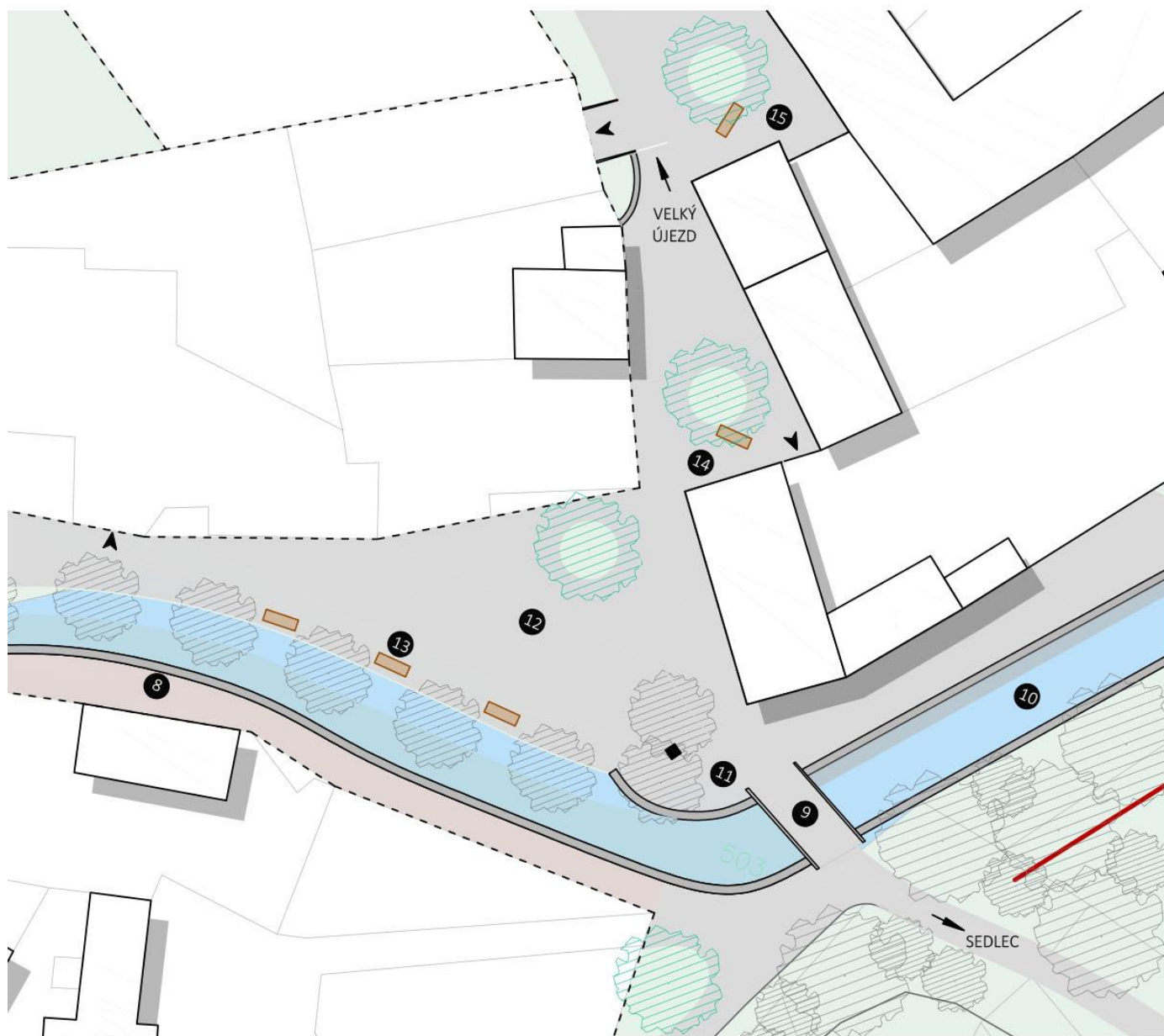
- 1 Relaxační zákoutí s houpacími sítěmi
- 2 Lávka k budoucí zastávbě
- 3 Lávka do lesa
- 4 Posezení na břehu
- 5 Balanční prvky
- 6 Lávka na náves
- 7 Prolézačka z přírodních materiálů











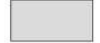

## LEGENDA

	vodní plochy		ploty zahrad a dvorů
	travnaté plochy		stávající asfaltové povrchy
	mlatové povrchy		navrhované stromy
	dlážděné plochy		stávající stromy



- 8 Vedení cesty po zpevněném břehu zídkou
- 9 Stávající mostní přechod
- 10 Stávající vodní kanál
- 11 Zákoutí s křížem
- 12 Návesní dlážděný prostor
- 13 Posezení na břehu na návsi
- 14 Lavičky pod stromy v dlážděném povrchu
- 15

LEGENDA

- |   |                 |   |                             |
|---|-----------------|---|-----------------------------|
|  | vodní plochy    |  | ploty zahrad a dvorů        |
|  | travnaté plochy |  | stávající asfaltové povrchy |
|  | mlatové povrchy |  | navrhované stromy           |
|  | dlážděné plochy |  | stávající stromy            |

## 6 Diskuze

Cesty jsou významným prostředkem ke svobodnému pohybu v prostoru. Jasně uspořádání prostoru pomocí cestní sítě tvoří čitelný rastr krajiny. S vyšší srozumitelností krajinné struktury se zvyšuje i naše schopnost k jejímu uchopení a identifikaci. Člověk svojí potřebou pohybu a přesunu vytvářel cesty a stezky od nepaměti. Cesta v duchovní rovině vyjadřovala směřování k bohu nebo spojnicí s ním, tento projev se ve světské rovině odrážel ve smyslu cesty jako spojnice významných bodů a putování či směřování z jednoho místa na místo druhé. Fundamentálním významem cesty se stal svobodný pohyb, tuto klíčovou funkci cestní sítě v naší současné krajině postrádáme. V důsledku postupného rozpadu a zániku cestní sítě, dochází ke ztrátě možnosti volného pohybu v krajině. Ztráta svobodného pohybu vede k neschopnosti naše prostředí poznávat a ztotožnit se s ním. Malá míra odpovědnosti k našemu prostředí je způsobena omezenou možností jej svobodně vnímat.

