

# POSOUZENÍ LIMITŮ ÚZEMNÍHO ROZVOJE STRAŠICKA

František Matyáš

*V důsledku společenských změn, které proběhly po r. 1989, došlo k zásadním změnám ve využití území a ve využití stavebních a technických fondů, včetně zařízení Armády ČR. Ministerstvo obrany má svoji představu o postupném uvolňování zařízení armády. V období 2005 – 2012 bude podle představ MO z počátku r. 2006 uvolněno dalších 189 objektů. Mezi nimi jsou jak malé objekty, např. hlásky a radiolokační stanice v okolí letišť, tak rozsáhlé areály, jako jsou celá kasárna a vojenská letiště.*

*Armáda ČR přitom své představy o vyřazování nemovitého majetku v průběhu času mění a tak ztěžuje vypracování představ o dalším využívání těchto zařízení. Na druhé straně jsou ale nesporná zařízení, která již byla vyřazena a převedena na nové vlastníky, nejčastěji na obce. Další využití těchto zařízení závisí značně na zájmu podnikatelské sféry či organizací. Míra tohoto zájmu je do značné míry ovlivněna nejen stavebně technickým stavem a dispozicí jednotlivých objektů, ale i polohou těchto zařízení a jejich umístěním v sídelním systému. Větší zájem je pochopitelně o stavební objekty kasáren, nebo volně bývalé vojenské plochy ve městech či v jejich těsném zázemí.*

*Naproti tomu zařízení a plochy v odlehlejších a dopravně hůře dostupném území nacházejí nové využití obtížněji. Jedním z takových typických případů jsou objekty kasáren ve Strašicích na okraji vojenského prostoru Brdý.*

## Úvod

Rozhodnutím Armády ČR došlo k tomu, že vojenský prostor bude obsluhován z kasáren v Jincích a celý areál strašických kasáren ležící na okraji vojenského prostoru v těsném kontaktu s obcí byl uvolněn a od 1. září 2005 převeden do majetku obce.

Potřeba zpracování studie „**Posouzení limitů územního rozvoje Strašicka**“ byla nastolena již při projednávání návrhu ÚP VÚC Plzeňské aglomerace. Obec měla k tomuto návrhu řadu připomínek, které vzhledem k míře podrobnosti nemohly být řešeny v rámci Územního plánu plzeňské aglomerace.

Cílem studie je provést vymezení řešeného území, specifikovat vazby k okolním obcím a významným sídelním centrům, vyhodnotit územně technické a sociálně ekonomické podmínky území, posoudit zpracovanou územně plánovací dokumentaci obcí, navrhnout varianty dalšího vývoje území a navrhnout územně technická opatření.

## Vymezení řešeného území

Vymezení řešeného území vychází z potřeby řešit v rámci studie vazby dané dojezděním do zaměstnání a do

škol, vazby územně technické a z nich zejména vazby dopravní a možnosti využití vojenského areálu. Řešené území by tak bylo možno vymezit velmi široce a byly by do něj zahrnuty jak Rokycany, Hořovice a Žebrák, tak i Plzeň. Řešení takto široce vymezeného území by bylo náročné a svým způsobem by suplovalo i Územní plán plzeňské aglomerace i obdobnou územně plánovací dokumentaci Středočeského kraje. Pouze orientačně je možno v širším řešeném území posuzovat vazby na vzdálenější sídelní centra, tj. Rokycany, Plzeň, Hrádek, Žebrák, Hořovice a Komárov.

Vlastní řešené území je omezeno na obce ve východní části okresu Rokycany, tj. Strašice, Dobřív, Holoubkov, Hůrky, Cheznovice, Medový Újezd, Mirošov, Mýto a Těně. V těchto 9 obcích trvale bydlelo v r. 2004 9 975 obyvatel a řešené území má rozlohu 9 171 ha. Zařazení Holoubkova a Mýta bylo vyvoláno potřebou zajištění návaznosti na nadřazenou dopravní síť, tj. dálnici D5 a železniční trať Praha – Plzeň, na kterou je řešené území dopravně navázáno zejména přes nádraží v Holoubkově, a to i pro možnost nákladní dopravy s využitím bývalé vojenské silnice do Strašic.

## Širší vztahy

Základní předpoklady rozvoje řešeného území lze odvozovat od jeho urbanistické polohy hodnocené z hlediska širších vztahů.

