

RADĚJOVICE, SULICE – SVAZKY ÚVOZŮ A DALŠÍ STOPY STARÝCH CEST V KONTEXTU PAMÁTKOVÉ PÉČE O KRAJINU VE STŘEDNÍCH ČECHÁCH

Vojtěch Láska

Zájem o poznávání starých cest zejména v poslední době nebývale roste. Ne stejným tempem však rostou konkrétní opatření k zachování a ochraně starých cest. Dílčím krokem k nápravě je operativní identifikace a dokumentace starých cest v rámci místních podmínek, jako tomu je u operativní dokumentace a průzkumů památek. Byl identifikován bohatý svazek úvozů na katastru Radějovic poblíž trasy tzv. staré benešovské silnice. Je zřejmé, že význam svazku úvozů u Radějovic a Sulic je mimořádný. Je to výrazná lokalita, která jednoznačně fixuje důležitou komunikaci na jihovýchod od Prahy, a to nejméně několik staletí, a dokonce až do současnosti.

Klíčová slova: svazky úvozů – úvozová cesta – stará cesta – úvoz – paralelní úvoz – památková ochrana – ohrožení – kůrovcová kalamita – analýza – první vojenské mapování – Müllerovo mapování – úroveň terénu – lesní cesta – brod

Radějovice, Sulice – Clusters of Sunken Lanes and Other Traces of Old Roads in the Context of the Historic Preservation of the Central Bohemian Landscape

Recently, there has been an unprecedented interest in exploring old roads. However, specific measures to preserve and protect old roads have not grown at the same pace. The partial step to remedy this is an operative identification and documentation of old roads within local conditions, as is the case of the operative identification and survey of monuments. A rich cluster of sunken lanes has been identified in the Radějovice cadastre near the route of the so-called Old Benešov Road. It is obvious that the clusters of the sunken lanes near Radějovice and Sulice are of exceptional importance. It is a distinctive locality that clearly fixes an important road southeast of Prague, at least for several centuries and even up to the present.

Keywords: clusters of sunken lanes – sunken lane – old road – parallel sunken lane – historic preservation – threats – bark beetle calamity – analysis – First Military Mapping – Müller's Mapping – terrain level – forest road – ford

<https://doi.org/10.56112/psc.2024.1.05>

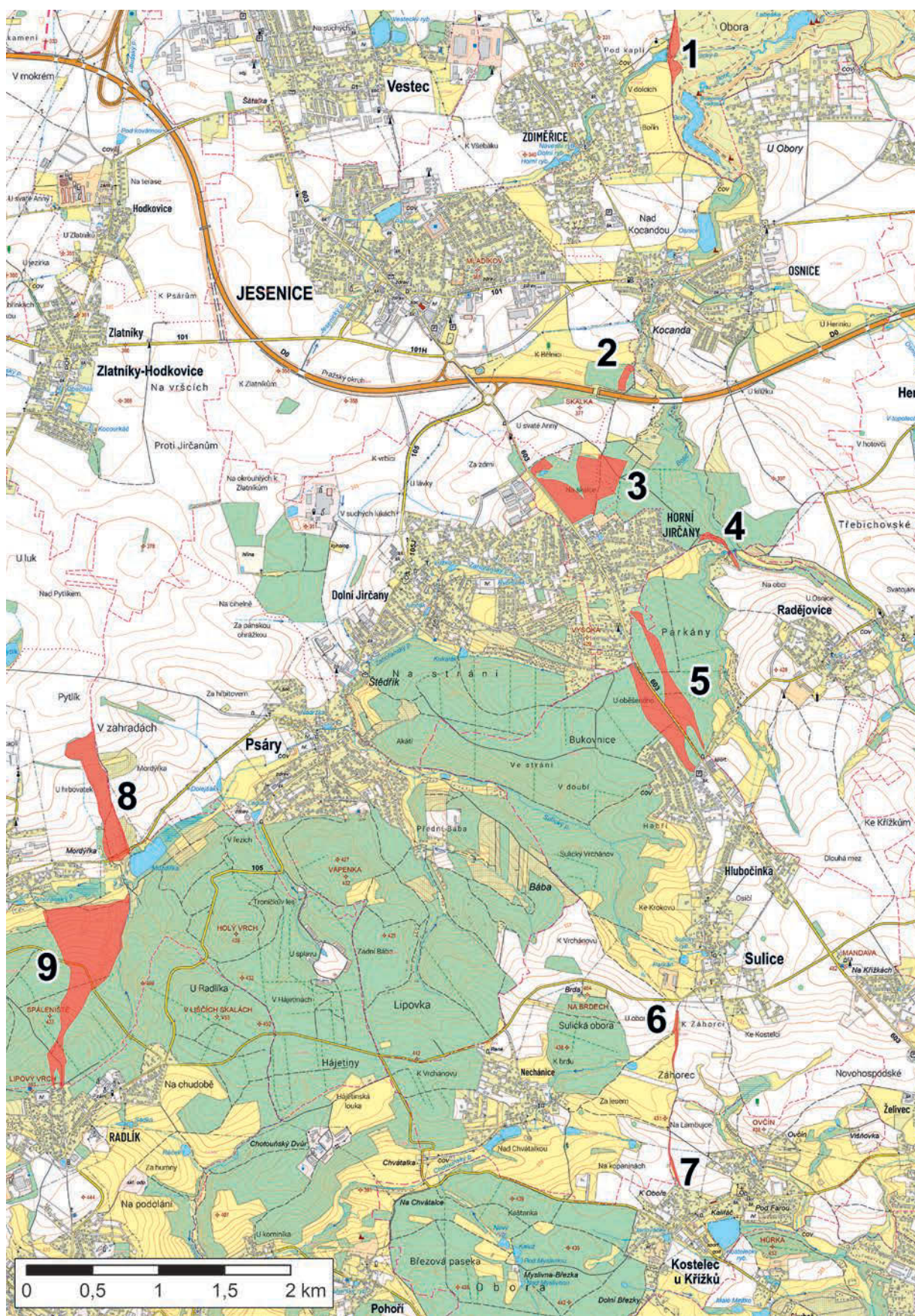
Zájem o poznávání starých cest zejména v poslední době nebývale roste, zdá se dokonce, že tento zájem o určitý segment krajiny převyšuje zájem o poznávání a hodnocení krajiny jako celku. Svědčí o tom četné publikace i výzkumné úkoly.¹⁾ Narůstající poznání starých cest se však dosud nepromítlo do konkrétních opatření k zachování a ochraně starých cest a jejich pozůstatků, o krajině jako celku nemluvě.²⁾ Avšak i v oblasti poznávání starých cest jsou dosud nepokryté oblasti. Výzkumný úkol NAKI pokrývá území, které do středních Čech nezasahuje. Na druhé straně je důležitý tím, že na moravském materiálu propracoval metodiku průzkumu. Avšak ani kniha *Staré cesty v krajině středních Čech* nepokrývá celé střední Čechy. Nejsou zde např. blíže zkoumány trasy cest z Prahy na jihovýchod směřující k brodům na Sázavě.

Všude nejsou podmínky realizovat výzkumy na takové úrovni, jako představuje citovaný výzkumný úkol NAKI. Tato situace ovšem nemůže bránit tomu, aby byla prováděna operativní identifikace a dokumentace starých cest v rámci místních podmínek, jako tomu je u operativní dokumentace a průzkumů památek. Výzvou pro takový operativní přístup je ohrožení tohoto segmentu památkového fondu.

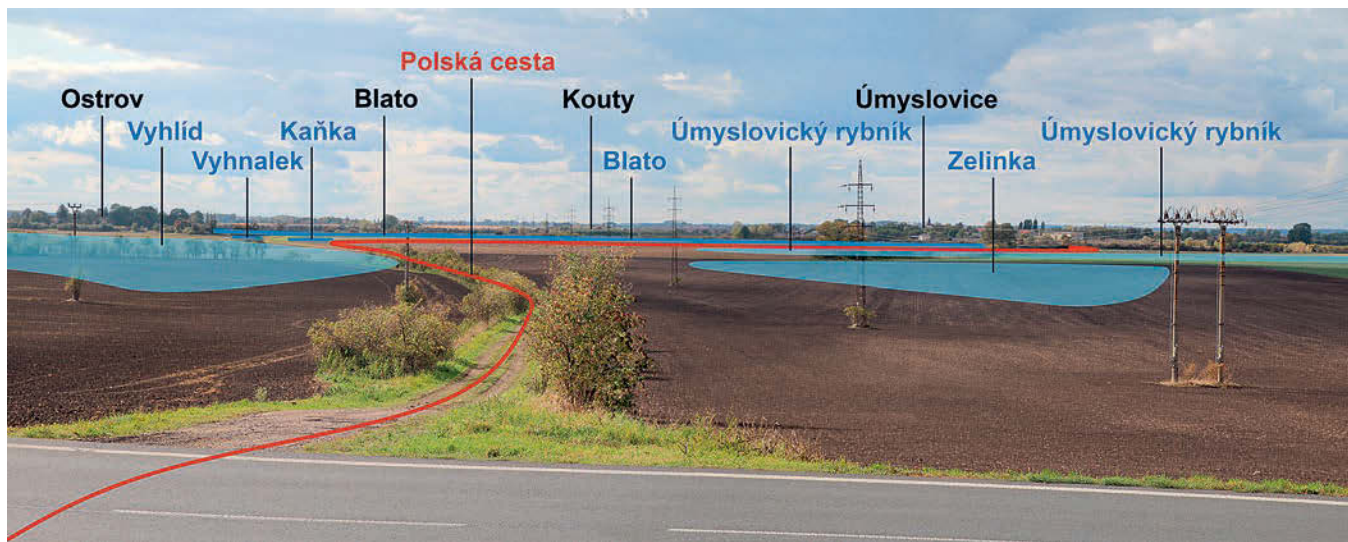
Na druhé straně některé poznatky publikované v knize *Staré cesty ve středních Čechách* již byly uplatněny v praxi. Tak byla v rámci vyjádření k Územní studii krajiny ORP Praha-východ v roce 2019 zpracována dílčí identifikace hodnot území, a její součástí byla i v terénu důkladně ověřená identifikace některých starých cest a pořízena jejich dokumentace, a také tu byly vzneseny náměty na obnovu některých zaniklých či částečně zaniklých cest. Stejně tak byly dokumentovány některé příklady nevhodných úprav starých cest.³⁾ Později např. v rámci dosud