V nejstarších dobách vznikaly cesty za účelem obchodu a komunikace, výměně zboží a informací. S vybudováním stabilního osídlení a při opakovaném obhospodařováním půdy na jednom místě v krajině, vykrytalizovaly další formy cest, jejich obsah však zůstal zachován. Cesty propojovaly jednotlivá sídla, směřovaly na významná místa a staly se významnými orientačními body v krajině, ale stále bylo jejich hlavní funkcí snadný pohyb a výměna zboží a informací. Rastr cestní sítě vytvářel charakteristickou podobu tváře naší kulturní krajiny. Ustálením zemědělských pozemků získala cestní síť nový význam plynoucí z organizace jednotlivých hospodářských ploch. Cesta se stala nástrojem pro vytvoření vztahu člověka k půdě, kterou kultivoval. Svobodný přístup k obhospodařované půdě byl nepsaným právem každého člověka. Prostupnost krajiny byla nenahraditelným znakem, na kterém závisel každodenní život, proto člověk kultivoval nejen zemědělskou půdu, ale i cestní síť. Střípky naší kulturní krajiny byly položeny s příchodem slovanským kmenů na naše území, celkový obraz krajiny se vykreslil až v období středověku a počátkem novověku. Barokní období a klasicismus přinesly velkolepé zásahy člověka do krajinné struktury stejně tak, jako zásahy do oblasti stabilizace cestní sítě. Kulturní krajina byla utvářena spontánní kultivací a ovlivňována společenskými změnami, komponovaná barokní krajina byla utvářena záměrně s cílem vlastní sebe prezentace na organizovaném podkladu kompozičních principů a zásad. V krajině se budovaly nové rozlehlé komunikace s alejovou výsadbou. Cesty si však zachovaly i nadále svoji podstatu, jež spočívala v zajištění prostupné a čitelné krajiny pro volný pohyb a snadnou orientaci v prostředí.

I přes všechny tyto zkušenosti a znalosti o významu a podstatě cest, trpí dnešní doba jejich degradací a postupným zánikem. Fragmenty cestní sítě, které nalzáme v současné krajině, jsou pozůstatky historické cestní sítě, která byla narušena hospodářskými změnami druhé poloviny 20. století. Tyto změny vyvolaly negativní dopad na ekologický krajinný systém, na celkový obraz kulturní krajiny a především na vztah člověka ke krajině samotné. Kolektivizace zemědělství přetrhala vazby člověka k půdě a scelování pozemků dovršilo destrukci obrazu krajiny vytvořené kontinuálním vývojem vztahu mezi člověkem a krajinou. Při zakládání velkoplošných zemědělských polí bylo zlikvidováno velké množství vegetačních prvků zeleně a značná část starých cest. Ztráta soukromého vlastnictví půdy a přechod na společné vlastnictví, paradoxně znamenalo ztrátu volného pohybu v krajině. Svobodný pohyb byl výsadou kvalitní prostupnosti krajiny založené na bohaté cestní síti.

S destrukcí tohoto systému byl znemožněn dříve přirozený pohyb, který člověku umožňoval se identifikovat s prostředím. Deficit cestní sítě nebyl doposud vyrovnán. Stejně tak, jako se nám oddálila podoba a čitelnost známého prostředí domova, tak jsme se my vzdálili od soužití s tímto prostředím a ztratili jsme k němu vlastní odpovědnost.

I přes současnou snahu některých samospráv obcí a místních spolků, není význam cestní sítě v silném povědomí dnešního člověka. Stav úbytku cestní sítě sice vychází z minulé doby, ale další postupný zánik zbývajících cest je výsledkem nečinnosti člověka doby současné. Dnešní člověk přijal změnu režimu a demokratické způsoby povětšinou s otevřenou náručí, za získané svobody však ne vždy dokáže nést odpovědnost. Člověk svůj vztah ke svobodě prostředí, ve kterém žije, omezil na svobodu soukromí a svobodu přesunu z místa na místo. A možná i záměrně odolává svobodě volného pohybu krajinou, což je pravděpodobně způsobeno zmiňovaným narušením kontinuálního vývoje vztahu člověka k půdě. Je však možné, že svoji roli zde hrají i jiné faktory jako odmítání celospolečenské viny spáchané na naší krajině popřením odpovědnosti za její stav.



## 7 Závěr

Jak v této době, ve které člověk postrádá vazby na krajiny svého domova, se máme stavět k celkovému stavu našeho prostředí? Je patrné, že zájem o životní prostředí, které nás obklopuje, stoupá. Široká veřejnost se začíná častěji zabývat ekologickými a environmentálními trendy a historickými hodnotami krajiny. Příliv městských obyvatel zpět na venkov je spojen s jejich zájmem o aktivní užívání okolní venkovské krajiny, která jim ale v současné době neposkytuje téměř žádné příležitosti. Jisté je, že život lidí už nikdy nebude tak silně spjat s půdou a že kulturní krajina nebude spontánně výrazně kultivována, proto je třeba hledat jiné způsoby jak člověka znovu identifikovat s krajinou. Formování nové identity krajiny však musí vycházet z historického a přírodního kontextu místa.

Historický vývoj krajiny sídelních lokalit Zahořan a Velkého Újezdu byl zhodnocen na podkladech historických pramenů, jež byly srovnány se současným stavem krajiny. Průzkum se zabýval komplexním působením přírodních a historických hodnot, v krajině i sídle, na člověka. Nalezený systém rozvojové cestní sítě umožňuje perspektivní vývoj oblasti v návaznosti na blízká sídla v okolí, a propojuje důležité složky a prvky krajiny, které nám umožní blíže pozorovat a poznávat. Aby bylo možné volně vstupovat do krajiny, je třeba pečovat o její prostupnost a zachovávat a obnovovat staré cesty, jež jsou významným ukazatelem míry svobodného pohybu v prostředí. Projekt se zabýval revitalizací jednou z mnoha takových cest na spojnici sídel Zahořany a Velký Újezd. Se společenskými změnami a změnami hodnot již nikdy nebude význam cesty chápán naprosto shodným způsobem s minulou dobou, je proto nutné hledat nové interpretace významu cest v krajině, aby nedocházelo k jejich zániku a zůstala zachována volně prostupná krajina. Správně udržované cesty se mohou stát páteřními liniemi systémů ekologické stability a zvyšovat, jak biodiverzitu, tak mohou zároveň posloužit k naučným i relaxačním účelům či sportovně-rekreačním funkcím.

## 8 Literatura

### Literatura

SALAŠOVÁ, Alena, 2015. *Krajinné plánování I.: úvod do plánovacích procesů*. Brno: Mendelova univerzita v Brně. ISBN 978-80-7509-242-7.

ANDĚL, Rudolf, 1984. *Hrady, zámky a tvrze v Čechách, na Moravě a ve Slezku*. Praha: Svoboda.

BERANOVÁ, Magdalena a Antonín KUBAČÁK, 2010. *Dějiny zemědělství v Čechách a na Moravě*. Praha: Libri. ISBN 978-80-7277-113-4.

BOLINA, Pavel, Tomáš KLIMEK a Václav CÍLEK, 2018. *Staré cesty v krajině středních Čech*. Praha: Academia. ISBN 978-80-200-2831-0

CÍLEK, Václav, 2002. *Krajiny vnitřní a vnější: texty o paměti krajiny, smysluplném bobrovi, areálu jablkového štrúdlu a také o tom, proč lezeme na rozhlednu*. Praha: Dokořán. ISBN 80-86569-29-2.

