

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

Fakulta životního prostředí

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování



**Prostupnost krajiny ve správním území města Mšena**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.

Autor práce: Alžběta Nedvědová

2017 ČZU v Praze

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Alžběta Nedvědová

Krajinářství

Název práce

**Prostupnost krajiny ve správním území města Mšena**

Název anglicky

**Mapping of linear tree plantations in the landscape of Mšeno municipality**

---

### Cíle práce

Cílem práce je zmapovat prostupnost krajiny města Mšena a zhodnotit stav cestní sítě a její doprovodné zeleně v historické perspektivě.

### Metodika

Studentka provede literární rešerši zaměřenou zejména na vývoj zemědělské krajiny, na posuzování zdravotního stavu liniových výsadeb a technického stavu polních a lesních cest. Získané poznatky využije pro identifikaci a zhodnocení prvků existující i zaniklé cestní sítě ve správním území města Mšena. Mapové výstupy budou doplněny fotodokumentací prokazující stav jednotlivých identifikovaných prvků.

**Doporučený rozsah práce**

do 50 stran textu s adekvátní obrazovou přílohou

**Klíčová slova**

Mšeno, cestní síť, liniová zeleň

---

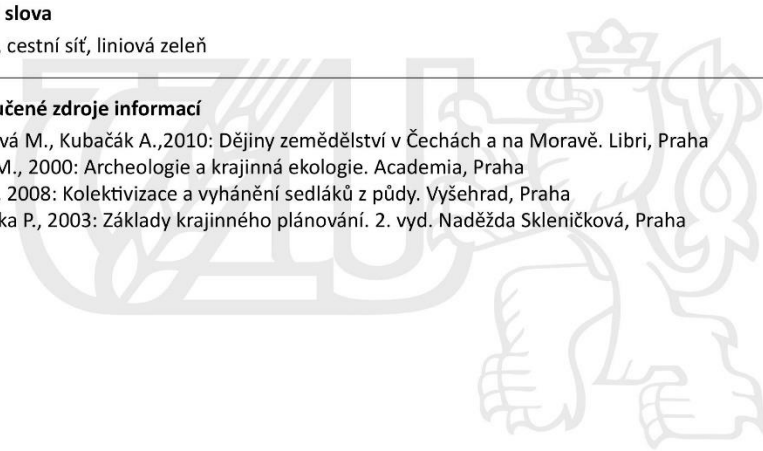
**Doporučené zdroje informací**

Beranová M., Kubačák A., 2010: Dějiny zemědělství v Čechách a na Moravě. Libri, Praha

Gojda M., 2000: Archeologie a krajinná ekologie. Academia, Praha

Jech K., 2008: Kolektivizace a vyhánění sedláků z půdy. Vyšehrad, Praha

Sklenička P., 2003: Základy krajinného plánování. 2. vyd. Naděžda Skleničková, Praha



---

**Předběžný termín obhajoby**

2016/17 LS – FŽP

**Vedoucí práce**

Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.

**Garantující pracoviště**

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

---

Elektronicky schváleno dne 5. 4. 2017

**doc. Ing. Petra Šimová, Ph.D.**

Vedoucí katedry

---

Elektronicky schváleno dne 5. 4. 2017

**prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.**

Děkan

V Praze dne 12. 04. 2017

### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že jsem svou bakalářskou práci „Prostupnost krajiny ve správním území města Mšena“ vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce, s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou uvedeny v seznamu literatury.

V Praze dne 25.4.2017

.....

## **Poděkování**

Ráda bych poděkovala mému vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Vojtěchovi Novotnému, Ph.D. za cenné rady, projevenou ochotu a trpělivost. Velký dík patří celé mé rodině, která mě podporovala nejen při psaní mé práce, ale i po celou dobu mého studia.

## **Abstrakt**

Práce je zaměřená na analýzu cestní sítě v daném území. Cílem práce je zmapovat prostupnost krajiny správního území města Mšena a zhodnotit stav cestní sítě a její doprovodné zeleně v historické perspektivě.

Práce obsahuje literární rešerši, která je zaměřená na strukturu české krajiny a její historické proměny ve 20. století. Součástí literárního rozboru struktury krajiny jsou její kompoziční prvky se zvláštním důrazem na cestní síť, doprovodnou zeleň a meze.

Praktická část se věnuje rozboru vývoje cestní sítě a její doprovodné zeleně ve správním území města Mšena. Výsledkem práce je podrobné zmapování cestní sítě, vč. zaniklých cest, ve správním území města Mšena. Součástí mapování je popis jednotlivých komunikací, včetně popisu charakteru jednotlivých cest, jejich technického stavu a stavu jejich doprovodné zeleně. Diskuse práce vyhodnocuje změny ve stavu a rozsahu cestní sítě v řešeném území v kontextu vývoje krajiny ČR.

**Klíčová slova:** Mšeno, cestní síť, liniová zeleň

## **Abstract**

The work focuses on road network of landscape of Mseno. The aim of the thesis is to map out permeability of the landscape of the administrative territory of the town of Mseno and to evaluate the state of the road network and its accompanying plantations in the historical perspective.

The literature review focuses on the structure of the Czech landscape and its historical developments with special interest on the 20th century. It also covers its compositional elements, with particular emphasis on the road network, accompanying plantations and boundaries.

The practical part deals with the analysis of the development of the road network and its accompanying plantations in the case study area. The result of the work is a detailed mapping of the road network, incl. the extinct roads. Each of the individual communications is described extensively, including a description of the nature of each route, its technical condition and the state of its accompanying plantations. The discussion of the work evaluates the changes in the state and extent of the road network in the solved territory in the context of the development of the Czech lands.

**Keywords:** Mseno, road network, line greenery

# Obsah

<b>1</b>	<b>ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>CÍLE PRÁCE</b> .....	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>METODIKA</b> .....	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>LITERÁRNÍ REŠERŠE</b> .....	<b>12</b>
4.1	Krajina a její proměny .....	12
4.1.1	První polovina 20. století .....	12
4.1.2	Období po 2. sv. válce .....	13
4.2	Plužina .....	16
4.2.1	Členění plužiny podle vlastnictví a způsobu obdělávání .....	16
4.2.2	Typologie plužin.....	16
4.2.3	Kombinace typu osídlení s typem plužiny .....	20
4.3	Prvky kulturní krajiny.....	21
4.3.1	Plužiny.....	21
4.3.2	Pozemky.....	21
4.3.3	Cesty (a cestní síť) .....	22
4.3.4	Meze .....	28
<b>5</b>	<b>CHARAKTERISTIKA STUDIJNÍHO ÚZEMÍ</b> .....	<b>29</b>
5.1	Historie .....	29
5.2	Plužiny.....	30
5.3	Cesty .....	32
5.3.1	Přehled cestní sítě.....	33
5.3.2	Cestní síť.....	35
<b>6</b>	<b>DISKUZE</b> .....	<b>79</b>
<b>7</b>	<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>81</b>
<b>8</b>	<b>PŘEHLED LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ</b> .....	<b>82</b>
8.1	Literární zdroje.....	82
8.2	Legislativa .....	84
8.3	Internetové zdroje.....	84
<b>9</b>	<b>PŘÍLOHY</b> .....	<b>85</b>



# 1 ÚVOD

Existuje přímá vazba mezi propustností krajiny, sídelní organizací, cestní sítí a vývojem člověka. Se stále se zvyšujícím počtem obyvatel se rozrůstalo množství sídel a s ním rostoucí nároky na provozní, obchodní a společenskou dopravu. Proto bylo, a stále je, důležité, aby krajina byla protkána sítí silnic, cest a stezek. Je samozřejmostí, že komunikační síť není stálá, ale mění se podle potřeb společnosti. Během let jednotlivé silnice, cesty, stezky, ať už samovolně nebo lidskou příčinou, získávaly novou a měnily starou podobu, vznikaly a zanikaly a měnily původní trasu. Nicméně se pohybujeme na velmi tenkém ledě mezi udržáním ekologické stability a zvyšováním prostupnosti krajiny. Samozřejmě, že početnější cestní síť zlepšuje propustnost krajiny, avšak současně krajinu rozděluje a znehodnocuje její ekologickou či estetickou hodnotu.

Krajina je velmi ovlivněna cestní sítí, jejím charakterem a doprovodnou zelení. Cestní síť nemá mít pouze komunikační funkci, je také vhodným prostředkem k organizaci pozemků z hlediska hospodářského, dále je součástí hydrologického režimu v krajině, protierozní ochrany a kompozice krajiny.

Mšeno a jeho okolí je krásné a je na několika typech krajiny. Proto je to pro mě, jako krajinářku zajímavé. Z toho důvodu jsem se rozhodla tuto oblast prozkoumat trochu více do hloubky.

## **2 CÍLE PRÁCE**

Cílem práce je zmapovat prostupnost krajiny města Mšena a zhodnotit stav cestní sítě a její doprovodné zeleně v historické perspektivě.

### **3 METODIKA**

Nejdříve jsem napsala literární rešerši, kde jsem obecně popsala proměny krajiny, krajinné prvky, cestní síť a doprovodnou zeleň. Poté jsem si udělala analýzu správního území města Mšena. Popsala jsem historii, přírodní podmínky a cestní síť. Následujícím krokem bylo udělat analýzu mapových podkladů (stabilní katastr, ortofoto mapy a další), abych věděla, kudy se při mapování mám vydat.

Samotné mapování probíhalo o prázdninách roku 2015 a také v zimě a na jaře roku 2017. Mapování spočívalo v tom, že jsem chodila po správním území města Mšena. Fotografovala jsem a dělala si poznámky k jednotlivým cestám, doprovodné zeleni a dalším zajímavostem. Všechny tyto informace, včetně fotodokumentace, jsem posléze přepsala do své práce a jednotlivé cesty vyznačila v katastrální mapě v měřítku 1:25 000.

## 4 LITERÁRNÍ REŠERŠE

### 4.1 Krajina a její proměny

*“ Podrobit si přírodu znamená odstranit všechny přírodní bariéry; ovládnout nejprve čas a prostor, zrychlit dopravu, odstranit komunikační překážky, pak urychlit všechny přírodní procesy – urychlit růst, odstranit přírodní rytmy, nivelizovat lokální rozdíly a nekonečné bohatství přírodních materiálů nahradit strojními výrobky. Jediná vhodná rychlost: rychleji; jediný přitažlivý cíl cesty: dále; jediná žádoucí velikost: větší; jediný racionální cíl: více.” (Löw a Míchal, 2003)*

#### 4.1.1 První polovina 20. století

Ve 20. století došlo k pokračujícímu růstu průmyslové činnosti a rychlému rozvoji v mnoha odvětvích. Přelom 19. a 20. století přinesl poznatky vědecké, které byly založeny na experimentech, naproti dosavadním poznatkům o přírodních zákonech a procesech (Löw a Míchal, 2003). Lidé tak získali možnost mít určitý přírodní jev ve svých rukou, ale na druhou stranu se odchýlili od znalostí založených na zkušenostech a tradicích. V zemědělství se vědecký pokrok nejvíce projevil tím, že se začala uplatňovat silná strojní technika a využívání minerálních hnojiv. V průběhu první světové války zažilo zemědělství, jak v rostlinné, tak i živočišné produkci, největší újmu. Průmyslový růst se tím pádem částečně pozastavil. Na propadu výnosů se nejvíce podepsal nedostatek strojů, pracovních sil, hnojiv a osiv. Nově vzniklé Československo muselo tedy v období mezi první a druhou světovou válkou napravovat hospodářský rozvrat první světové války (Majerová et al., 1997).

Myšlenka pozemkové reformy byla postupně naplňována v letech 1919-1936. Tuto myšlenku vyvolal konec války, revoluce v Rusku, rozpad Rakouska-Uherska a celkový hospodářský úpadek. Po vydání záborového zákona mohl stát zabírat zemědělskou půdu o rozloze víc než 150 ha nebo 50 ha v oblastech velkého půdního zájmu. V praxi však byly běžně udělovány velkostatkářům výjimky. Poté byla půda rozdělována mezi zemědělské dělníky pracující na parcelovaných velkostatkách, legionáře a drobné rolníky. Zásadním efektem reformy bylo oslabení sociálního i ekonomického vlivu bývalých šlechtických velkostatků na venkově. Dále to bylo zlepšení podmínek malých rolníků a dělníků a také snížení velkých společenských rozdílů na venkově (Majerová et al, 1997).

### 4.1.2 *Období po 2. sv. válce*

Evropské hospodářství velice zasáhla válka a způsobila tak rozsáhlý ekonomický rozvrat. Evropa také zaznamenala obrovské demografické změny. Došlo k vymizení nepracovitější věkové skupiny mužů, vyhlazení části romských obyvatel a populace židovského národa a také obyvatel v zemích, které byli obsazeni Německem. Poválečný odsun téměř 3 miliónů Němců z Československa mělo zásadní vliv na zemědělství (Lów a Míchal, 2003). Odešli obyvatelé, kteří znali daná území. Následné znovuosídlení nově příchozími Čechy a Slováky, mělo velké a nejednoznačné důsledky pro zdejší zemědělství. To vedlo ke snižování kulturnosti krajiny. Pro nově příchozí zemědělce byl maximální přiděl půdy 13 ha. Docházelo k drobení půdy a postupnému vymizení čeledi deputátníků a zemědělských dělníků, kteří nebyli na malých pozemcích potřeba. Mezi rokem 1945 a 1948 se nejsilnější skupinou na venkově stali střední rolníci, kteří obhospodařovali zhruba 51% půdy (Majerová et al, 1997).

