

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA

Katedra geografie



Jan Macek

Od císařské silnice k dnešní dopravní cestě: geografické aspekty
trasování vybraného úseku komunikace Olomouc – Hradec Králové

(From the imperial road to the current transport route:
geographical aspects of tracing the selected section of Olomouc –
Hradec Králové line)

Vedoucí práce:
Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.

Prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou práci vypracoval samostatně pod vedením pana Mgr. Pavla Klapky, Ph.D. Veškerou literaturu, prameny i jiné zdroje, z nichž jsem čerpal, v práci řádně cituji a uvádím je v přiloženém seznamu literatury.

V Olomouci, dne 24.6. 2020

.....

Podpis

Dále bych chtěl upřímně poděkovat vedoucímu bakalářské práce panu Mgr. Pavlu Klapkovi Ph.D. za jeho odborné vedení, připomínky, rady a podporu, kterými mi pomáhal při psaní této práce.

Obsah

1. Úvod a cíle práce.....	6
2. Prameny a metody	7
3. Vývoj dopravní infrastruktury v České republice	9
3.1 Ranný vývoj stezek.....	9
3.2 Období od středověku po 16. století.....	9
3.3 Období do 17. století	12
3.4 Období 18. a 19. století.....	13
3.5 Od vzniku ČSR až po rok 1963	18
3.5.1 ČSR.....	18
3.5.2 Druhá republika a Protektorát Čechy a Morava.....	19
3.5.3 Poválečné období	20
3.6 Období let 1963 až 1989.....	20
3.7 Období přelomu století až po současnost	22
4. Úseky přeložek Olomouc – Svitavy	24
4.1 Úsek Olomouc – Mohelnice	24
4.1.1 Úsek Olomouc - Křelov	24
4.1.2 Úsek R35 Mohelnice – Olomouc	26
4.2 Úsek Mohelnice – Moravská Třebová.....	31
4.2.1 Úsek Moravská Třebová – Žipotín	31
4.2.2 Úsek Studená Loučka – Mohelnice	35
4.3 Úsek Moravská Třebová – Svitavy	39
4.3.1 Přeložka silnice I/35 u Moravské Třebové a Hřebečský tunel	41
4.4 D35	44
5. Závěr.....	50
Summary	51
Seznam literatury a použitých zdrojů	52
Seznam obrázků a tabulek.....	53

1. Úvod a cíle práce

Doprava patří k nejdynamičtější se rozvíjejícím oborům lidské činnosti a pro svůj rostoucí význam v každodenním životě obyvatel je také problematikou vnímanou širokou veřejností (MARADA, M. a kol., 2010, str. 11). Lidé ne vždy bydleli a bydlí v místě, kde mohou najít vše co potřebují pro svůj život. Proto je doprava nedílnou součástí všech zemí světa, ve kterých ovlivňuje jejich geografický prostor.

Hlavním cílem práce je zhodnotit proměny vybraného úseku komunikace spojující města Olomouc a Hradec Králové. Práce se pohybuje na pomezí dopravní geografie a historické geografie. Tato komunikace měla po celou svoji historii významnou úlohu jako severní spojnice východních Čech a severozápadní Moravy mezi těmito kdysi významnými pevnostními městy. Na území Čech, Moravy a Slezska se už od pravěku nalézaly evropsky významné stezky, které ovlivňovaly vývoj v jejich okolí. V Čechách jich bylo kolem dvaceti, na Moravě víme jen o pár stezkách. V Čechách se sbíhaly k Praze a na Moravě k Brnu a Olomouci. Jako zkoumané období jsem si vybral roky 1800-2010, které sleduje výstavbu prvotní císařské cesty, přes industrializaci habsburské monarchie, až po moderní výstavbu přeložek v podobě obchvatů dálnic a silnic 1. třídy. Konkrétně se v práci věnuji obdobím Rakouské monarchie, První republiky, Protektorátu Čechy a Morava, Poválečnému období, Československé socialistické republiky a jako poslední období České republiky. Z dostupných pramenů a historických map budou vytvořeny dokumentace vedení původní silnice a nových přeložek se zaměřením na úsek Olomouc – Svitavy. Dokumentovány budou taktéž důvody přeložek a jejich důsledky. Přiřazeny budou i fotografie vybraných přeložek v terénu.

Potřeba řešit toto téma a zmapování stávajících silnic se jeví jako důležité s přihlédnutím na budoucí výstavbu nové dálnice D35, která zcela nahradí císařskou cestu, a to významně v koridoru Svitavy – Mohelnice. Dnešní silnice I/35 téměř kopírující původní císařskou cestu ztratí svůj význam jako hlavní spojnice východních Čech a severozápadní Moravy. Dálnice D35 se poté stane jednou z nejdůležitějších komunikací v České republice a také důležitou komunikací v rámci Transevropské silniční sítě na našem území.

2. Prameny a metody

Bakalářská práce se zaměřuje na historický vývoj komunikace od prvních přirozených stezek s ní souvisejících a následně vybudování samotné císařské cesty a její všechny přeložky a modernizace. Nejstarším obdobím se zabývá ve své knize R. Květ (2002) a J. Hons (1975). Obdobím habsburské monarchie zase J. Ryba (2004) a na něj navazuje M. Hlavačka (1990). Dále obdobím První republiky, kdy docházelo k jistým vylepšením komunikace a nadále válečné a poválečné období se zabývá hlavně V. Lídl (2009) spolu s dalším kolektivem autorů, kteří rozebírají i pozdější období až do naší současnosti. V. Lídl se také zabývá silnicemi jednak celorepublikovém rozsahu, kdy je kladen důraz na zkoumanou oblast jen částečně. Avšak jsou tu i zajímavosti ohledně nerealizovaných komunikací. Data ze starších období jsou tak často generalizována podobně jako mapová díla, avšak jsou dostačující pro naše zkoumání. Ohledně nových přeložek z doby 20. století se zabývá velice podrobně. Také vývojem české historické geografie se ve svém díle zabývá E. Semotanová (2002). Výzkumem zaměřeným na území Pardubického kraje se zabývají L. Štěpán a J. Pražan (2009). V jejich díle se dozvídáme téměř vše o místních silnicích. Dozvídáme se přibližnou dataci výstavby jednotlivých úseků císařských cest, ale také jakým způsobem byly stavěny a jaké překážky museli stavební inženýři překonávat. Také pochopení fungování měst Hradec Králové a Olomouc jako regionálních středisek se zabývají M. Marada a S. Mirvald ve svých knihách. Z nedávné doby se stavem geografie dopravy v České republice zabývá v přehledovém článku Seidenglanz (2014). Dušan Adam (1999) ve své práci dělí metodické postupy výzkumu starých cest do několika dílčích kroků, jako jsou studium literatury, studium kartografických děl či terénní výzkum, které byly pro bakalářskou práci využity. Stanovení terminologie v bakalářské práci bylo vytvořeno podle metodiky J. Martínka (2014). V knize Ekonomická a sociální geografie se V. Toušek, J. Kuncl, J. Vystoupil a kolektiv zabývají v kapitole o geografii dopravy zabývá jak historií tématu, tak jeho budoucností a kompletní terminologií i metodologií.

Z internetových zdrojů byly v bakalářské práci použity stránky projektu Virtuální mapové sbírky <http://chartae-antiquae.cz/>, kde je volně dostupné velké množství starých mapových děl. Jsou zde k nalezení mapová díla z období 16. století jako Klaudiánova mapa Čech až po mapová díla z 50. a 60. let 20. století. Pro bakalářskou práci byly vybrány převážně mapy zaměřené na infrastrukturu daných období. Dalším internetovým zdrojem byla stránka Ředitelství silnic a dálnic ČR <https://www.rsd.cz/>, kde jsou dostupná data především o současné dopravní síti komunikací. Na stránce je k nalezení i velké množství dobových

dokumentů z 50. až 80. let minulého století popisujících výstavbu dálniční sítě u nás. Dalším zdrojem byl Národního portálu INSPIRE <https://geoportal.gov.cz/> který poskytuje nahlížení do mapových děl jako II. A III. Vojenské mapování či zpřístupňuje ortofotomapu z 50. let 20. století. Použity byly také dobové články ohledně staveb provedených v 90. letech 20. století.

Musím upozornit na problémy spojených s mapovými prameny zvláště ze starších období, kdy nebylo možné zajistit mapové podklady pro celou délku komunikace z jednoho daného období. Proto jsou některé mapové výstupy částečně zkresleny tímto datovým nedostatkem a může dojít k určitým nepřesnostem v celoplošných srovnání.

V bakalářské práci budu popisovat císařskou cestu, dopravní fenomén, v rámci určité sítě, na kterou je tato komunikace napojena. V mapách budu popisovat jak fyzický tvar přeložky, tak i jejich historii. Nadále pak u každé přeložky popíšu její důvody i důsledky, které měla na své nejbližší okolí, pokud jsou k dané přeložce dohledatelné informace. Popsána bude také důležitost dopravních uzlů na císařské cestě, které měly nebo mají většího významu z pohledu místní nebo regionální důležitosti.

K zpracování dat a tvorbě map byl použit geografický informační systém ArcMap verze 10.4.1. od firmy ESRI. Tento program byl také použit ke grafické úpravě mapových výstupů. Většina mapových děl byla georeferencována a použita jako podklad pro tvorbu nových vrstev komunikací pro zlepšení přesnosti. Nadále v práci byla využita digitální vektorová geografická databáze České republiky ArcČR® 500 v podrobnosti měřítka 1 : 500 000. V jejím obsahu jsou vhodné vrstvy pro tvorbu dopravních map. Pro finální grafickou úpravu map byl použit program Adobe Illustrator CS6. Jako podkladová mapa pro některé mapové výstupy byla použita vrstva OpenStreetMap.

Při získávání dat došlo k problémům při georeferencování starších map, které ne vždy přesně lícovaly s moderními mapami či vrstvami z datové sady ArcČR® 500. Problém byl částečně vyřešen porovnáním se současnými mapami a správným posunutím vektorové vrstvy.

3. Vývoj dopravní infrastruktury v České republice

3.1 Ranný vývoj stezek

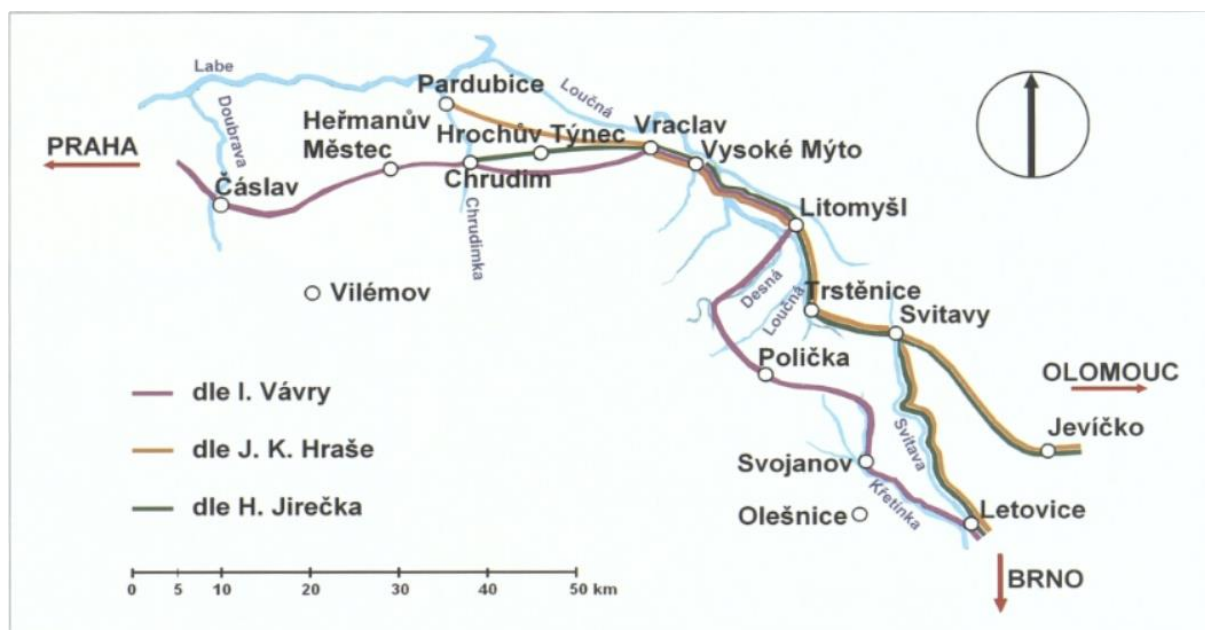
Stezky a později cesty, v jiném slova smyslu než je známe dnes, existovaly na území Čech, Moravy a Slezska již od nepaměti. O jejich původu se nedochovaly žádné písemné prameny a tak se jediné informace o nich dozvídáme díky víceméně náhodných nálezů jejich fragmentů. Jeden z nejstarších dochovaných fragmentů se nalézá v Líšni u Brna, kdy cesta byla tvořena zpevněnými oblázky a vápencovou drtí. Tato silnice pochází z raného halštatského období, přibližně z 7. století před naším letopočtem. Další významná stezka známá jako Jantarová, nebo spíše její jedna z hlavních větví, vedla povodím Moravy a Moravskou bránou. Největšího významu dosáhla mezi 7. století před naším letopočtem a 5. stoletím našeho letopočtu. Obchodní karavany po Jantarové cestě převážely na sever zejména zbraně, jemné látky, vzácné měděné a bronzové výrobky a šperky, na jih pak výměnou kožešiny, vlnu, otroky a vzácný jantar. (HONS. J. 1975) Další stezky a silnice se nalézaly v okolí keltských opid či velkomoravských hradišť. (LÍDL. V. a kol., 2009)

3.2 Období od středověku po 16. století

Nejstarší zemské stezky byly využívány hlavně k přepravě nákladu, který byl zprvu dopravován na zádech, později soumary. Tyto stezky měly podobu vysekaného pásu v pohraničních hvozdech, které za vlády Přemyslovců dosahovaly až 80% rozlohy knížectví. Tyto zemní cesty byly převážně vedeny po rozvodích suchými a přehlednými oblastmi. Často přecházely brody a vyhýbaly se bažinám. Přeshraniční stezky často přecházely hranici v průsmycích nebo v nejnižších místech. Většinou o těchto stezkách víme jen díky archeologickým výzkumům, ale o některých již existují písemné zprávy. Z roku 805 pochází zpráva o Domažlické cestě, která vedla z německého Řezna přes Domažlice a Plzeň do Prahy. Z 10. století pak víme o staroboleslavské cestě vedoucí do Prahy, o „lesní“ stezce, později zvané „Zlatá“, vedoucí z Pasova přes Prachatice a Písek do Prahy.