CULEK, Martin, 2005. *Biogeografické členění České republiky*. Praha: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. ISBN 80-86064-82-4.

CULEK, Martin, Vít GRÜLICH, Zdeněk LAŠTŮVKA a Jan DIVÍŠEK, 2013. *Biogeografické regiony České republiky*. Brno: Masarykova univerzita. ISBN 978-80-210-6693-9.

HOLUB, Josef a Stanislav LYER, 1978. *Stručný etymologický slovník jazyka českého se zvláštním zřetelem k slovům kulturním a cizím*. 2., rozš. vyd. Praha: Státní pedagogické nakladatelství. Odborné slovníky (Státní pedagogické nakladatelství).

HORKÝ, Jaroslav, 1984. *Krajina, zeleň a voda v práci architekta*. Ilustroval Jiří HORKÝ. Praha: Státní nakladatelství technické literatury.

CHYTRÝ, Milan, 2010. *Katalog biotopů České republiky: Habitat catalogue of the Czech Republic*. 2. vyd. Praha: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. ISBN 978-80-87457-03-0.

JELLICOE, Geoffrey Allan, 1960. *Studies in Landscape Design*. Revize 1962. London: Oxford University Press.

KODET, Vojtěch a Jiří MORAVEC, ed., 2006. *Politika krajiny, Evropská úmluva o krajině a ekonomické souvislosti: sborník příspěvků*. Praha: IREAS, Institut pro strukturální politiku. ISBN 80-86684-45-8.

KOLAŘÍK, Jaroslav, 2005. *Péče o dřeviny rostoucí mimo les*. Vlašim: ČSOP Vlašim. Metodika (Český svaz ochránců přírody). ISBN 80-86327-36-1.

KUBEŠA, Petr a Lenka KULIŠŤÁKOVÁ, 2010. *Krajinné úpravy okolo bývalého loveckého zámku v Nových Zámcích u Litovle provedené za Jana Josefa Liechtensteina po roce 1805 a jejich obnova*. In: *Komponovaná kulturní krajina a možnost její obnovy a zachování: přednášky z odborného semináře konaného v Olomouci ve dnech 22.-23. dubna 2010*. Olomouc: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Olomouci, s. 16-17. ISBN 978-80-86570-17-4.

KVĚT, Radan, 2003. *Duše krajiny: staré stezky v proměnách věků*. Praha: Academia. ISBN 80-200-1012-2.

LEWIS-WILLIAMS, J. David, 2007. *Mysl v jeskyni: vědomí a původ umění*. Praha:

Academia. Galileo. ISBN 978-80-200-1518-1.

LOKOČ, Radim a Michaela LOKOČOVÁ, 2016. *Vývoj krajiny v České republice*. Druhé doplněné vydání. Brno: Lipka - školské zařízení pro environmentální vzdělávání. ISBN 978-80-88212-02-7.

LÖW, Jiří a Igor MÍCHAL, 2003. *Krajinný ráz*. Kostelec nad Černými lesy: Lesnická práce. ISBN 80-86386-27-9.

LUKA, Václav, Jan MERTL, Hana PERNICOVÁ, Tereza PONOČNÁ, Lenka JIRÁSKOVÁ, Miluše ROLLEROVÁ, Zbyněk STEIN a Václava VLČKOVÁ, [2017]. *Vývoj krajinného pokryvu dle CORINE Land Cover na území ČR v letech 1990-2012*. Praha: CENIA, česká informační agentura životního prostředí. ISBN isbn978-80-87770-28-3.

LUX, Josef, 1993. Venkov a naděje. In: *Obnova vesnice: publikace Evropské pracovní společnosti pro rozvoj venkova a obnovu vesnice*. Praha: Ministerstvo hospodářství České republiky, s. 1-2. ISBN 80-85368-58-7.

MÁČEL, Otakar, 1955. *Základní problematika urbanistické struktury vesnice v Čechách a na Moravě*. Brno: Výzkumný ústav výstavby a architektury.

MAREČEK, Jiří, 2005. *Krajinářská architektura venkovských sídel*. V Praze: Česká zemědělská univerzita. ISBN 80-213-1324-2.

MAREČEK, Jiří, 2005. *Krajinářská architektura venkovských sídel*. V Praze: Česká zemědělská univerzita. ISBN 80-213-1324-2.

NORBERG-SCHULZ, Christian, 2010. *Genius loci: krajina, místo, architektura*. 2. vyd. Přeložil Petr KRATOCHVÍL, přeložil Pavel HALÍK. Praha: Dokořán. ISBN 978-80-7363-303-5.

PACÁKOVÁ, Božena, 1999. *Zahrady a parky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Libri. ISBN 80-85983-55-9.

OTRUBA, Ivar, 2002. *Zahradní architektura: tvorba zahrad a parků*. Šlapanice: ERA. ISBN 80-86517-28-4.

POCHE, Emanuel, 1982. *Umělecké památky Čech*. Praha: Academia.

SALAŠOVÁ, Alena, 2015. *Krajinné plánování I.: úvod do plánovacích procesů*. Brno: Mendelova univerzita v Brně. ISBN 978-80-7509-242-7.

SIMONDS, John Ormsbee, 1961. *Landscape architecture: The Shaping of Man's natural environment*. New York: F. W. Dodge Corporation.

SKLENIČKA, Petr, 2003. *Základy krajinného plánování*. Vyd. 2. Praha: Naděžda Skleničková. ISBN 80-903206-1-9.

STRÁNSKÝ, Martin, 2010. Chotkové a jejich vliv na trvale udržitelný rozvoj Dolního Povltaví Veltruský park + VELTRUSDOMINIO = TERRA DIDACTICA. In: *Komponovaná kulturní krajina a možnost její obnovy a zachování: přednášky z odborného semináře konaného v Olomouci ve dnech 22.-23. dubna 2010*. Olomouc: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Olomouci. ISBN 978-80-86570-17-4.

SVOBODA, František, Aleš HOMOLA, Petr CZAJKOWSKI, Martin MARKEL a Barbora PONEŠOVÁ, 2016. *Krajina jako dílo: barokní krajinou od Mikulova po Znojmo*. Brno: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Brně, ve spolupráci s Vysokým učením technickým v Brně, Fakultou architektury a Masarykovou univerzitou, Ekonomicko-správní a Filozofickou fakultou. ISBN 978-80-87967-08-9.

SÝKORA, Jaroslav, 1998. *Venkovský prostor*. Praha: České vysoké učení technické.

ISBN 80-01-01810-5.

SÝKORA, Jaroslav, 1998. *Venkovský prostor: doplňkové skriptum*. Praha: České vysoké učení technické. ISBN 80-01-01826-1

SÝKORA, Jaroslav, 2002. *Územní plánování vesnic a krajiny: urbanismus 2*. Vyd. 2. přeprac. Praha: Vydavatelství ČVUT. ISBN 80-01-02641-8.