#### 4.1.2.1 *Kolektivizace zemědělství*

Po dokončení pozemkové reformy, následující revize a nové pozemkové reformy v roce 1948 došlo k procesu združstevňování (Beranová, Kubačák, 2010). Reforma zasáhla a mnohdy téměř zahubila velké statky, narušila soukromý sektor a posílila sektor veřejný a státní (Kaplan, 1991).

Kolektivizace byla v praxi uplatňována na základě zákona č. 69/1949 Sb. „O jednotných zemědělských družstvech“, který byl vydán 23. února 1949. Tento zákon definoval hlavní činnost tzv. JZD (jednotného zemědělského družstva). Tyto družstva vznikala za účelem vytvoření co největších orných ploch. Cílem zákona byla kompletní reforma zemědělského života. Chtěli ze soukromých zemědělců vytvořit levnou pracovní sílu a zbavit je veškeré půdy a všech strojů tak, aby neměli žádné nároky a práva na svou půdu.

JZD mělo nahradit ostatní podoby družstevnictví a vlastnictví půdy (Feierabend, 2007). Avšak rolníky samotný zákon nepřesvědčil, aby se zbavili své půdy. Strana tedy přistoupila k nátlaku. Stanovila nepřiměřeně vysoké výrobní a dodávkové úkoly, které byly systematicky zemědělcům při jejich plnění znemožňovány (Beranová, Kubačák, 2010). Pokud zemědělci nesplnili dodávky mohli být potrestáni (zabavením zásob, peněžítými tresty apod.). Strana tím docílila, že ostatní zemědělci „dobrovolně“ vstoupili do JZD ([ustrcr.cz](http://ustrcr.cz)).

## Kolektivizace v 50. letech 20. století

„Kolektivizace je označení procesu přeměny individuálního soukromého zemědělství na kolektivní, zpravidla v souladu s myšlenkami marxismu a jeho ideou společného vlastnictví. Pro kolektivizaci zemědělství neměli komunisté v žádné zemi reálný hospodářský důvod, nýbrž k ní došlo z čistě politicko-ideologických důvodů. S pádem komunismu ve východním bloku proto také zaniklo kolektivní hospodaření.“ (cs.wikipedia.org)

V roce 1949 začala první etapa kolektivizace a vyvrcholila v letech 1952-1953. Už v roce 1948 se „přechodem zemědělství k socialismu“ zabývalo předsednictvo ÚV KSČ (Ústřední výbor komunistické strany Československa). Výbor ujišťoval veřejnost, že forma kolektivního zemědělství u nás vznikat nebude, obavy rolníků byly stále vyšší (Kaplan, 1991). Po vydání zákona o JZD začali komunisté s objemnou propagací těchto družstev. Začala doba rozorávání mezí, budování velkokapacitních chovů a rozsáhlého scelování prvků.

V letech 1953–1955 začalo dočasné uvolňování. Můžeme toto období považovat za velmi poklidné. Zemědělci začali vystupovat z družstev a přecházeli zase k soukromému hospodaření. Mnoho družstev bylo dokonce zrušeno (Jech, 2008).

V roce 1955 začala strana znovu. Propagovala nové agitační kampaně cílené na vesnice se soukromým zemědělským sektorem. Bohatým vesnickým statkářům bylo dovoleno, za určitých podmínek (řádné pracování, nesměli v družstvu pět let zastávat žádnou funkci), vstupovat do družstev. To v konečném dopadu umožnilo určitý vzestup JZD, tím získala zkušené hospodáře. Poslední etapa první části kolektivizace trvala v letech 1955-1960 a znamenala období nátlaku a přesvědčování. Na obecních vývěškách a průmyslových podnicích byly vyvěšeny seznamy rolníků, kteří nedodržovali dodávky a členům jejich rodin nebylo umožněné odborné vzdělání a svobodná volba zaměstnání. Zemědělská družstva si mohla, z velké finanční podpory, dovolit nákup nové mechanizace a výstavbu zemědělských objektů. Konečným výsledkem bylo zakládání nových družstev a jejich spojování do vyšších typů. Předznamenalo to vývoj v zemědělství v 60.-70. letech, kdy se družstva spojovala ještě do větších celků (Jech, 2008).

V poválečných letech se ze Sovětského svazu do prostoru střední a východní Evropy rozmohla ideologie komunismu. Zavedený totalitní režim v dalších letech určoval směr veškerého dění. Pod rukami komunistické diktatury se struktura zemědělství a charakter venkova rychle měnil. Cíleně se podařilo zneškodnit téměř veškeré prvky samostatnosti díky centrálnímu řízení změn (Löw a Míchal, 2003).

Lidé začali krajinu chápat jako výrobní prostor, který využívá přírodní zdroje bez ohledu na vztahy jednotlivých složek a ekologické souvislosti (Sklenička, 2003).

Ve druhé polovině 20. století pokračuje vrůstání sídel do krajiny, rozvoj průmyslu a navyšování těžby uhlí a dalších přírodních zdrojů. Dochází k samovolnému zalesňování a zmenšování zemědělské půdy v neosídlených pohraničních oblastech. Z krajiny mizí zemědělsky nevyužívaná zeleň, solitérní a liniová zeleň, stabilizační krajinné prvky, meze a polní cesty. V této době krajina obecně ztrácí rozmanitost. Prvky, které tuto pestrost utváří, jsou komunistickou režíí dány do pozadí. Projevuje se to na zániku historických krajinných struktur, opuštění tradičních způsobů hospodaření a chátrání hospodářských stavení (Lokoč, Lokočová 2010).

## 4.2 Plužina

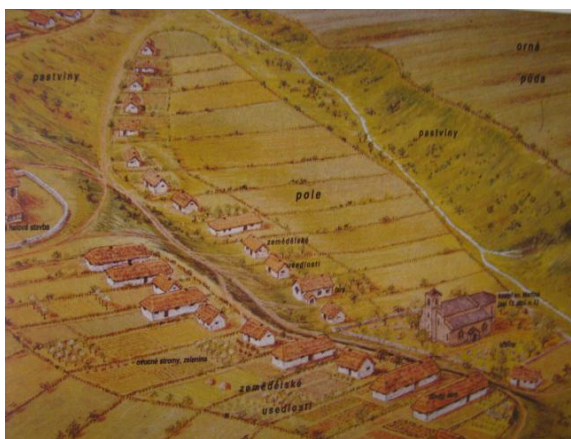
Souhrn všech polí, pastvin a luk, které jsou navzájem propojené cestní sítí. Hospodářsky využitelná část krajiny, která náleží vesnickému sídlu. Dříve se termínem plužina označovaly louky a pastviny (Gojda, 2000).

### 4.2.1 Členění plužiny podle vlastnictví a způsobu obdělávání

Pole, která byla přidělena rolníkům se stávala jejich každodenní prací a zdrojem obživy. Můžeme rozlišit držbu scelenou nebo rozptýlenou, záleželo, zda byla pole přidělená na jednom nebo na několika místech katastru (Černý, 1979). Scelenou držbu si vlastníci ve většině případech obhospodařovali sám, podle svého uvážení. U rozptýlené držby se většinou jednalo o parcely, které byly zařazené do některého z cyklů trojpolního systému 12 hospodaření. Vlastník na nich mohl hospodařit v harmonii s ostatními vlastníky (Moravec, 2005)

### 4.2.2 Typologie plužin

Pokud vezmeme v úvahu, že jako plužinu můžeme označit všechnu půdu, která byla využívána obyvateli vesnice, ať už jsou to louky, samostatná pole, pastviny nebo mezní pásy (Gojda, 2000), je víc než jasné, že plužiny měly v různých dobách odlišné uspořádání. Záleželo na přírodních podmínkách v místě výskytu, používanému způsobu hospodaření a na reliéfu.



Obrázek 1: Rozložení plužiny – lánová plužina (Gojda, 2000)



Mnozí autoři se při typologii plužin rozcházejí.

**Lázníčka (1946)** rozlišuje typy – úsekové, scelených úseků, dělených úseků, nepravé a pravé traťové, záhumenicové a plužiny panských dvorů.

**Máčel (1954)** dělí plužiny na úsekovou, scelených úseků, dělených úseků, traťovou, záhumenicovou a dominikální.

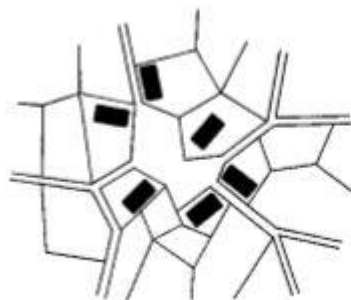
**Černý (1979)** rozděluje úsekovou, dělených úseků, scelených úseků, pravou/nepravou traťovou, délkovou a záhumenicovou plužinu.

**Löw, Michal (2003)** rozlišují úsekové, nepravě traťové, traťové, délkové, záhumenicové a dominikální plužiny.

**Lokoč, Lokočová (2010)** rozeznávají tyto druhy plužin – lánová, traťová, dominikální, úseková, dělená a paprscitá/klínová.

- Úseková plužina

Nepravidelné nestejně velké a tvarově odlišné úseky, které jsou vyčleněny mezemi, cestami nebo terénními útvary a jsou rozděleny na parcely. Tento typ je nejstarší a je typická pro rozptýlené osídlení pozdních kolonizačních území. Úseková plužina je charakteristická v členitém terénu. Se změnou způsobu hospodaření (přechod na trojpolní systém) byla úseková plužina přetransformována do nepravé traťové.



Obrázek 2: Úseková plužina (přednáška Urbanismus venkova)

- Nepravá traťová plužina

Vznikla z úsekové plužiny druhotným přizpůsobením trojpolnímu systému hospodaření. Zemědělec měl ve všech tratích pozemky. Je typická pro starou sídelní oblast, kde už dříve byla plužina vytvořena a postupně pozměněna (Lów a Míchal, 2003).



Obrázek 3: Nepravá traťová plužina (přednáška Urbanismus venkova)

- Traťová plužina

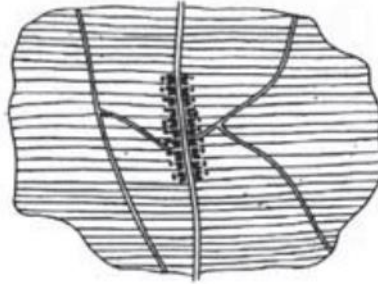
Velké pravidelné (obdélníkové, kosodélníkové) úseky půdy (tratě), které jsou rozparcelované na pravidelné pásy pozemků. Tento typ je typický pro trojpolní hospodaření a používání těžkého pluhu. Tratě jsou v různých fázích (jař, ozim a úhor). Nejčastěji se vyskytuje na rovinách u větších osad s půdorysem silničním nebo návesním.



Obrázek 4: Traťová plužina (přednáška Urbanismus venkova)

- Délková plužina

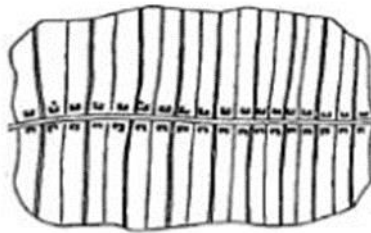
Dlouhé rovnoběžné, pravidelné a široké (lineární, radiální) pásy půdy napojené na usedlost, která ve většině případů končí až na hranici katastru. Vyskytuje se na přechodu rovin do vyšších poloh.



Obrázek 5: Délková plužina (přednáška Urbanismus venkova)

- Záhumenicová plužina

Objevila se v době pozdní středověké a novověké kolonizace. Jedná se o zvláštní typ lánové plužiny, v pásu za humny navazují všechny polní pozemky jednoho sedláka. Vyskytuje se v terénech rovinatých a zvlněných (zde mají tvar odpovídající terénu).



Obrázek 6: Záhumenicová plužina (přednáška Urbanismus venkova)

### 4.2.3 *Kombinace typu osídlení s typem plužiny*

Kombinací různých typů sídel a plužin je možné vytvořit 7 základních typů sídel s příslušnou plužinou (Láznička, 1946).