*Obr. 1: Únětice (okres Praha-západ), úvozová cesta s paralelním úvozem severozápadně od obce. Na tomto úseku trasy staré dálkové cesty z Prahy na sever se shodnou všichni badatelé. Autoři knihy *Staré cesty v krajině středních Čech* ji označují jako *Via Magna*, Quido Kästner jako *Lužickou stezku*, Radovan Květ tento úsek zahrnuje do trasy *Srbské stezky*, Petr Nový v souvislosti s touto komunikací uvádí *poštovní kurz*, na mapách tuto trasu vidíme od nejstarších až po současnost. Název není podstatný, o významu této prastaré dálkové komunikace nikdo nepochybuje, více zaráží skutečnost, že tento typ památek naprosto uniká památkové ochraně. Tak se nelze divit, že do boku úvozu již zasáhla novodobá výstavba, stav 2024 [souřadnice stanoviště B=50.15307814° L=14.34853726°] (všechny snímky V. Láska).*



Obr. 2: Orientální plán hlavních lokalit zmiňovaných v textu: 1 – západní okraj Průhonického parku; svazek úvozů 2 – Kocanda, les; svazek úvozů 3 – Horní Jirčany, les; svazek úvozů 4 – Horní Jirčany, les; cesta s paralelním úvozem 5 – Radějovice, Sulice; svazky úvozů v lese 6, 7 – Sulice, cesta Sulice – Kostelec u Křížků; 8 – svazky úvozů východně od Liběře severně od Zahořanského potoka; 9 – svazky úvozů východně od Liběře jižně od Zahořanského potoka. V pomyslné linii vyznačených lokalit je směrem severním mimo mapu Milíčovský les (bývalá bažantnice), Háje, Hostivař. Směrem jižním mimo mapu jsou četné lokality s patrnými svazky úvozů v Hornopožárském lese a dále na jih se zjevným směřováním k přechodu Sázavy v Týnci nad Sázavou.



Obr. 3: Senice, Úmyslovice a Velenice (okres Nymburk), trasa dálkové Polské cesty mezi zaniklými rybníky. Jde o novější tzv. severní variantu trasy dálkové cesty do Kladska a dále do Polska. Cesta procházela mezi rybníky, ze kterých se dodnes nezachoval ani jediný. Fragmenty cesty se však zachovaly, na obr. vidíme pohled z křižovatky staré cesty s dnešní státní silnicí č. 32, tak jak asi mohl vypadat v době existence rybníků. České názvy rybníků jsou dle Vladimíra Veverky, stav 2019 [souřadnice stanoviště B=50.196759° L= 15.21139059°] (montáž a zakreslení J. Marounek, 2024).



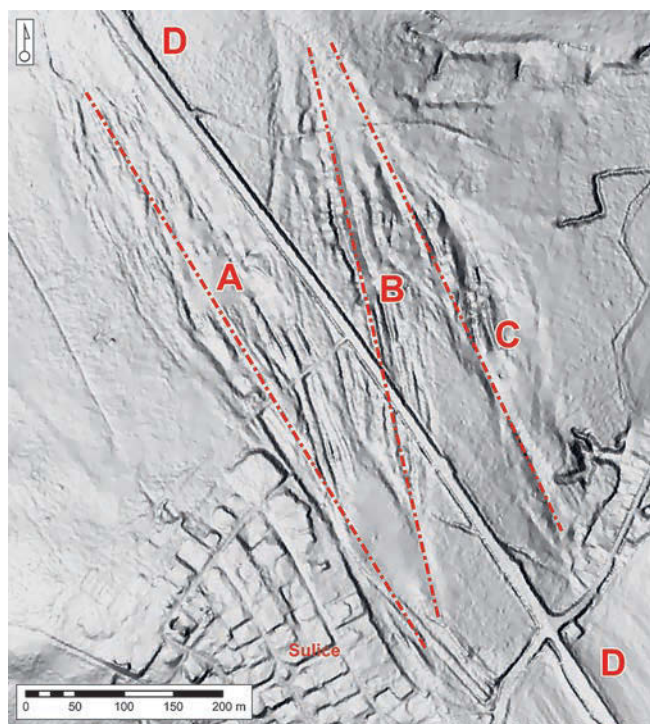
Obr. 4: Senice, Úmyslovice a Velenice, zachovaný fragment Polské cesty. Polská cesta procházela dnešní obcí Úmyslovice a dále na západ, dodnes je tu zachovaný fragment pokračující z obce do polí. Ten po několika desítkách metrů končí. Zachovaný fragment je i vzácnou ukázkou krajiny, jaká se jinde zachovala pouze do padesátých let 20. století. Polní cestu tu lemují travnaté pásy se stromořadím ovocných stromů. I tato situace je nepochybně ohrožena zástavbou, která se sem rozšiřuje z intravilánu obce Úmyslovice, stav 2023 [souřadnice stanoviště B=50.20247977° L= 15.1705607°].

rozpracované plošné identifikace hodnot území „Roztoky – Úholičky – Únětice“ na okrese Praha-západ se tento přístup nadále prohluboval, byla hodnocena síť starých cest zejména z hlediska jejich zachování a stavu a zkoumáno, nakolik se propisují do současného obrazu krajiny, a to jako silnice, polní cesty, lesní cesty i jako fragmenty a relikty cest zaniklých, úvozy i svazky úvozů. Hodnoceny jsou i cesty, které již beze stop zmizely, a mohly by být obnoveny. Právě v těchto lokalitách se tomu tak již zhusta děje, je tu již několik starých cest zaniklých a nedávno opět obnovených, na katastru obcí Úholičky, Únětice i Roztok (k. ú. Žalov). I zde jsou cesty virtuální, které fyzicky zanikly, ale dosud jsou v současném katastru, většinou v majetku obcí. Bohužel i ty mohou být ohroženy, nedávno

zmizela z katastru jedna z cest mezi Úněticemi a Úholičkami, bohužel to byla jedna z větví významné dálkové cesty.⁴⁾ Sledovány a dokumentovány byly i úseky dálkové cesty směrem severním. Na úseku Tursko – Minice byla věnována pozornost východní větvi, kterou Bolina a další považuje za novější, nicméně se na její trase objevují svazky úvozů, které jsou v této oblasti nepochybně nejbohatší.⁵⁾ Zkoumány v terénu byly i nepatrné stopy cest či svazku cest východně od Velvarského háje. Stopy jsou tu sice sporné, nicméně existence významných tras starých cest, které se dále větvily na Velvary a na Uhy a Sazenou je tu doložená přinejmenším starými mapami, významnou trasu tu sledává i Bolina etc.⁶⁾

V předchozích případech nešlo vyloženě o nová zjištění, většinou byly využívány poznatky již publikované, především ve zmíněné publikaci Staré cesty. Poznání a identifikace tras starých cest však bylo doplňováno pohledem spíše památkářským, hodnocením úlohy cest v krajině, posouzením stavu, funkce, ohrožení, možností obnovy zaniklých cest. K těm byly i v případě potřeby stanoveny podmínky. Opakovaná šetření na stejných místech po čase pak byla vlastně krokem k určitému monitoringu a také materiálem k obecnějším závěrům.

Identifikovány byly však i trasy cest, které kromě stručných zmínek nebyly dosud publikovány. Tak např. byla v terénu konkrétně identifikována a dokumentována trasa cesty na úseku Nymburk – Městec Králové, která odpovídá severní novější trase „Polské cesty“, popisované ve stati Ivana Vávry.⁷⁾ Přes všechny pozdější výhrady k autorovi i jeho závěrům je jeho severní trasa Polské cesty velmi věrohodná a ověřená v terénu. Ač název zemská stezka považují autoři citované publikace Staré cesty za zavádějící, v každém případě šlo o dálkovou cestu, která je patrná na všech dostupných starých mapách od náznaku na Klaudiánově mapě Čech počínaje, přes poměrně přesné zobrazení na Müllerově mapování až po letecké pohledy z 50. let minulého století, navíc opřená o historické zprávy. Každopádně se podařilo na podkladě všech starých map, Müllerova mapování, všech vojenských mapování, všech katastrálních map starých i nových, leteckých pohledů a zejména důkladným šetřením v terénu dokumentovat celou trasu mezi Městcem Králové