VELIČKOVÁ, Markéta a Petr VELIČKA, 2013. *Aleje české a moravské krajiny: historie a současný význam*. Praha: Dokořán. ISBN 978-80-7363-413-1

VOREL, Jaromír, 1979. *Fytocenologie a lesnická typologie*. Dotisk. Brno: Vysoká škola zemědělská.

ŽÁK, Ladislav, 1947. *Obytná krajina: [Žilaja mestnost = The habitable region = Paysage d'habitation]*. V Praze: S.V.U. Mánes.

SALAŠOVÁ, Alena, 2015. *Krajinné plánování I.: úvod do plánovacích procesů*. Brno: Mendelova univerzita v Brně. ISBN 978-80-7509-242-7.

#### Internetové zdroje

5 - Stráně u Velkého Újezdu, [2020]. *Natura 2000 v Ústeckém kraji* [online]. Ústí nad Labem: [Ústecký kraj] [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <http://www.usteckykraj-priroda.cz/5>

6 - Skalky u Třebutíček, [2020]. *Natura 2000 v Ústeckém kraji* [online]. Ústí nad Labem: [Ústecký kraj] [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <http://www.usteckykraj-priroda.cz/6>

Cultural landscapes, 2020. *UNESCO* [online]. United Nations: UNESCO World Heritage Centre [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://whc.unesco.org/en/culturallandscape/#1>

Fytogeografické členění České republiky, 2010. In: *Biogeografie: Multimediální výuková příručka* [online]. Brno: Geografický ústav, Přírodovědecká fakulta, Masarykova univerzita [cit. 2020-06-27]. Dostupné z: [https://is.muni.cz/el/1431/jaro2010/Z0005/18118868/index\\_book\\_5-3.html](https://is.muni.cz/el/1431/jaro2010/Z0005/18118868/index_book_5-3.html)

Historie a památky, c2007. *Ploskovice* [online]. Ploskovice: Robert Knob [cit. 2020-06-28]. Dostupné z: <http://www.ploskovice.cz/historie.php>

Historie obce - Býčkovice, Velký Újezd, 2020. *Býčkovice* [online]. Chomutov: Galileo Corporation [cit. 2020-06-28]. Dostupné z: <http://www.byckovice.cz/informace-obci/historie/>

Holý vrch (u Encovan), c2004. *České středohoří: zapomenutý ráj* [online]. Ústí nad Labem: Jiří Šedivý a jednotliví autoři [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <http://www.ceskestredohori.cz/mista/holy-vrch-u-encovan.htm>

Hořidla - rozhledna, c2004. *České středohoří: zapomenutý ráj* [online]. Ústí nad Labem: Jiří Šedivý a jednotliví autoři [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <http://www.ceskestredohori.cz/mista/horidla-rozhledna.htm>

II. vojenské mapování - Františkovo, [2020]. *Laboratoř geoinformatiky* [online]. Ústí nad Labem [cit. 2020-07-16]. Dostupné z: [http://oldmaps.geolab.cz/map\\_root.pl?lang=cs&map\\_root=2vm](http://oldmaps.geolab.cz/map_root.pl?lang=cs&map_root=2vm)

KOHOUT, Michal, 2013. *Tvorba a vnímání míst. Unit architekti* [online]. Praha: Zlatý řez [cit. 2020-07-16]. Dostupné z: <http://www.unitarch.eu/aktuality/clanek-michala-kohouta-tvorba-a-vnimani-mist-v-casopisu-zlaty-rez/>

KOLBEK, Jiří a Václav PETŘÍČEK, 1994. *Fytogeografická studie Úštěcké*

pahorkatiny. *Preslia* [online]. Copyright©Czech Botanical Society, (66), 41-59 [cit. 2020-06-27]. Dostupné z: [http://www.preslia.cz/archive/Preslia\\_66\\_1994\\_41-59.pdf](http://www.preslia.cz/archive/Preslia_66_1994_41-59.pdf)

Křemín, c2004. *České středohoří: zapomenutý ráj* [online]. Ústí nad Labem: Jiří Šedivý a jednotliví autoři [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <http://www.ceskestredohori.cz/mista/kremin.htm>

LÖW, Jiří a Jaroslav NOVÁK, 2008. Typologické členění české krajiny. *Ministerstvo pro územní rozvoj: Ústav územního rozvoje* [online]. Brno: © Ústav územního rozvoje [cit. 2020-06-28]. Dostupné z: [https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2008/2008-06/06\\_typologicke.pdf](https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2008/2008-06/06_typologicke.pdf)

MAREČEK, Jiří a Barbora MODRÁ, 2009. Landscaping potential of roads in rural areas. *Katedra zahradní a krajinné architektury: Jiří Mareček* [online]. Praha: ČZU v Praze [cit. 2020-07-16]. Dostupné z: [http://marecek.agrobiologie.cz/ke\\_stazeni/Landscaping\\_Potential\\_of\\_Roads\\_in\\_Rural\\_Areas.pdf](http://marecek.agrobiologie.cz/ke_stazeni/Landscaping_Potential_of_Roads_in_Rural_Areas.pdf)

*Pladias: Databáze české flóry a vegetace* [online], c2014-2020. Brno: Pladias [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://pladias.cz/vegetation/description/Quercion%20pubescenti-petraeae>

*Pladias: Databáze české flóry a vegetace* [online], c2014-2020. Brno: Pladias [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://pladias.cz/www/vegetation/overview/Carpinion%20betuli>

Ploskovice, 2020. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation [cit. 2020-06-27]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Ploskovice>

První vojenské mapování, 2020. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation [cit. 2020-07-16]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Prvn%C3%AD\\_vojensk%C3%A9\\_mapov%C3%A1n%C3%AD](https://cs.wikipedia.org/wiki/Prvn%C3%AD_vojensk%C3%A9_mapov%C3%A1n%C3%AD)

Report of the Expert Group on Cultural Landscapes: La Petite Pierre (France) 24-26 October 1992, 1992. *UNESCO* [online]. France: UNESCO World Heritage Centre [cit. 2020-07-16]. Dostupné z: <http://whc.unesco.org/archive/pierre92.htm>

Stabilní katastr, 2020. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation [cit. 2020-07-16]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Stabiln%C3%AD\\_katastr](https://cs.wikipedia.org/wiki/Stabiln%C3%AD_katastr)

*Surovinové zdroje České republiky (stav 2001)* [online], 2002. Praha: Ministerstvo životního prostředí [cit. 2020-07-17]. ISBN 80-7212-219-3. Dostupné z: <http://www.geology.cz/extranet/publikace/online/surovinove-zdroje/SUROVINOVE-ZDROJE-CESKE-REPUBLIKY-2002.pdf>

Úštěk, 2020. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation [cit. 2020-07-16]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/%C3%9A%C5%A1%C4%9Bk>