- a. Vsi návesní a návesní silnicovky s traťovou (případně nepravou traťovou) plužinou – výskyt ve starém sídelním území.
- b. Lesní návesní vsi a okrouhlice s plužinou záhumenicovou – z doby pozdní středověké kolonizace
- c. Vsi silniční a ulicové s plužinou traťovou (případně délkovou – pásovou) – ve starém sídelním území
- d. Vsi hromadné s nepravou traťovou nebo úsekovou plužinou – vyskytují se jak ve starých sídelních územích, tak v novodobé kolonizaci
- e. Vsi řadové (lesní lánové, mladé řadové, krátké řadové) s plužinou záhumenicovou – z dob novověké kolonizace
- f. Valašské a goralské řadové vsi s plužinou dělených záhumenic (případně úsekovou) – novověká kolonizace
- g. Osamělé dvorce s úsekovou plužinou

(Tato typologie byla převzata z publikace autorů Löw a Míchal, 2003)

## 4.3 Prvky kulturní krajiny

### 4.3.1 Plužiny

Krajinné prvky jsou nedílnou součástí zemědělské krajiny. Dohromady vytvářejí její ráz a pomáhají tuto krajinu členit. Vinou změn struktury zemědělské krajiny ve 2. pol. 20. století docházelo k rozorávání mezí, melioracím rozsáhlých území a v zájmu obhospodařování větších zemědělských ploch ke scelování pozemků. Proto krajinné prvky na mnoha místech chybí (Zpravodaj ekozemědělci přírodě, 2010).

### 4.3.2 Pozemky

Český úřad zeměměřický a katastrální definuje pozemky jako: „část zemského povrchu oddělená od sousedních částí hranicemi územní správní jednotky nebo hranicemi katastrálního území, hranicemi vlastnickou, hranicemi držby, hranicemi druhů pozemků, popřípadě rozhraním způsobu využití pozemků“.

Laickým slovem můžeme říct, že pozemky jsou to neviditelné pod plužinami. Jestliže máme nějaké krajinné prvky na pozemku, může to být rozdělené na dva různé pozemky, například samostatný pozemek a pozemek cesty. Prvky mohou být také v rámci jednoho pozemku, například mez na pozemku.



Obrázek 7: krajinné prvky na dvou různých pozemcích (vlastní zpracování)



Obrázek 8: krajinné prvky v rámci jednoho pozemku (vlastní zpracování)

### 4.3.3 Cesty (a cestní síť)

Cestní síť vychází z morfologie terénu. Obvykle, zejména ve straších typech plužin nelze jednoznačně určit, zda nejdřív byly cesty, podle kterých se následně utvářely pozemky, nebo jestli byly pozemky, které byly postupně propojovány cestami. Při rozčleňování krajiny byla cestní síť vyměřena spolu s pozemky.

Pohyb osob, výměna informací a transport materiálu byl vždy úzce spojen s podmínkou rozvoje civilizace. Díky rozvoji dopravy byl možný tento pohyb realizovat. Doprava vedla v minulosti k osidlování území. Díky rozšiřováním osad vznikala první města. Postupné rozrůstání a rozvoj měst způsobilo jejich nesoběstačnost a závislost na dovozu různých zemědělských a stavebních produktů. Cesty již neodmyslitelně spojené s alejemi spojují opět tři základní místa našich životů - obživu (statky), obydlí (zámek) a božstvo (kostel) (Otruba, 2002).

Pozemní komunikace jde dle zákona definována jako „dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti“ (Zákon o pozemních komunikacích 13/1997 Sb., §2).

Pozemní komunikace je dle zákona 13/1997 Sb. rozdělena na kategorie silnice (v našem případě se jedná o silnice II. a III. třídy), místní komunikace a účelová komunikace.

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Podle svého určení a dopravního významu se rozdělují do těchto základních tříd:

- silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, (v našem případě nepodstatné)
- silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do čtyř tříd: I.-IV.

Účelové komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků (Zákon o pozemních komunikacích 13/1997 Sb., §5–7).

#### 4.3.3.1 *Doprovodná zeleň / aleje*

Při budování asfaltových, dlážděných nebo betonových vozovek musíme brát na vědomí, v jakém prostředí se nacházejí a jestli zde budeme moci vysadit vegetační složku. Musíme si uvědomit, že nejde řešit tyto úpravy podle daných šablon z důvodu různorodosti jednotlivých komunikací. Musíme dbát na rázovitost krajiny a dalších přirozených podmínek krajiny. V dřívějších dobách bohužel nebylo bráno na vědomí rozdílnost terénních, půdních, klimatických a polohových požadavků a stromy se vysazovaly bezmyšlenkovitě.

Zeleň plní v krajině specifické a nezastupitelné funkce v koloběhu látek a toku energie. Produkci biomasy poskytuje potravu býložravcům a je hlavním zdrojem organické hmoty v půdě. Významnější odstranění vegetace z krajiny vede nevyhnutelně ke změnám sluneční energie, následně pak ke změnám proudění vzduchu a distribuce srážek (Pokorný, 2001). Svou schopností zachycovat částice prachu a uvolňováním kyslíku vegetace čistí a ozdravuje atmosféru (Esterka, 1994).

#### 4.3.3.2 *Historie*

Vznik cest sahá do hluboké minulosti. Už pračlověk si vytvářel své pěšinky v přírodě k obstarávání potravy a vody. Častým procházením docházelo k udržování těchto cestiček, pračlověk tak nemusel vytvářet nové pěšiny.

Za vzniku směnného obchodu vznikaly také pěšiny, které sloužily osadám k přenášení a přepravě nákladů (Bulíř, 1988). Díky zvířatům, která si klestila cestu, také vznikaly v pusté divočině další pěšinky. Trasy pěšin byly odlišné, vznikaly v krajině na různých místech a posléze zanikaly (Hindley, 1972).

Nejstarší vědomě budované cesty vznikaly v Egyptě a Číně. Už ve starém Egyptě, byly podél cest vysazovány olivovníky, fíkovníky, palmy apod.

Ve středověku začal historický vývoj alejí až s rozvojem cestní sítě. Místní spojnice zajišťovaly komunikaci mezi jednotlivými panstvími, osadami apod.

#### 4.3.3.3 Význam alejí

„Aleje spoluvytvářejí ekologicky a esteticky podstatnou část krajiny. Utvářejí její typický vzhled a zpravidla přispívají k udržení její stability. Lidé je vyžadují, ptáci a hmyz potřebují. Voní, zní šuměním stromů a zpěvem ptáků, vstupujeme do nich jako do vzpomínek. Jsou nejenom součástí krajiny, ale i architektury“ (Cílek, 2007).

Aleje a stromořadí neodmyslitelně patří už po dlouhá staletí k barvitosti české krajiny. Jsou základním prvkem komponované krajiny a významným projevem lidského zasahování do přírody. Stromořadí a aleje jsou téměř bezvýhradně spjaty s komunikací, cestou nebo pěšinou. Tím je dán jejich smysl, průběh a cíl. Sám název je odvozen od francouzského: *aller – jít* a od toho pak *allée – cesta*.

Ve vztahu ke společnosti jejich význam a postavení prošlo mnohými změnami. Důvody pro zakládání alejí v minulosti byly různé, většinou však vycházely z praktických potřeb společnosti – rozšiřování dopravní sítě, elektrifikace v okolí cest, ale také válečná období a posléze kolektivizace zemědělství a vyšší výkonnosti lesní a zemědělské výroby měly negativní vliv na stav alejí. V padesátých letech došlo k obnovení zvýšenou péčí o aleje ovocných stromů u silnic a cest. Do současné doby je v české krajině zachováno množství stromořadí a alejí v různé druhové a věkové skladbě (Esterka J., 2010).

#### 4.3.3.4 Funkce

Aleje a stromořadí mají v naší krajině nezastupitelné místo, proto si konkrétněji uvedeme některé funkce těchto významných prvků.

V dnešní době je třeba vyzdvihnout především **funkci ekologickou v širším slova smyslu**. Jedná se o existenci velkých organismů, mnohdy ve velkých skupinách s mnohofunkčním vztahem k okolnímu prostředí. Stromořadí zasahuje do utváření krajiny v mnoha ohledech, ale plní také, nejen, plnohodnotnou funkci zeleně se přizpůsobit a tvorbu kyslíku jako každá jiná zeleň.

Stromořadí plní v zemědělské krajině funkci **biokoridorů a interakčních prvků**. Pro celou řadu organismů jsou zdrojem potravy a životním prostorem, také značně přispívají k biodiverzitě organismů. Umožňují šíření, komunikaci a tím i životaschopnost celých populací a zastávají také migrační funkci.

I v lesních ekosystémech mají aleje a stromořadí své nezastupitelné místo. Především listnaté aleje v kulturách jehličnatých dřevin jsou významným prvkem



nejen estetickým, ale také prvkem přispívajícím k **ekologické i statické stabilitě porostů**. Stromořadí jehličnatých dřevin jsou pak v lesích bezpochybně úchvatnou architekturou lesního prostředí (Esterka J., 2010).

Stále výraznější je **krajinotvorný a estetický význam** alejí. Rozptýlená zeleň v krajině tvoří její charakteristický vzhled, kde aleje jsou v první linii nejvýznamnějších prvků.

U frekventovaných komunikací stromořadí plní mimo **jiné funkci hlukové, prachové, imisní i pohledové bariéry**.

V otevřené krajině **stromořadí jako větrolam** brání větrným erozím.

Dále to může být například:

- zpevňování svahů a ochrana půdy před erozí (kořenový systém)
- meliorace zamokřených půd
- zlepšování mikroklimatických podmínek (omezení nežádoucích vlivů klimatických extrémů)
- zlepšení hygienických podmínek (snižování prašnosti, tlumení hluku, zachycování zplodin)
- zachycování neovládnutých vozidel keřovými porosty
- ochrana proti oslnění protijedoucími vozidly či sluncem
- mírnění síly větru a zabránění tvorby závějí na vozovce
- spoluurčování architektonickou podobu a hodnotou stavby
- začleňování technického díla do krajiny (Esterka J., 2010).

Desatero nenahraditelných funkcí alejí, pro které by neměly zmizet z krajiny:

- Stromořadí utvářejí harmonický charakter české krajiny a její typický ráz.
- V létě alej chrání cestovatele před slunečním žářem. Ocení to pěší, cyklisté i řidiči aut: stín brání oslnění sluncem a chrání povrch vozovky před přehřátím a následným vyjížděním kolejí do změkklého povrchu nebo praskáním.
- V noci nebo za deště či mlhy usnadňuje stromořadí řidičům orientaci, ukazuje směr. Alej působí jako přírodní větrolam, zmírňuje boční vítr a omezuje víření prachu z polí.

- V zimě snižuje riziko tvoření sněhových jazyků.
- Stromy pohlcují jemný polétavý prach a další škodliviny produkované automobily.
- Stromořadí omezuje hluk, který se ze silnic šíří k obytné zástavbě. Zejména pokud stromořadí doplňují keře, může být účinek významný.
- Stromořadí jsou po někdejších zničení remízů posledním zbytkem přírody mezi chemicky ošetřovanými monokulturními poli a asfaltovou vozovkou.
- Každý vzrostlý strom je domovem desítek nebo i stovek druhů rostlin a živočichů. Platí to zejména pro hmyz, ptáky a drobné živočichy (Arnika, 2010)

#### 4.3.3.5 *Formy*

Zdalo by se, že jde především z vnitřního pohledu o jakýsi tunel nebo koridor, z vnějšku pak jen pouhou řadu vytvářející kulisu. Původ alejí bývá označován jako prodloužení stromových řad geometrického parku do volné krajiny, koridory zvyšující velkolepost přístupu k renesančním vilám nebo v osách lesních průseků barokních loveckých revírů.

**Pravidelné aleje oboustranné**, jsou klasickou, často monumentální formou výsadby. Bývaly vysazovány na šlechtických nebo klášterních panstvích, kde reprezentace byla důležitější než zastínění okolních polí.

**Pravidelné aleje jednostranné** jsou méně používané. Účelová výsadba větrolamů bez zřetele ke krajinné kompozici, působí téměř vždy tvrdě a bezohledně.

**Nepravidelné aleje**, rozptýlená a smíšená výsadba. Tato forma přináší spoustu výhod, nestíní přilehlé kultury ani komunikaci, poskytuje nepřerušovaný přehled do krajiny, dostatečně oživuje jízdní trasu a je méně nákladná. Z vnějšího pohledu působí v krajině jako rozptýlená vegetace (Esterka J., 2010).

#### 4.3.3.6 *Zakládání porostů doprovodné zeleně*

Při výsadbě silniční vegetace musíme dodržovat tyto základní podmínky:

- odstranění plevelných bylin, dřevin apod.
- dodržení správných termínů výsadby
- použití kvalitního výsadbového materiálu

- dodržení navrhované technologie výsadby
- dodržení odstupů od komunikace, inženýrských sítí, objektů, příkopů, dodržení rozhledových polí s perspektivou rozvoje vegetace v dalších letech
- v prvních 3-4 letech potlačení růstu plevelů kolem mladých dřevin
- hnojením podporovat růst vysázených dřevin
- chránit vysazené dřeviny proti poškození okusem zvěří, větrem, při sekání trávy a podle potřeby proti chorobám a škůdcům

V prvních třech až čtyřech letech je potřeba se věnovat kvalitnějšímu provedení výsadby a intenzivnější péči o porosty. Zapojené porosty se vytvoří dříve a samy tak potlačí bylinné patro. Tím je lepší základ pro celkovou životnost dřevin (TP99, 2004).