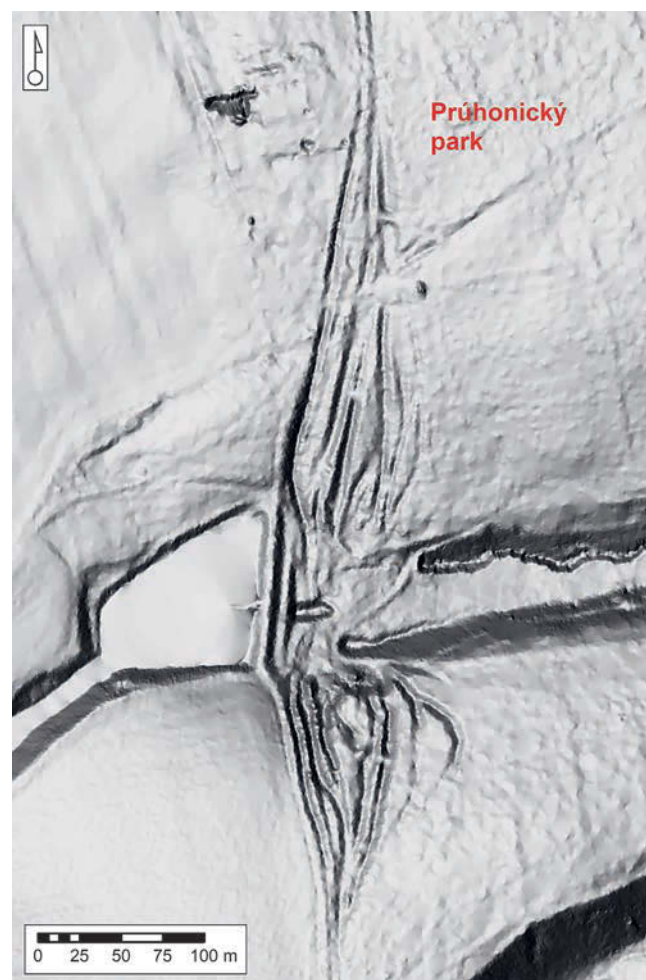
Obr. 5: Radějovice, Sulice (okres Praha-východ), analýza výškopisu zobrazuje průnik několika svazků úvozů s různými směry svých os. Směr A má nejbližší k trase zachycené na Müllerově mapování a všech dalších a odpovídá trase dnešní státní silnice č. 603 – staré benešovské silnice. Směr B na jih směřuje na Sulice a dále na Kostelec u Křížků, na severu směřuje pomyslně k západnímu okraji Průhonického parku a dále na Hostivář. Směr C je kombinací obou předchozích, směr D je státní silnice č. 603 (všechny mapy zhotovili na podkladě dat ČÚZK a dispozic autora J. Marouněk, 2024).

a Nymburkem i v terénu. Podařilo se objevit překvapivě zachované fragmenty cesty uprostřed polí, na druhé straně přesně lokalizovat úseky zaniklé i části cesty transformované v novodobé komunikace. Výsledky byly prezentovány pracovníkům pracoviště NPÚ a v Ročenkách.⁸⁾

K poznání starých cest však mohou přispět i zjištění náhodná. Spíše náhodou a nečekaně byl identifikován bohatý svazek úvozů na katastru Radějovic poblíž trasy tzv. staré benešovské silnice (viz nálezoř zpráva). Při procházce lesem poblíž silnice nebylo možno přehlédnout nápadné podélné územní deprese, zjevně úvozy zaniklých cest, v tehdy ještě stojícím smrkovém lese. Výjimečnost terénní situace potvrdil pohled do dostupných map analýzy výškopisu na portálu ČÚZK. Bylo zřejmé, že se jedná o svazky úvozů, podobné těm, jaké byly publikovány v citovaných publikacích. V knize *Staré cesty* uvádí autoři jednak velice krásný příklad, který publikoval Dietrich Denecke ve své knize z roku 1969. Právě těmto a dalším publikovaným se svazky úvozů u Radějovic svojí bohatostí i tvarem podobají. O svazcích úvozů pojednává ve svých citovaných výstupech a knihách též Jan Martínek, který zároveň odkazuje na stař P. Choce.⁹⁾ Ve výstupech úkolu jsou skvělou technikou dokumentovány skutečně bohaté svazky úvozů, ovšem především na Moravě, kde jsou možná ještě bohatší. V knize *Staré cesty v krajině středních Čech* jsou i další srovnatelné. Přesto je zřejmé, že význam svazku úvozů u Radějovic a Sulic je mimořádný. Je to výrazná lokalita, která jednoznačně fixuje důležitou komunikaci na jihovýchod od Prahy – o to nejméně několik staletí a dokonce až do současnosti – křižují se tu trasy

staré a ještě starší, stejně jako trasy nové i nejnovější. I nejstarší fáze, kterou představuje svazek úvozů, představuje několik tras i několik směrů, které mohly být vedle sebe současně, nebo byly následné. Unikátní je kontinuita komunikace, která sahá do současnosti. Místo je zdaleka viditelné, musíme si ovšem představit, že v době největšího provozu ve středověku bylo místo nepochybně bezlesé. Každopádně šlo o místo, které bylo pro vedení cest dobře disponované.

Na základě zjištění v mapách analýzy výškopisu bylo znovu provedeno šetření na místě a v roce 2020 pořízena fotodokumentace. Tato fotodokumentace má dnes mimořádnou dokumentární hodnotu, protože zachycený stav se změnil při likvidaci kůrovcové kalamity, jak ukazují fotografie z roku 2023. Svoji vypovídací hodnotu si však našťastí zachoval půdorysný obraz na mapách analýzy výškopisu ČÚZK. Při pozorné prohlídce map je zřejmé, že výsledný svazek je vlastně výslednicí průniku několika svazků, jejichž osa je různá. Jedna osa je zhruba paralelní s trasou staré benešovské silnice. Osa svazku však spíše odpovídá trase cesty, která je zakreslena na prvním vojenském mapování, která zase navazuje na trasu staré cesty zachycené na Müllerově mapování. Na prvním vojenském



Obr. 6: Průhonice (okres Praha-západ), svazky úvozů na západním okraji Průhonického parku. Svazek úvozů zobrazený na mapě analýzy výškopisu je zachovaný převážně uvnitř zámeckého parku, který je tu ohraničen kamennou zdí, i když levý krajní úvoz, shodný s trasou zachycenou na prvním vojenském mapování, je již vně zámeckého parku. Tato cesta je funkční a slouží jako asfaltová cyklostezka kombinovaná s turistickou trasou. Plochu na západ od této trasy vyplňuje novodobý rybník.



Obr. 7: Radějovice (okres Praha-východ), svazky úvozů zachované v ještě nepoškozeném stavu v dosud stojícím vysokém lese. Dnes již historický snímek, v současnosti by již nebylo možno v tomto stavu a v této situaci svazky fotografovat. Ukazuje se i na tomto segmentu památkového fondu důležitost včasné operativní dokumentace ohrožených památek, stav 2020 [souřadnice stanoviště přibližně B:49.94232763° L=14.55005472°].



Obr. 8: Radějovice, svazky úvozů v současném stavu. Poškození terénní konfigurace těžbou tu ještě naštěstí není tak rozsáhlé, stav 2023 [souřadnice stanoviště přibližně B= 49.94348175° L=14.54789922°].

mapování je šťastnou shodou okolností zachycena zároveň trasa staré cesty a současně i trasa tehdy nově založené silnice, takže je zde dobře vidět, jak se trasa cesty posunula. Stará trasa cesty je na mapování situovaná jihozápadně od dnešní silnice, trasa je na mapě mírně esovitě prohnutá. Tuto křivku lze nalézt i na současné mapě analýzy výškopisu i v terénu, je to vlastně nejvýraznější úvoz z této části svazku. Je pravděpodobné, že tomuto směru odpovídal i kurz jihozápadní části svazku. Tato trasa obdivuhodně přetrvávala, je zachycená na Müllerově mapování, prvním vojenském mapování a všech dalších i fixována na staletí ve formě staré benešovské silnice. Směřovala směrem severozápadním přes Jesenici, Horní Krč, Zelenou Lišku, Pankrác na Vyšehrad. Jihovýchodním směrem tato trasa pokračovala přes Novou Hospodu, Olešovice, Nespeky až k Poříčí nad Sázavou. Ovšem kromě této trasy se tu ovšem dají vysledovat i další směry, patrně a dokonce velmi pravděpodobně i starší. Nejvýraznější osa svazku totiž představuje směr, jednoduše řečeno, pootočený ve směru hodinových ručiček. Směrem severním je tu patrný odklon vpravo, ještě několik set metrů pokračuje svazek úvozů, stále méně zřetelný. Dále jakoby se jedna část svazku stáčela vlevo zpět ke staré bene-

šovské silnici, druhá méně zřetelná pokračuje krátce v nasměrovaném kurzu, rychle se ztrácí, až zakrátko úplně zmizí, aniž by cokoliv nasvědčovalo jejímu pokračování. První část svazku je všem zřetelnější, ale podstatně chudší. Nepochybně jde o novější variantu. Tato stopa dále sleduje trasu zakreslenou na prvním vojenském mapování, za Horními Jirčany se dále dělí, část pokračovala podle velmi poškozených fragmentů rovnoběžně podle státní silnice směrem na Jesenici, část se odvrací vpravo. Pokračuje lesem severně od zastavěného území Horních Jirčan až ke křižovatce cest se svatým obrázkem P. Marie a skupinou mohutných dubů na hranici katastrů Sulice, Jesenice a Horní Jirčany [souřadnice B=49.95841847° L=14.53800486°]. Osou svazku je tedy trasa, odpovídající situaci na mapě prvního vojenského mapování. Zajímavý je tento svazek i tím, že se zde zachoval svazek úvozů zaniklých cest zároveň se svazkem funkčních cest, dnes používaných pěšími i cyklisty. Některé cesty jsou úplně nové, úvozy se tu dosud nevytvořily. Na druhé straně je názorně vidět, jak svazky úvozů vznikaly (viz obr. 10). Paralelně se tu však zachovaly úvozy již neužívaných cest, které mají podobný charakter, jako úvozy u Radějovic, i když tento úsek se při prvních úvahách jevil jako podstatně chudší a evidentně novější. Postupem dalšího poznání a šetření však vyšlo najevo, že tento poměrně úzký svazek je jádrem daleko širšího svazku, který tvoří již méně zřetelné a evidentně starší mohutné úvozy, souměrně rozložené vůči tomuto svazku.