Velký Újezd (Býčkovice), 2020. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation [cit. 2020-06-27]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Velk%C3%BD\\_%C3%9Ajezd\\_\(B%C3%BD%C4%8Dkovice\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Velk%C3%BD_%C3%9Ajezd_(B%C3%BD%C4%8Dkovice))

Záhořany (Křešice), 2020. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation [cit. 2020-06-27]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Zaho%C5%99any\\_\(K%C5%99e%C5%A1ice\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Zaho%C5%99any_(K%C5%99e%C5%A1ice))

Záhořany: Historie obce-Záhořany, 2009. *Křešice* [online]. Jihlava: vismo® [cit. 2020-06-28]. Dostupné z: <http://www.kresice.cz/zahorany/d-1011>

Zákon č. 114/1992 Sb.: Zákon České národní rady o ochraně přírody a krajiny, 1992. *Zákony pro lidi* [online]. Zlín: AION CS [cit. 2020-07-16]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1992-114>

Zákon č. 13/1997 Sb.: o pozemních komunikacích, 1997. *Zákony pro lidi* [online]. Zlín: AION CS [cit. 2020-07-16]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

Zákon č. 13/1997 Sb.: o pozemních komunikacích, c2010-2020. *Zákony pro lidi* [online]. Zlín: AION CS [cit. 2020-07-16]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

5 - Stráně u Velkého Újezdu, [2020]. *Natura 2000 v Ústeckém kraji* [online]. Ústí nad Labem: [Ústecký kraj] [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <http://www.usteckykraj-priroda.cz/5>

#### Normy

ČSN 73 6110 *Projektování pozemních komunikací*, 2006. Praha: Český normalizační institut.

ČSN 73 6109 *Polní cesty*, 2004. Praha: Český normalizační ústav.

## 9 Seznam použitých schémat a obrázků

Schéma 1 Širší vztahy .....	43
Schéma 2 Historická cestní síť .....	56
Schéma 3 Prostupnost a doprava .....	59
Schéma 4 Historické a přírodní hodnoty .....	72
Schéma 5 Současný stav krajiny .....	74
Schéma 6 Rozvojových os cestní sítě .....	91
Schéma 7 Okruhy cestní sítě.....	93
Schéma 8 Zónování cesty .....	94
Obr. 1 Müllerova mapa Čech.....	46
Obr. 2 I. vojenské (josefské) mapování – Čechy, mapový list č. 40.....	47
Obr. 3 II. Vojenské mapování - Františkovo .....	48
Obr. 4 III. vojenské mapování – Františko-josefské .....	49
Obr. 5 III. vojenské mapování – 1:75 000, mapový list 3752 .....	50
Obr. 6 Stabilní katastr.....	51
Obr. 7 Topografické mapy v systému S-1952, Velký Újezd.....	52
Obr. 8 Topografické mapy v systému S-1952, Zahořany .....	52
Obr. 9 Ortofoto mapa (50. léta). Upraveno: Vyznačena funkční trasa cesty ze Zahořan do Velkého Újezdu jako podklad pro její obnovu .....	53
Obr. 10 Ortofotomapa ČÚZK (aktuální). Upraveno: Aktuální stav prostupného úseku na navrhované trase.....	54
Obr. 11 Zámek Velký Újezd, 1908. Pohled ze Sedlecké plošiny směrem na obec Býčkovice (v pozadí) a se siluetou Českého středohoří .....	61
Obr. 12 Býčkovice 1945 s kostelem Povýšení sv. Kříže, zbouraným v roce 1965. Pohled na krajinu severně nad návší s kaplí .....	61
Obr. 13 Zahořany kostel Nejsvětější Trojice, 20. Století. Pohled na krajinu přírodní rezervace Holý vrch.....	63
Obr. 14 Křešice, 1913. Pohled na obec severně od řeky Labe, na pozadí vlevo kostel v Zahořanech, vpravo Holý vrch .....	63
Obr. 15 Zámek Ploskovice. ....	64
Obr. 16 Pohled z železniční stanice Ploskovice na obec Ploskovice, 1850. Vpravo vrch Sedlo.....	65
Obr. 17 Kaple, Býčkovice .....	66
Obr. 18 Sloup se sochou Panny Marie, Ploskovice .....	66
Obr. 19 Milník, Polepy, Třebutičky .....	66
Obr. 20 Výklenková kaple, Křešice, Zahořany .....	66
Obr. 21 Boží muka, Křešice, Zahořany .....	67
Obr. 22 Kaplička Panny Marie Poustevnické, Ploskovice .....	67
Obr. 23 Křížek na vrchu Hořidla .....	67
Obr. 24 Zřícenina kostela sv. Václava s výhledem na krajinu řešené lokality, Polepy ..	68
Obr. 25 Kostel Nejsvětější Trojice, Zahořany .....	69
Obr. 26 Socha sv. Jana Nepomuckého u zámku v Zahořanech.....	69

Obr. 27	Socha sv. Donáta u zámku v Zahořanech .....	69
Obr. 28	Výklenková kaplička, Zahořany .....	69
Obr. 29	Sochařská výzdoba a architektonické objekty v areálu zámku Ploskovice .....	69
Obr. 30	Vesnická památková zóna Dolní Nezly .....	69
Obr. 31	Kaple Býčkovice.....	70
Obr. 32	Výklenková kaplička, Býčkovice .....	70
Obr. 33	Kaplička, Dolní Řepčice .....	70
Obr. 34	Kaple sv. Václava, Sedlec .....	70
Obr. 35	Kaplička, Třebutičky .....	71
Obr. 36	Kaple Andělů Strážců, Encovany .....	71
Obr. 37	Socha Panny Marie při kostele Navštívení Panny Marie, Křešice .....	71
Obr. 38	Sousoší Panny Marie, sv. Felixe a sv. Václava, Třeboutice .....	71
Obr. 39	Vymezení geomorfologického okrsku Úštěcká pahorkatina .....	76
Obr. 40	Geologická mapa .....	77
Obr. 41	Pedologická mapa.....	78
Obr. 42	Geobotanická mapa .....	81
Obr. 43	Mapa potenciální přirozené vegetace .....	82
Obr. 44	Pohled na kostel Nejsvětější Trojice, Zahořany, v pozadí Holý vrch a Skalky.	86
Obr. 45	Podhled od kostela, Zahořany, v pozadí vrch Sedlo, České středohoří .....	86
Obr. 46	Pohled z Holého vrchu na kostel Nejsvětější Trojice s kopcem Křemín, v pozadí vrchy Českého středohoří. ....	87
Obr. 47	Rozhledna Hořidla .....	87
Obr. 48	Cesta, povrchová úprava kamenná dlažba. ....	96
Obr. 49	Dřevěné molo nad rybníkem. ....	96
Obr. 50	Mlatová cesta s kamennou obrubou. ....	98
Obr. 51	Fitness prvky a venkovní posilovna. ....	98
Obr. 52	Lesní cesta, povrch kámen a štěrkodrt'. ....	100
Obr. 53	Dřevěný odpočinkový altán v lese.....	100
Obr. 54	Luční cesta zpevněná. ....	101
Obr. 55	Cesta ze štěrkového trávníku.....	102
Obr. 56	Posed nad loukou.....	102
Obr. 57	Vyhledka s posezením. ....	103
Obr. 58	Cesta podél vody. ....	103
Obr. 59	Lavice na návěs. ....	104
Obr. 60	Vyhledka do krajiny. ....	104