#### 4.3.3.7 *Typické druhy pro silniční a uliční stromořadí*

Při výstavbě liniové zeleně musíme respektovat a zvažovat několik hledisek při volbě dřevin. Jde o výsadbu ve volné krajině, proto je dobré si uvědomit, že je třeba vysazovat především domácí dřeviny a vyhnout se dřevinám s odlišným vzhledem, které v naší krajině nenajdeme (např. cypřišky, zeravy apod.). Jedním z dalších hledisek při vysazování dřevin jsou stanovištní podmínky – vlhkost půdy a její druh, terén a nadmořská výška.

Posledním hlediskem, které ovlivňuje volbu dřevin je typ komunikace a její úsek. Vysoké a mohutné stromy s vysoko nasazenými korunami se hodí k hlavním komunikacím. Nižší dřeviny můžeme použít u lokálních komunikací (Mezera a kol., 1977).

Pro stromořadí jsou od nepaměti oblíbeny různé druhy divokých okrasných stromů: Lípa (*Tilia*), javor (*Acer*), dub (*Quercus*), maďal (*Aesculus*), topol (*Populus*), jím (*Ulmus*), hloh (*Crataegus*), platan (*Platanus*), jeřáb (*Sorbus*), bříza (*Betula*), jasan (*Fraxinus*), vrba (*Salix*), ořešák (*Juglans*); méně často se setkáváme s těmito rody: Olše (*Alnus*), líska (*Corylus*), jerlín (*Sophora*), pajasan (*Ailanthus*), slivoň (*Prunus*) a břestovec (*Celtis*) (Kamenický, 1932).

#### 4.3.4 Meze

*„Mezí se rozumí souvislý útvar liniového typu, sloužící zejména ke snižování nebezpečí vodní nebo větrné eroze, zpravidla vymezující hranici dílu půdního bloku. Součástí meze může být dřevinná vegetace, kamenná zídka nebo travnatá plocha.“*  
(Nařízení vlády č. 307/2014 Sb, § 3, odst. 4).

Meze byly především důsledkem zemědělské praxe – různých druhů kultur a orby na jednotlivých půdních blocích, které byly vzájemně odděleny. Historicky byly využívány pro ovocnářství, dnes jsou jejich porosty většinou neupravené a nechány napospas přírodě. Vznikaly spontánní kolonizací náletových rostlin, výsadbou různých porostů, orbou a ze zbytků původních lesních porostů. Nejčastěji měly tvořit hranici pozemku v lánové plužině.

##### 4.3.4.1 Protierozní meze

Tyto meze se nejčastěji navrhuje, v dolní nebo horní části, s průlehy (průlehy jsou protierozní opatření na orné půdě, které rozdělují dlouhý svah na řadu kratších, zachycují povrchový odtok a přebytečnou vodu odvádí z pozemku). Protierozní meze mohou být i bezodtokové. Působí jako permanentní překážka povrchového odtoku. Zvyšují biodiverzitu krajiny a obohacují ji (Dufková J., 2005).

Protierozní meze jsou složeny ze tří částí zasakovací mezní pás (nad mezí), vlastní tělo meze a odváděcí prvky (Dufková J., 2005).

Při výběru dřevin musíme zvažovat podmínky stanoviště, stavbu kořenového systému a jeho schopnost podporovat zasakovací funkci. Prostorové uspořádání by mělo být tvořeno jednou řadou dřevin. V případě použití keřů, můžeme vysázet dvě řady, ale nesmí omezovat práci na zemědělské půdě (Metodická doporučení pro optimalizaci vodního režimu v ploše povodí, 2006).

Při vysazování protierozních mezí používáme nejčastěji keře (*Rosa canina*, *Crataegus oxyacantha*, *Crataegus monogyna*, *Cornus mas*, *Swida sanguinea*, *Prunus spinosa*), ty jsou pak doplněny stromy (*Prunus cerasus*, *Prunus padus*, *Acer campestre*, *Sorbus torminalis*, *Sorbus aria*, *Quercus petraea*) (Dumbrovský, 2000).

## 5 CHARAKTERISTIKA STUDIJNÍHO ÚZEMÍ

### 5.1 Historie

Původ názvu obce Mšeno si můžeme vysvětlit od osobního jména „pán ze Mšen, ze Mšena“. Toto jméno pak od krajinného znaku okolí, což byly četné mechové porosty. Podle pověstí se v nejstarších dobách mělo Mšeno jmenovat Černou vsí, ale bohužel to nebylo nikde doloženo. Jméno Mšeno tudíž znamená, že šlo původně o místo, kde se v hojném množství používal nebo vyskytoval mech, který byl pak používán při výstavbě chalup (Tichý, 1967).

Původ Mšena není přesně znám. Mnohé nálezy dokazují, že mšenská náhorní plošina byla už v pradávných dobách osídlena. Během 5.-6. století sem přišel Slovanský lid a zakládal zde svá hradiště. Jako nestarší osídlená místa, můžeme považovat část obce, v dnešní době zvanou Podolec a starou městskou tvrz nad rybníčkem „Blížka“ (Tichý, 1967).

První podklady o historii Mšena pochází z roku 1080, kdy zde byla vystavěna kaple sv. Václava. První písemnou zmínkou o Mšeně je darovací listina Václava III., krále českého a polského, z roku 1306. V této listině daruje král ves Mšeno Hynku Berkovi z Dubé. Na město bylo povýšeno v roce 1367 Karlem IV. V 16. století dosahuje Mšeno tzv. „Zlatého věku“, v této době mu byla udělena různá privilegia, jako právo pivovarnické, jarmarčení nebo právo vybírat clo (Tichý, 1967).

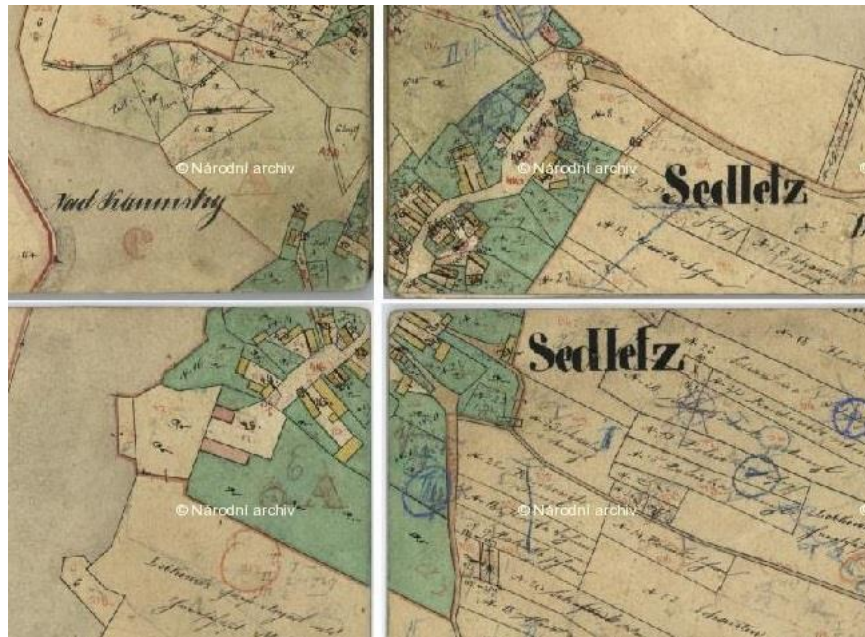
V tomto období také nastal rozvoj řemesel a drobného obchodu, největší rozkvět města. Roku 1620 musel Václav Berka starší z Dubé opustit zemi a Mšeno připadlo císařské komoře. Ta je prodala Adamovi z Valdštejna a ten dále známému Albrechtovi z Valdštejna. Nastalo přísné vymáhání dávek a daní. Vrchnost byla bezcitná a mnozí poddaní utekli a ostatní upadli v bídu. V období třicetileté války Mšeno a jeho okolí silně utrpělo drancováním Švédů a neprospěly ani průchody dalších cizích vojsk. V roce 1670 a v 18. století zachvátily Mšeno obrovské požáry, které zničili školu, faru, kostel a spoustu domů. Tyto požáry mnohokrát změnilly tvář města. Po Mnichovu 1938 se stalo Mšeno pohraničním městem. ([www.mestomseno.cz](http://www.mestomseno.cz))

## 5.2 Plužiny

Mšenská krajina byla celkem úrodná, vzniklá na půdách sprašových hlín, převážně hnědozemí. V mšenském okolí se hodně pěstoval len a páslo se zde hojně množství ovcí. Postupem času však pěstování lnu a chov ovcí upadal. Pole nebyla vyhnojována a stále se zde držel trojpolní systém. 1/3 pozemků vždy ležela ladem jako úhor.

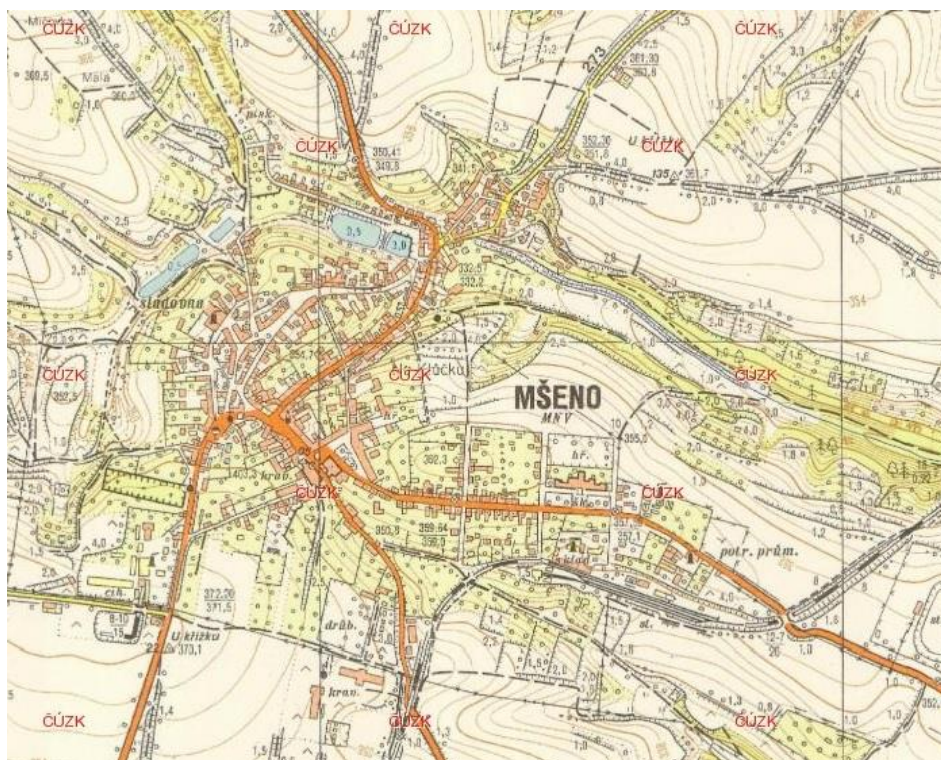
Mšeno mělo vždy zemědělský charakter a udrželo si ho až do našich dob. V dnešní době už bohužel nejsou vidět meze na polích, jaké byly dřív. JZD provedla v letech 1952-1963 úpravy několika stodol na vepřiny, postavilo kravíny a drůbežárnu. Koně ze mšenských polí zmizely a vystřídaly je traktory (Tichý, 1967).

Podle skicu z roku 1842 a historické mapy z roku 1952 můžeme určit, že ve správním území Mšeno se vyskytovaly plužiny lánové.