Od křižovatky u svatého obrázku pak pokračuje cesta od lesa polem až k dálnici. Trasa je zakreslena v mapách prvního vojenského mapování a původně překračovala trasu dnešní dálnice. Dnes je cesta před dálnicí odkloněna k mostku překračujícímu dálnici. Úsek cesty od křižovatky cest k dálnici je spíše nad úrovní terénu. Patrně jde o novodobou úpravu. V části trasy blíže lesa jsou patrné stopy paralelního úvozu, který posléze podbíhá pod novodobou vozovku. Jde nepochybně o starou cestu, zachycenou na prvním vojenském mapování, přitom je ovšem spíše nad úrovní okolního terénu. To není u starých cest výjimečným jevem, často se cesty v průběhu staletí nasypávaly, často i odpadem, dá se říci, že se tak děje až do doby nejnovější.

Cesta nově přerušená dálnicí nás nasměruje k dalšímu, tentokrát již méně bohatému svazku úvozů na druhé straně dálnice poblíž osady Kocanda, v jihovýchodním cípu k. ú. Jesenice. Cesta zakreslená na prvním voj. mapování pak uhýbá vlevo



Obr. 9: Horní Jirčany (okres Praha-západ), cesta lesem od okraje zástavby Horních Jirčan ke křižovatce se svatým obrázkem je součástí svazku cest funkčních a zaniklých a dnes slouží jako značená cyklostezka. Lze jen doufat, že tato cesta nedopadne jako řada jiných a nepromění se v asfaltovou cyklostezku, stav 2023 [souřadnice stanoviště přibližně $B=49.95697384^\circ$ $L=14.53808332^\circ$].

směrem ke Zdiměřicům a dále k Hrnčířům. Dále podle map lze vysledovat cestu na Šeberov, míjí Chodov, kopíruje Bohdalec a přes Vršovice směřuje ke Koňské bráně. Pokračujeme-li však v přímém směru, který ovšem již není podložen mapami prvního vojenského mapování, ani žádným dalším, pak přibližně ve směru spojnice předchozích svazků úvozů narazíme na další nápadný mohutný svazek úvozů na západním okraji Průhonického parku. Jeho osou je komunikace lemující Průhonický park vně jeho východní ohradní zdi. Svazek je zachovaný pouze východně od této komunikace, na západní polovině je novodobý rybník na Jesenickém potoce a kolem pole, tak předpokládaná souměrná levá polovina svazku zachovaná pocho-pitelně není. Komunikace lemující porost, pozdější Průhonický park, se objevuje v trase pozdější hráze rybníka i na prvním vojenském mapování. Dnes komunikace, zakreslená na prvním vojenském mapování, probíhá vně areálu zámecké zahrady je proměněna na asfaltovou cyklostezku kombinovanou se značenou turistickou cestou. Tato kombinovaná cesta kopírující trasu prvního vojenského mapování pokračuje vně hranic parku směrem jižním a na konci parku přechází Botič, a to v místech pro přechod toku velice vhodným díky nízkým břehům potoka. Dnes je tu nízký mostek s betonovým potrubím. Dále na jih pokračuje cesta zakreslená na prvním vojenském mapování a zároveň červená turistická cesta jako obecní komunikace přes Osnici, dále překračuje dnešní dálnici a v mapách i v terénu pokračuje dále na jih. Je tu několik tras, kde lze nalézt i cesty s paralelními úvozy, které směřují k Radějovicům či do údolí Botiče. Do údolí Botiče lze vysledovat i z druhé strany náznaky a nepatrné a možná sporné stopy zaniklé komunikace vycházející ze svazku úvozů v Radějovicích. Nesporná je ovšem cesta,



Obr. 10: Radějovice, Horní Břežany (okres Praha-východ), cesta po hranici katastru Radějovic a Horních Břežan je dosud funkční, navíc je doprovázená dvěma paralelními úvozy a sestupuje do údolí Botiče k dodnes funkčnímu brodu. Je jednou z možných historických spojnic mezi trasou vycházející ze svazku úvozů u Radějovic směrem severním a svazkem úvozů na západním okraji Průhonického parku, stav 2024 [souřadnice stanoviště $B=49.95377955^\circ$ $L=14.5517012^\circ$].

kteřá jde po hranici katastru Radějovice a je výslovně označena „nach Vosnitz“. Ta před údolím Botiče uhýbá doleva do údolí a vede jeho bokem dolů k dodnes zachovanému brodu.

Nejednoznačná je i další trasa komunikace sledující okraj pozdějšího Průhonického parku směrem severním. Cesta zobrazená na prvním vojenském mapování se pak stáčí vlevo,

ty. směrem západním přes Roskoš, Šeberov a dále k Chodovu. Tady se spojujeme s výše popsanou trasou přes Bohdalec, Vršovice ke Koňské bráně, nebo variantně k Olšanům. Kdybychom ovšem bez ohledu na trasu v mapě pokračovali v nastoleném kurzu severním směrem, směřovali bychom přes západní okraj pozdějšího Miličovského lesa (bažantnice), dále přes Háje a do Hostivaře. Spojíme-li nalezené svazky úvozů Radějovice – Kocanda – východ Průhonického parku, dostaneme se rovněž do Hostivaře. To vede k zatím nepotvrzené hypotéze, že tu mohla existovat nějaká stará cesta směřující do Hostivaře.¹⁰⁾ Uvedená hypotéza přímo nastoluje otázku, zda předpokládaná komunikace nezanechala stopy v západním cípu Miličovského lesa (bažantnice), který by nutně musela přecházet.¹¹⁾



Obr. 11: Sulice (okres Praha-východ), ve směru, který naznačil svazek úvozů, vedou cesty směrem ke Kostelci u Křížků. Ty lze vysledovat na prvním vojenském mapování. Tato západnější větev je místy úvozová, nesměřuje však přímo do Kostelce u Křížků, ten míjí a jejím pohledovým cílem je vrchol Grybla (514 m) či Panská skála. Cesta je udržovaná v přiměřeném stavu a nově osázená ovocným stromoadím. Vedle cesty vpravo je paralelní cesta zcela novodobá. Ta názorně ukazuje, jak paralelní trasy či dokonce svazky úvozů v minulosti vznikaly, stav 2023 [souřadnice stanoviště B=49.92015854 L=14.55410816°].



Obr. 12: Sulice, novodobá paralelní pěšina, která provází cestu ze Sulic ke Kostelci u Křížků. Úzká pěšina je využívána cyklisty a také jezdci na koni. To ilustruje slova z citovaného textu P. Choce o tom, jak vznikaly v raném středověku cesty třeba i pro jednoho jezdce, nebo i soumaru, dokonce dříve než pro vozy, stav 2023 [souřadnice stanoviště B=49.91607307 L= 14.55451666°].

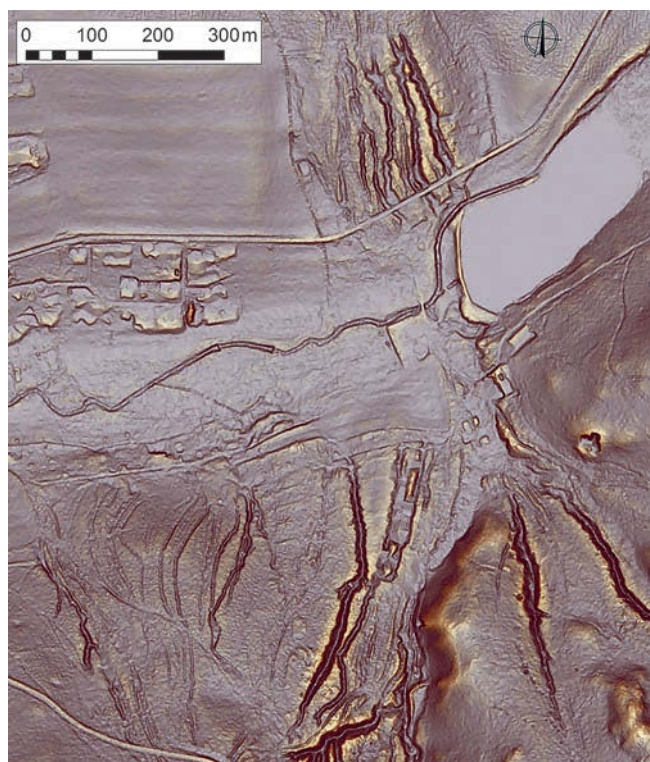
Mnohem zřetelnější a jednoznačnější je ovšem situace od radějovického svazku úvozů směrem na jih. Jeden proud tu odpovídá trase cesty zobrazené na Müllerově mapování, dalších mapováních i dnešní staré benešovské silnice a nepochybně směřoval na Nespeky a Poříčí nad Sázavou. Neméně výrazný proud však evidentně směřuje směrem na Sulice a dále na Kostelec u Křížků. V polích pochopitelně nejsou zachovány svazky úvozů, ty vznikaly zejména při zdolávání svažitých částí trasy. Na úsecích v rovné krajině se zřejmě neměly důvod vyvinout. Stopy takových nezahluobených a nepoužívaných cest setřelo zemědělské obhospodařování půdy. Přesto se tu zachovaly nejméně dvě trasy cest s lokálními úseky funkčních úvozů, které navíc jsou podpořeny trasami na prvním vojenském mapování.