Rozvojové předpoklady Strašicka jsou příznivě ovlivněny polohou v kontaktu s **urbanizační oblastí národního významu – Plzní** (celkem 280 000 obyvatel). Strašicko se nachází na východním okraji této urbanizační oblasti v těsné blízkosti vedlejšího jádra – Rokycan (14 000 obyvatel).

Z hlediska kategorizace urbanizačních os je polohová výhodnost Strašicka dále zvýrazněna návazností na **urbanizační osu mezinárodního významu** (nejvyšší kategorie urbanizačních os), směřující od Krakova přes Prahu do Plzně a Norimberka. Touto urbanizační osou prochází železniční trať Praha–Plzeň–Norimberk a dále Mnichov či Paříž. Výhledově se význam této trati umocní její zásadní rekonstrukcí v rámci úprav hlavních železničních koridorů v ČR. Ve vzdálenějším výhledu je zde navrhována vysokorychlostní trať. V současnosti má z dopravního hlediska prioritní význam dálnice D5 spojující Prahu s Plzní a dále přes Rozvadov s Norimberkem s možností napojení na dálniční síť SRN a jejím prostřednictvím na další evropské státy.

## Základní charakteristiky řešeného území

Celková rozloha devíti obcí v řešeném území je 91,7 km<sup>2</sup>. Řešené území tak zaujímá jen cca 16% rozlohy okresu Rokycany v jeho východní části. Hustota zalidnění řešeného území (přibližně 108 obyvatel/km<sup>2</sup>) je sice poněkud nižší než hustota zalidnění České republiky, nicméně výrazně převyšuje zalidněnost Plzeňského kraje i okresu Rokycany.

**Vývoj obyvatelstva** mezi jednotlivými sčítáními lidu domů a bytů je sledován od roku 1961. Celkový populační vývoj v letech 1961–2001 není pro řešené území příliš příznivý, neboť během tohoto období zde ubylo 3% obyvatelstva, zatímco v České republice za stejnou dobu přibývalo téměř 7% obyvatel. Úbytek obyvatel souvisí s polohou území v rámci tzv. vnitřní periferie České republiky, která zasahovala do většiny okresů, které sousedí se Středočeským krajem.

Po roce 1989 však ve sledovaném území nastává zásadní obrat. Zatímco na většině území České republiky dochází k poklesu obyvatelstva, zde je tomu právě naopak. Výhodná poloha při dálnici Praha–Plzeň–SRN způsobuje relativně výrazný početní růst obyvatel. Mezi lety 1991 a 2001 přibývalo v řešeném území téměř 7% obyvatel a tento příznivý trend pokračuje i po r. 2001. Počet obyvatel v řešeném území tak znovu po více než 30 letech dosáhl 10 000.

**Ekonomická základna** sledovaného území je vyvinuta v úrovni, která je srovnatelná s podobnými venkovskými oblastmi. Pro porovnání je orientačně sledována ekonomická základna a její rozsah v r. 1991, kdy ještě nepůsobily plně síly restrukturalizace ekonomiky. V r. 1991 bylo v řešeném území jako celku 3 798 bilancovaných pracovních míst (tj. pracovníků) do r. 2001 se jejich počet snížil na 3 186 pracovních míst. Podstatnou je však změna skladby ekonomické základny. Zatímco v r. 1991 byla skladba ekonomické základny co do jejího odvětvového profilu poměrně vyrovnaná, v důsledku vývoje po r. 1991 došlo k výrazné terciální ekonomiky

Rok	Podíl sektoru v %			
	Celkem	Primér	Sekundér	Terciér
1991	100,0	20,8	37,4	41,8
2001	100,0	8,9	36,3	54,8

Tabulka 1

a to i v tomto prostoru, který je zcela oprávněně možno považovat za venkovský. O tomto procesu svědčí údaje o podílech pracovních míst v jednotlivých národohospodářských sektorech (viz Tabulka 1).

**Dopravní poloha** Strašicka je dána probíhajícím nadřazeným dopravním koridorem, tj. dálnicí D5 E50 Praha–Plzeň–Rozvadov–SRN s nejbližšími dálničními křižovatkami MÚK Cehovice, MÚK Mýto a MÚK Rokycany a souběžně vedeným III. tranzitním železničním koridorem Praha–Plzeň–Cheb–SRN, výhledově posíleným západní větví vysokorychlostní trati Praha–Plzeň–Rozvadov–SRN. Regionální přepravní funkci a obsluhu severního prostoru řešeného území zajišťuje silnice II/605 Praha–Beroun–Mýto–Plzeň–Rozvadov ve funkci doprovodné silnice k dálnici D5.