Koncem 10. století zřejmě existovalo v Čechách na 20 stezek a na Moravě také téměř tolik. Na Moravě se zbíhaly především k Olomouci a Brnu. Po v pádu Maďarů do Podunajské nížiny se západovýchodní spojení přesunulo víc na sever přes naše území. (LÍDL. V. a kol., 2009)

Z mnoha názorů badatelů, často protichůdných, si trochu připomeňme, jak probíhal způsob trasování cest. Cesty vedly podél vodních toků, v případě bažinatých terénů pak zase po vrcholových místech. Je možné, že v první fázi využívali jezdcí jako cestu i mělká řečiště, která byla v začátcích ideálním orientačním prvkem. O spojích mezi ohrazenými středověkými sídly vypovídají brány a jejich názvy. Někteří badatelé při určení starých cest se opírají o nálezy mincí a dalších archeologických stop, jiní o zaniklé vsi ničené vojsky pohybující se na blízkých cestách nebo je hledají jako spojnice prehistorických hradišť a strážných míst. Jiný názor na vedení starých cest (tzv. silniční typ vsi), případně o stavu plužin, zejména v lesních lánových vsích. Tyto plužiny byly utvářeny s ohledem na tehdejší stávající cesty, takže je dokládají a jejich případné narušení (protnutí) je pak důkazem, že tu vznikla komunikace v pozdější době. Právě podobně byla podrobena zkoumání tzv. Trstenická stezka propojující jižní Moravu přes Olomouc na území tehdejších Slavníkovců. Také zde nedošlo u historiků k shodě ohledně jejího vedení. (L. ŠTĚPÁN, J. PRAŽAN, 2009)

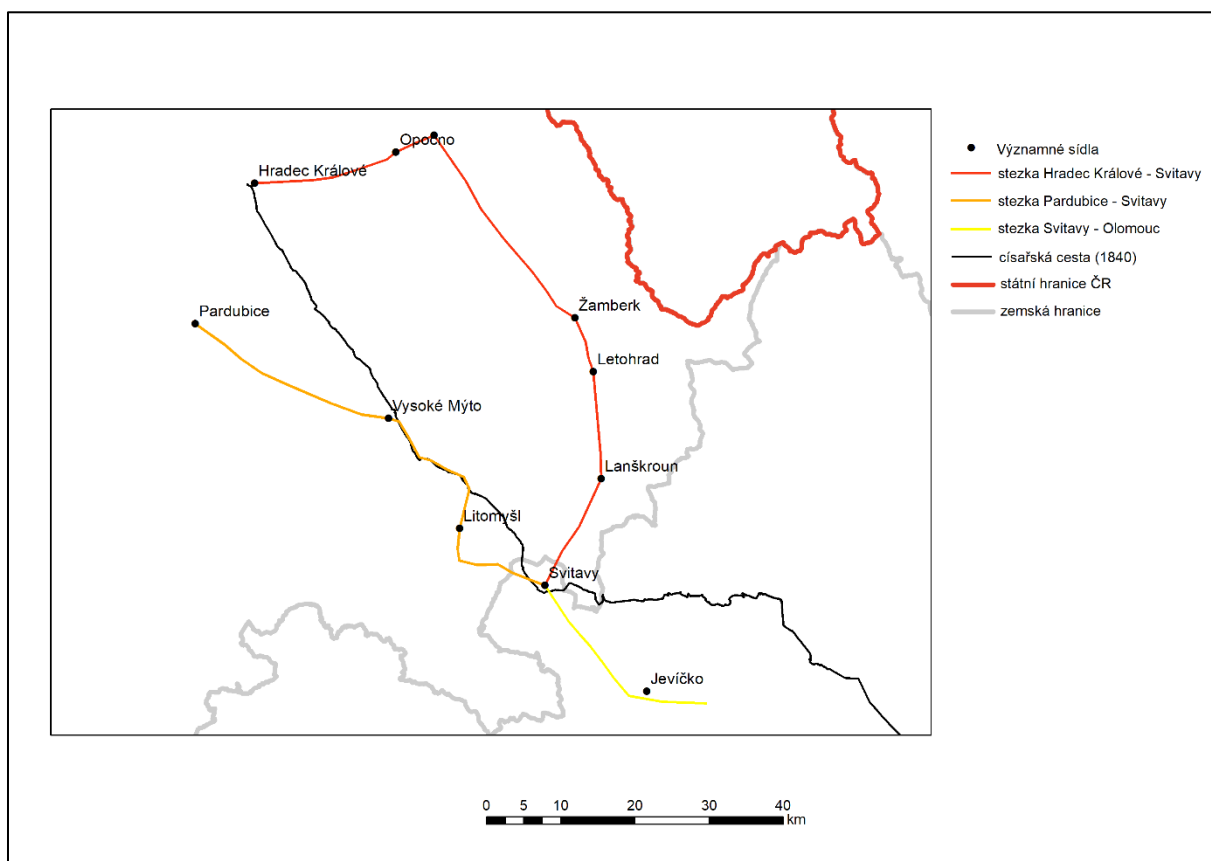


Obr. 1: Mapa předpokládaných tras tzv. Trstenické stezky

(Pramen: L. Štěpán, J. Pražan, Silnice v Pardubickém kraji, historie a současnost, 2009)

Během 11. až 13. století již existovaly zemské stezky vedoucí z Čech na Moravu. Před výstavbou císařských cest zde byly zemské stezky vedoucí z Hradce Králové či Pardubic do Olomouce. Z Hradce Králové bylo možné využít stezku vedoucí přes Dobrušku, Kyšperk (od 1950 Letohrad), Rudoltice. Z Pardubic zase přes Vysoké Mýto, Litomyšl, Trstěnice a Svitavy. Ve Svitavách se obě stezky spojily a dále pokračovaly dál přes Jevíčko do Olomouce. (HRAŠE J. K., 1885). A právě úsek mezi Vysokým Mýtem a Litomyšlí je jedním z prvních předchůdců

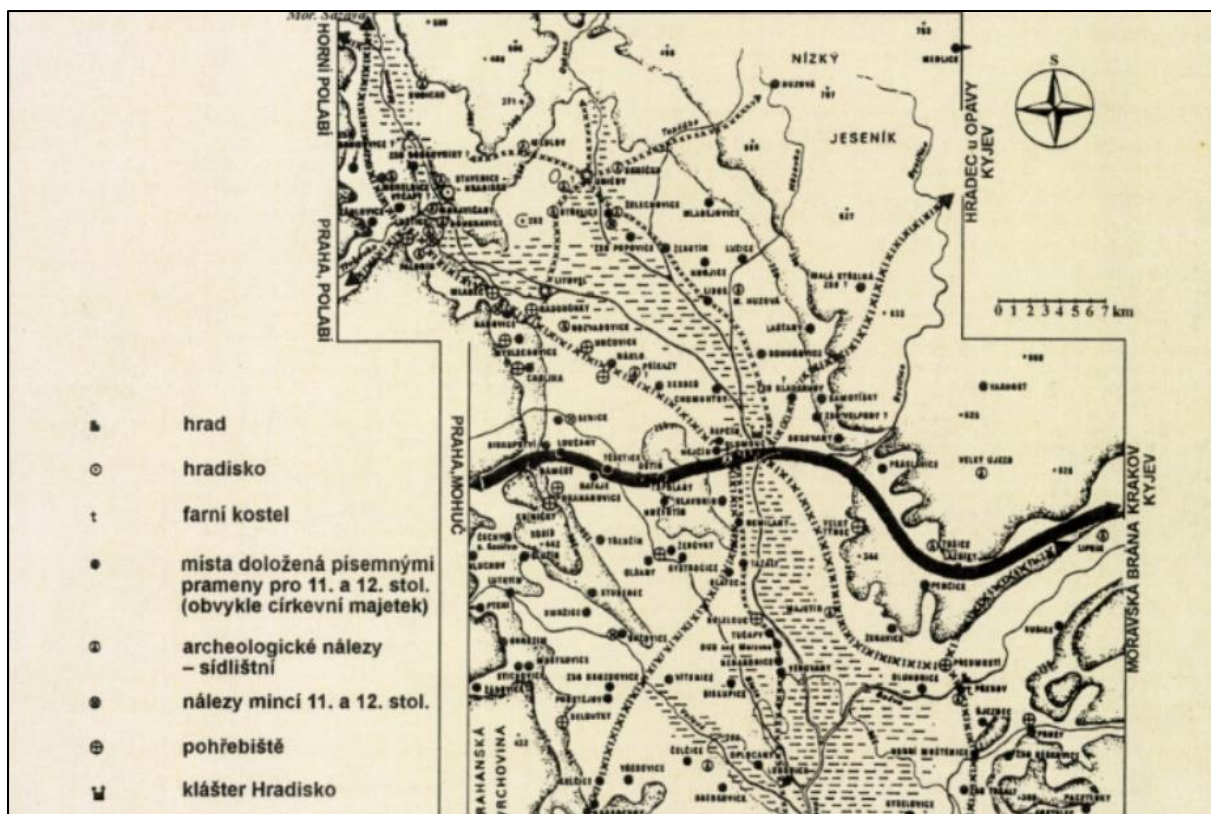
trasy císařské cesty (viz obr. 1). Dle J. K. Hraše (1885) si můžeme povšimnout důležitosti dopravního uzlu Svitavy již ve 13. století, kdy se v tomto místě protínaly stezky Praha – Olomouc a Hradec Králové - Brno. Je důležité si uvědomit, že mnohá z dnešních měst ještě neexistovala a tak tyto stezky často spojovaly kromě měst také tvrze či hrady. Tyto stezky také měly často vzhled dnešních polních cest nebo jen vyšlapaných chodníků. Zpevňovány byly často jen ve městech. (LÍDL. V. a kol., 2009).



Obr. 2: Poloha zemských stezek vedoucích z Hradce Králové a Pardubic do Olomouce ve 13. století.

(Pramen: Vlastní tvorba, Hraše, J. K. 1885: Zemské stezky, strážnice a brány v Čechách, Nové Město na Metuji)

Z mapy středověkých stezek od R. Květa (2002) si můžeme povšimnout stezky mezi Přerovem, Olomoucí a Mohelnicí, kterou dnes suplují silnice I/55 a D35. Důležitost této trasy přes byla dána pozicí důležité stezky Porýní – Rus a také množstvím hradisek a z písemných pramenů doložených církevních majetků z 11. a 12. století. Další důležitá stezka, která procházela Olomoucí byla stezka propojující Brněnsko přes Vyškovskou bránu k Opavskému hradu a dále do Kyjeva.