Müllerova mapa Čech [18. století]. In: Virtualní mapová sbírka Chartae-Antiquae.cz [online]. Zdiby: Výzkumný ústav geodetický, topografický a kartografický, v.v.i. [cit. 2020-07-09]. Dostupné z: <http://chartae-antiquae.cz/cs/maps/14267>

Obr. 1 I. vojenské (josefské) mapování - Čechy, mapový list č.40, [1764-1783]. In: *Laboratoř geoinformatiky* [online]. Ústí nad Labem: Laboratoř geoinformatiky Univerzity J.E.Purkyně [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [http://oldmaps.geolab.cz/map\\_viewer.pl?lang=cs&map\\_root=1vm&map\\_region=ce&map\\_list=c040](http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?lang=cs&map_root=1vm&map_region=ce&map_list=c040)

Obr. 2 t=c040

Obr. 3 II. vojenské (Františkovo) mapování - Čechy, mapový list O\_5\_I, [1836-1852].



- In: *Laboratoř geoinformatiky* [online]. Ústí nad Labem: Laboratoř geoinformatiky Univerzity J.E.Purkyně [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [http://oldmaps.geolab.cz/map\\_viewer.pl?lang=cs&map\\_root=2vm&map\\_region=ce&map\\_list=O\\_5\\_I](http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?lang=cs&map_root=2vm&map_region=ce&map_list=O_5_I)
- Obr. 4 III. vojenské mapování [19. století]. In: *Virtualní mapová sbírka Chartae-Antiquae.cz* [online]. Zdiby: Výzkumný ústav geodetický, topografický a kartografický, v.v.i. [cit. 2020-07-09]. Dostupné z: <http://chartae-antiquae.cz/cs/maps/5939>
- Obr. 5 III. vojenské mapování - 1 : 75 000, mapový list 3752, [1876-1878]. In: *Laboratoř geoinformatiky* [online]. Ústí nad Labem: Laboratoř geoinformatiky Univerzity J.E.Purkyně [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [http://oldmaps.geolab.cz/map\\_viewer.pl?lang=cs&map\\_root=3vm&map\\_region=75&map\\_list=3752](http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?lang=cs&map_root=3vm&map_region=75&map_list=3752)
- Obr. 6 Stabilní katastr, [1826-1843]. In: *Archivní mapy: ÚAZK* [online]. Praha: ČÚZK [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://archivnimapy.cuzk.cz/uazk/pohledy/archiv.html>
- Obr. 7 Topografická mapa v systému S-1952, 1952. In: *Archivní mapy: ÚAZK* [online]. Praha: ČÚZK [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://archivnimapy.cuzk.cz/uazk/topos52/topos52\\_data/010k/M\\_33\\_53\\_A\\_d\\_2\\_index.html](https://archivnimapy.cuzk.cz/uazk/topos52/topos52_data/010k/M_33_53_A_d_2_index.html)
- Obr. 8 Topografická mapa v systému S-1952, 1952. In: *Archivní mapy: ÚAZK* [online]. Praha: ČÚZK [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://archivnimapy.cuzk.cz/uazk/topos52/topos52\\_data/010k/M\\_33\\_53\\_A\\_d\\_4\\_index.html](https://archivnimapy.cuzk.cz/uazk/topos52/topos52_data/010k/M_33_53_A_d_4_index.html)
- Obr. 9 Historická ortofotomapa, [50. léta, 20. století]. In: *Geoportál* [online]. Praha: Ministerstvo ČR [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://geoportal.gov.cz/web/guest/map>
- Obr. 10 Ortofotomapa ČÚZK (aktuální), c2020. In: *Geoportál* [online]. PRAHA: ČÚZK [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://geoportal.gov.cz/web/guest/map>
- Obr. 11 Velký Újezd 1908, 1908. In: *Fotogalerie - Zdeněk Fořt* [online]. Štětí: eStranky.cz [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://fotofort.estranky.cz/img/original/4160/velky-ujezd-1908.jpg>
- Obr. 12 Býčkovice, kostel Povýšení sv. Kříže, 1945. In: *Pastvu* [online]. [Rusko]: PastVu [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://pastvu.com/p/260509>
- Obr. 13 Zahořany, historická pohlednice z roku 1930, 1930. In: *Filozofická fakulta UJEP* [online]. Ústí nad Labem: Centrum pro dokumentaci a digitalizaci kulturního dědictví [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <http://ff.ujep.cz/terra-sacra-incognita/zahorany-historie.html#gallery1-5>
- Obr. 14 Křešice 1913, 1913. In: *Fotogalerie - Zdeněk Fořt* [online]. Štětí: eStranky.cz [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://fotofort.estranky.cz/img/original/3592/kresice-1913.jpg>
- Obr. 15 Ploskovice - zámek, 1870. In: *Fotohistorie* [online]. [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <http://www.fotohistorie.cz/FullFoto.aspx?photoID=55880>
- Obr. 16 Ploskovice - zámek, 1850. In: *Fotohistorie* [online]. [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <http://www.fotohistorie.cz/FullFoto.aspx?photoID=40564>
- Obr. 17 Kaple, Býčkovice, c2019. In: *Národní památkový ústav* [online]. Praha: Národní památkový ústav [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://iispp.npu.cz/mis\\_public/preview.htm?id=56011](https://iispp.npu.cz/mis_public/preview.htm?id=56011)
- Obr. 18 Sloup se sochou Panny Marie, Ploskovice, c2019. In: *Národní památkový ústav* [online]. Praha: Národní památkový ústav [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://iispp.npu.cz/mis\\_public/preview.htm?id=70341](https://iispp.npu.cz/mis_public/preview.htm?id=70341)
- Obr. 19 Milník, Polepy, Třebutičky, c2019. In: *Národní památkový ústav* [online]. Praha: Národní památkový ústav [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://iispp.npu.cz/mis\\_public/preview.htm?id=79644](https://iispp.npu.cz/mis_public/preview.htm?id=79644)
- Obr. 20 Vyklenková kaple, Křešice, Zahořany, c2019. In: *Národní památkový ústav* [online]. Praha: Národní památkový ústav [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://iispp.npu.cz/mis\\_public/preview.htm?id=97733](https://iispp.npu.cz/mis_public/preview.htm?id=97733)
- Obr. 21 Boží muka, Křešice, Zahořany, c2019. In: *Národní památkový ústav* [online]. Praha:

- Národní památkový ústav [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://iispp.npu.cz/mis\\_public/preview.htm?id=70666](https://iispp.npu.cz/mis_public/preview.htm?id=70666)
- Kaplička Panny Marie Poustevnické, 2014. In: *Mapy* [online]. Praha: Seznam.cz [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=14.1960027&y=50.5579772&z=17&source=base&id=1916155&gallery=1>
- Obr. 22 Kaplička Panny Marie Poustevnické, 2004. In: *České středohoří: zapomenutý ráj* [online]. Jiří Šedivý a jednotliví autoři [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [http://www.ceskestredohori.cz/foto/holy-vrch-u-encovan/previews/holy-vrch-u-encovan\\_16.jpg.html](http://www.ceskestredohori.cz/foto/holy-vrch-u-encovan/previews/holy-vrch-u-encovan_16.jpg.html)
- Obr. 23 Zřícenina kostela sv. Václava, 2004. In: *Mapy* [online]. c2020: Seznam.cz [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=14.2707611&y=50.5265359&z=17&source=base&id=2113668&gallery=1>
- Obr. 24 Kostel Nejsvětější Trojice v Zahořanech, 2004. In: *České středohoří: zapomenutý ráj* [online]. Jiří Šedivý a jednotliví autoři [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [http://www.ceskestredohori.cz/foto/zahorany-kostel-nejsvetejsi-trojice/previews/zahorany-kostel-nejsvetejsi-trojice\\_06.jpg.html](http://www.ceskestredohori.cz/foto/zahorany-kostel-nejsvetejsi-trojice/previews/zahorany-kostel-nejsvetejsi-trojice_06.jpg.html)
- Obr. 25 Socha sv. Jana Nepomuckého, c2019. In: *Národní památkový ústav* [online]. Praha: Národní památkový ústav [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://iispp.npu.cz/mis\\_public/preview.htm?id=70662](https://iispp.npu.cz/mis_public/preview.htm?id=70662)
- Obr. 26 Socha sv. Donáta, c2019. In: *Národní památkový ústav* [online]. Praha: Národní památkový ústav [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://iispp.npu.cz/mis\\_public/preview.htm?id=70661](https://iispp.npu.cz/mis_public/preview.htm?id=70661)
- Obr. 27 Výklenková kaplička, Zahořany, c2019. In: *Národní památkový ústav* [online]. Praha: Národní památkový ústav [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://iispp.npu.cz/mis\\_public/preview.htm?id=70651](https://iispp.npu.cz/mis_public/preview.htm?id=70651)
- Obr. 28 Zámek Ploskovice, 2020. In: *Mapy* [online]. c2020: Seznam.cz [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://d34-a.sdn.cz/d\\_34/d\\_15120383/img/29/640x480\\_hl3udm.jpg?fl=res,667,500,1](https://d34-a.sdn.cz/d_34/d_15120383/img/29/640x480_hl3udm.jpg?fl=res,667,500,1)
- Obr. 29 Vesnická památková zóna Dolní Nezly, 2004. In: *Mapy* [online]. c2020: Seznam.cz [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://d34-a.sdn.cz/d\\_34/c\\_B\\_C/JEHb2t.jpeg?fl=res,667,500,1](https://d34-a.sdn.cz/d_34/c_B_C/JEHb2t.jpeg?fl=res,667,500,1)
- Obr. 30 Kaple, Býčkovice, c2019. In: *Národní památkový ústav* [online]. Praha: Národní památkový ústav [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://iispp.npu.cz/mis\\_public/preview.htm?id=56016](https://iispp.npu.cz/mis_public/preview.htm?id=56016)
- Obr. 31 Výklenková kaplička, Býčkovice, c2019. In: *Národní památkový ústav* [online]. Praha: Národní památkový ústav [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://iispp.npu.cz/mis\\_public/preview.htm?id=231753](https://iispp.npu.cz/mis_public/preview.htm?id=231753)
- Obr. 32 Kaplička, Dolní Řepčice, c2020. In: *Mapy* [online]. c2020: Seznam.cz [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://d34-a.sdn.cz/d\\_34/c\\_A\\_C/5Adby0.jpeg?fl=res,667,500,1](https://d34-a.sdn.cz/d_34/c_A_C/5Adby0.jpeg?fl=res,667,500,1)
- Obr. 33 Kaple sv. Václava, Sedlec, c2020. In: *Mapy* [online]. c2020: Seznam.cz [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://d34-a.sdn.cz/d\\_34/c\\_img\\_E\\_M/z1nIp9.mpo?fl=res,667,500,1](https://d34-a.sdn.cz/d_34/c_img_E_M/z1nIp9.mpo?fl=res,667,500,1)
- Obr. 34 Kaplička, Třebutičky, c2020. In: *Mapy* [online]. c2020: Seznam.cz [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://d34-a.sdn.cz/d\\_34/c\\_img\\_H\\_U/tEMBRhG.jpeg?fl=res,667,500,1](https://d34-a.sdn.cz/d_34/c_img_H_U/tEMBRhG.jpeg?fl=res,667,500,1)
- Obr. 35 Kaple Andělů Strážců, Encovany, c2020. In: *Mapy* [online]. c2020: Seznam.cz [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?x=14.2459825&y=50.5289552&z=17&source=base&id=2077283&gallery=1>
- Obr. 36 Socha Panny Marie, Křešice, c2019. In: *Národní památkový ústav* [online]. Praha: Národní památkový ústav [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://iispp.npu.cz/mis\\_public/preview.htm?id=102337](https://iispp.npu.cz/mis_public/preview.htm?id=102337)
- Obr. 37