Doplňující dopravní síť jsou silnice III. třídy, místní a účelové komunikace, v kolejové dopravě okrajově procházející regionální trať č. 175 Rokycany–Nezvěstice.

Nejbližším letištěm je plocha pro vzlet a přistání Rokycany, využívaná především pro sportovně rekreační využití, případně pro občasné „podnikatelské“ lety.

Celkové zhodnocení vlastností území jako celku i jednotlivých obcí bylo provedeno formou **SWOT analýzy**, jejíž výsledky za celé území jsou uvedeny v Tabulce 2.

Pro harmonický rozvoj sledovaného území jako celku je nutné zaměřit hlavní pozornost zejména na tyto záležitosti:

- využít vojenské objekty;
- zajistit kvalitní dopravní napojení na silnici II/605, dálnici D5 a III. tranzitní železniční koridor;
- prohloubit spolupráci obcí;
- zlepšit propagaci území a investičních příležitostí, zejména ve Strašicích;
- připravit a vydat propagační brožuru;

- vytvářet podmínky pro rozvoj podnikatelské sféry;
- snažit se o zvýšení daňové výtěžnosti obcí vytvářením podmínek pro rozvoj podnikatelských aktivit;
- snažit se o využívání chátrajících zemědělských objektů, zlepšit stav jejich okolí včetně vytvoření clony ze stromové a keřové zeleně;
- pečovat o zlepšování vzhledu krajiny;
- doplnit zeleň v krajině, zvláště podél cest;
- zlepšit stav malých vodních toků a malých nádrží;
- podporovat rozvoj rekreace, vytvořit turistické cesty a cyklostezky, pokračovat ve výstavbě cyklotrasy Praha–Regensburg;
- vytvořit podmínky pro rozvoj turistiky a cykloturistiky ve vazbě na okrajové části vojenského cvikového prostoru;
- doplnit místní komunikace v obcích a upravit jejich povrchy.

## Navrhovaná územně technická opatření

Opatření se zaměřují na využití a zhodnocení výhod urbanistické polohy řešeného území charakteristické kombinací vazeb na významné urbanizační oblasti a urbanizační osy a současně polohou v harmonické a přírodně hodnotné krajině. Návrhy obsažené v práci se zaměřují zejména na možnosti zlepšení dopravního napojení, na posilování rezidenční funkce a obnovení rekreační funkce obce.

### Doprava

Pro využití existujících rozvojevých předpokladů je zejména nutno zlepšit dopravní napojení obce na hlavní dopravní trasy – tj. dálnici D5 a celostátní železnici Praha–Plzeň.

Pro zlepšení vazeb k mimoúrovňové křižovatce Mýto na dálnici D5 se jeví jako velmi přínosné v této práci navržené využití stávající účelové ko-