Obr. 13: Kostelec u Křížků (okres Praha-východ), stará cesta, jak vidáme i mnohde jinde, Kostelec u Křížků minula, dnes bychom řekli obchvatem, ale ke Kostelci u Křížků odbočuje cesta ve směru, který byl a dosud je určen pohledovým i faktickým cílem. Tím je kostel sv. Martina s románskou rotundou, situovaný na nízkém pahorku, stav 2024 [souřadnice stanoviště B=49.91278654° L14.55655793°].



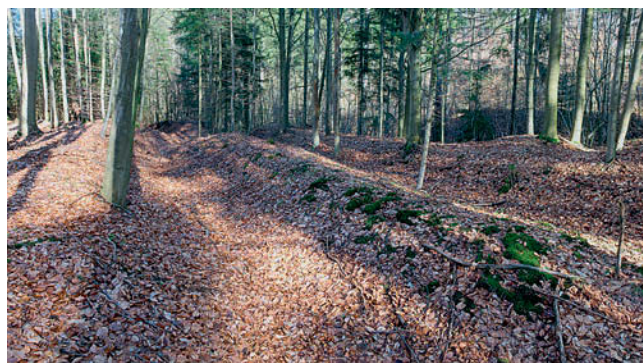
Obr. 14: Krhanice (okres Benešov), jeden z mnoha svazků úvozů, které ve svém souhrnu dost spolehlivě určují trasu staré cesty mezi Kostelcem u Křížků a Týncem nad Sázavou, stav 2023 [souřadnice stanoviště B=49.85651689° L=14.5784731°].



Obr. 15: Libeň (okres Praha-západ) – svazky úvozů na svazích údolí Zahořanského potoka. Mapa analýzy výškopisu ukazuje velké množství svazků úvozů, různého typu a různého stáří. Také šíře celé soustavy svazků úvozů je neobyčejná. Přes nebývalou mnohost tu převládá jediný směr. Směrem jižním postupně všechny stopy cest splynou v cestu jednu, vedoucí přes Radlák a směřující do Jílového. Také směrem severním se úvozy spojí a spojenou trasu lze vysledovat až k novodobým dopravním stavbám severovýchodně od Zlatníků.

Zdá se ovšem, jako by některé směřovaly přímo do Kostelce, některé Kostelec těsně minuly. Západní větev cesty je v celém rozsahu funkční a udržovaná jako turistická cesta i cyklostezka. Cesta je lemována částečně starým a částečně nově vysazeným ovocným stromořadím. Cesta je asi novodobě zpevněná kamenním, na některých místech je patrná starší štětová vrstva. Ukazuje se, že tato cesta není preferovaná ani vozidly, ani cyklisty, a tak tu poměrně nově vzniká vyježděná paralelní cesta. I zde to je velice dobrá novodobá ukázka vzniku svazků cest. Na jednom místě je možno vidět paralelní souběh tří tras.¹²⁾

Nezávisle na předchozích zjištěních poukázala Milena Hauserová na varianty průběhu jižní cesty mezi Kostelcem u Křížků a Týncem nad Sázavou. Zjistila řadu svazků úvozů mezi Kostelcem a Týncem nad Sázavou pravděpodobně souvisejících s průběhem dálkové trasy do jižních Čech směřující na týnecký brod. Trasa překvapivě navazuje na předchozí zjištění. Svazky úvozů východně od Gryble evidentně dokumentují dle Hauserové trasu starší nejen než stará benešovská silnice, ale starší i než tak zvaná „stará pražská cesta“. Ta je tímto názvem označená na běžných mapách. Tato cesta je dnes zpevněnou lesní cestou, avšak v jejím okolí lze identifikovat četné paralelní úvozy. Avšak stopy identifikované M. Hauserovou jsou většinou několik desítek metrů od této komunikace a nelze pochybovat o tom, že jsou starší i než cesta sama, i než paralelní úvozy. Další identifikované svazky úvozů jsou v okolí Požárů. Tady se stará pražská silnice ztotožňuje s jedním ze svazků úvozů a naráží na silnici. Díky této silnici však můžeme svazky úvozů



Obr. 16: Libeň (okres Praha-západ), jeden ze svazků úvozů. Svazky úvozů jižně od Zahořanského potoka jsou mimořádně bohaté a nejrůznější podoby, na obrázku jsou mělké a husté, opodál jsou velmi hluboké, nepochybně poznamenané výraznou erozí, stav 2024 [souřadnice stanoviště B=49.92063899° 14.49365985°].

vidět „v řezu“. Na druhé straně silnice již trasa pokračuje obyčejnou polní cestou, i když je evidentní, že jde o tutéž trasu, kterou na předchozí straně silnice představují svazky úvozů. To potvrzuje skutečnost, že i na první pohled obyčejné polní cesty mohou být značného stáří. Další lokality svazků úvozu nás neklamně vedou k přechodu řeky v Týnci nad Sázavou. Tato komunikace mezi Kostelcem u Křížků a Týncem nad Sázavou bude předmětem pro další podrobnější výzkum, dokumentaci i publikaci. Zde je prezentováno jako ukázka několik příkladů svazků úvozů.

Milena Hauserová rovněž nastolila otázku dalšího směřování cest z Týnce nad Sázavou. Hustá struktura starých sídel jižně od Sázavy v této lokalitě nabízí celou škálu možností pokračování této cesty, či spíše sítě cest jižně od řeky Sázavy. I to je námětem pro další zkoumání. Obtížnější tu bude o to, že se na rozdíl od ploch severně od Sázavy jedná o relativně odlesněnou oblast, kde se nebude možno opírat o četné stopy svazků úvozů. Zatím byl spolehlivě identifikován jen malý úsek směrem na jih z Týnce nad Sázavou. Tam byla provedena rekostrukce podle map i terénu a trasa („výpadovka“) v zastavěné části je zřejmá. Směřovala ulicí Sad Přátelství a odtud prudkým úvozem směrem k Janovickému potoku. Janovický potok překonával nepochybně brod. Brod je tu jistě v pozměněné podobě zachován dodnes a je pro určitá vozidla dosud funkční. Za brodem pokračuje funkční zpevněná cesta údolím severně od toku potoka Chářovického. K cestě se vážou některé paralelní úvozy a zejména je tu výrazný svazek úvozů, ten byl na místě identifikován a dokumentován. Cesta nakonec vyústí na silnici Týnec nad Sázavou – Chářovice. Dále cesta už není sledovatelná – tento směr by naznačoval, že mohla pokračovat směrem na Netvořice, anebo také více k jihu na Neveklov.

Jsme si vědomi, že uvedené nálezy sice přispívají k poznání hlavních tras komunikací na jih od Prahy na pravém břehu Vltavy, anebo ještě přesněji mezi Prahou a tokem řeky Sázavy, avšak zatím nepřinášejí, a ani nemohou přinášet celkový obraz sítě starých komunikací ve sledovaném sektoru jihovýchodně od Prahy. Svědčí o tom četné další nálezy, které ještě bude třeba dále sledovat a vyhodnocovat. Letmo spíše pro srovnání byly identifikovány další významné stopy východně od Libeře (okres Praha-západ), které nasvědčují komunikaci Praha – Jílové a dále k přechodu Sázavy u Kamenného Přívozu.¹³⁾ Ve velmi hrubém obryse bychom pak mohli sledovat základní komunikační kurzy směřující k brodům či mostům přes řeku Sázavu, k Poříčí nad Sázavou, Týnci nad Sázavou a ke Kamennému Pří-

vozu ale i k řadě dalších. Četné stopy ale nasvědčují tomu, že tu byla i řada tras napříč mezi těmito směry. To vše bude ještě námětem pro podrobnější studii, možná sérii studií, ke kterým budou nutné ještě další vstupy, mj. archivní a historické rešerše, i využití nejnovějších zobrazovacích metod, moderních metod archeologických výzkumů atd.

Než toto všechno bude, je velmi naléhavé a urgentní, aby i tyto dílčí nálezy byly dokumentovány a zjištěny, byť neúplně, byla již nyní publikována, aby alespoň vzniklo povědomí o hodnotě takových situací. Což je zvláště neodkladné vzhledem k jejich ohrožení. I když, jak se ukazuje památková péče, není k ochraně těchto relikvů a ani k ochraně tohoto druhu pamá-

tek nastavena, může působit k jejich respektování.¹⁴⁾ Ostatně se ukazuje, že respekt někdy znamená více než legislativní zajištění. Závěrem si dovoluji kacířskou myšlenku, že budoucnost památkové péče bude postavena stále více právě na respektu, než pouze na paragrafech zákona.

Za cenné připomínky a podněty autor děkuje Mileně Hausarové a Alfrédu Schubertovi.