- Obr. 38 Sousoší Panny Marie, sv. Felixe a sv. Václava, Třeboutice, c2019. In: *Národní památkový ústav* [online]. Praha: Národní památkový ústav [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://iispp.npu.cz/mis\\_public/preview.htm?id=102337](https://iispp.npu.cz/mis_public/preview.htm?id=102337)
- Obr. 39 Vymezení geomorfologického okrsku Úštěcká pahorkatina, 1994. In: *Preslia* [online]. Praha: Czech Botanical Society [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [http://www.preslia.cz/archive/Preslia\\_66\\_1994\\_41-59.pdf](http://www.preslia.cz/archive/Preslia_66_1994_41-59.pdf)
- Obr. 40 Geologická mapa, 2020. In: *Geologická služba* [online]. Praha: Geologická služba [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://mapy.geology.cz/pudy/>
- Obr. 41 Pedologická mapa, 2020. In: *Geologická služba* [online]. Praha: Geologická služba [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://mapy.geology.cz/pudy/>
- Obr. 42 Geobotanická mapa, 2020. In: *AOPK: Přírodní poměry* [online]. Praha: ČÚZK [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://aopkcr.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=ee190990a1be4ac685d5f7c69c637ae4>
- Obr. 43 Mapa potenciální přirozené vegetace, 2020. In: *AOPK: Přírodní poměry* [online]. Praha: ČÚZK [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://aopkcr.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=ee190990a1be4ac685d5f7c69c637ae4>
- Obr. 44 Kostel Nejsvětější Trojice v Zahořanech, c2004. In: *České středohoří: zapomenutý ráj* [online]. Jiří Šedivý a jednotliví autoři [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [http://www.ceskestredohori.cz/foto/zahorany-kostel-nejsvetejsi-trojice/previews/zahorany-kostel-nejsvetejsi-trojice\\_05.jpg.html](http://www.ceskestredohori.cz/foto/zahorany-kostel-nejsvetejsi-trojice/previews/zahorany-kostel-nejsvetejsi-trojice_05.jpg.html)
- Obr. 45 Kostel Nejsvětější Trojice v Zahořanech, c2004. In: *České středohoří: zapomenutý ráj* [online]. Jiří Šedivý a jednotliví autoři [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [http://www.ceskestredohori.cz/foto/zahorany-kostel-nejsvetejsi-trojice/previews/zahorany-kostel-nejsvetejsi-trojice\\_48.jpg.html](http://www.ceskestredohori.cz/foto/zahorany-kostel-nejsvetejsi-trojice/previews/zahorany-kostel-nejsvetejsi-trojice_48.jpg.html)
- Obr. 46 Kostel Nejsvětější Trojice v Zahořanech, c2004. In: *České středohoří: zapomenutý ráj* [online]. Jiří Šedivý a jednotliví autoři [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [http://www.ceskestredohori.cz/foto/zahorany-kostel-nejsvetejsi-trojice/previews/zahorany-kostel-nejsvetejsi-trojice\\_02.jpg.html](http://www.ceskestredohori.cz/foto/zahorany-kostel-nejsvetejsi-trojice/previews/zahorany-kostel-nejsvetejsi-trojice_02.jpg.html)
- Obr. 47 Rozhledna Hořidla, c2004. In: *České středohoří: zapomenutý ráj* [online]. Jiří Šedivý a jednotliví autoři [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [http://www.ceskestredohori.cz/foto/horidla-rozhledna/previews/horidla-rozhledna\\_11.jpg.html](http://www.ceskestredohori.cz/foto/horidla-rozhledna/previews/horidla-rozhledna_11.jpg.html)
- Obr. 48 Cesta, c2009-2016. In: *Fototuristika* [online]. Praha: MediaProstorCZ [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://foto.turistika.cz/foto/r/550/63344/96559/lrg\\_04.jpg](https://foto.turistika.cz/foto/r/550/63344/96559/lrg_04.jpg)
- Obr. 49 Dřevěné molo, c2003-2020. In: *Horydoly* [online]. Horydoly.cz [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://www.horydoly.cz/uploads/sources/voda/jezera/cesko/praha/hostivar/8fa09e59c6a615f407ab8482c21cef51\\_imgp4956-jpg.JPG](https://www.horydoly.cz/uploads/sources/voda/jezera/cesko/praha/hostivar/8fa09e59c6a615f407ab8482c21cef51_imgp4956-jpg.JPG)
- Obr. 50 Mlatová cesta, 2020. In: *Dolní Břežany* [online]. vismo® [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [http://www.dolnibrezany.cz/assets/Image.ashx?id\\_org=2879&id\\_obrazky=28021](http://www.dolnibrezany.cz/assets/Image.ashx?id_org=2879&id_obrazky=28021)
- Obr. 51 Fitness prvky a venkovní posilovna, c2020. In: *Colmex* [online]. COLMEX [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://www.colmex.cz/wp-content/uploads/2019/10/hriste-bez-lidi-XC-1920x1281.jpg>
- Obr. 52 Lesní cesta, c2020. In: *Lesy ČR* [online]. Lesy ČR: <https://lesy.cz/wp-content/uploads/2016/12/lesni-cesta-brudecka.jpg> [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://lesy.cz/wp-content/uploads/2016/12/lesni-cesta-brudecka.jpg>
- Obr. 53 Dřevěný odpočinkový altán v lese, c1997-2020. In: *Český rozhlas: Vltava* [online]. Praha: Český rozhlas [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://vltava.rozhlas.cz/sites/default/files/images/03508233.jpeg>
- Obr. 54 Luční cesta, c2020. In: *Čistá u Horek* [online]. Čistá u Horek [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://www.cistauhorek.cz/aktuality/revitalizace-polni-cesty-je-ve-finale>

- Obr. 55 Cesta ze štěrkového trávníku. In: *Čistá u Horek* [online]. [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn%3AANd9GcQggx8m9JqsX1uo\\_nwmmHdDi1tgPjEagF7DJg&usqp=CA](https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn%3AANd9GcQggx8m9JqsX1uo_nwmmHdDi1tgPjEagF7DJg&usqp=CA)
- Obr. 56 *Posed na louku* [online]. In: . [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: [https://snappycdn.net/artmap/BowdbGBIwNoj2Qw7V8p\\_5z006JnWbTGqpEDB8WeArxA/fi1l/960/641/ce/1/aHR0cHM6Ly9zMy5ldS1jZW50cmFsLTEuYW1hem9uYXdzLmNvbS91cGxvYWRzLm1hbmdvd2ViLm9yZy9hcnRtYXAvcHJvZC91cGxvYWRzLzIwMTkvMDQvcG9zZWQuanBn.jpg](https://snappycdn.net/artmap/BowdbGBIwNoj2Qw7V8p_5z006JnWbTGqpEDB8WeArxA/fi1l/960/641/ce/1/aHR0cHM6Ly9zMy5ldS1jZW50cmFsLTEuYW1hem9uYXdzLmNvbS91cGxvYWRzLm1hbmdvd2ViLm9yZy9hcnRtYXAvcHJvZC91cGxvYWRzLzIwMTkvMDQvcG9zZWQuanBn.jpg)
- Obr. 57 Vyhlídka s posezením, c2012-2016. In: *Drobná architektura ve veřejném prostoru* [online]. PCFU 2012-2016 & Mori [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <http://www.pcfu.cz/drobna-architektura-ve-verejnem-prostoru>
- Obr. 58 Cesta podél vody, c2020. In: *Tripadvisor* [online]. Tripadvisor [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://media-cdn.tripadvisor.com/media/photo-s/07/8b/b9/5f/kralovska-obora-stromovka.jpg>
- Obr. 59 Lavice na náves. In: *Street park* [online]. Brno: Streetpark [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://www.streetpark.eu/cs/vyrobek/parkova-lavicka-twistula/>
- Obr. 60 Vyhlídka do krajiny. In: *Street park* [online]. Pinterest [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <https://i.pinimg.com/564x/8d/70/93/8d70930091327d19ec8f27b5d528fc55.jpg>