Obrázek 9: Skica Sedlece z roku 1842 ([www.cuzk.cz](http://www.cuzk.cz))





Obrázek 10: výřez Mšena z historické mapy z roku 1952 ([www.cuzk.cz](http://www.cuzk.cz))



Obrázek 11: Historické Mšeno ([www.mestomseno.cz](http://www.mestomseno.cz))

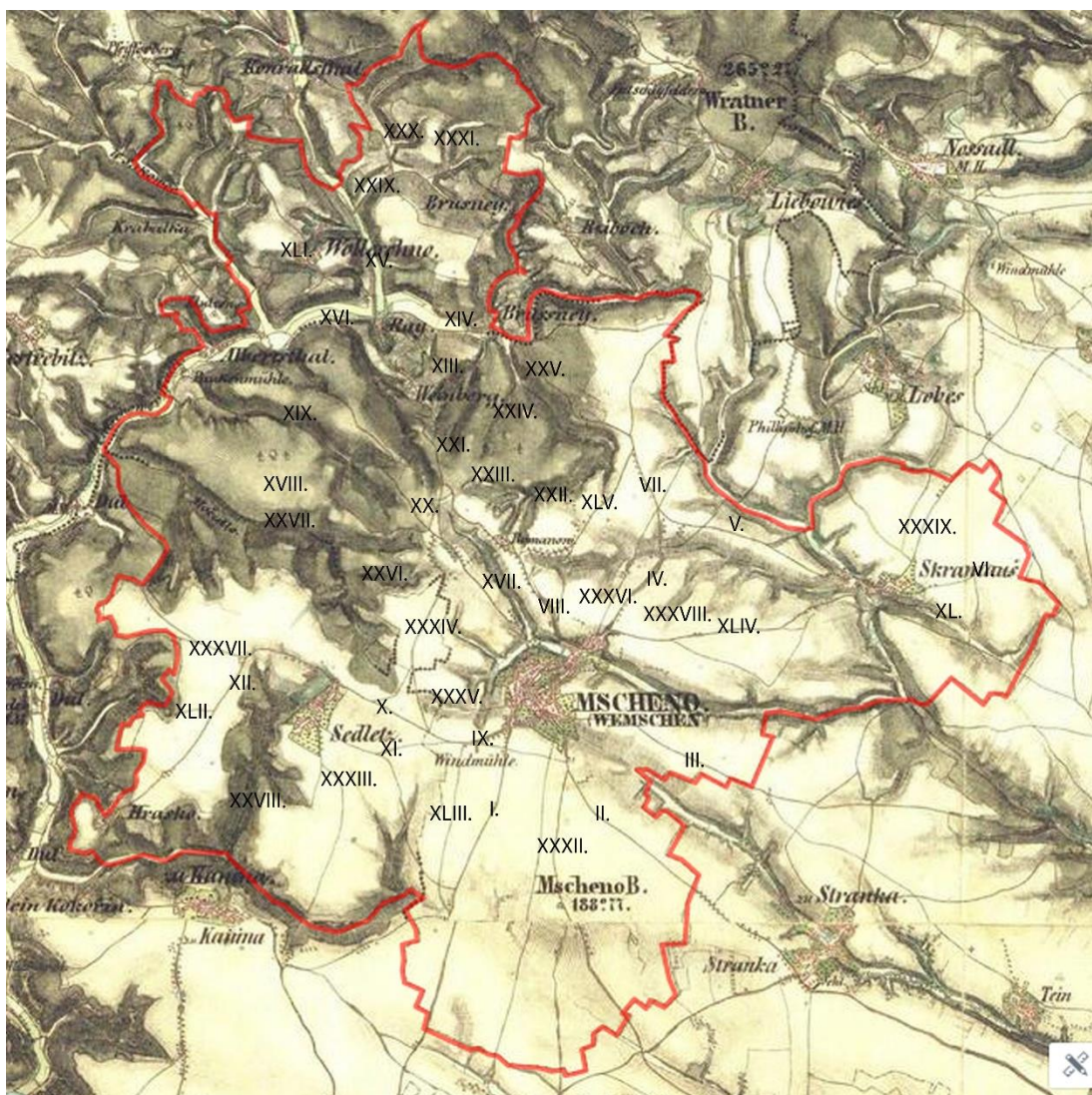
### 5.3 Cesty

Původní mšenská cestní síť byla celkem hustá. Jelikož zde nevznikl pořádně žádný průmysl, jediným podnětem byl rozvíjející se obchod se zemědělskými výrobky. V 50. letech stále vedly do a skrz Mšeno četné úvozy. Především na jaře a na podzim nemohly těžké povozy dovnitř ani ven (typický úvoz – Karlova ulice). Roku 1852 byla jako první na náklady měšťanského statku vydlážděna Kostelní ulice, roku 1853 postavena část silnice k Nebuželům, roku 1857 silnice k Dubé, roku 1861 k Vrátnu. Mezitím byly vydlážděny další hlavní ulice ve městě. Nicméně město stále strádalo nedostatkem vhodných komunikací. Po velkých obtížích byla v letech 1877–1882 dostavěna silnice ke Stránci, roku 1885 k Sedlci, r. 1902 do Skramouše, r. 1903 k Lobči a r. 1906 k Libovci. Za obrovské slávy byla 27. července 1879 otevřena železná dráha (lokálka), spojující Mšeno s Mělníkem a Chotětovem (Tichý, 1967).



### 5.3.1 Přehled cestní sítě

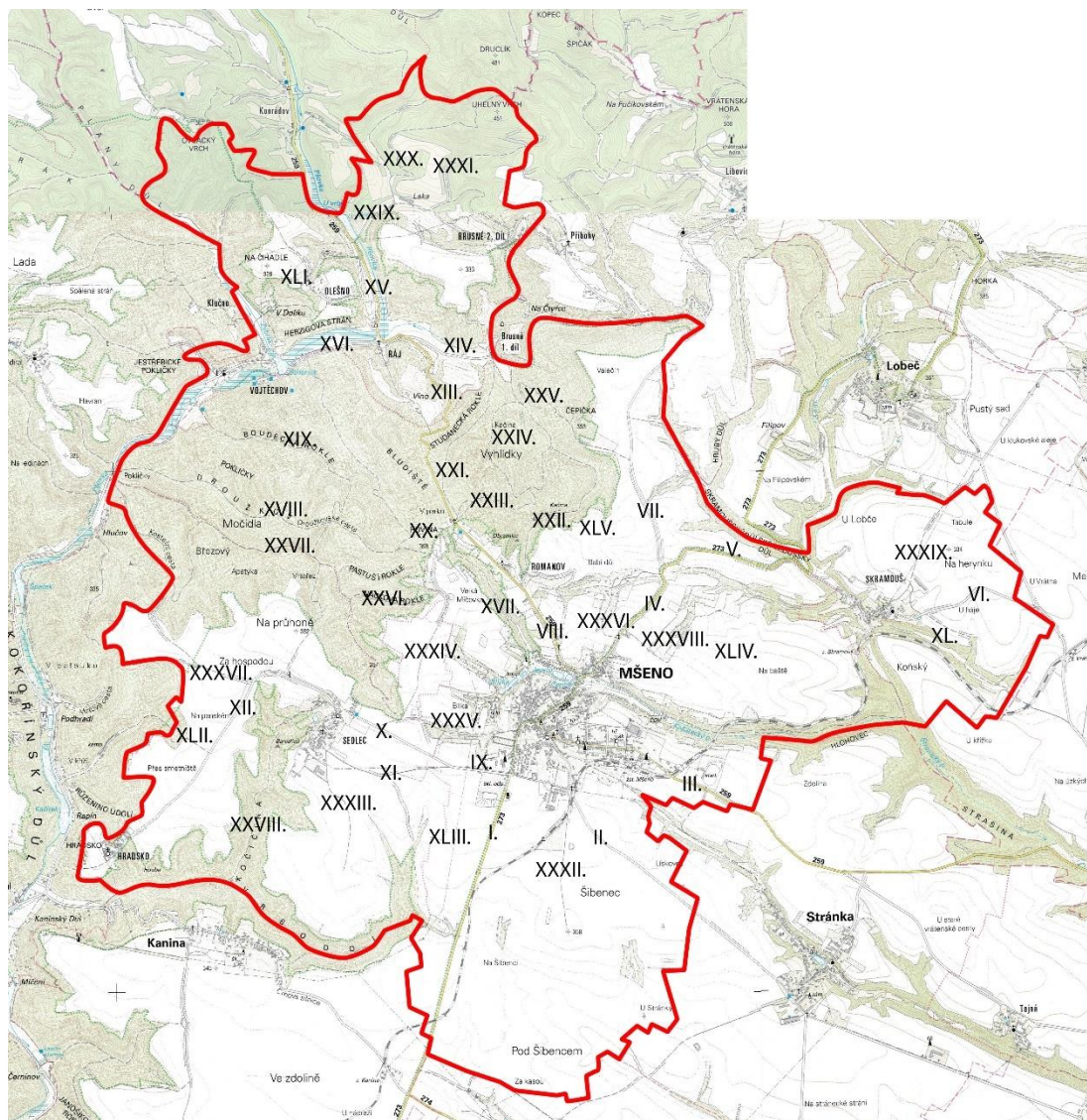
#### 5.3.1.1 Historická mapa z 19.století – přehled cestní sítě



Obrázek 12: Přehled cestní sítě na historické mapě z 19. stol. ([www.mapy.cz](http://www.mapy.cz))



### 5.3.1.2 Katastrální mapa – přehled cestní sítě



Obrázek 13: Přehled cestní sítě v katastrální mapě (sken mapy: ČUZK + vlastní zpracování)

## 5.3.2 Cestní síť

### 5.3.2.1 Hlavní sjízdné cesty

#### I. Cesta na Nebužely

- **Kategorie:** silnice II. třídy
- **Stav:** funkční, plně sjízdná.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:**

Obnovená alej. Na levé straně je alej pravidelná, skládající se z ovocných stromů *Prunus domestica*. Na straně pravé je rozpadající se alej ovocných stromů, taktéž *Prunus domestica*. Stromy jsou mladé, pěkně vzrostlé. Kulturní výsadbu doplňují porosty náletových dřevin *Sambucus nigra*.

Alej nezasahuje do dopravního prostoru a komunikace je plně sjízdná.

- **Fotodokumentace:**



Obrázek 14: cesta na Nebužely (vlastní zpracování)

## II. Cesta na Stránku

- **Kategorie:** silnice II. Třídy
- **Stav:** funkční, plně sjízdná
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.

- **Vegetační doprovod:**

Nepravidelná alej. Na pravé straně se alej skládá z ovocných stromů *Prunus domestica*. Na straně levé je rozpadající se alej ovocných stromů, taktéž *Prunus domestica*. Stromy jsou staršího věku, ale stále plodící.

Kulturní výsadbu doplňují porosty náletových dřevin *Fructus cynosbati* a *Sambucus nigra*.

Alej nezasahuje do dopravního prostoru a komunikace je plně sjízdná.

- **Fotodokumentace:**



Obrázek 15: Cesta na Stránku (vlastní zpracování)



### III. Cesta směr Tajná

- **Kategorie:** silnice II. třídy
- **Stav:** funkční, plně sjízdná. Na území Mšena v historické stopě.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:**

Nepravidelná rozpadající se alej. Ovocné stromy *Padus avium* jsou staršího věku, ale stále plodící. Nově vysázení jedinci *Prunus domestica*. Kulturní výsadbu doplňují porosty náletových dřevin *Fructus cynosbati* a *Sambucus nigra*.

Alej nezasahuje do dopravního prostoru a komunikace je plně sjízdná.

- **Fotodokumentace:**



Obrázek 16: Cesta směr tajná (vlastní zpracování)

#### IV. Cesta na Skramouš / Libovice

- **Kategorie:** silnice II. třídy
- **Stav:** funkční, plně sjízdná. Na území Mšena v historické stopě. Cca ½ komunikace je vydlážděná, nejspíš historické pozůstatky. Zbytek cesty je asfaltový.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:**

Obnovená spíše nepravidelná alej. Na levé straně se alej skládá z ovocných stromů *Prunus domestica*. Na straně pravé je rozpadající se alej ovocných stromů, taktéž *Prunus domestica*. Stromy jsou staršího věku, ale stále plodící. Kulturní výsadbu doplňují porosty náletových dřevin *Fructus cynosbati* a *Sambucus nigra*.

Alej nezasahuje do dopravního prostoru a komunikace je plně sjízdná.

- **Fotodokumentace:**



Obrázek 17: Cesta na Skramouš / Libovice (vlastní zpracování)

V. Cesta na Skramouš

- **Kategorie:** silnice II. třídy
- **Stav:** funkční, plně sjízdná. Na území Mšena v historické stopě.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.

- **Vegetační doprovod:**

Rozpadající se nepravidelná alej. Jsou zde vzrostlé stromy *Prunus domestica* staršího věku, ale stále plodící. Kulturní výsadbu doplňují porosty náletových dřevin *Fructus cynosbati* a *Sambucus nigra*.

Alej nezasahuje do dopravního prostoru a komunikace je plně sjízdná.

- **Fotodokumentace:**



Obrázek 18: Cesta na Skramouš (vlastní zpracování)

## VI. Cesta ze Skramouše

- **Kategorie:** silnice II. třídy
- **Stav:** funkční, plně sjízdná. Cesta ze Skramouše směrem na Vrátno. Na území Mšena v historické stopě.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:**

Rozpadající se nepravidelná alej. Jsou zde vzrostlé stromy *Prunus domestica* staršího věku, ale stále plodící. Kulturní výsadbu doplňují porosty náletových dřevin *Sambucus nigra* a *Rubus idaeus* Linné

Alej nezasahuje do dopravního prostoru a komunikace je plně sjízdná.

- **Fotodokumentace:**



*Obrázek 19: Cesta ze Skramouše (vlastní zpracování)*



VII. Cesta na Libovice

- **Kategorie:** silnice II. třídy
- **Stav:** funkční, plně sjízdná. Na území Mšena v historické stopě.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.

- **Vegetační doprovod:**

Rozpadající se nepravidelná alej. Jsou zde vzrostlé stromy *Prunus domestica* staršího věku, ale stále plodící.

Alej nezasahuje do dopravního prostoru a komunikace je plně sjízdná.

- **Fotodokumentace:**



Obrázek 20: Cesta na Libovice (vlastní zpracování)

VIII. Cesta na Romanov

- **Kategorie:** silnice II. třídy
- **Stav:** funkční, plně sjízdná. Na území Mšena v historické stopě.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.