Obr. 3: Mapa středověkých stezek v oblasti severní Moravy (výřez)

(Pramen: R. Květ, Staré stezky v České republice)

3.3 Období do 17. století

K vývoji cest mezi Hradcem Králové a Olomoucí pomohly také různé historické události, jako získání Kladska pro České království nebo také embargo uvalené Janem Lucemburským a uherským králem Karlem Robertem na Vídeň, kdy se cesty mezi Uherskem a Českými zeměmi přesunuly do dnešního Slovenska. Také pozdější vliv na vytváření silnic měla změna politické situace s nástupem Habsburků. Již ve 14. století se začíná používat slovo „silnice“, snad od nového významu, který je jim přikládán, tj. „silné“ cesty. Slovo „silnice“ používané tehdy ale nekoresponduje s dnešním smyslem slova „silnice“ jakož to umělé vozovky. Ty začaly vznikat až v 18. století. Během první poloviny 15. století došlo díky Husitským válkám k úpadku cest, kdy města a cesty mezi nimi byly opuštěny. Ke zlepšení dochází až v 16. století, kdy se začínají zavádět první poštovní linky. Další velkou ránou pro cesty byla třicetiletá válka v první polovině 17. století, kdy došlo k jejím rozježdění a někdy i zániku. Mosty na těchto cestách byly často dřevěné a stávalo se, že po jarním tání sněhu a ledu byly mosty zničeny. Kamenných mostů bylo jen velmi málo a na cestách mezi Hradcem Králové a Olomoucí žádný nebyl, jen pár dřevěných. Většinu cest měla opravovat za vlastní

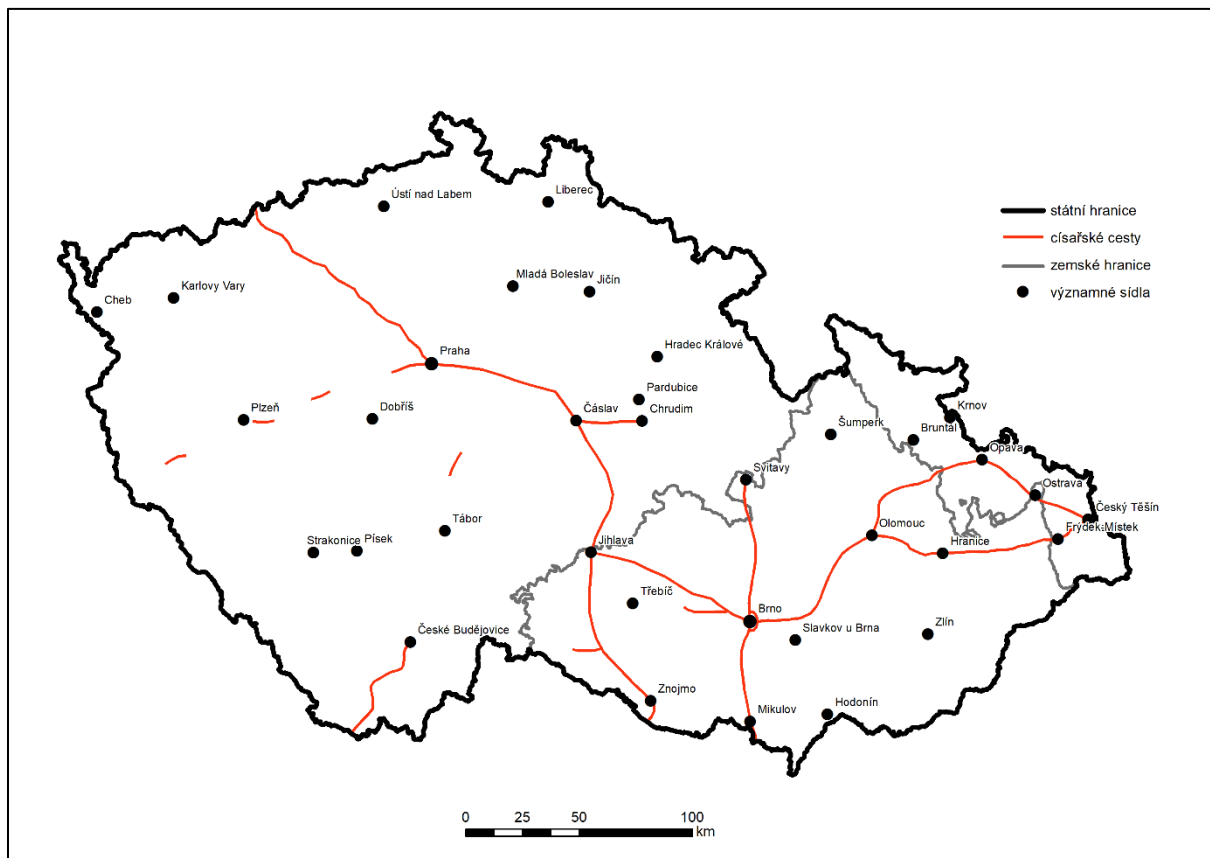
náklady místní šlechta. Ta ale až do zrušení nevolnictví využívala své poddané k opravám a zároveň provozovala výběr mýtného. Situace ohledně kvality cest se zlepšila až během 17. století. (LÍDL. V. a kol., 2009)

3.4 Období 18. a 19. století

V 18. století nastal rozvoj silniční infrastruktury porovnatelný snad jen s 20. stoletím, kdy byla zahájena výstavba dálnic. V jeho průběhu se začaly stavět po vzoru francouzských „Chausséen“ císařské silnice. (RYBA, J., 2004) Oficiálně se s výstavbou v Čechách začalo v roce 1738 za vlády Karla VI., pro kterého vytvořil zemský zeměměřič Jan Glocksperger podrobnou síť nových silnic, včetně napřímení stávajících. Kvůli smrti císaře a Válce o Rakouské dědictví však došlo k pozastavení staveb na 10 let. Z počátečních 4 „povinných“ silnic díky patentům z let 1751, 1756 a 1760 se jejich počet navýšil na 25. Většina povinných silnic byla dostavěna, avšak většina úprav stávajících silnic nebyla provedena, protože nastal problém s vykupováním pozemků a tak vznikly určité kompromisy, které zapříčinily větší modernizaci. Roku 1790 byla základní síť moravských a slezských státních silnic z převážné části dokončena a z Brna se stalo centrum, z něhož se rozbíhaly paprskovitě silnice do všech sousedních zemí. (HLAVAČKA. M. 2002) Na konci 90. let 18. století byla výstavba silnic na Moravě a ve Slezsku rychlejší a také délka těchto silnic byla 1,7 násobkem státních silnic v Čechách. Avšak koncem 30. let 19. století již byla pouze třetinová. Celkově v roce 1804 byla délka silnic v Čechách 609 km a do roku 1848 se rozrostla na 3827 km. Zatímco na Moravě a ve Slezsku byla délka silnic v roce 1791 683 km a v roce 1848 pouhých 1131 km. Důvodů bylo více. Morava byla více zasažena Napoleonskými válkami a také dobrovolné konkurence se na Moravě a ve Slezsku neuchytil. Ale protože Morava byla také součástí monarchie, tak i na jejím území byly naplánovány „povinné“ silnice. Jedním z důležitých úseků byl i úsek Moravská Třebová – Litovel – Olomouc. V letech 1762 až 1769 byly zrušeny Moravské a Slezské ředitelství pro výstavbu silnic a vše se sjednotilo pod ředitelství pro Čechy, Moravu a Slezsko. To se však neosvědčilo a tak opět byly zřízeny zemské ředitelství. (LÍDL. V. a kol., 2009)

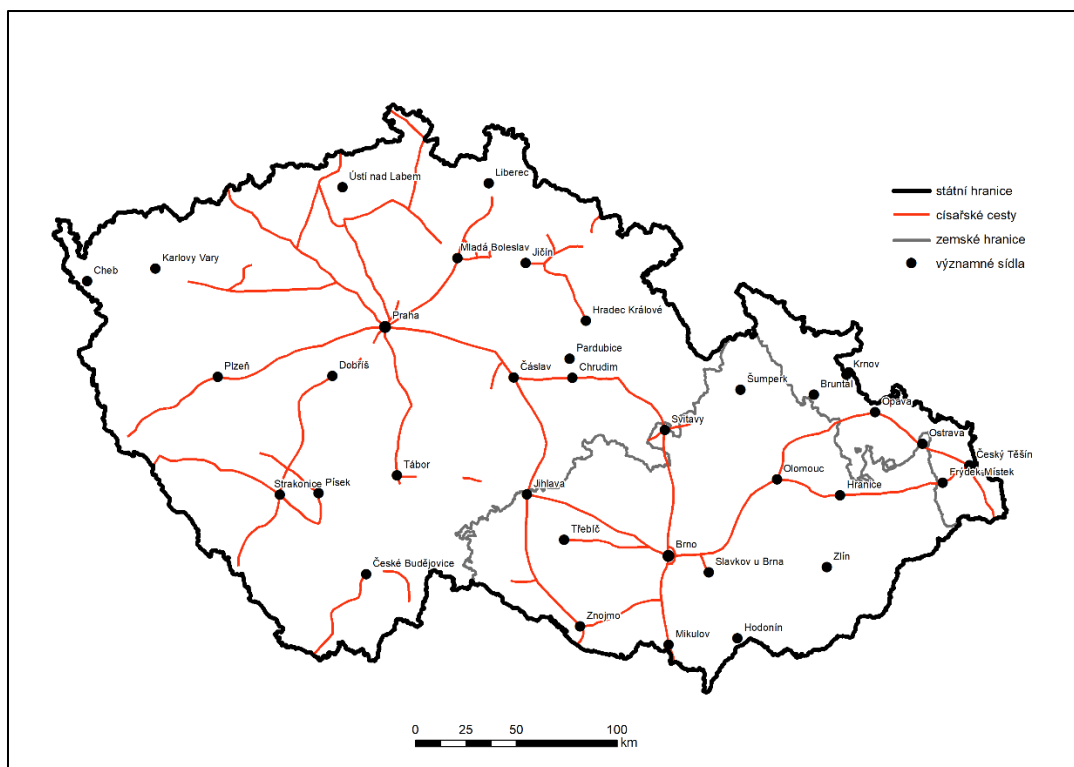
Prvním z úseků, který byl důležitý pro další výstavbu císařské silnice z Hradce Králové do Olomouce, byla tzv. Česká silnice, která vedla z Brna přes Černou Horu a Letovice do Svitav. Také byla nazývána Černoohorská a její výstavba proběhla mezi lety 1782 až 1787. Na tuto stavbu navazovala stavba silnice Třebovská, tzn. podle Moravské Třebové, z Olomouce přes Mohelnici, Moravskou Třebovou a Svitavy až na hranice s Čechami. Úsek z Olomouce do Mohelnice byl dostavěn v roce 1828 a celá trasa pak v roce 1830. Tyto silnice měly štěrkový

povrch, postranní příkopy, propustky a mosty postavených podle jednotných zásad. Silnice v Českých zemích měly nejvyšší kvalitu z celého Rakousko-Uherska. To však bylo vykoupeno vysokými náklady na opravy, které jen z poloviny pokrývaly výnosy mýt. (LÍDL. V. a kol., 2009)



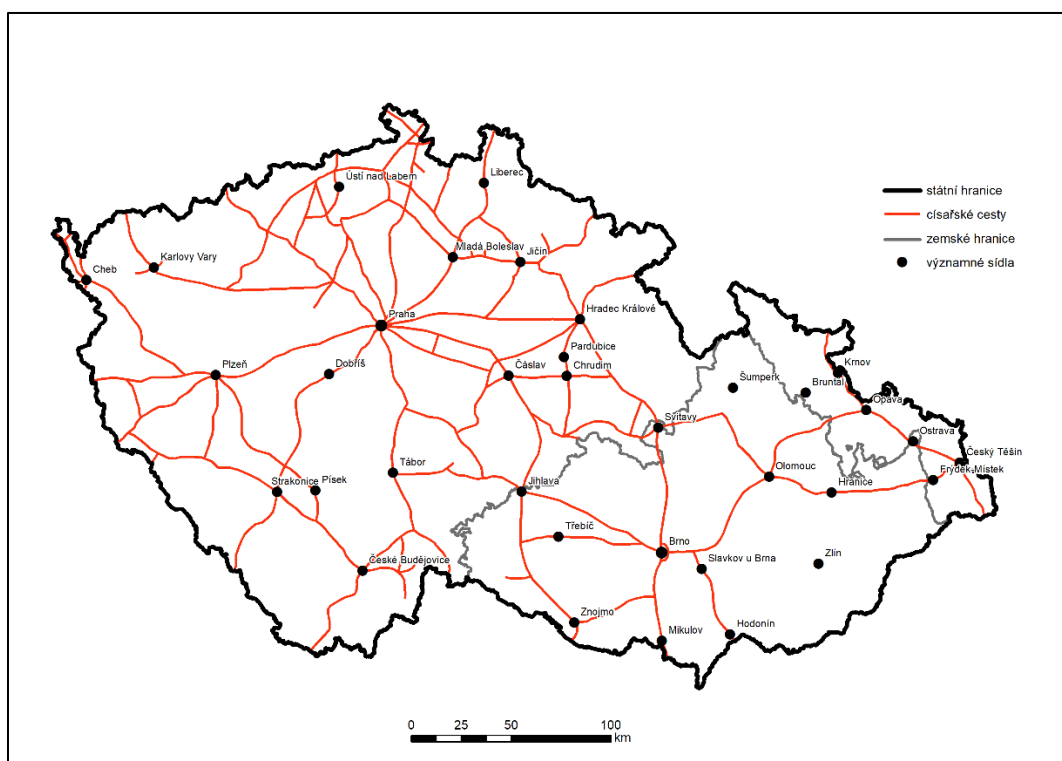
Obr. 4: Císařské cesty na území dnešní ČR v roce 1800.