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>• poloha v širším zázemí Plzně</li> <li>• potenciálně dobrá dopravní dostupnost daná blízkostí dálnice a železniční trati Praha–Plzeň</li> <li>• dynamické podnikatelské aktivity v prostoru Mýto – Holoubkov</li> <li>• relativně nízká nezaměstnanost</li> <li>• přírodní hodnoty území (Přírodní park Trhoň)</li> <li>• příznivý vývoj počtu obyvatel v posledních letech</li> <li>• turistické atraktivity, přírodní i kulturně historické</li> <li>• poloha na cyklostezce Praha–Regensburg</li> <li>• vysoká lesnatost a možnosti zpracování dřeva v místě</li> <li>• plynofikace velké části území</li> <li>• dobrá občanská vybavenost, zejména školy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• důsledky restrukturalizace zemědělství</li> <li>• technická infrastruktura, zejména chybějící kanalizační soustavy</li> <li>• prostorově limitující podjezdy pod III. tranzitním železničním koridorem s omezenou komunikační návazností na dálnici</li> <li>• stárnutí obyvatelstva</li> <li>• menší výskyt kulturních památek</li> <li>• vliv chatové zástavby na životní prostředí</li> <li>• omezené možnosti rozvoje dané ochrannou přírodních podmínek</li> <li>• omezení daná sousedstvím vojenského výcvikového prostoru</li> </ul>
Příležitosti	Ohrožení
<ul style="list-style-type: none"> <li>• atraktivní lokality pro výstavbu rodinných domků</li> <li>• zlepšení dopravního napojení na hlavní dopravní tahy, zejména dálnice a železnice Praha–Plzeň</li> <li>• zlepšení dopravního napojení na Příbramsko</li> <li>• možnost využití rekreačního a turistického potenciálu území</li> <li>• využití části vojenského výcvikového prostoru pro turistiku</li> <li>• oživení podnikatelských aktivit po zlepšení technického vybavení (kanalizace, plynofikace)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ekonomická recese včetně jejího dopadu na malé firmy</li> <li>• nebezpečí trvajících recese v zemědělství</li> <li>• omezené prostředky fondů na pomoc rozvoji zemědělství a venkova</li> <li>• nevyjasněné pozemkové vlastnictví</li> <li>• dlouhodobá blokáce majetku obcí ve vojenském výcvikovém prostoru, především lesů</li> <li>• trvalý nedostatek prostředků v obecních rozpočtech</li> <li>• malé zisky podnikatelské sféry a jejich vliv na obecní rozpočty</li> <li>• negativní vliv ekonomické recese na zaměstnanost</li> <li>• rozdílné zájmy jednotlivých obcí (preferenci ekonomického rozvoje, zlepšení dopravních poměrů oproti preferenci zachování klidného prostředí)</li> </ul>

Tabulka 2 – Strašicko, řešené území jako celek

munikace Strašice–Holoubkov, patřící v minulosti armádě ČR. V současné době probíhá řízení, které umožní předání silnice civilnímu využití. V samostatné kapitole je popsán návrh na úpravy komunikace s variantně řešeným novým podjezdem celostátní dráhy Praha–Plzeň.

Navrhované úpravy trasy silnice by měly současně širší příznivý vliv na zlepšení dopravních podmínek Holoubkova, přispěly by ke vzniku doplňkových možností rozvoje průmyslové zóny Mýto, umožnily by rozvoj ekonomických aktivit v lokalitě železniční stanice a nakládací rampy v Holoubkově.

### Bydlení

Vzhledem ke zmiňovanému nedostatku rozvojových ploch pro bydlení s dobrou kvalitou životního prostředí v obcích při hlavních dopravních tazích (dálnice D5, celostátní dráha), by Strašice v případě zlepšení dopravního napojení mohly nabídnout alternativní možnosti pro rozvoj detašované obytné funkce. Územní plán na takovou alternativu reaguje a je zpracován pro výhledovou velikost obce 2 500–3 000 obyvatel.

### Cestovní ruch a rekreace

Rozvoj vojenského výcvikového prostoru v Brdech, jejich uzavření pro

veřejnost a umístění vojenské posádky ve Strašicích prakticky vedly k přerušení tradičních turistických a rekreačních funkcí Strašic. Pro bezprostřední rekreační využití je nyní možno využívat pouze prostor vyhlášený za přírodní park Trhoň.

V současnosti se v nově vzniklých podmínkách projevuje snaha oživit rekreační funkce území. Rekreační význam Strašic posiluje částečně již realizovaná dálková cyklostezka Praha–Plzeň–Regensburg, procházející obcí. Je znám záměr obce na založení regionálního muzea Strašicka a Brd v jednom z historických armádních srubů ze třicátých let v areálu bývalých kasáren a existují i další dílčí projekty na posílení vybavenosti pro cestovní ruch.

Ve výhledu však může být rekreační význam Strašic značně posílen díky poloze obce na okraji pohoří Brdy. Jádro tohoto pohoří dnes sice zná jen nepatrná část veřejnosti, přestože Brdy jsou rozsáhlou krajinnou oblastí s přibližně sedmdesát kilometrů dlouhým pásem souvislého lesa rozloženého na hřebenech kopců. Příčinou je skutečnost, že téměř tři čtvrtě století slouží toto území jako vojenské cvičiště, do něhož nebyl žádoucí vstup civilním osobám.

Předkládaná práce přichází s myšlenkami částečného zpřístupnění vojenského prostoru v jižním zázemí Strašic, Dobřivi, Mirošova a dalších dotčených sídel pro rekreaci a cestovní ruch.