Ing. arch. Vojtěch Láska (laska.vojtech@npu.cz)
Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště
středních Čech v Praze, Sabinova 373/5, 130 00 Praha 3

Literatura

- Bartoň, J. 1996: Chodovská tvrz: k historii Prahy 11. Praha.
Bolina, P. – Klimek, T. – Cílek, V. 2018: Staré cesty v krajině středních Čech. Praha: Academia.
Choc, P. 1965: Vývoj cest a dopravy v Čechách do 13. stol., in: Sborník Československé společnosti zeměpisné 70, č. 1, Praha, s. 16–33.
Květ, R. 2003: Duše krajiny. Staré stezky v proměnách věků. Praha: Academia.
Květ, R. 2023: Atlas starých stezek a cest na území České republiky. Brno.
Martínek, J. a kol. 2011–2014: Historické cesty. Výzkum cest v oblasti severozápadní Moravy a východních Čech. Projekt NAKI. Olomouc.
Martínek, J. a kol. 2013: Moderní metody identifikace a popisu historických cest. Metodická příručka. Brno: Centrum dopravního výzkumu.

- Martínek, J. a kol. 2014: Poznáváme historické cesty. Brno: Centrum dopravního výzkumu.
Martínek, J. ed. 2018: Výzkum historických cest v interdisciplinárním kontextu. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost a Centrum dopravního výzkumu.
Nový, P. 2018: Staré cesty v okolí Levého Hradce, in: J. Martínek ed., Výzkum historických cest v interdisciplinárním kontextu. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost a Centrum dopravního výzkumu, s. 53–60.
Ročenka 2018 Národního památkového ústavu, územního odborného pracoviště středních Čech v Praze. Příloha časopisu Památky středních Čech 2/2019. Praha.
Ročenka 2019 Národního památkového ústavu, územního odborného pracoviště středních Čech v Praze. Příloha časopisu Památky středních Čech 2/2020. Praha.
Vávra, I. 1972: Polská cesta, Historická geografie 8, s. 3–30.

Poznámky

1. Ze zvláště aktuálních lze uvést např. P. Bolina – T. Klimek – V. Cílek, Staré cesty v krajině středních Čech. Praha: Academia 2018; J. Martínek a kol., Historické cesty. Výzkum cest v oblasti severozápadní Moravy a východních Čech (projekt NAKI). Olomouc 2011–2014; titíž, Moderní metody identifikace a popisu historických cest. Metodická příručka. Brno: Centrum dopravního výzkumu 2013; titíž, Poznáváme historické cesty. Brno: Centrum dopravního výzkumu 2014; P. Nový, Staré cesty v okolí Levého Hradce, in: J. Martínek ed., Výzkum historických cest v interdisciplinárním kontextu. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost a Centrum dopravního výzkumu 2018, s. 53–60; R. Květ, Atlas starých stezek a cest na území České republiky. Brno 2023. Ze starších řada publikací Radana Květa, např. R. Květ, Duše krajiny. Staré stezky v proměnách věků. Praha: Academia 2003. K tomu všemu přistupuje bohatá bibliografie, uváděná ve všech citovaných publikacích.
2. Na tuto situaci reaguje pojednání autora Exkurz „Staré cesty – praxe“, rkp. Původně bylo zamýšleno jako exkurz či kapitola k obsáhlejšímu připravovanému pojednání „Krajina jako kulturní památka“, vzhledem k aktuálnosti a naléhavosti problému je možnost spíše uvažovat o samostatném uplatnění. Zatím uloženo na uložišti ÚOP.
3. Cesty na území ORP Brandýs nad Labem jsou bohatě dokumentovány v publikaci P. Bolina – T. Klimek – V. Cílek, o. c. v pozn. 1. Z našeho vyjádření pro ORP Brandýs nad Labem vyjímáme pro ilustraci souhrnnou pasáž týkající se starých cest na sledovaném území: „Územím ORP Brandýs prochází pochopitelně celá řada dálkových zemských stezek, vycházejících z Prahy ve směru východním či severovýchodním. Každá z těchto stezek však se uvádí pod různými názvy a také i trasy se v průběhu dějin hodně měnily. Co je však zřejmé, že mnohé staré dálkové cesty předurčily polohu poz-

dějších či dnešních hlavních silničních tahů, státních silnic a jedna dokonce i trasu dálnice (D10 Stará Boleslav, km 14 – Tuřice, km 21). Několik století si udržuje trasu zemská stezka (Nisko-jizerská), státní silnice Praha – Mladá Boleslav (Kbelý – Vnoř – Dřevčice – Stará Boleslav – Předměřice – Staré Benátky – Brodce – Písková Lhota či Zámostí, kde se větví – Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou či Trenčín, kde se dále větví). Podobně stezka Česká, či Trstenická (Praha – Běchovice – Úvaly – Český Brod – Plaňany – Kolín – Sedlec /míjí Kutnou Horu/ – Malín – Čáslav – Habry – Něm. Brod atd.). Naopak význam později ztratila cesta Praha – Satalice – Radonice – Svěmyslice – Toušeň – (brod či most?) – Eremitaž sv. Václava – Lysá nad Labem, kde se větví a její jižní trasa je severní novější trasou Kladské (Polské) cesty a pokračuje na Kostomlaty, Nymburk, Úmyslovice, Podmokly, Městec Králové, kde se dále větví. Pro obraz krajiny mají často mnohem větší význam vedlejší místní komunikace či polní cesty, které si zpravidla daleko více udržely charakter, který splňuje představu staré cesty v krajině. Ty jsou ovšem také nejméně poznané a nedostatečně identifikované, zároveň nejzranitelnější a v konečném výsledku se s nimi nejhůře zachází, což přináší negativní důsledek nejen pro cesty samotné, nýbrž i pro ráz krajiny vůbec. I ty se však v rámci identifikace podařilo ve značné míře dokumentovat a navrhnout jejich ochranu, na druhé straně je tu navržena obnova a rehabilitace položanických či zaniklých cest.“ Kromě této obecné části obsahuje vyjádření demonstrativní ukázky podrobnějšího hodnocení území, včetně zakreslení do map a bohaté fotodokumentace (Škvorecko, Vyšehořovice – Mochov, údolím Výmoly a Podolánka – Dřevčice, údolím Vnořského potoka). Dokumentovány jsou tu i nevhodné úpravy starých cest.

4. Nejvýznamnější dálkovou komunikací je cesta z Prahy na Únětice, Tursko a dále na sever. Tu vidíme na Müllerově mapování – Praha, Podbaba, míjí z jihu Suchdol, Únětice, Úholický, Tursko, Minice,

Mikovice, kde se větví na směr Velvary – Budyně a směr Sázená – Roudnice. Trasu na Velvary lze identifikovat i na Klauďánově mapě Čech ve směru z Prahy na Velvary a dále na Budyni. Jde o trasu Praha – Tursko – Minice, kterou autoři *P. Bolina – T. Klimek – V. Cílek*, o. c. v pozn. 1, s. 287 (tatáž trasa je i na s. 485), s určitou pravděpodobností ztotožňují s „Via Magna“, zmiňované v Únětické listině kanovníka Zbyhňeva 1125–1140, též ve shodě s Ivanem Vávrou, a to na rozdíl od Smetánky a Nového, kteří kladou „velkou cestu“ až ke Statenicům. Prakticky stejnou trasu označuje Quido Kastner jako Lužickou cestu (Zemské stezky 2002, nepublikováno, odkaz na portálu Podřipsko.cz). Petr Nový tuto cestu označuje s odkazem na O. Špecingera jako tzv. Saský poštovní kurz. Poštovní trasa vyplývá i z poštovní mapy, Homann Johan Baptist, Nell Johan Peter, Norimberk 1714. Na té jsou zřetelně označeny Tursko, Velvary. Do toho ještě vstupuje dílem shodná, dílem odlišná trasa Srbské cesty podle Radana Květa. Shoda panuje např. na úseku Únětice – Úholičky-východ. V tomto úseku je cesta jako jediná dílem dosud zachovaná a funkční, dílem zmizela v bezbřehém lánu pole v době kolektivizace a v nedávné době i z katastrofu. Jako základ pro rekognoscaci v terénu však byla vzata za základ trasa zachycená na Müllerově mapování, která se kontinuálně propisuje na všechna vojenská mapování a všechny katastrální mapy, od stabilního katastru počínaje až po současný katastr konče. Tu bylo možno téměř v celém rozsahu zkoumaného území nejen identifikovat, ale i zdokumentovat její situaci, podobu i stav, ev. i ohrožení, anebo naopak možnosti rehabilitace.