- **Vegetační doprovod:**

Rozpadající se nepravidelná alej. Jsou zde vzrostlé stromy *Malus domestica* staršího věku, ale stále plodící. Kulturní výsadbu doplňují porosty náletových dřevin *Fructus cynosbati* a *Sambucus nigra*.

Alej nezasahuje do dopravního prostoru a komunikace je plně sjízdná.

- **Fotodokumentace:**



Obrázek 21: Cesta na Romanov (vlastní zpracování)

IX. Cesta na Sedlec

- **Kategorie:** silnice II. třídy
- **Stav:** funkční, plně sjízdná. Na území Mšena v historické stopě.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.

- **Vegetační doprovod:**

Nepravidelná rozpadající se alej. Ovocné stromy *Malus domestica* jsou staršího věku, ale stále plodící. Nově vysázení jedinci *Prunus domestica*. Kulturní výsadbu doplňují porosty náletových dřevin *Fructus cynosbati* a *Sambucus nigra*.

Alej nezasahuje do dopravního prostoru a komunikace je plně sjízdná.

- **Fotodokumentace:**



*Obrázek 22: Cesta na Sedlec (vlastní zpracování)*

X. Cesta směrem na Sedlec

- **Kategorie:** silnice II. třídy
- **Stav:** sjízdná. Komunikace spojující Mšeno a Sedlec. Asfaltová silnice přecházející na šterkovou účelovou cestu. Na území Mšena v historické stopě.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:**

Rozpadající se alej. První polovina cesty je alej jednostranná nepravidelná. V druhé polovině je alej oboustranná, ale stále nepravidelná. Alej se skládá z ovocných stromů *Prunus domestica*, *Malus domestica*, *Pyrus pyraster*, *Padus avium*. Kulturní výsadbu doplňují porosty náletových dřevin *Sambucus nigra*.

Alej lehce zasahuje do dopravního prostoru a komunikace je v některých místech hůře sjízdná.

- **Fotodokumentace:**



Obrázek 23: Cesta směrem na Sedlec (vlastní zpracování)

## XI. Cesta směrem na Sedlec

- **Kategorie:** účelová komunikace
- **Stav:** sjízdná. Komunikace spojující Mšeno a Sedlec. Asfaltová silnice přecházející na štěrkovou účelovou cestu. Na území Mšena v historické stopě.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:**

Rozpadající se alej. První polovina cesty je alej jednostranná nepravidelná. V druhé polovině je alej oboustranná, ale stále nepravidelná. Alej se skládá z ovocných stromů *Prunus domestica*, *Malus domestica*, *Pyrus pyraeaster*, *Padus avium*, *Prunus domestica* ssp. *Drup d'Or d'Espéren*. Nově zde bylo vysázeno pár druhů *Acer campestre*. Kulturní výsadbu doplňují porosty náletových dřevin *Sambucus nigra*.

Alej lehce zasahuje do dopravního prostoru a komunikace je v některých místech hůře sjízdná.

- **Fotodokumentace:**



Obrázek 24: Cesta směrem na Sedlec (vlastní zpracování)



## XII. Cesta ze Sedlece na Hradsko

- **Kategorie:** komunikace II. třídy
- **Stav:** sjízdná. Asfaltová komunikace spojující Sedlec s Hradsko. Na území Mšena v historické stopě.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:**

Rozpadající se alej. Alej je spíše jednostranná a nepravidelná, se skládá z ovocných stromů *Prunus domestica*, *Malus domestica*, *Pyrus pyraster*, *Padus avium*, *Prunus domestica* ssp. *Drap d'Or d'Espéren*. Nově zde bylo vysázeno pár druhů *Acer campestre*. Kulturní výsadbu doplňují porosty náletových dřevin *Sambucus nigra*.

Alej lehce zasahuje do dopravního prostoru a komunikace je v některých místech hůře sjízdná.

- **Fotodokumentace:**



Obrázek 25: Cesta ze Sedlece na Hradsko (vlastní zpracování)

XIII. Cesta z Romanova do Ráje

- **Kategorie:** komunikace II. třídy
- **Stav:** sjízdná. Asfaltová komunikace spojující obce Romanov a Ráj. Na území Mšena v historické stopě.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:**  
Větší část komunikace prochází smíšeným lesem bez znatelných alejí.
- **Fotodokumentace:**



Obrázek 26: Cesta z Romanova do Ráje (vlastní zpracování)

XIV. Cesta z Ráje do Brusné

- **Kategorie:** komunikace III. třídy
- **Stav:** sjízdná. Asfaltová komunikace spojující Ráj a Brusné 1. díl. Na území Mšena v historické stopě.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:**

Rozpadající se alej. Je zde patrná pravidelná alej z listnatých stromů *Betula pendula*. Stromy jsou vzrostlé.

Alej lehce zasahuje do dopravního prostoru a komunikace je v některých místech hůře sjízdná.

- **Fotodokumentace:**



*Obrázek 27: Cesta z Ráje do Brusné (vlastní zpracování)*



XV. Cesta z Ráje na Olešno

- **Kategorie:** komunikace II. třídy
- **Stav:** sjízdná. Asfaltová komunikace spojující Ráj a Olešno. Na území Mšena v historické stopě.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:**

Rozpadající se alej. Je zde patrná pravidelná alej z listnatých stromů *Betula pendula*. Stromy jsou vzrostlé.

Alej nezasahuje do dopravního prostoru a komunikace je dobře sjízdná.

- **Fotodokumentace:**



*Obrázek 28: Cesta z Ráje na Olešno (vlastní zpracování)*

XVI. Cesta z Ráje na Vojtěchov

- **Kategorie:** komunikace II. třídy
- **Stav:** sjízdná. Asfaltová komunikace spojující Ráj a Vojtěchov. Na území Mšena v historické stopě.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:**

Rozpadající se alej. Je zde patrná pravidelná alej z listnatých stromů *Betula pendula*. Stromy jsou vzrostlé.

Alej místy mírně zasahuje do dopravního prostoru komunikace, ale komunikace je dobře sjízdná

- **Fotodokumentace:**



Obrázek 29: Cesta z Ráje na Vojtěchov (vlastní zpracování)

### 5.3.2.2 Cesty turistické

#### XVII. Cesta údolím Debř

- **Kategorie:** turistická stezka
- **Stav:** zpevněná lesní cesta. Prochází CHKO Kokořínsko směrem na Rovinu
- **Situace:** Stezka se mírně odklonila od historické stopy.
- **Vegetační doprovod:** Bez aleje, cesta vede smíšeným lesem. Prvních 50 m vede podél plotu.
- **Fotodokumentace:**



Obrázek 30: Cesta údolím Debř (vlastní zpracování)



XVIII. Droužkovská cesta

- **Kategorie:** turistická stezka
- **Stav:** zpevněná lesní cesta. Prochází CHKO Kokořínsko směrem na Pokličky
- **Situace:** Tato stezka není zaznamenána v historické mapě. Domnívám se, že byla vytvořena později za účelem prostupnosti CHKO Kokořínsko.
- **Vegetační doprovod:** Bez aleje, cesta vede bukovo – dubovým lesem. Na této cestě jsou vidět historické pozůstatky úvozové cesty.
- **Fotodokumentace**



Obrázek 31: Droužkovská cesta (vlastní zpracování)

XIX. Boudecká rokle

- **Kategorie:** turistická stezka
- **Stav:** zpevněná štěrková komunikace. Prochází CHKO Kokořínsko směrem na Vojtěchov
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:** Bez aleje, cesta vede smíšeným lesem.
- **Fotodokumentace:**



Obrázek 32: Boudecká rokle (vlastní zpracování)

XX. Švédský val

- **Kategorie:** turistická stezka, která vede z vršku Roviny směrem na Stříbrník.
- **Stav:** zpevněná lesní stezka. Tento val sloužil při třicetileté válce Švédům jako opevnění a je cca 200 m dlouhý. Hluboká úvozová cesta je vytesána v pískovcovém masivu a nachází se na okruhu Cinibulkovy naučné stezky.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:** Bez aleje, cesta vede smíšeným lesem.
- **Fotodokumentace:**



Obrázek 33: Švédský val (vlastní zpracování)



XXI. Studánecká rokle

- **Kategorie:** turistická stezka
- **Stav:** lesní turistická stezka vycházející z rozcestí na Rovinách směrem na Brusné 1. díl. Součástí této stezky je také Cinibulkova naučná stezka.
- **Situace:** Tato stezka není zaznamenána v historické mapě. Domnívám se, že byla vytvořena později za účelem prostupnosti CHKO Kokořínsko.
- **Vegetační doprovod:** Bez aleje, cesta vede bukovým lesem.
- **Fotodokumentace:**



Obrázek 34: Studánecká rokle (vlastní zpracování)

XXII. Cesta směrem na Kačinu

- **Kategorie:** turistická naučná stezka
- **Stav:** lesní zpevněná cesta, součást naučné Cinibulkovy stezky. Část této stezky vychází od Romanova směrem na Kačinu.
- **Situace:** Pozůstatky historické stopy tu jsou, ale z historické mapy nejde jednoznačně určit, jak prostupná tato stezka bývala.
- **Vegetační doprovod:** Bez aleje, cesta vede smíšeným lesem.
- **Fotodokumentace:**



*Obrázek 35: Cesta směrem na Kačinu (vlastní zpracování)*



XXIII. Cesta směrem na Vyhličky

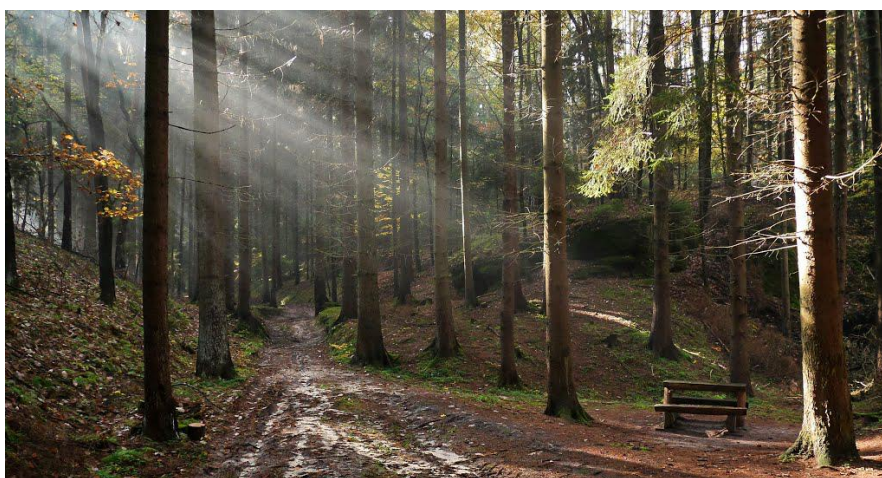
- **Kategorie:** turistická naučná stezka
- **Stav:** lesní zpevněná cesta, součást naučné Cinibulkovy stezky. Severovýchodně za Romanovem od rozcestníku U Bludiště směrem na Vyhličky.
- **Situace:** Pozůstatky historické stopy tu jsou, ale z historické mapy nejde jednoznačně určit, jak prostupná tato stezka bývala.
- **Vegetační doprovod:** Bez aleje, cesta vede smíšeným lesem.
- **Fotodokumentace:**



Obrázek 36: Cesta směrem na Vyhličky (vlastní zpracování)

#### XXIV. Vyhlídky

- **Kategorie:** turistická stezka
- **Stav:** zpevněná cesta, okruh v CHKO Kokořínsko, napojuje se na cestu XIII. a v další části na XXII.
- **Situace:** Pozůstatky historické stopy tu jsou, ale z historické mapy nejde jednoznačně určit, jak prostupná tato stezka bývala.
- **Vegetační doprovod:** Bez aleje, cesta vede smíšeným lesem.
- **Fotodokumentace:**



Obrázek 37: Vyhlídky (vlastní zpracování)

XXV. Cesta směrem na Čepičku

- **Kategorie:** turistická stezka
- **Stav:** lesní cesta, z Brusné 1. díl směrem na Čepičku.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:** Bez aleje, cesta vede smíšeným lesem.
- **Fotodokumentace:**