Přestože z úvodní konzultace uskutečněné zpracovateli této studie ve Vojenské ubytovací a stavební správě (Úsek správy nemovitě infrastruktury Plzeň) vyplývá, že v současnosti nejsou známy žádné záměry na jakoukoliv korekci hranic území vojenského újezdu nebo změny v režimu užívání, je zřejmé, že jsou v současnosti hledány kompromisní cesty, aby i přes vojenskou přítomnost dobře zachovalé lesy středních Brd nebyly pro veřejnost nepřístupnou krajinou. Důkazem toho je například fakt, že některé části vojenského újezdu se uvolňují pro civilní jednorázové akce (cvičení historické vojenské techniky „Na Bahnech“), podle informací obyvatel je v určitých časových obdobích tolerován pohyb civilistů v okrajovém

pásu lesa vojenského újezdu. Příznivou skutečností je i to, že po opuštění areálu Strašice se těžiště vojenské činnosti přenáší směrem k prostoru zachované vojenské posádky v Jincích, do které směřuje rozsáhlá investiční činnost.

### Variantní možnosti využití území

Úvahy o využití území vycházejí z provedených analýz a možností vývoje územně technických podmínek.

Předpokládá se, že pro postupnou rekonstrukci kasáren budou využity podpůrné fondy, a to jak Státního fondu rozvoje bydlení a Ministerstva pro místní rozvoj, tak fondy Ministerstva průmyslu a obchodu zaměřené na revitalizaci území postižených rušením vojenských posádek.

Navrhovaný způsob využití a jeho důsledky pro řešené území a jeho širší zázemí byly zpracovány ve variantách, lišících se především mírou zapojení okolního území do procesu využití kasárenských objektů.

Základní principy jednotlivých variant jsou následující:

#### Varianta A

Předpokládá, že se kasárenské objekty budou využívat v podstatě stávajícím způsobem. To znamená, že se postupně budou rekonstruovat objekty sloužící dříve pro ubytování vojáků na byty, ubytovny a speciální ubytovací jednotky, jako jsou např. domovy důchodců, domy – penziony nebo nájemní byty pro rekreační účely.

#### Varianta B

Na rozdíl od varianty A předpokládá rychlejší využívání areálu kasáren, a to zejména pokud jde o využití pro výrobní účely. Objekty pro obytné účely by se rekonstruovaly v obdobné struktuře jako ve variantě A. Předpokládá se i vybudování turistické ubytovny vzhledem k poloze Strašic na turistické cyklostezce Praha–Regensburg.

#### Varianta C

Na rozdíl od varianty B a zejména varianty A předpokládá toto řešení mnohem intenzivnější využití vojenského areálu a současně přichází

s významnými nároky na okolní území. Předpokládá rovněž zapojení širšího území do návrhů řešení využití bývalého vojenského areálu.

Návrhy řešení podle této varianty jsou následující:

- rekonstrukce účelové komunikace spojující bývalá kasárna s křižovatkou se silnicí II/117;
- nové vedení této účelové vojenské komunikace v prostoru západně a severně od Medového Újezdu s variantním mimoúrovňovým křížením se železniční tratí Praha–Plzeň;
- převedení této účelové vojenské komunikace z vlastnictví Armády ČR do vlastnictví Plzeňského kraje;
- posouzení případných směrových a výškových parametrů této silnice;
- využití vhodných objektů v areálu kasáren pro dřevozpracující průmysl s případným využitím tepla z místní teplárny, jejíž výkon je využit jen z části, a to po ověření ceny a technických parametrů páry – horké vody;
- ověření možnosti přístupu do okrajových částí vojenského prostoru mezi Těni, Strašicemi, Dobříví a Mirošovem, a to zhruba po úroveň loveckého zámečku Tři Trubky, tj. v pásu širokém cca 5 km, při respektování zájmů Armády ČR, bezpečnosti návštěvníků a ochrany přírody;
- ověření možnosti vymezení dopravního koridoru vedoucího napříč vojenským výcvikovým prostorem a umožňujícím lepší spojení s prostorem Příbrami;
- v areálu kasáren urychleně zřídit ubytovnu pro ubytování jednak pracovníků stavebních firem provádějících rekonstrukci III. železničního koridoru zhruba v úseku Plzeň–Holoubkov–Žebrák, jednak počítat s možností ubytování pracovníků i ze širšího okolí, např. z průmyslové zóny Žebrák, z Hořovic, Komárova a Rokycan;
- možnost nabídnout kvalitní bydlení obyvatelstvu z obcí řešeného území, které mají omezené rozvojové možnosti, nebo jejichž plochy pro bydlení jsou zasaženy hlukem z dálnice D5 (Mýto, Holoubkov);
- rekonstruovat některé objekty vhodné pro bydlení na byty pro seniory;