(Pramen: Vlastní tvorba, LÍDL. V. a kol., Silnice a dálnice v České republice vývoj stezek, cest, silnic a dálnic na našem území od nepaměti až po současnost, Praha, 2009)



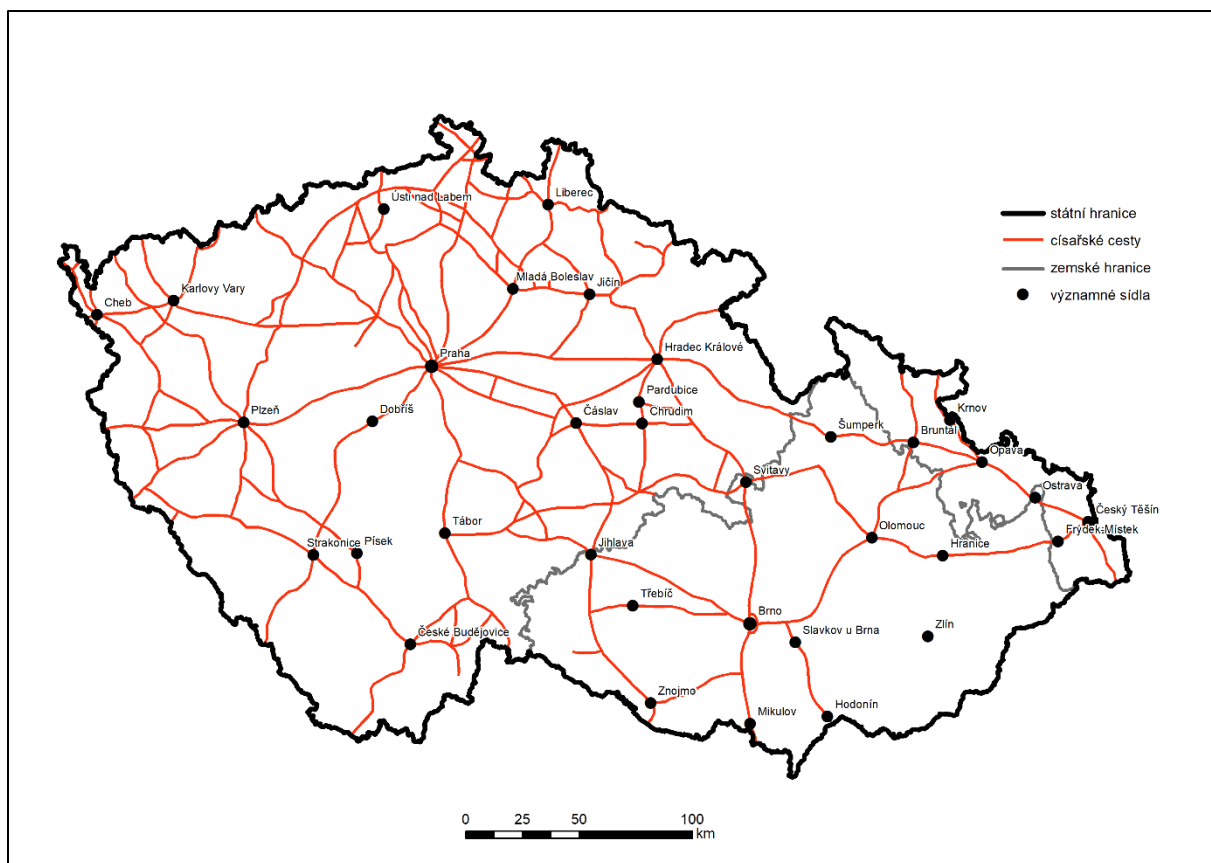
Obr. 5: Císařské cesty na území dnešní ČR v roce 1820.

(Pramen: LÍDL, V. a kol., Silnice a dálnice v České republice vývoj stezek, cest, silnic a dálnic na našem území od nepaměti až po současnost, Praha, 2009)



Obr. 6: Císařské cesty na území dnešní ČR v roce 1840.

(Pramen: LÍDL, V. a kol., Silnice a dálnice v České republice vývoj stezek, cest, silnic a dálnic na našem území od nepaměti až po současnost, Praha, 2009)



Obr. 7: Císařské cesty na území dnešní ČR v roce 1865.

(Pramen: LÍDL. V. a kol., Silnice a dálnice v České republice vývoj stezek, cest, silnic a dálnic na našem území od nepaměti až po současnost, Praha, 2009)

Lidově byly nové císařské silnice nazývány tereziánskými podle Tereziánského patentu, jež vydala císařovna Marie Terezie, ale největšího stavebního dosáhly až za panování císařů Františka I. (1792-1835) a Ferdinanda I. Dobrotivého (1835-1848). (LÍDL. V. a kol., 2009)

Na křižovatkách nových císařských silnic byly stavěny ukazatele směru a šraňky, aby se formané, vyhýbající se platbě mýta, nemohli vymlouvat na to, že zabloudili. Na okrajích silnic byly vysazovány stromy nejen k jejich zpevnění, ale také že poskytovaly stín, ovoce a také hospodářský užitek. Takto bylo jen v Čechách vysazeno do roku 1832 přes půl milionu stromů. (LÍDL. V. a kol., 2009) Pozůstatky po alejích můžeme nalézt na reliktech císařské cesty především mezi Olomoucí a Mohelnicí a částečně i dále na ve směru na Svitavy.



Obr. 8: Pohled na dnešní stav výsadby stromů u císařské cesty poblíž obce Gruna, místní část Žipotín.

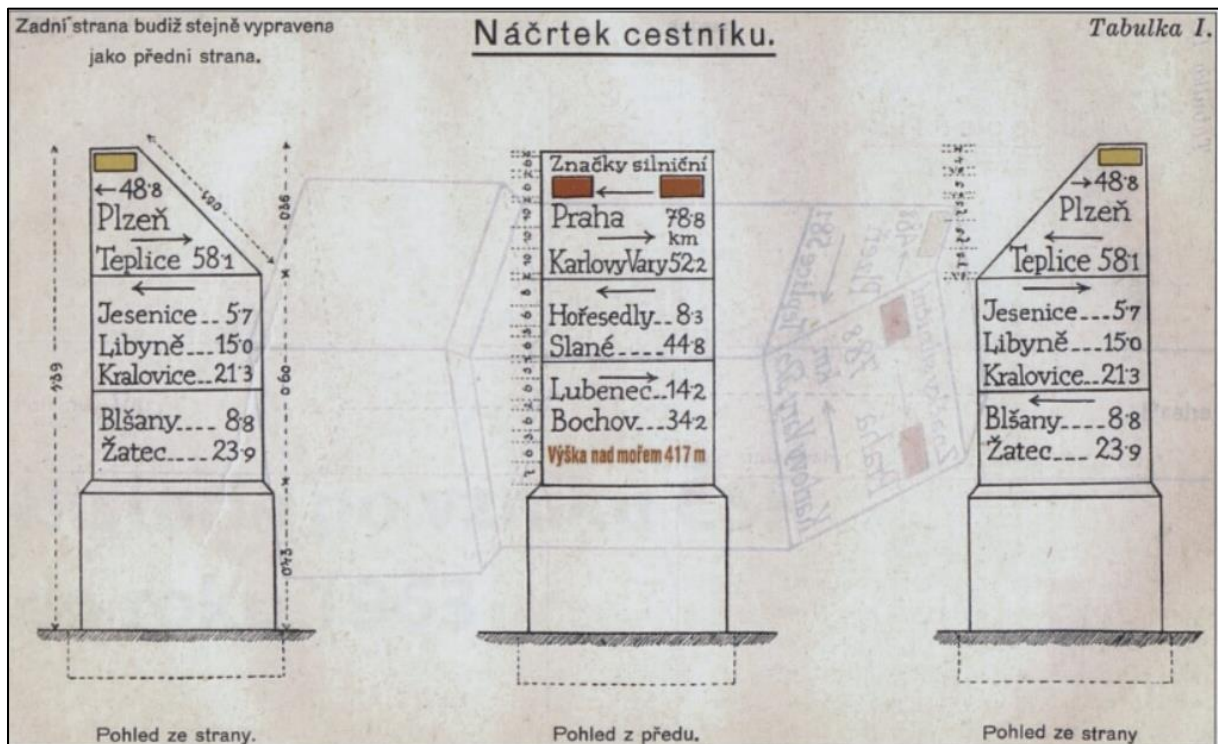
(Foto: Jan Macek, 26. 11. 2019)

V roce 1864 byla zřízena nová zemská a okresní samospráva, která rozdělila v Čechách silnice na státní (erární) a ostatní silnice – zemské, okresní a obecní. Výstavba zemských silnic ze zemského fondu se neujala, avšak toto rozdělení pomohlo ve výstavbě okresních silnic, kterým zákon č. 46 vytvořil podmínky pro výstavbu. Silnice měly být široké 6 až 6,5 metru a samotná vozovka 4 až 5 metrů. Obdobný zákon byl přijat i na Moravě (Moravský silniční zákon č. 38), ale až později a to v roce 1877. V rakouském Slezsku byly okresní silniční výbory ustanoveny až v roce 1898. Toto přenesení působnosti přispělo k tomu, že samotné okresy se začaly starat o své cesty, které spravovali ze svých rozpočtů, a zvýšili tak jejich kvalitu. Jen v Čechách získaly okresní úřady do své správy 10 141 km silnic. (LÍDL. V. a kol., 2009)

Na začátku 20. století se započalo s modernizací silnic kvůli zvýšené dopravě a také kvůli nástupu automobilů. Začaly experimenty s dehtováním silnic, nebo také s prvními betonovými povrchy. Na Moravě byla část průtahů obcemi modernizována za pomoci tzv. šatovských klinkerů. Avšak nejvíce se používaly drobné zámecké kostky, které byly také jednoduše opravitelné a dostupné. (LÍDL. V. a kol., 2009)

Rychlý rozvoj prodělalo silniční značení. V Čechách bylo v roce 1909 nařízeno zřizovat na křižovatkách cestníky. Jednalo se o betonové bloky s půdorysem 90 x 90 cm a výškou 140 cm. Na horní ploše byly barvou vyznačeny barvy příslušných silnic a uvedeny směry a doby

jízdy k bližším i vzdálenějším cílům. Totéž začalo platit pro Moravu a Slezsko v roce 1913. (LÍDL. V. a kol., 2009)



Obr. 9: Náčrtek cestníku

(Pramen: LÍDL. V. a kol., Silnice a dálnice v České republice vývoj stezek, cest, silnic a dálnic na našem území od nepaměti až po současnost, Praha, 2009)

3.5 Od vzniku ČSR až po rok 1963

3.5.1 ČSR

Po vzniku nového státu bylo třeba přeorientovat silnice především na Moravě, kdy silnice byly primárně směřovány pro potřeby Rakousko-Uherska. Bylo třeba opravit šterkové povrchy silnic a započít se výstavbou nových silnic či modernizací stávajících. Docházelo k pomalému zestátnování původně státních silnic z majetků okresních úřadů, ale často docházelo k tomu, že okresní cesty byly v lepším stavu, než cesty státní a to z důvodu, že okresní úřady měly větší rozpočty pro udržování stávajících silnic, než státní správa. (LÍDL. V. a kol., 2009)

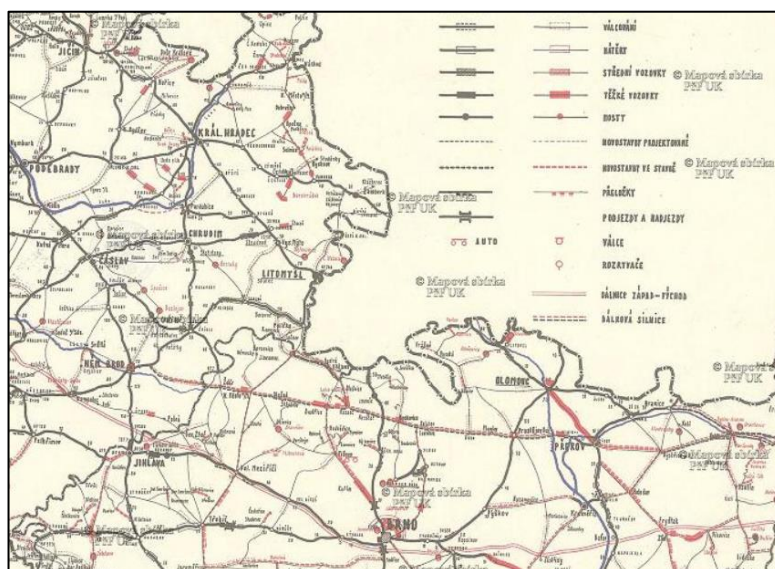
V roce 1935 se poprvé objevily dva návrhy na výstavbu „národní silnice“, kdy tato silnice měla kopírovat osu státu a největší města měly napojovat kapacitně přiměřené silnice. První návrh vypracovalo české regionalistické ústředí a druhý brněnským regionem. Tyto návrhy se neujaly, ale v návrhu českého regionalistického ústředí byla navržena silnice mezi

Olomoucí a Hradcem Králové jako mezinárodní autospoj. Již tehdy tato silnice měla mezinárodní potenciál. (LÍDL. V. a kol., 2009)