5. *P. Bolina – T. Klimek – V. Cílek*, o. c. v pozn. 1, s. 348.
6. Tamtéž, s. 480. Pokud jde o zmiňované stopy, lze je zaznamenat na mapách a byly důkladně zkoumány i v terénu. Na mapách analýzy výškopisu jsou patrné nepatrné rýhy směrem severojižním, které sumárně vytváří útvar vřetenovitého tvaru, příznačný pro svazky úvozů. Rýhy mohou být stopou obdělávání pole, ale také zaniklých úvozů. Ty se mohly zachovat jen v nepatrných náznacích, neboť jde o plochu mimo les. Na polích jsou určité vegetační příznaky v tomto směru, témuž odpovídá i tvar ploch stojící vody na poli, ale navíc je tu i výraznější paralelní rýha v přilehlém lese. Ta ovšem může být i stopou staršího okraje lesa.
7. *I. Vávra*, *Polská cesta*, *Historická geografie* 8, 1972, s. 15 a 16. Dle Ivana Vávry tato nová cesta vcházela do Nymburka Pražskou a vycházela Poděbradskou branou, byla vedena přes Budiměřice a Úmyslovice, kde procházela mezi rybníky soustavy Bláto, do Podmok a dále do Městce Králové. Tato trasa dle Vávry souvisela se slezským poštovním kurzem, který tu byl veden po roce 1530.
8. *Fotografie viz Ročenka 2018*, NPÚ ÚOP středních Čech v Praze, 2019, s. 127 a *Ročenka 2019*, NPÚ ÚOP středních Čech v Praze, 2020, s. 126–128. V obci Úmyslovice se část cesty stala ulicí se zastavbou ve východní části obce, dále cesta pokračuje do polí a po několika stech metrech končí. Právě tento fragment polní cesty je vzácně zachovanou ukázkou krajiny tak, jak ji známe ještě z padesátých let 20. století, kdy polní cesty lemovaly pásy travnatých ploch s ovocnými stromy (viz zpracovaný nepublikovaný dokument Krajina v paměti). Ale i tento fragment se zdá být ohrožen, je tu patrná příprava pro výstavbu rodinných domků v návaznosti na zastavbu obce Úmyslovice, jak ukazuje srovnávací foto z roku 2023. Zajímavé jsou i doprovodné objekty této komunikace, na všech starých mapách se objevuje zájezdní hostinec „U Šabatů“. Ten se ve své hmotě dodnes zachoval, i když jeho vzhled poznamenala modernizace. Hostinec stojí těsně u hráze zaniklého rybníka Blato. V tomto hostinci zemřel v roce 1813 vynálezce těsnopisu Francouz J. F. Coulon-Thévenot. Na průčelí je umístěna pamětní deska. Hostinec by měl být každopádně navržen k prohlášení za kulturní památku. Někdejší situaci cesty v terénu doplnila přesnější identifikace zaniklých rybníků, mezi kterými byla cesta situována. Nejzajímavější je úsek cesty, který vede po zachované hrázi mezi zaniklými rybníky, Úmyslovickým na jedné straně a Blatem na straně druhé.
9. *P. Choc*, *Vývoj cest a dopravy v Čechách do 13. stol.*, in: *Sborník Československé společnosti zeměpisné* 70, č. 1, Praha 1965, s. 19: „Když byla cesta již příliš rozježděná nebo hluboká, a proto i těžko

schůdná, jezdilo se vedle ní, a tak se přesunovala i vícekrát. Např. v Radošově u hlavního brodu přes Ohří východně Karlových Varů bylo vedle sebe prý 8 takových cest.“ Svazky úvozů jsou tak průvodním jevem starých, mnohdy již raně středověkých cest. Nemusí však tomu tak být vždy, svazky mohou být i novější. Vznik paralelních polních cest, potenciálních úvozů, můžeme dokonce spatřovat i dnes. Nepřímo to vyplývá i z textu P. Choce, který právě vznik svazků úvozů v raném středověku srovnává se situací venkovských úvozů v nové době. I když toto srovnání poněkud kulhá, mohu z vlastní zkušenosti potvrdit, že v šedesátých letech minulého století, když se naplno rozjížděla socialistická velkovýroba, tak úzké úvozy nevyhovovaly těžké technice, a tak se začalo jezdit vedle po poli, mnohdy po obou stranách. Bylo pak velkým štěstím, pokud tyto „nepoužitelné“ úvozy zemědělci nezavezli. A názorně ukázky vzniku nových paralelních cest ukazujeme i zde v obrazové příloze.

10. Hostivař představovala významnou křižovatku cest od raného středověku. Tímto významným raně středověkým sídlem s románským kostelem na vyvýšenině procházela řada cest (uvádí též např. v publikaci *J. Bartoň*, Chodovská tvrz. Praha 1996, s citací D. Líbala a H. Ječného 1968). Cesty do značné míry určovaly půdorys sídla a především se nepochybně vázaly k brodu přes Botič v dolní části Hostivaře. Naopak ve vyvýšené části obce od kostela vidíme spíše směřování směrem jižním. Je tu patrné zahloubení výpadové komunikace na jih, které je sice částečně dílem novodobé dopravní stavby, částečně nepochybně starého původu. V protisvahu v pokračování výpadové komunikace je možno v horní části svahu s určitým nadhledem možno spatřovat svazek úvozů, ovšem velmi porušený terénními úpravami v souvislosti s výstavbou silnice k přehradě a již dříve kamenolomem v dolní části. Celistvý úvoz zaniklé cesty je tu pouze jeden v horní části. Trasa cesty s úvozy je patrná na prvním vojenském mapování, lépe na rakouském portálu s mapami prvního vojenského mapování. Na indikační skice a stabilním katastru už tato trasa chybí, cestě se postavil do cesty nově otevřený kamenolom, fungující až do poměrně nedávné doby. Cesta z Hostivaře směrem jižním se mohla stáčet v údolí vlevo a pokračovat údolím Botiče k Petrovicům, jako tomu je na indikační skice či stabilním katastru, kde by ovšem cesta byla ohrožována povodněmi Botiče, ale také mohla ještě před zřízením kamenolomu pokračovat protisvahem v přímém směru na Háje a dále. Cesta svahem zachycená na prvním vojenském mapování a ta končí v Hájích, dále na jih nepokračuje, ovšem ulicový půdorys Hájů by mohl nasvědčovat tomu, že dispozici tohoto malého a jistě mladšího sídelního celku mohla předznamenat starší komunikace ve směru severojižním.
11. Je pozoruhodné, že pokud si promítneme hypotetickou trasu do mapy analýzy výškopisu, objevíme s velkou přesností v této poloze sice ne výraznou, ale zřetelnou rýhu vedoucí směrem severojižním přes celý Milíčovský les. Tu lze identifikovat i v terénu, stejně tak v mapách analýzy výškopisu i v terénu lze identifikovat sotva znatelné stopy paralelních úvozů. Charakter rýhy je velmi podobný charakteru mělkých úvozů ve svazcích úvozů, těžko lze najít jiné vysvětlení, než že jde o stopu nějaké cesty, ovšem velmi dávno zaniklé. Nejpozoruhodnější je tu ovšem návaznost předpokládané cesty na hráz zaniklého rybníka, jehož sotva patrné, avšak zřetelné stopy, jsou patrné na mapě i v terénu. Stopy rybníka jsou rovněž velmi sporé, přesto je jeho existence nesporná, ovšem značná eroze vypovídá o velmi dávnm zániku rybníka, patrně ještě před vznikem bažantnice, což by v tom případě svědčilo zároveň i o velmi dávnm zániku cesty, která by oplocením bažantnice ztratila smysl. Severně od lesa už pochopitelně nenajdeme žádné stopy ani na mapě ani v terénu, dnes tu najdeme známé haldy a dále sídliště Jižní Město. Pokračujeme-li však v kurzu cesty směrem na sever, narazíme s velkou přibližností na staré Háje a dále na Hostivař. Tato trasa ovšem na starých mapách ani žádných pozdějších není, z Hájů dále na Hostivař ovšem najdeme cestu na prvním vojenském mapování.
12. Další kuriozitou je odklon jedné koleje od trasy. Úzká pěšina je využívána cyklisty a také jezdci na koni (obr. 10). Je tu jedinečná

možnost si představit, jak vznikaly v raném středověku cesty pro koně, jak se o nich zmiňuje Choc. Ten uvádí, že v raném středověku měly prakticky všechny vsi spojení s ostatním světem, třeba i jen stezkou pro jednoho jezdce nebo soumaru. *P. Choc*, o. c. v pozn. 9, s. 19.

13. Svazky úvozů u Libeře mají jiný charakter než svazky u Radějovic a Sulice. Jednodušší jsou potud, že indikují jeden směr a jednu trasu. Je tu možno sledovat celkem jednoznačnou trasu od Prahy na Jílové, stopy v terénu jsou od Zlatníků až do Jílového a dále na jih. Plocha svazků úvozů severně a jižně od Záhořanského potoka je velmi rozsáhlá, je tu několik typů svazků a nepochybně jsou i různého stáří. Na jedné straně jsou tu úvozy velmi podobné těm u Radějovic, na druhé straně jsou tu úvozy i odlišné, vzdálenější od sebe navzájem i hlubší. Jsou tu zejména na ploše jižně od Záho-

řanského potoka i enormně hluboké rýhy, na kterých se evidentně podílela eroze.

14. Je otázkou diskuze, jak je i dnes možno využívat těch nástrojů, které jsou k dispozici. Odborná organizace památkové péče může dle některých názorů uplatňovat požadavek na zachování významných úseků zákonem nechráněných cest ve svých vyjádřeních k územním plánům obcí. Odborné organizace se mohou vyjadřovat k Územním studiím krajiny a také k souhrnným pozemkovým úpravám. Značné možnosti může přinášet spolupráce s nevládními organizacemi, s obecními úřady, s ochranou přírody i se Svazem ochránců přírody. Mnoho z toho se děje a dokonce již přináší výsledky. Každopádně je třeba rozvíjet diskuzi v tomto směru, a to se týká nejen ochrany cest, ale krajiny jako celku.