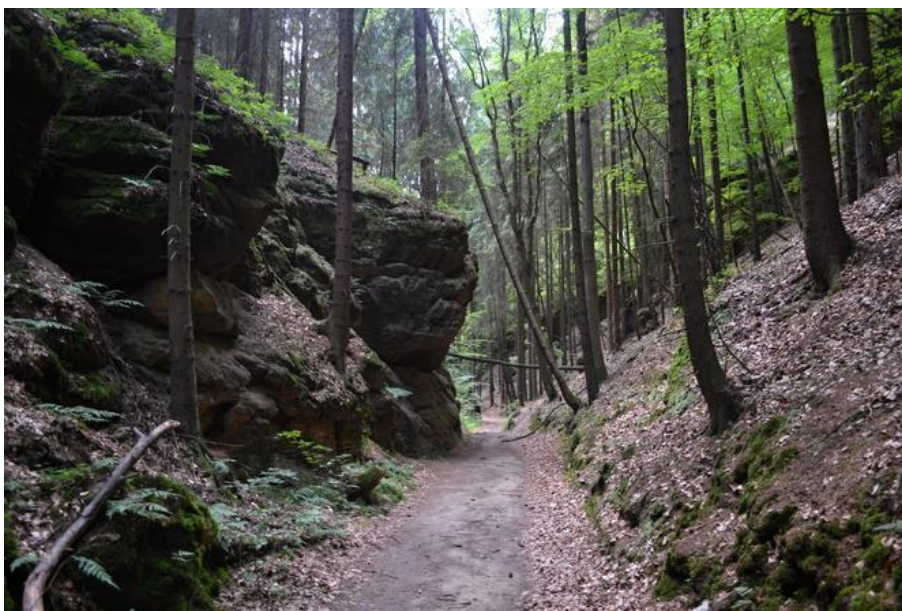


*Obrázek 38: Cesta směrem na Čepičku (vlastní zpracování)*



XXVI. Náckova rokle

- **Kategorie:** turistická stezka
- **Stav:** zpevněná lesní cesta, západně od Romanova.
- **Situace:** Tato stezka není zaznamenána v historické mapě. Domnívám se, že byla vytvořena později za účelem prostupnosti CHKO Kokořínsko.
- **Vegetační doprovod:** Bez aleje, cesta vede smíšeným lesem.
- **Fotodokumentace:**



*Obrázek 39: Náckova rokle (vlastní zpracování)*

XXVII. Cesta směrem na Močidla

- **Kategorie:** turistická stezka
- **Stav:** zpevněná lesní cesta od Náckovy rokle směrem na Močidla. Cesta mezi pískovcovými skalami porostlým mechem
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:** Bez aleje, cesta vede smíšeným lesem. Mechové skalní porosty a Polypodiophyty.
- **Fotodokumentace:**



*Obrázek 40: Cesta směrem na Močidla (vlastní zpracování)*

XXVIII. Kočíčina

- **Kategorie:** turistická stezka
- **Stav:** zpevněná lesní cesta ze Sedlce do Kaniny. Stezka se nachází v CHKO Kokořínsko.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:** Bez aleje, cesta vede smíšeným lesem.
- **Fotodokumentace:**



Obrázek 41: Kočíčina (vlastní zpracování)



XXIX. Cesta směrem na ranč Laka

- **Kategorie:** vedlejší silnice
- **Stav:** asfaltová komunikace k ranči Laka. Poté se rozdvojuje na turistické stezky.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:** Bez aleje, cesta vede smíšeným lesem a poté podél ohrady a valového zásypu.
- **Fotodokumentace:**



*Obrázek 42: Cesta směrem na ranč Laka (vlastní zpracování)*

XXX. Cesta směrem na Uhelný vrch

- **Kategorie:** turistická stezka
- **Stav:** zpevněná lesní cesta od ranče Laka směrem na Uhelný vrch
- **Situace:** Tato stezka není zaznamenána v historické mapě. Domnívám se, že byla vytvořena později za účelem prostupnosti CHKO Kokořínsko.
- **Vegetační doprovod:** Bez aleje, cesta vede smíšeným lesem.
- **Fotodokumentace:**



Obrázek 43: Cesta směrem na Uhelný vrch (vlastní zpracování)



XXXI. Cesta směrem na SV od ranče Laka

- **Kategorie:** turistická stezka. Z rozcestí Laka doprava
- **Stav:** zpevněná lesní cesta od ranče Laka směrem na SV.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:** Bez aleje, cesta vede smíšeným lesem.
- **Fotodokumentace:**



*Obrázek 44: Cesta směrem na SV od ranče Laka (vlastní zpracování)*

### 5.3.2.3 Cesty vedlejší

#### XXXII. Cesta na Šibenec

- **Kategorie:** silnice III. třídy
- **Stav:** sjízdná. Komunikace dříve sloužila jako propojení mezi Mšenem a Velkým Újezdem. Bohužel dnes cesta ze Mšena končí na kopci Šibenec, který slouží jako vyhlídkový bod. V roce 2013 atelier Trevisan zvažoval obnovu tohoto propojení, ale bohužel zatím tak nebylo uskutečněno. Prvních 200 m cesty jsou betonové panely a dále pokračuje zpevněná cesta.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:**
- Rozpadající se alej. Alej nepravidelná skládající se z ovocných stromů *Prunus domestica*, *Malus domestica*, *Pyrus pyraeaster*, *Padus avium*. Kulturní výsadbu doplňují porosty náletových dřevin *Sambucus nigra*.
- Alej lehce zasahuje do dopravního prostoru a komunikace je v některých místech hůře sjízdná.
- **Fotodokumentace:**



Obrázek 45: Cesta na Šibenec (vlastní zpracování)

XXXIII. Cesta ze Sedlce směrem na Vrbodol

- **Kategorie:** účelová komunikace
- **Stav:** hůře sjízdná. Komunikace navazující na předešlou cestu X. a končí zhruba po 150 metrech. Komunikace je zpevněná, občas zasypaná sutí a rozbitými střešními taškami.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.

- **Vegetační doprovod:**

Jednostranná nepravidelná alej. Jsou zde vysázeny nové mladé *Malus domestica*. Kulturní výsadbu doplňují porosty náletových dřevin *Sambucus nigra*.

Alej lehce zasahuje do dopravního prostoru a komunikace je v některých místech hůře sjízdná.

- **Fotodokumentace:**



Obrázek 46: Cesta ze Sedlce směrem na Vrbodol (vlastní zpracování)



XXXIV. Františkova alej

- **Kategorie:** účelová komunikace
- **Stav:** obnovená cesta spojující Sedlec a Romanov.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:** stezka je lemovaná jednostrannou pravidelnou alejí. Jdou zde nově vzrostlí jedinci *Prunus domestica*. Na alej jsou napojeny zarostlé úvozy.
- **Fotodokumentace:**



Obrázek 47: Františkova alej (vlastní zpracování)

XXXV. Cesta ze Mšena

- **Kategorie:** účelová komunikace
- **Stav:** zpevněná polní cesta spíše nesjízdná. Komunikace je kolmá na Mělnickou ulici ve Mšeně a směřuje na Sedlec. Zhruba po 200 m se cesta mění pouze na turistickou.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:** komunikace je bez aleje. Je lemována náletovými porosty *Sambucus nigra* a *Robinia pseudoacacia*  
Porost lehce zasahuje do dopravního prostoru.
- **Fotodokumentace:**



*Obrázek 48: Cesta ze Mšena (vlastní zpracování)*

XXXVI. Cesta na Romanov

- **Kategorie:** účelová komunikace
- **Stav:** vyježděná polní cesta kolmá na ulici Hradčanská. Tato cesta směřuje na Babí důl.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:** bez aleje
- **Fotodokumentace:**



Obrázek 49: Cesta na Romanov (vlastní zpracování)



XXXVII. Cesta SZ za Sedlcem

- **Kategorie:** účelová komunikace
- **Stav:** sjízdňá zpevněná komunikace. Komunikace je severozápadně za Sedlcem a je kolmá k silnici číslo XII.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:** nepravidelná, jednostranná alej *Padus avium*. Alej je v hojném množství doplněna náletovými porosty *Sambucus nigra* a *Robinia pseudoacacia*.

Porost zasahuje do dopravního prostoru a komunikace je v některých místech hůře sjízdňá.

- **Fotodokumentace:**



Obrázek 50: Cesta SZ za Sedlcem (vlastní zpracování)

XXXVIII. Cesta SV od Mšena

- **Kategorie:** účelová komunikace
- **Stav:** zpevněná travnatá polní cesta směr Na Baště
- **Situace:** Na území Mšena tato komunikace není v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:** bez aleje, cestu označuje velká vzrostlá *Malus domestica*.
- **Fotodokumentace:**



*Obrázek 51: Cesta SV od Mšena (vlastní zpracování)*

XXXIX. Cesta ze Skramouše

- **Kategorie:** účelová komunikace
- **Stav:** vyježděná travnatá polní cesta směrem severovýchodně od Skramouše na Pustý sad.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:** první polovina bez aleje, dále pak staré *Fagus sylvatica*. Cesta se ztrácí mezi poli.
- **Fotodokumentace:**



*Obrázek 52: Cesta ze Skramouše (vlastní zpracování)*

XL. Cesta ze Skramouše

- **Kategorie:** účelová komunikace
- **Stav:** zpevněná polní cesta. Jihovýchodně směrem na Vrátno
- **Situace:** Na území Mšena tato komunikace není v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:** Bez aleje. Vegeta je doplněna náletovými porosty *Sambucus nigra* a *Robinia pseudacacia*.

vegetace místy mírně zasahuje do dopravního prostoru komunikace a komunikace je místy špatně sjízdná.

- **Fotodokumentace:**

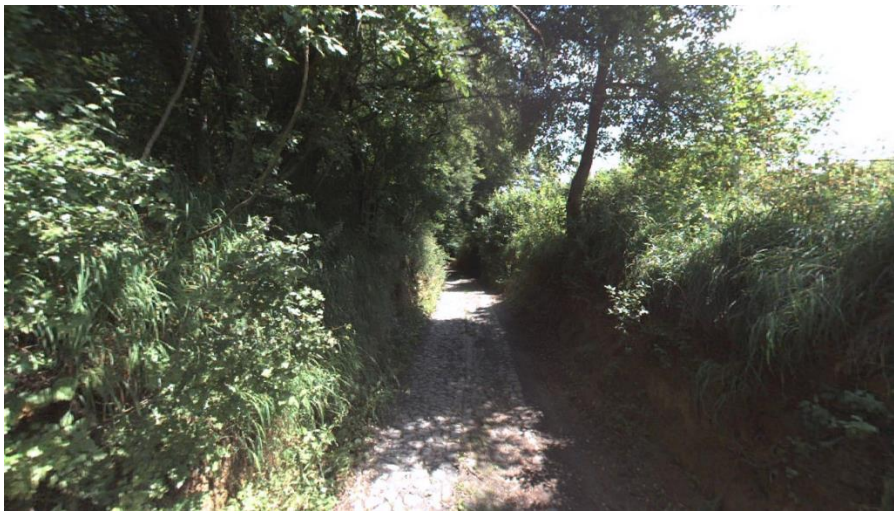


Obrázek 53: Cesta ze Skramouše (vlastní zpracování)



XLI. Cesta z Olešna

- **Kategorie:** účelová komunikace
- **Stav:** první polovinu je tato komunikace historicky dlážděná dále je zpevněná a hliněná. Přibližně po 500 m je kousek cesty úvozový. Cesta vychází od autobusové zastávky Mšeno, vrací se směrem na Ráj a pak pokračuje směrem do Olešna. Za Olešnem se cesta mění v turistickou stezku.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:** alej zde není patrná, vede smíšeným lesem. Úvozy jsou porostlé *Alopecurus pratensis* a dalšími druhy trav
- **Fotodokumentace:**



Obrázek 54: Cesta z Olešna (vlastní zpracování)

XLII. Cesta směrem do autokempu Kokořín

- **Kategorie:** účelová komunikace
- **Stav:** hůře sjízdná, komunikace se zdá být vyježděná. Polní cesta na rozhraní dvou pozemků směřující na Podhradí. V CHKO Kokořínskou už jen turistická stezka.
- **Situace:** Na území Mšena v historické stopě.
- **Vegetační doprovod:** Prvních pár metrů bez aleje, dále jednostranná a pravidelná alej z pěkně vzrostlých *Tilia cordata*. Dále cesta vstupuje do CHKO Kokořínsko a zde prochází smíšeným lesem.
- **Fotodokumentace:**



*Obrázek 55: Cesta směrem do autokempu Kokořín (vlastní zpracování)*



#### 5.3.2.4 Zaniklé cesty

V historické mapě jsou také vidět cesty, které při mapování cestní sítě v daném území nebyly rozpoznány nebo nalezeny. V řešeném území jsou tyto cesty ztraceny v polích a nezůstaly po nich žádné stopy nebo po nich zůstaly vyježděné plochy, které nyní fungují jako odstavná / otáčecí plocha.