3.5.2 Druhá republika a Protektorát Čechy a Morava

Po ztrátě pohraničí se museli projektanti zaměřit na nové potřeby státu. Mnoho cest bylo nyní rozdělených výběžky území zabraného Němci a tak nové cesty mezi důležitými městy byly prioritní. Českému průmyslu se nadále dařilo jako před válkou a tak výstavba česko-moravské silnice z Plzně do Moravské Ostravy pokračovala jen s menšími úpravami v Oderských vších. Nadále pokračovala výstavba silnice z Brna do Zlína. Silnice mezi Olomoucí a Hradcem Králové ztratila významu, když její velká část zůstala na německé straně. Jednalo se o úsek od Loštic po Litomyšl. Na toto krátké období se proto s další modernizací nepočítalo. Dne 1. května 1939 mělo dojít ke změně řízení vpravo, což mělo za následek změnu dopravního značení. (LÍDL. V. a kol., 2009)

Po obsazení Němci došlo k oné změně již 17. března. Také nadále probíhala výstavba důležitých silnic, u kterých jen muselo dojít k zpřísnění parametrů z německé strany. Dne 11. dubna 1939 započala stavba dálnice Breslau – Brno – Vídeň, kdy tato dálnice měla křížit silnice z Olomouce do Hradce v místě poblíž východně od Moravské Třebové. Postupně s méně lidským potenciálem v průběhu války došlo k zanedbávání oprav silnic. Od roku srpna roku 1941 došlo téměř k zastavení této činnosti. (LÍDL. V. a kol., 2009)



Obr. 10: Stav silnic za období Protektorátu Čechy a Morava v roce 1939, výřez z mapy

(Pramen:http://digitooll.is.cuni.cz:1801/view/action/nmets.do?DOCCHOICE=1031420.xml&dvs=1588248004026~221&locale=cs_CZ&search_terms=&adjacency=&VIEWER_URL=/view/action/nmets.do?&DELIVERY_R ULE_ID=3&divType=)

3.5.3 Poválečné období

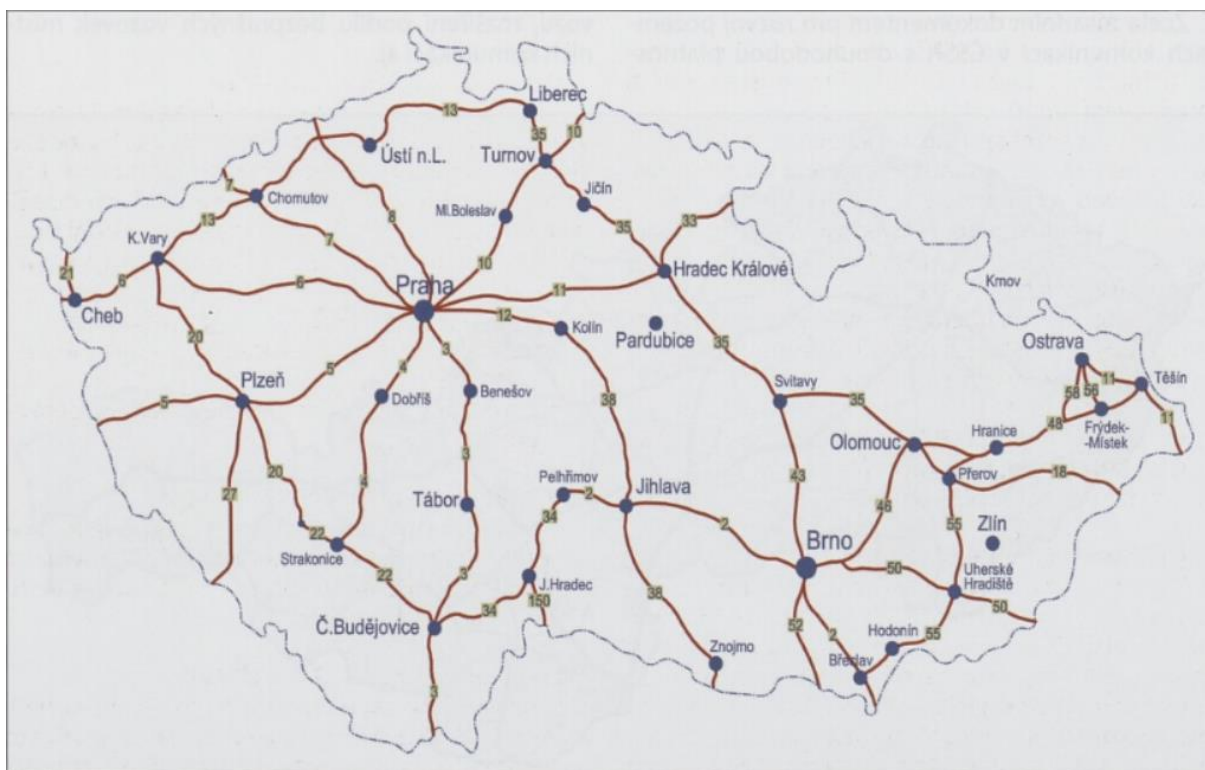
Po válce mělo Československo oproti jiným sousedním státům výhodnou startovací pozici. Hospodářsky bylo poškozeno, ale zbývalo poměrně dost sil a prostředků k poválečné obnově. Dálnice Vratislav (dříve Breslau) – Vídeň ztratila významu a tak bylo všechno stavební úsilí přesunuto na výstavbu dálnice Praha – Brno – Slovenská hranice. Po letech 1947 a 1948 výstavby se československá dálnice nevešla do pětiletého plánu z roku 1950. V Čechách, na Moravě a ve Slezsku bylo v roce 1947 necelých 18 % všech silnic bezprašných. (LÍDL. V. a kol., 2009)

Rok 1949 přinesl reorganizaci administrativního členění a zcela tak rozbil zemskou hranici mezi Čechy a Moravou. Taktéž z téhož roku Zákonem č. 147/1949 Sb. došlo že všechny veřejné silnice byly státní a rozděleny na 3 kategorie – I., II. a III. třídu. Následně si správa silnic prošla mnohaletým období restrukturalizací, které vyústily v roce 1957 v předání povinností spravovat silnice krajským národním výborům a částečně i okresním národním výborům. Toto rozhodnutí vyústilo ke zlepšení kvality silnic. I a II. třídy, ale silnice III. byly opomíjeny a na nich převažoval šterkopískový povrch. V letech 1949 a 1959 bylo provedeno sčítání dopravy. U toho z roku 1959 došlo k zdvojnásobení intenzity dopravy oproti minulému sčítání. Tato skutečnost signalizovala potřebu výrazné modernizace a zkapacitnění silniční sítě. V roce 1960 došlo k další reorganizaci z důvodu změny administrativního členění státu. Bylo zřízeno 33 okresních správ státních silnic s působností ve dvou až třech okresech. Díky této změně se zlepšila kvalita silnic III. třídy, protože okresní výbory měli povinnost zavést do všech obcí okresu autobusové linky. (LÍDL. V. a kol., 2009)

3.6 Období let 1963 až 1989

Prudký nárůst silničního provozu jednoznačně prokázal, že tehdejší silniční síť nemůže i přes zkvalitňující se rekonstrukce novodobé silniční dopravě stačit. Bylo tak nutné obnovit výstavbu dálniční sítě, která byla do té doby často mylně zavrhována. Tento problém tak mohlo vyřešit pouze konstruktivní vládní nařízení. Zcela zásadním dokumentem o dlouhodobém rozvoji československých silnic se stalo usnesení vlády ČSSR č. 286 z 10. dubna 1963. Usnesení vycházelo z návrhu Perspektivního plánu z roku 1961 zpracovaného Střediskem pro rozvoj silnic a dálnic. Poprvé se začalo používat funkční členění silnic podle jejich důležitosti v dopravní síti a ne podle jejich hierarchické úrovně ve smyslu zákona o pozemních komunikacích. Do vybrané silniční sítě bylo zahrnuto 13 466 km, což představovalo 18 % tehdejší silniční sítě ČSSR, na kterých se realizovalo 46 % dopravního výkonu. Mimo jiné

usnesení vlády ČSSR č. 286/1963 poprvé stanovilo rozsah a směřování budoucí dálniční sítě. Usnesení vlády ČSSR č. 35/1966 zase přispělo k modernizacím stávajících silniční sítě, která měla zajistit homogenizaci úprav vozovek v souvislých tazích. (LÍDL. V. a kol., 2009)



Obr. 11: Vymezené tahy vybrané silniční sítě – první velká modernizace I/35.

(Pramen: LÍDL. V. a kol., Silnice a dálnice v České republice vývoj stezek, cest, silnic a dálnic na našem území od nepaměti až po současnost, Praha, 2009)

Právě tyto usnesení vlády vedly k důležitým přestavbám silnice I/35. Úsek z Hradce Králové do Svitav v tehdejší Východočeském kraji měl na své trase omezení v podobě historických center měst jako Vysoké Mýto, Litomyšl nebo Svitavy a dalších menších měst. Tato silnice byla plánována zároveň s rychlostní silnicí R35. Proto byla přestavba této silnice I. Třídy zaměřena na provedení homogenizačních úprav a odstranění největších dopravních závad. V průběhu let 1973 až 1979 byl realizován soubor staveb mezi Zámrskem a obcí Hrušová řešící mj. přeložku průtahu silnice mimo historické centrum Vysokého Mýta v kategorii M 12/60. (LÍDL. V. a kol., 2009)

V Litomyšli byla v letech 1976 až 1983 realizována přeložka průtahu silnice mimo historické jádro města, které je památkovou rezervací. Další přeložka délky 3,3 km byla vybudována v kategorii M 14,5/60. Její součástí byla výstavba dvou nových mostů přes říčku Loučnou, dvou lávek pro pěší a dvou podchodů. Další úsek byl vystavěn jako obchvat města Svitavy v roce 1979. Další navazující stavbou byla výstavba obchvatu obce Koclířov po kopec

Hřebeč. Soubor staveb přeložek mezi Moravskou Třebovou a obcí Žipotín byl budován v letech 1972 až 1980.

V tehdeším Severomoravském kraji došlo k velkému rozmachu výstavby silniční infrastruktury spojených s rozvojem regionu jako takového, převážně však ve východní části v oblasti Ostravské a Karvinské pánve. Na silnici I/35 byla v zájmu zlepšení dopravního spojení východních Čech a severní Moravy provedena v letech 1971 až 1975 její přestavba v úseku Studená Loučka – Mohelnice. V letech 1972 až 1982 byla v Olomouci vystavěna tzv. jižní tangenta po jižním okraji centra. Na tuto silnici se připojuje původní císařská cesta vycházející z Terežské brány v místě křižovatky ulic Pražská a Erenburgova před Fortem Galgenberg. (LÍDL. V. a kol., 2009)

U obou měst jako významných regionálních středisek nás z pohledu horizontální dopravní polohy zajímá nejvíce zajímaví dva faktory, kterými jsou velikost a vzájemná vzdálenost. U velikosti je to z důvodu, že rozsáhlejší střediska jako Olomouc a Hradec Králové generují a přitahují více cest. (MARADA. M., 2010) Proto také bylo přistoupeno k výstavbě rychlostní silnice mezi těmito městy, která zkrátí vzdálenost z pohledu času stráveného přepravou.

Rychlostní silnice R35 byla postupně budována ve směru mezinárodního tahu E 442, a to v úsecích Liberec – Turnov a Jičín - Hradec Králové – Olomouc – Lipník nad Bečvou. Jejím účelem bylo umožnit kvalitní silniční spojení mezi Libereckým, Královehradeckým, Pardubickým a Olomouckým krajem. I nadále je současná koncepce našich dálnic založena na monocentrickém rozložení, kdy na hlavní město Prahu míří 9 různých dálnic. Kvůli tomuto schématu byly opomíjeny často tangenty např. severních Čech nebo napojení některých úseků již rozestavěných dálnic na hraniční přechody. (MIRVALD. S., 2000) Právě toto spojení se často užívá k dopravě mezi Prahou, Středočeským krajem a severní Moravou. Plán byl odlehčit přetíženou dálnici D1, protože vzdálenost Praha – Olomouc by se takto výrazně zkrátila. (LÍDL. V. a kol., 2009)

3.7 Období přelomu století až po současnost

Změna politických poměrů, vyvolaná tzv. sametovou revolucí v listopadu 1989, způsobila pád železné opony a ukončila čtyřicetileté období plánovaného hospodářství s převážnou orientací ekonomiky na trhy zemí Rady vzájemné hospodářské pomoci. V důsledku uplatňování tržní ekonomiky a všech ostatních změn došlo k velkému ovlivnění dopravy i silničního hospodářství. Do konce roku 1992 bylo i nadále silniční hospodářství

ČSFR rozděleno mezi dva resorty. Federální ministerstvo dopravy zabezpečovalo výstavbu a správu dálnic z rozpočtu federace na území České republiky prostřednictvím příspěvkové organizace Ředitelství dálnic Praha. Výstavba a správa silnice byla nejdříve v působnosti republikového Ministerstva vnitra ČR – Správy pro dopravu a byla financována z republikového rozpočtu prostřednictvím krajů a okresů. K 1.1. 1991 byla správa dopravy převedena pod Ministerstvo pro hospodářskou politiku a rozvoj. Od 31.10. 1992 přejmenováno na Ministerstvo hospodářství ČR. (LÍDL. V. a kol., 2009)