- zvážit možnost ubytování specificky postižených obyvatel z území středních a západních Čech (slepí, pohybově postižení apod.) a jejich potřebám přizpůsobit rekonstrukci objektů;
- vybudovat turistickou ubytovnu pro cykloturisty projíždějící po cyklotrase Praha – Regensburg;
- vybudovat další služby pro turisty iniciativami soukromého sektoru;
- vybudovat v jednom z historických srubů v areálu bývalých kasáren muzeum Podbrdská.

### Závěry

V rámci vyhodnocení územně technických podmínek řešeného území se ukázalo, že většina obcí je určitým způsobem závislá na budoucí formě využití bývalého vojenského areálu ve Strašicích. Zejména menší obce jako Těně, Cheznovice a Medový Újezd mají poměrně málo rozvinutou ekonomickou základnu, a z toho důvodu jsou jakékoliv pracovní příležitosti, které se vytvoří v jejich okolí, velkým přínosem.

Zatímco prostor kolem dálnice D5 a železnice Praha–Plzeň, ve kterém leží Mýto a Holoubkov, je díky své polohové exponovanosti dosti intenzivně využíván, v ostatních částech území se projevuje horší dopravní dostupnost k hlavní urbanizační ose Praha–Plzeň.

V areálu bývalých kasáren je řada objektů vhodných pro průmyslovou výrobu, je zde také kapacitní zdroj tepla, který je využíván jen z malé části.

Pro zlepšení dopravní dostupnosti bývalého vojenského areálu ve Strašicích je proto jako jeden z nejvýznamnějších návrhů doporučeno zajistit nové napojení silnice Strašice–Holoubkov (Mýto) na dálnici D5 v dálniční křižovatce Mýto. Kromě toho je navrženo převedení této silnice do vlastnictví kraje a její zařazení do sítě silnic II. třídy. U této silnice je doporučeno zvážit výhledovou přestavbu výškových a směrových parametrů. S ohledem na její průchod Přírodním parkem Trhoň by tyto změny byly provedeny v umírněném rozsahu v závislosti na výhledové reálné intenzitě dopravy.

Pro využití ubytovacích objektů v bývalých kasárnách je navrženo,

kromě rekonstrukcí na byty a bydlení pro speciální skupiny obyvatelstva, i zřízení ubytovny pro pracovníky z okolních průmyslových, stavebních a jiných firem, a to tak, aby byla k dis-

pozici již při rekonstrukci III. železničního koridoru, která začne v r. 2007.

Pro předpokládané využití rekreačního potenciálu území je navrženo jednak vytvoření ubytování

pro turisty a cykloturisty, kteří se budou pohybovat na cyklostezce Praha – Regensburg, a jednak uvolnění části vojenského prostoru pro turistické a poznávací účely.

*RNDr. František Matyáš  
ÚRS PRAHA, a.s.*

## ENGLISH ABSTRACT

### **Assessment of the Spatial Development Limits in the Zone of Strašice**, by František Matyáš

Following the social transformation after 1989, there were dramatic changes in the usage of space and the use of technical funds, including those of military areas. The Czech Ministry of Defence is continually evacuating the premises of the army, with 189 buildings to be abandoned before 2012, with small objects like air guards and radar stations around airfields and large premises like whole barracks and

military airfields. However, the representatives of the Army often change their ideas about the evacuation of their immovable property, making the contemplations about the prospective use much more difficult. On the other hand, the use of some of the earlier evacuated premises, now mostly owned by the Municipalities, very much depends on the interests of businesses. And, such interests largely de-

pend on the location of these premises and their positioning in the system of settlements. Obviously, there is more interest in former military buildings and zones in or around larger towns and cities, rather than in the country or any other location of difficult access. One of some very typical examples of the latter is the large barracks of Strašice, at the outskirts of the military area of Brdy.