#### XLIII. Cesta kolmá na cestu č. IX. jižním směrem

- **Situace:** komunikace se nachází pouze v historické mapě. Při mapování dané lokality byl objeven pouze hliněný plac.
- **Fotodokumentace:**



Obrázek 56: Cesta kolmá na cestu č. IX. jižním směrem (vlastní zpracování)

XLIV. Cesta spojující Mšeno a Skramouš

- **Situace:** komunikace se nachází pouze v historické mapě. Při mapování dané lokality jsem zjistila, že jsou zde jen pole.
- **Fotodokumentace:**



*Obrázek 57: Cesta spojující Mšeno a Skramouš (vlastní zpracování)*

XLV. Cesta z Romanova směrem na SV

- **Situace:** při mapování jsem našla část komunikace, která se ale stáčí zpět do Mšena. Směrem na severovýchod jsou jen pole.
- **Fotodokumentace:**



*Obrázek 58: Cesta z Romanova směrem na SV (vlastní zpracování)*

## 6 DISKUZE

Podle literatury (Löw a Míchal, 2003 nebo Majerová et al., 1997), v období 1950 a 1989 došlo v Československu k politickým a ekonomickým změnám, které zásadním způsobem ovlivnily prostupnost krajiny. Přejít od soukromého (malo)zemědělství k socialistické zemědělské (velko)výrobě přinesl zásadní změny ve způsobu obhospodařování české krajiny, a i krajiny jako takové. Aby bylo možné malé zemědělské plochy spojit do jedné velké, aby tak vzniklo místo pro sjednocenou a produktivnější zemědělskou plochu, byly (podle Kaplan K, 1991) káceny remízky, rozorávány meze a „nepotřebné“ cesty.

Podle výsledků mapování správního území města Mšena, v této oblasti neodešlo k radikálnímu snížení prostupnosti krajiny. Po srovnání historické a dnešní cestní sítě můžu říct, že i když některé cesty zanikly, byly na jiných místech vytvořené nové. Jako je to například u turistických stezek číslo XXI. - Studánecká rokle nebo XXX. – směr Uhelný vrch. Předpokládám, že tyto stezky byly vytvořeny pro lepší průchodnost CHKO Kokořínsko. Dále jsem tu stezky, u kterých nejde z historické mapy jednoznačně určit, zda byly průchodné i v dřívějších dobách. Jedná se například o turistické stezky číslo XXIV. – Vyhlídky nebo XXII. – Směr Kačina. Všechny hlavní silnice propojující Mšeno s okolními vesnicemi mají svou nynější stopu shodnou s historickou.

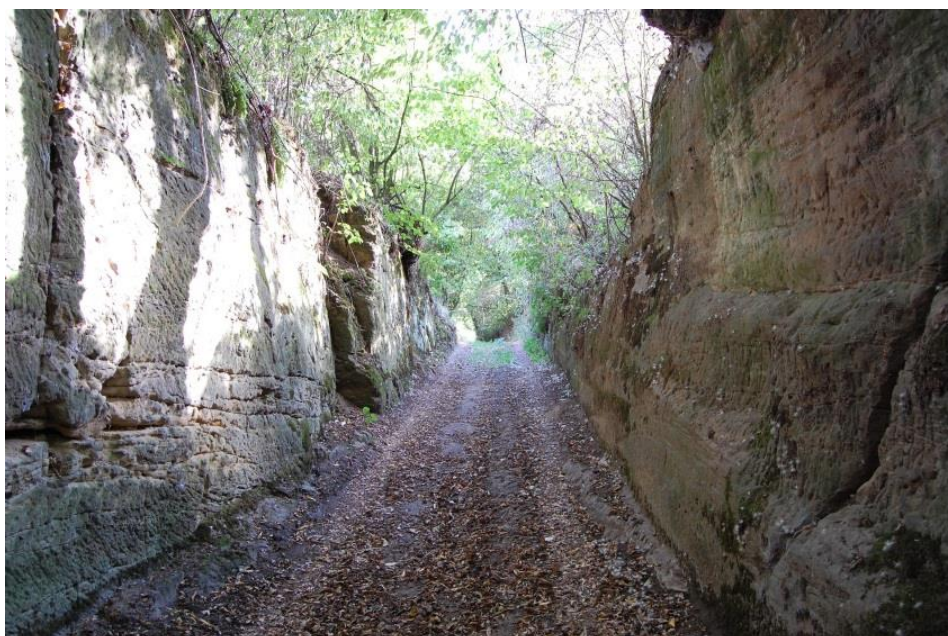
Krajina kolem Mšena má společný pokles zájmu o krajinu (nebo o údržbu krajinných prvků) jako všude jinde v Čechách. Projevuje se to tím, že cesty jsou rozbité, aleje nedoplněné a tam kde by měla být zeleň je jen bláto. Některé cesty v tomto území poklesly ve významu, místo spojovací silnice mezi dvěma vesnicemi, zbyla jen pěšina v křoví a z některých cest jsou jen vyježděné koleje, končící v poli.

Pokles zájmu o krajinu může být způsoben tím, že část správního území města Mšena leží v CHKO Kokořínsko, které je atraktivnější a nabízí více turistických stezek, které jsou navíc lemovány pískovcovými skalami. Dále by to mohlo být způsobené terénem. Správní území města Mšena leží v mírně zvlněném terénu při okraji zemědělské Středožizerské tabule a je rozbrázděné četnými dlouhými doly. Mšeno pak zaujímá polohu na temeni plochého návrší, které se svažuje k severu do poměrně strmého zářezu pískovcové rokle s několika rybníky.

Obec Mšeno se spolu s okrašlovacím spolkem snaží své město a jeho okolí zkrášlovat (<http://osmseno.webnode.cz/>). Postupně dodávají Mšenu pohlednější vzhled. Myslím, že až s tímto vzhledem budou spokojeni, tak se vrhnou na zlepšování okolí Mšena a budou se snažit obnovit některé cesty, zlepšit rozpadající

se stav některých stezek a komunikací, doplnění doprovodné zeleně a celkově zlepšit prostupnost krajiny na tomto území. Ve Mšeně je také Atelier Trevisan, který se zabývá krajinářskou architekturou a pomáhá zvelebit Mšeno a jeho okolí. Podílel se například na výsadbě Františkovy aleje.

Po srovnání dnešní a historické situace cestní sítě je jasné, že cestní síť zhoustla. V daném území je mnohem více turistických tras, které propojují jednotlivé kouty tohoto malebného území. Můžeme zde najít i pozůstatky historických cest, jako u cesty číslo IV., která je z části vydlážděná. Dále je zde také cesta úvozová, kterou dříve používala zemědělská technika. Na této cestě jsou vidět i průjezdové rytiny ve skále (hlíně) právě od zemědělské techniky. Dnes už je tato cesta využívána jako turistická. Na tuto cestu se napojuje Františkova alej. Průjezd touto cestou není dost široký a terén není přizpůsobený pro dnešní zemědělskou techniku.



*Obrázek 59: konec Františkovy aleje, příklad úvozové cesty (vlastní zpracování)*

## 7 ZÁVĚR

Cílem práce bylo zmapovat prostupnost krajiny ve správním území města Mšena a zhodnotit stav cestní sítě a její doprovodné zeleně v historické perspektivě. Cíl práce byl splněn v kapitole číslo 5, konkrétně 5.3.1. kde je podrobně zmapována prostupnost krajiny v daném území.

Aby bylo možné využít co nejvíce nezastavěných území je důležitá prostupnost krajiny, která je v daném území obstarána poměrně hustou sítí účelových komunikací. Tyto komunikace zpřístupňují zemědělské a lesní plochy. Jelikož část území spadá pod CHKO Kokořínsko jsou mimo jiné po těchto a mnohých dalších cestách vedeny pěší turistické trasy.



## 8 PŘEHLED LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ

### 8.1 Literární zdroje

**Arnika 2010:** Metodická doporučení pro optimalizaci vodního režimu v ploše povodí. Praha.

**Beranová M. a Kubačák A., 2010:** Dějiny zemědělství v Čechách a na Moravě. Libri, Praha, 430 s.

**Bulíř P., 1998:** Vegetační doprovody silnic: Aktuality Výzkumného a šlechtitelského ústavu okrasného zahradnictví v Průhonicích. Praha – Průhonice: Výzkumný a šlechtitelský ústav okrasného zahradnictví, 198 s.

**Cílek, V. 2007:** Budoucnost alejí. Inspirace.

**Čeliš, J.K., 1997:** Člověk a krajina, duchovní aspekty. Z Českého ráje a Podkrkonoší, supplementum 3: s. 175-184.

**Černý E., 1979:** Zaniklé středověké osady a jejich plužiny. Academia, Praha, 167 s.

**Doležalová J., Uzel K., 2007:** Máchův kraj, Kokořínsko. 1.vyd. Regia, Praha, 207 s.

**Dufková J., 2005:** Protierozní ochrana půdy. MZLU v Brně, 99s.

**Dumbrovský M., 2000:** Doprovodná zeleň prvků protierozní ochrany v návrhu KPÚ. Sborník přednášek ze semináře- 8. června 2000: Obnova liniové zeleně v krajině. 1.vyd.Brno: MZLU, 2000. s.61-70.

**Esterka J., 1994:** Fytocenologie: (Nauka o vegetaci). 1. vyd. Academia, Praha 60 s.

**Esterka J., 2010:** Silniční stromořadí v české krajině – koncepce jejich zachování, obnovy a péče o ně: cesty udržitelného využívání krajiny. 2.dopl.vyd. Arnika – Centrum pro podporu občanů, Praha, 60 s.

**Feierabend L. K., 2007:** Zemědělské družstevnictví v Československu do roku 1952. Stehlík, Volary.

**Gojda M., 2000:** Archeologie a krajinná ekologie. Academia, Praha: 238 s.

**Hindley, G. 1972:** A history of roads. Citadel Press. London, p. 158.

**Jech K., 2008:** Kolektivizace a vyhánění sedláků z půdy. Praha: Vyšehrad, 331 s.



**Kamenický, K. 1932:** Ovocná a okrasná stromořadí: Pojednání o stromořadích silničních, výsadbách podél železničních tratí a vodních toků, o osazování pustých míst a neplodných stráních. Ministerstvo zemědělství republiky Československé, Praha

**Kaplan K, 1991:** Československo v letech 1948-1953: 2. část. Státní pedagogické nakladatelství, Praha, 146 s.

**Láznička Z., 1946:** Typy venkovského osídlení na Moravě. Brno, 57 s.

**Lokoč R., Lokočová M., 2010:** Vývoj krajiny v České republice. Lipka - školské zařízení pro environmentální vzdělávání, Brno, 85 s.

**Löw J., Míchal I., 2003:** Krajinný ráz. Lesnická práce, Kostelec nad Černými Lesy, 552 s.

**Máčel O., 1954:** Základní problematika urbanistické struktury vesnice v Čechách a na Moravě. Výzkumný ústav výstavby a architektury. Brno.

**Majerová V. et al., 1997:** Sociologie venkova a zemědělství. ČZU, Praha, 146 s.

**Mezera A. a kol., 1977:** Tvorba a ochrana krajiny I. Vyd. 1. Vysoká škola zemědělská, Praha. 215 s.

**Molnářová, K., 2008:** Hedgerow-defined Medieval Field Patterns in the Czech Republic and their Conservation. Dissertation Czech University of life Sciences, Faculty of Environmental Sciences.

**Moravec M., 2005:** Archeologie středověké plužiny. Bakalářská práce. Plzeň, 107 s.

**Otruba I., 2002:** Zahradní architektura. ERA, Praha.

**Pokorný, J. 2001:** Člověk řídí toky energie, vody a látek v krajině. Sborník konference Tvář naší země, krajina domova, Praha, pp. 38-44.

**Sádlo, J., Pokorný, P., Hájek, P., Dreslerová, D., Cílek, V., 2005.:** Krajina a revoluce, významné přelomy ve vývoji kulturní krajiny českých zemí. Malá skála, Praha.

**Sklenička P., 2003:** Základy krajinného plánování. 2. vyd. Naděžda Skleničková, Praha, 321 s.

**Tichý J., 1967:** 600 let města Mšena, Mšeno

**TP99 Dodatek 1:** Vysazování a ošetřování silniční vegetace, v platném znění. Ministerstvo dopravy, Praha, 27 s

**Velička P., 2010:** Jak jsme k alejím přišly a jak o ně dnes přicházíme. In: Esterka, J. (ed.),. Zachování alejí jako typického prvku české krajiny: sborník referátů z odborného semináře konaného dne 29. dubna 2010 v Praze. Arnika – Centrum pro podporu občanů, Praha.

## 8.2 Legislativa

**Nařízení vlády č. 307/2014 Sb.:** Nařízení vlády o stanovení podrobností evidence využití půdy podle užitelských vztahů, v platném znění

**Zákon č. 13/1997 Sb.:** Zákon o pozemních komunikacích, v platném znění

## 8.3 Internetové zdroje

**ČÚZK, 2017:** Český úřad zeměměřický a katastrální, Praha, online:  
<http://www.cuzk.cz/>,

**Mapy.cz, 2017:** Mapy.cz, Praha, online: <https://mapy.cz>, cit. 23.4.2017

**Město Mšeno, 2017:** Město Mšeno, Mšeno, online: <http://www.mestomseno.cz/>, cit. 15.3.2017

**Okrašlovací spolek, 2017:** okrašlovací spolek pro Mšeno a okolí, online:  
<http://osmseno.webnode.cz/>, cit. 22.4.2017

**USTRCR, 2016:** Ústav pro studium totalitních režimů, Praha, online:  
<https://www.ustrcr.cz>, cit. 15.11.2016

## 9 PŘÍLOHY

1. Katastrální mapa s vyznačenými komunikacemi v zájmovém území