Po rozdělení ČSFR na Českou republiku a Slovenskou republiku došlo k výrazné organizační změně v celém silničním hospodářství. Z Ministerstva hospodářství ČR přešla působnost na Ministerstvo dopravy ČR. Důležitým dokumentem v devadesátých letech i pro pozdější plánování silniční sítě byl Dopravní politika ČR z roku 1993. Vláda také z důvodu politického směřování směrem k Evropské unii přijala několik usnesení. Prvním bylo usnesení č. 631 ze dne 10. listopadu 1993 o rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v České republice do roku 2005. V dalších letech bylo toto usnesení upraveno usneseními č. 513/1994 a č. 528/1996. Tyto usnesení měly přispět k zvýšení rychlosti výstavby dálnic a také k jejich finančnímu zabezpečení. (LÍDL. V. a kol., 2009)

Významný krok v před nastal při celoplošném zpoplatnění dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla. Přijatý zákon č. 134/1994 Sb. který měnil a doplňoval zákon č. 135/1961 Sb. o pozemních komunikacích, zavedl poplatky za užívání dálnic a silnic dálničního typu s platností od roku 1995. (LÍDL. V. a kol., 2009)

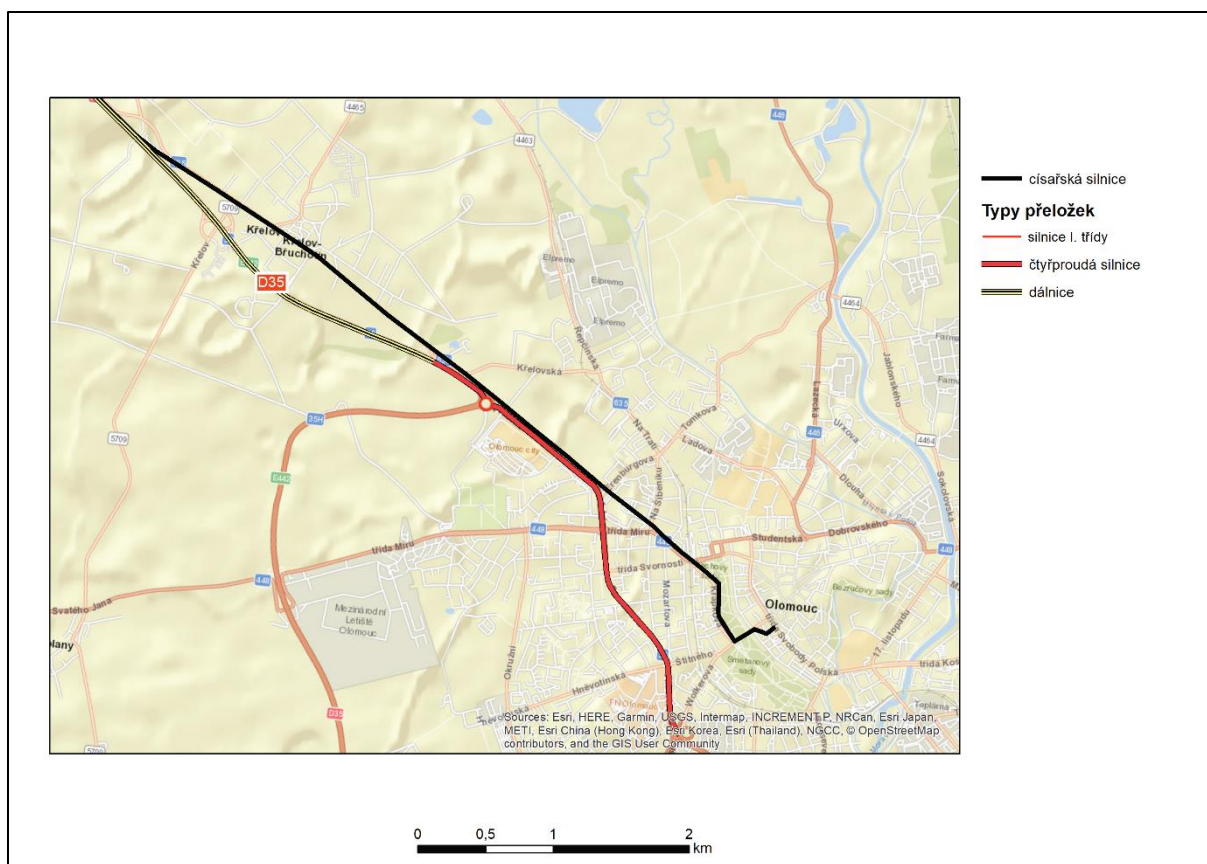
Rozsah rychlostních silnic, který byl v předcházejícím období naposledy upraven při revizi Kategorizace silnic I. a II. třídy v roce 1985, byl aktualizován usnesením vlády ČR č. 631/1993. Zásadní význam pro stanovení definitivní podoby délky sítě rychlostních silnic na území ČR, platné do roku 2016. mělo usnesení vlády ČR č. 741/1999. (LÍDL. V. a kol., 2009) V letech 2006 až 2015 probíhala výstavba prvních úseků R35 u Hradce Králové. Vystavěn byl přivaděč na dálnici D11. Od roku 2018 pak začala nová etapa výstavby již D35 (podle předpisu č. 268/2015 Sb.) ve směru Olomouc. Její dostavba se plánuje na rok 2028 a vznikne tak nová a kratší cesta pro nákladní i osobní dopravu ve směru Praha – Ostrava.

4. Úseky přeložek Olomouc – Svitavy

4.1 Úsek Olomouc – Mohelnice

4.1.1 Úsek Olomouc - Křelov

V letech 1972 až 1982 byla v Olomouci vystavěna tzv. jižní tangenta po jižním okraji centra, zabezpečující vyloučení průjezdné dopravy ve směru západ – východ z centrální oblasti. Na tuto silnici se připojuje původní císařská cesta vycházející z Terezké brány v místě křižovatky ulic Pražská a Erenburgova před Fortem Galgenberg. Jedná se čtyřproudou silnici, která vede přes kruhovou křižovatku spojující obchvat města s dálnicí D35. Od místa kruhové křižovatky se dálnice od původní císařské cesty odděluje a obchází tak obec Křelov z jihozápadní strany. Díky této přeložce došlo ke zvýšení počtů pruhů a také ke zrušení průtahu silnice I. třídy obcí.



Obr. 12: Úsek přeložky Olomouc – Křelov

(Pramen: Vlastní zpracování, OpenStreetMap, 2. vojenské mapování)

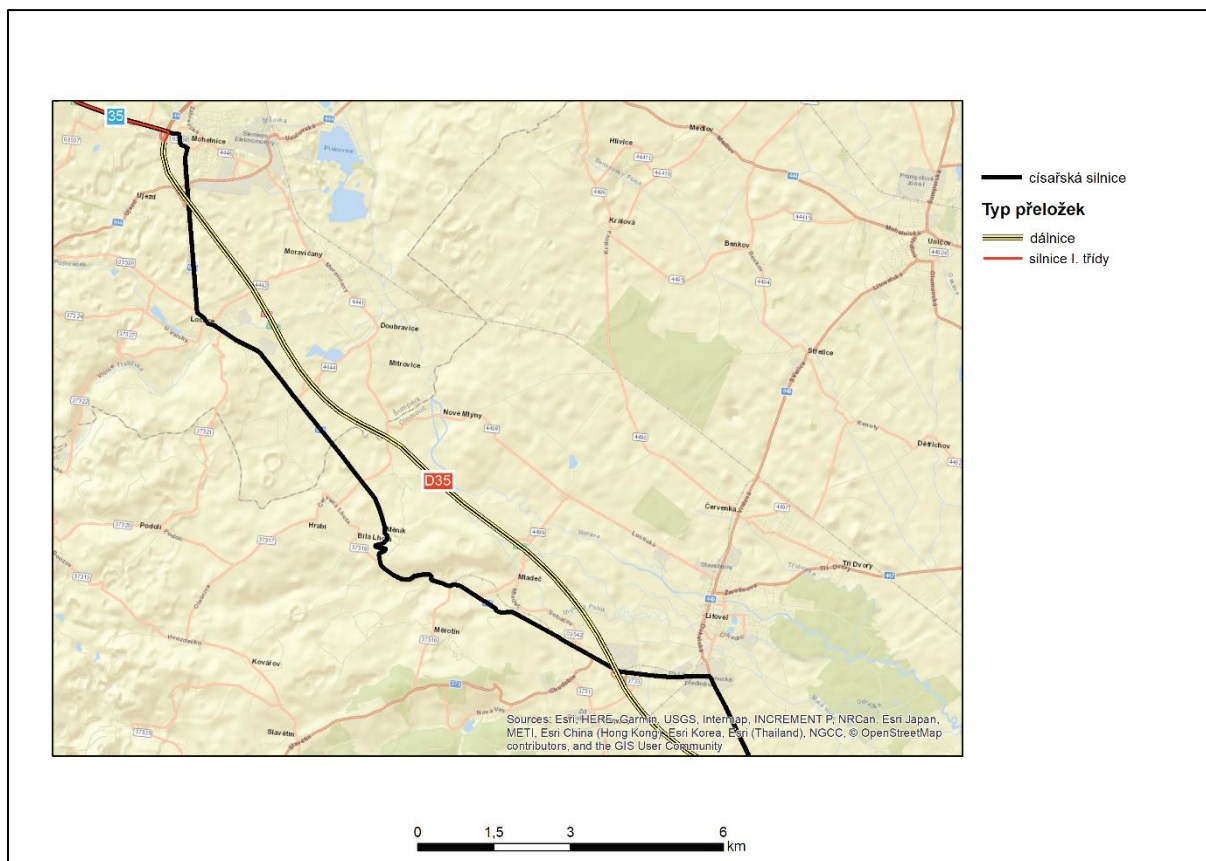


Obr. 13: Pohled na rozdělení císařské cesty a dálnice D35 u obce Křelov.

(Foto: Jan Macek, 26. 11. 2019)

4.1.2 Úsek R35 Mohelnice – Olomouc

V období do roku 1989 byla rychlostní silnice R35 budována v úseku Mohelnice – Olomouc. Naléhavost této stavby v uvedeném úseku vyplývala ze skutečnosti, že v úseku Olomouc – Mohelnice docházelo k prudkému nárůstu silniční dopravy, jemuž neodpovídala kapacita původní I/35 vedené přes města Litovel a Loštice v původním místě císařské cesty.



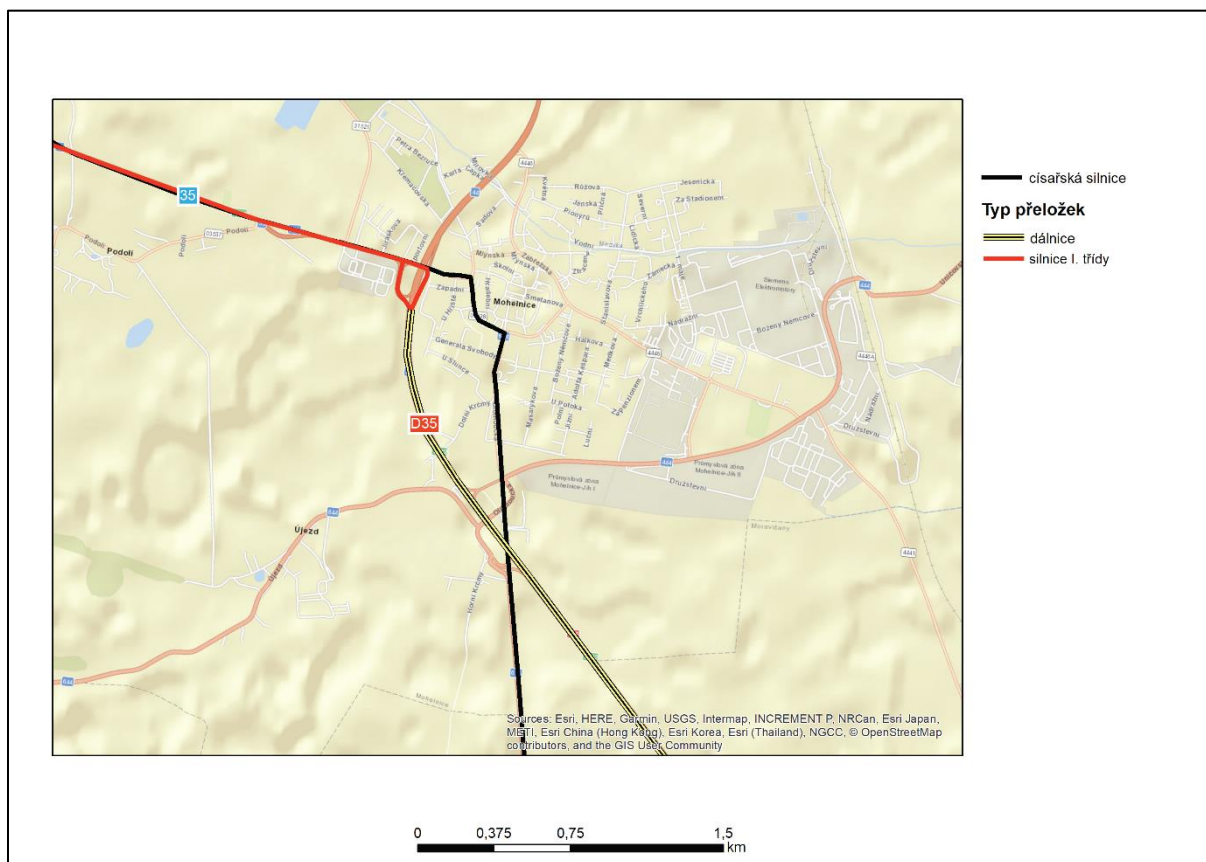
Obr. 14: Úsek přeložky Litovel – Mohelnice

(Pramen: Vlastní zpracování, OpenStreetMap, 2. vojenské mapování)

Dále byla cesta kapacitně nedostačující v úseku Řimice – Mladeč. Jedním z důvodů výstavby R35 bylo také nepříznivé směrové a výškové poměry v kontaktu s CHKO Litovelské Pomoraví. Další důvod výstavby silnice byl v tomto úseku byl, že spolu se silnicí I/44 převádějí dopravu z jižní a střední Moravy na města Zábřeh a Šumperk a dále k rekreačním oblastem. (LÍDL. V. a kol., 2009)

Výstavba čtyřpruhové silnice byla realizována v kategorii S 22/100, tj. se 4 jízdními pruhy šířky 3,5 m, středním dělicím pásem 3,5 m a krajnicemi širokými 1,75 m. Návrh postupu její výstavby byl orientován přednostní výstavbou přeložek mimo města a následně byly realizovány mezilehlé úseky. (LÍDL. V. a kol., 2009)

První výstavba byla zahájena v roce 1973 stavbou obchvatu Mohelnice v délce 2 km. Naléhavost stavby byla dána tím, že I/35 i navazující I/44 procházely historickým centrem města s velmi komplikovanými směrovými poměry.