Radějovice, Sulice – Clusters of Sunken Lanes and Other Traces of Old Roads in the Context of the Historic Preservation of the Central Bohemian Landscape

Recently, there has been an unprecedented interest in exploring old roads. However, specific measures to preserve and protect old roads have not grown at the same pace. The first step to remedy this is an operative identification and documentation of old roads within local conditions, as is the case of the operative identification and survey of monuments. The threat to this segment of historic monuments is a challenge for such an operative approach; no large and expensive surveys and projects can be expected. Within the identification of the values of the Central Bohemian Region areas, the yet unidentified old roads, including long-distance routes, are being explored, using and completing the findings discovered and published by researchers. This is not only an identification; the condition, use, historical preservation value, role in the landscape, and especially potential threats are always considered. Many old roads, mostly previously identified by researchers, were evaluated this way in the Prague-East District, ORP Brandýs nad Labem, and the northern part of the Prague-West District. Furthermore, the identification brings its unpublished findings. The route of the old road between Nymburk and Městec Králové, marked in older literature as the Polish Road – the newer north route, was described, documented, and evaluated in detail. At the same time, traces of disappeared ponds between which it led were identified. Nevertheless, random findings can also contribute to the exploration of old roads. Rather accidentally and unexpectedly, a rich cluster of sunken lanes was identified in the Radějovice cadastre close to the route of the Old Benešov Road. It is obvious that the clusters of the sunken lanes near Radějovice and Sulice are of exceptional importance. It is a distinctive locality that clearly fixes an important road southeast of Prague, at least for several centuries and even up to the present. Old and even older routes intersect here as well as the new and most recent ones. Concurrently, the connection of this communication point to other significant localities to the north and south has been discovered and is still being gradually discovered, and the network of old roads southeast of Prague is gradually being revealed, which goes beyond the scope of this article and will be the subject of

more extensive research. Before all this is done, it is very pressing and urgent to document the existing partial findings and to already publish the findings, though incomplete, to at least make an awareness about the value of such situations. This is especially pressing concerning the threat they face. Although, as it turns out, historic preservation authorities do not yet have the tools to protect these relics, nor are they set up to protect these types of monuments, it can work towards respecting them.

Fig. 1: Únětice, Prague-West District, a sunken lane to the northwest of the village. All researchers agree on this section of the route of an old long-distance road from Prague to the north. The authors of the book *Staré cesty v krajině středních Čech* (Old Roads in the Central Bohemian Landscape) refer to it as Via Magna, Quido Kästner as Lusatian Path, Radovan Květ includes this section into the Serbian Path, Petr Nový in connection with this road states the postal course, and the maps show this route from the earliest forms to the present. While the name is unimportant, as no one doubts the importance of this ancient long-distance road, it is surprising that this type of monument completely escapes historic conservation. Therefore, it is no wonder that a modern housing development has already affected the edge of the sunken lane. Site coordinates B=50.15307814° L=14.34853726°. Photo by V. L. 2024.

Fig. 2: Indicative plan of the main localities mentioned in the text: 1 Western border of Průhonice Park – cluster of sunken lanes; 2 Kocanda – forest – cluster of sunken lanes; 3 Horní Jirčany, forest, cluster of sunken lanes; 4 Horní Jirčany, forest, road with a parallel sunken lane; 5 Radějovice, Sulice, clusters of sunken lanes in the forest; 6, 7 Sulice, Sulice – Kostelec u Křížků road; 8 Clusters of sunken lanes east of Libeř and north of the Zahořany Stream; 9 Clusters of sunken lanes east of Libeř and south of the Zahořany Stream. Milíčov Forest (former pheasantry), Háje, and Hostivař are to the north outside the map, in the notional line of the marked localities. To the south outside the map, there are numerous localities with traceable clusters of sunken lanes in the Horní Požár Forest and then to the south,

visibly running to the crossing of the Sázava River in Týnec nad Sázavou. The map was made by Jiří Marounek in 2024 based on the CUZK data and the author's materials.

Fig. 3: Senice, Nymburk District, the cadastral community of Senice, Úmyslovice, and Velenice, the route of a long-distance Polish Road between disappeared ponds. It is a newer 'northern variant' of the long-distance road to Kłodzko and further to Poland. The road ran between ponds, none of which has remained. On the contrary, the fragments of the road have survived; the figure shows the view from the crossroads of the old road and today's state road no. 32, as it might look like at the time of the ponds. The Czech names of the ponds are according to Vladimír Veverka. Site coordinates B=50.196759° L= 15.21139059° Photo by V. L. 2019, montage and drawing by Jiří Marounek 2024.

Fig. 4: Senice, Úmyslovice, Velenice, Nymburk District, a preserved fragment of the Polish Road. The Polish Road ran through the present-day village of Úmyslovice and then to the west; only a fragment running from the village to the fields has remained and it ends several metres further. The preserved fragment is also a rare example of the landscape that remained elsewhere only until the 1950s. The unpaved road is flanked by belts of grass with alleys of fruit trees. Even this situation is undoubtedly endangered by the housing development extending from the built-up areas in the village of Úmyslovice. Site coordinates B=50.20247977° L= 15.1705607° Photo by V. L. 2023.

Fig. 5: Radějovice, Sulice, Prague-East District. The altimetry analysis shows the intersection of several clusters of sunken lanes with various directions of their axes. The A direction is the closest to the route plotted in Müller's Mapping and all others, and it corresponds to the route of the present-day state road no. 603 – Old Benešov Road. The southward B direction runs to Sulice and then to Kostelec u Křížků; on the north, it leads to the western border of Průhonice Park and to Hostivař. The C direction combines the two previous directions. D is state road no. 603. The map was made by Jiří Marounek in 2024 based on the CUZK data and the author's materials.

Fig. 6: Průhonice, Prague-West District, clusters of sunken lanes on the western border of Průhonice Park. The cluster of sunken lanes depicted on the altimetry analysis map is mainly preserved inside Průhonice Park, whose border is here made by a stone wall, although the left outside sunken lane, identical with the route plotted in the First Military Mapping, is already outside the castle park. This road is functional and serves as an asphalt cycle path combined with a hiking route. The area to the west of this route is encompassed by a modern pond. The map was made by Jiří Marounek based on the CUZK data.

Fig. 7: Radějovice, Prague-East District, clusters of sunken lanes. The clusters of sunken lanes still undamaged in the still standing high forest. It is a historical photograph, as today the clusters could not be photographed in this condition and situation. This segment of the historic collection substantiates the importance of the timely operative documentation of endangered monuments. Approximate site coordinates B:49.94232763° L=14.55005472° Photo by V. L. 2020.

Fig. 8: Radějovice, Prague-East district, clusters of sunken lanes, current situation. The damage to the terrain configuration by mining is fortunately not very extensive yet. Approximate site coordinates B= 49.94348175° L=14.54789922° Photo by V. L. 2023.

Fig. 9: Horní Jirčany, Prague-West District. The road through the forest from the edge of the housing development of Horní

Jirčany to the crossroads with a saint image is part of the cluster of functional and disappeared roads, which today serves as a cycle path. One can only hope that this road does not end up like many others that were turned into asphalt cycle paths. Approximate site coordinates B=49.95697384° L=14.53808332° Photo by V. L. 2023.

Fig. 10: Radějovice, Horní Břežany, Prague-East District. The road along the border of the Radějovice and Horní Břežany cadastre is still functional, moreover accompanied by two parallel sunken lanes, and it descends to the Botič Valley to the still functional ford. It is one of the possible historical connecting roads between the route starting from the cluster of sunken lanes near Radějovice towards the north and the cluster of sunken lanes on the western border of Průhonice Park. Site coordinates B= 49.95377955° L= 14.5517012° Photo by V. L. 2024.

Fig. 11: Sulice, Prague-East District. The roads towards Kostelec u Křížků run in the direction indicated by the cluster of sunken lanes. These roads can be found in the First Military Mapping. The westernmost branch is partially a sunken lane, but instead of going directly to Kostelec u Křížků, it passes by it and its visual destination is Grybla Hill (514 m), or Panská Rock. The road is adequately maintained and newly planted with fruit alleys. Next to the road on the right is a parallel modern road. It illustrates how the parallel routes, or even clusters of sunken lanes were created in the past. Site coordinates B=49.92015854 L=14.55410816° Photo by V. L. 2023.

Fig. 12: Sulice, Prague-East District. A modern parallel path that accompanies the road from Sulice to Kostelec u Křížků. The narrow path is used by cyclists and horseback riders. This illustrates the words from the cited text by P. Choc about the creation of roads even for a single rider or a packhorse in the Early Middle Ages, even earlier than for carriages. Site coordinates B=49.91607307 L= 14.55451666° Photo by V. L. 2023.

Fig. 13: Kostelec u Křížků, Prague-East District. An old road as can be seen in many other places. It passed Kostelec u Křížků by a bypass, as we would say today, but it turns to Kostelec u Křížků in a direction that was and still is determined by both a visual and a factual destination – St Martin's Church with a Romanesque rotunda situated on a small hillock. Site coordinates B=49.91278654° L=14.55655793° Photo by V. L. 2024.

Fig. 14: Krhanice, Benešov District. One of many clusters of sunken lanes that in their entirety quite reliably define the route of the old road between Kostelec u Křížků and Týnec nad Sázavou. Site coordinates B=49.85651689° L=14.5784731° Photo by V.L. 2023.

Fig. 15: Libeň, Prague-West District. Clusters of sunken lanes on the slopes of the Zahořany Stream. The altimetry analysis map shows many sunken lane clusters of various types and ages. Likewise, the width of the set of sunken lane clusters is exceptional. Despite the unparalleled diversity, a single direction prevails. In the southern direction, all traces of the paths gradually merge into one, leading through Radlík to Jílové. Similarly, in the northern direction, the sunken lanes merge and the connected route can be traced all the way to the modern traffic structures northeast of Zlatníky. The map was made by Jiří Marounek based on the CUZK data.

Fig. 16: Libeň, Prague-West District, one of the clusters of sunken lanes. The clusters to the south of the Zahořany Stream are exceptionally rich and varied; the illustration shows them as shallow and dense, while they are very deep a short way off, undoubtedly affected by major erosion. Site coordinates B=49.92063899° L=14.49365985° Photo by V. L. 2024.