Obr. 15: Úsek přeložky u Mohelnice

(Pramen: Vlastní zpracování, OpenStreetMap, 2. vojenské mapování)

Navíc zde docházelo k častým dopravním nehodám, neboť značně dlouhé klesání silnice I/35 ve směru Moravská Třebová, z kopce s lidovým názvem „Mohelničák“, končilo v úrovnňové křižovatce, kde vozidla jedoucí na Olomouc musela odbočit pod pravým úhlem. Při selhání brzd nákladních vozidel tak docházelo k velké zdravotní i majetkové újmě. Obchvat i mimoúrovňové křižovatky zůstaly vyňaty z rychlostních silnic a jsou dále používány pro místní obsluhu. (LÍDL. V. a kol., 2009)



Obr. 16: Most u MÚK Mohelnice jih křížící se se silnicí I/35.

(Foto: Jan Macek, 26. 11. 2019)

Tab. 1: Stavby realizované na rychlostní silnici R35 v období 1963-1989.

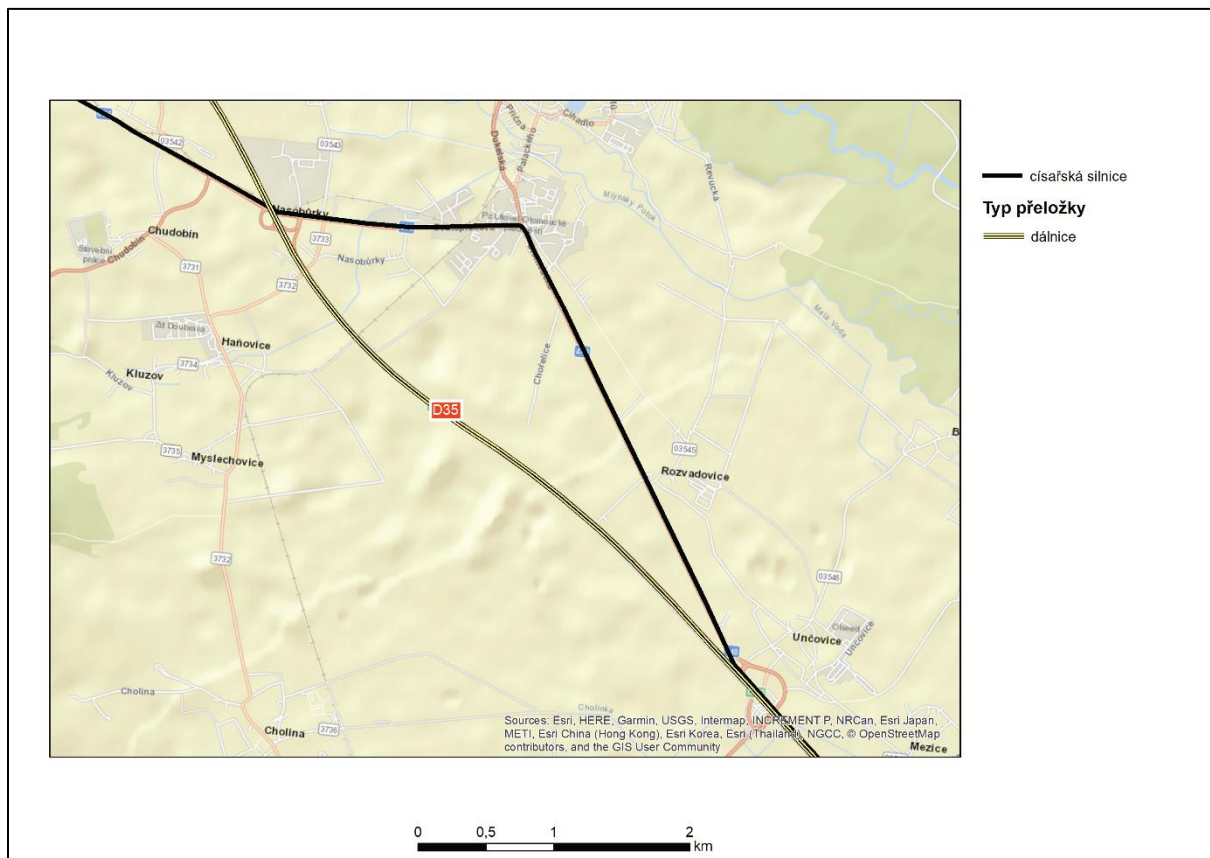
Stavba	Kategorie	Délka v km	Rok	
			Zahájení	Dokončení
Loštice - obchvat	S 22	4,1	1974	1977
Palonín - Řimice	S 22	1,8	1977	1980
Řimice - Mladeč	S 22	3,2	1979	1983
Mladeč - Nasobůrky	S 22	2,9	1982	1985
Nasobůrky - Unčovice	S 22	5	1974	1977
Unčovice - Příkazy	S 22	2,7	1981	1984
Příkazy - obchvat I.	S 22	1,5	1977	1981
Příkazy - obchvat II.	S 22	3	1981	1984
Příkazy - Křelov.	S 22	2,7	1973	1976

(Pramen: LÍDL. V. a kol., Silnice a dálnice v České republice vývoj stezek, cest, silnic a dálnic na našem území od nepaměti až po současnost, Praha, 2009)

V letech 1973 až 1978 byla budována přeložka I/35 v úseku Příkazy – Křelov, kterou byl mj. odstraněn průtah obcí Křelov a Břuchotín. V mimoúrovňové křižovatce se silnicí III. třídy Křelov – Topolany začínala R35 ve směru na Mohelnici. (LÍDL. V. a kol., 2009)

V letech 1974 až 1977 byla realizována výstavba úseku Nasobůrky – Unčovice v délce 5 km. Výstavbou této přeložky byl odstraněn dopravně závadný průjezd původní silnice

městem Litovel s úrovnovým železničním přejezdem i průtah obcí Nasobůrky. Současně byla zkrácena délka silnice v tomto úseku oproti původní I/35 o 0,8 km. Součástí výstavby byla také mimoúrovňová křižovatka Unčovice a mimoúrovňové křížení se železniční tratí Prostějov – Litovel. (LÍDL. V. a kol., 2009)



Obr. 17: Úsek Unčovice – Nasobůrky

(Pramen: Vlastní zpracování, OpenStreetMap, 2. vojenské mapování)

V mezilehlém úseku byla nejprve ve 2 stavbách realizována v letech 1977 až 1984 výstavba obchvatu obce Příkazy. Největším stavebním objektem byla realizace mostu o 5-polových železobetonových nosíků o délce přemostění 87 metrů. Estakádou bylo zajištěno mimoúrovňové křížení s železniční tratí, silnicí III. třídy a účelovou komunikací. Na tuto stavbu navázala stavba Unčovice – Příkazy o délce 2,7 km, která byla uvedena do provozu v roce 1984. (LÍDL. V. a kol., 2009)

V období 1974 až 1978 byla realizována výstavba obchvatu Loštic o délce 4,1 km. Tato stavba navazovala na mimoúrovňovou křižovatku na Mohelnice – jih na silnici I/35, který již byl v provozu. Zde začíná v současné době dálnice D35 ve směru na Olomouc. Stavba končila v mimoúrovňové křižovatce se silnicí III. třídy Palonín – Doubravice. Součástí výstavby

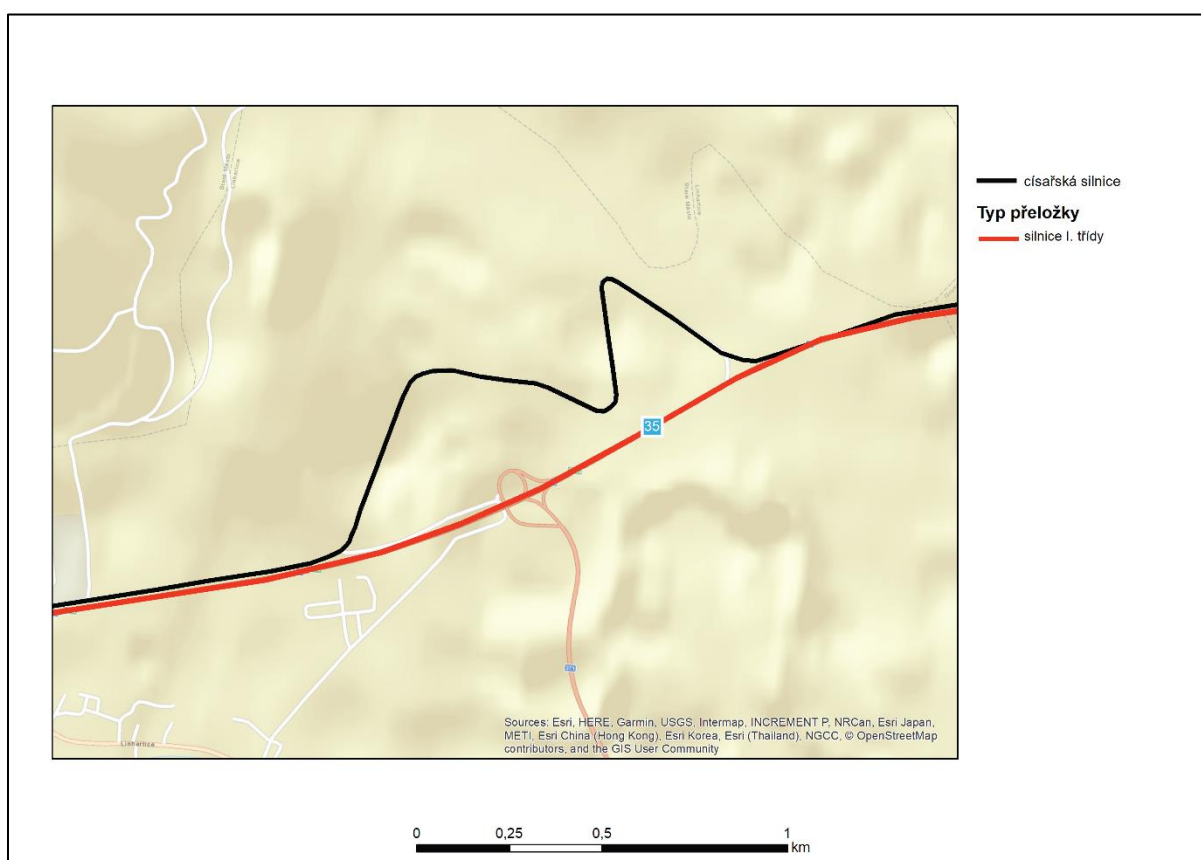
obchvatu byla i stavba nového mostu přes údolí řeky Třebůvky o délce přemostění 61 m. (LÍDL. V. a kol., 2009)

Jako poslední byl realizován soubor staveb zajišťující přeložku silnice I/35 v úseku Řimice – Nasobůrky v délce 6 km. Tyto stavby byly velice náročné z důvodu průchodu silnice přes Chráněnou krajinou oblast Litovelské Pomoraví s řadou mostů umožňujících průtok normálních i povodňových vod. Novými stavbami byla nahrazena původní silnice s točkami, kterými původní silnice překonávala velké výškové rozdíly spolu s úrovnovým křížením železnice. V letech 1979 až 1983 byla realizována výstavba v úseku Řimice – Mladeč, v letech 1982 až 1986 pak úsek Mladeč – Nasobůrky. V rámci tohoto 13 nových mostů v délce 285 m. Největším stavebním objektem byla realizace stavby 5-polového mostu přes železniční trať a původní silnici I/35 v prostoru mimoúrovňové křižovatky Nasobůrky o délce 87,8 m. Soubor stavem byl uveden do provozu v roce 1985. Celkem tak bylo do roku 1989 zprovozněno 27 km rychlostní silnice R35, dnes D35. (LÍDL. V. a kol., 2009.)

4.2 Úsek Mohelnice – Moravská Třebová

4.2.1 Úsek Moravská Třebová – Žipotín

V letech 1972 až 1980 byl realizován soubor staveb mezi městem Moravská Třebová a obcí Žipotín v délce 10,1 km, díky kterým byla výrazně zlepšena kvality jízdy v kopcovitém terénu mezi Moravskou Třebovou a Mohelnicí. První částí je přeložka silnice kilometr od Moravské Třebové ve směru na Mohelnici. Ta výrazně napřímila původní dvojitou „S“ zatáčku, která je dnes pro veřejnost uzavřena. Součástí stavby je mimoúrovňová křižovatka vedoucí směrem přes východní část obce Linhartice a pak dále na Městečko Trnávka a Jevíčko. Tato přeložka je menší oproti původní císařské silnici o přibližně 600 metrů.



Obr. 18: Úsek přeložky u obce Linhartice

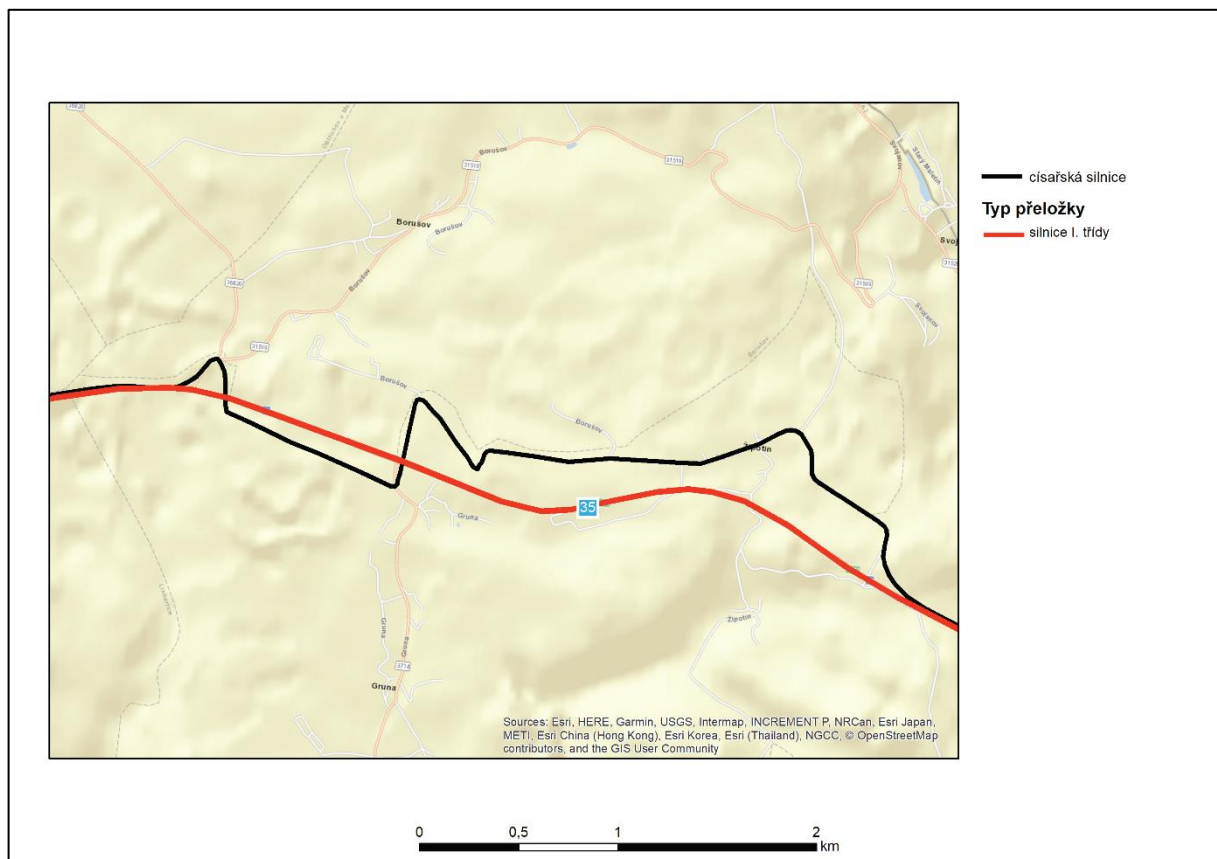
(Pramen: Vlastní zpracování, OpenStreetMap, 2. vojenské mapování)



Obr. 19: Relikt císařské silnice u Moravské Třebové ve směru na Mohelnici

(Foto: Jan Macek, 26. 11. 2019)

Větší částí stavby mezi Moravskou Třebovou a Žipotínem je přeložka silnice I. třídy u obcí Borušov, Gruna a místní části Žipotín. Původní císařská silnice má v tomto úseku délku 6,5 kilometru, zatímco pouze 5,6 kilometru. V západní části přeložky došlo k napřímení zákruty v jižní části obce Borušov, kde silnice původně přecházela Borušovský potok. Část původní císařské cesty přes potok již není využívána a zarůstá stromy. Poté také od obce Gruna došlo k napřímení a posunutí silnice jižněji. Byl tak vytvořen obchvat místní části Žipotín, kterou před výstavbou vedla císařská silnice skrz zástavbu. Původní císařská silnice je využívána jako místní komunikace a je stále udržována.



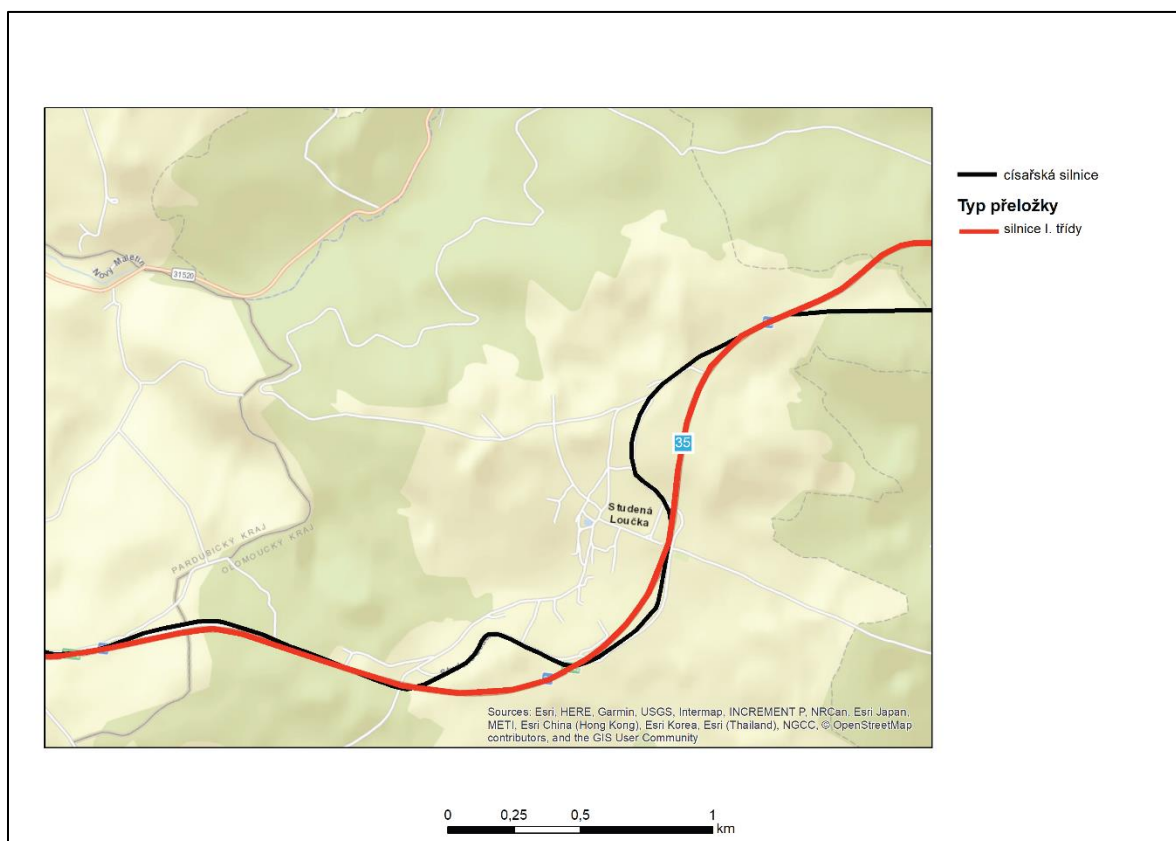
Obr. 20: Úsek Borušice – Žipotín
 (Pramen: Vlastní zpracování, OpenStreetMap, 2. vojenské mapování)



Obr. 21: Relikt císařské silnice u obce Borušov, v pozadí svodidla přeložky silnice I/35.
(Foto: Jan Macek, 26. 11. 2019)

4.2.2 Úsek Studená Loučka – Mohelnice

V letech 1971-1975 byla provedena stavba přeložky v úseku Studená Loučka – Mohelnice v délce 10 km a kategorii S 11,5/80 zčásti se stoupacím pruhem pro pomalá vozidla včetně přeložky kolem obce Studená Loučka. Jednalo se o kompletní přestavbu a napřímení tří větších úseků původní císařské cesty, čímž také došlo ke zmenšení stoupání v daných úsecích. U obce Studená Loučka již byl vybudován původní obchvat tvořený císařskou cestou, avšak poloměry zatáček nevyhovovaly rychlosti 90 km/h a tak byla tato původní cesta přeložena 2 mosty a násypy. Také tato původní cesta vedla částečně novou zástavbou. Nová silnice tak měří 1,9 kilometru, zatím co původní cesta měří 2,3 kilometru. Nyní slouží jako místní obslužná silnice pro obyvatele obce.



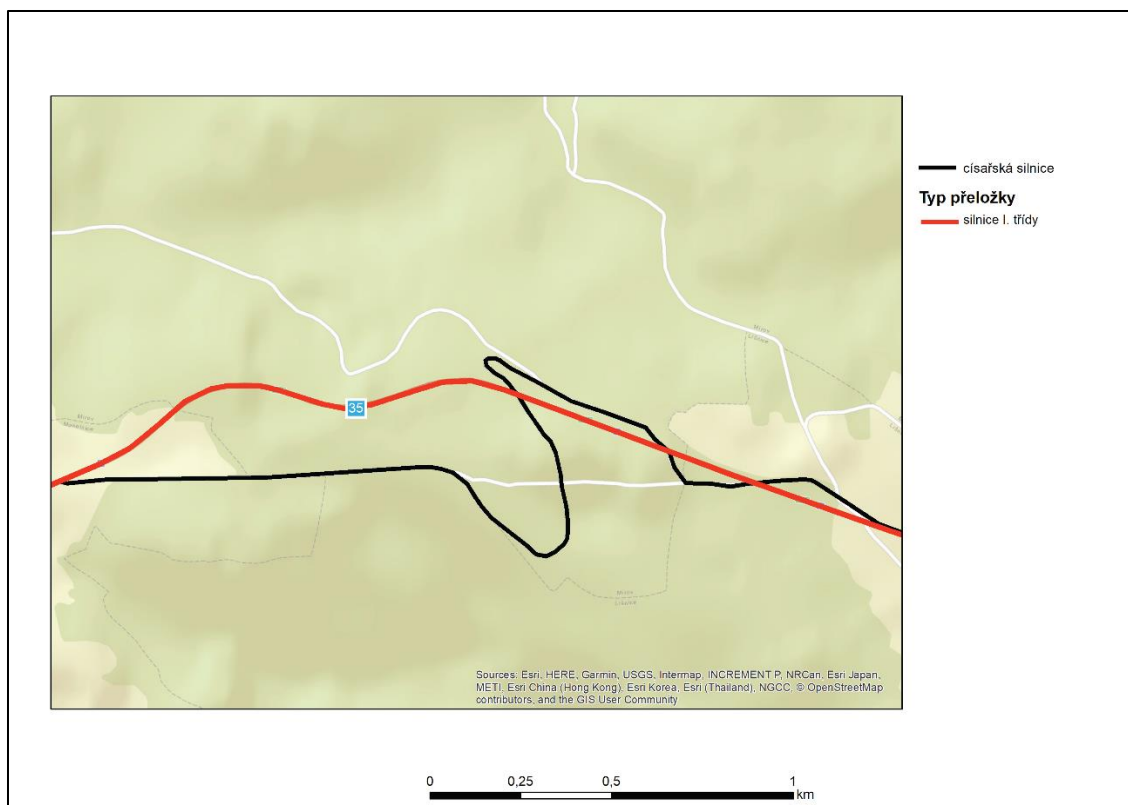
Obr. 22: Úsek přeložky u obce Studená Loučka
(Pramen: Vlastní zpracování, OpenStreetMap, 2. vojenské mapování)



Obr. 23: Jeden z dvou mostů, které tvoří obchvat obce Studená Loučka.

(Foto: Jan Macek, 26. 11. 2019)

Další část přeložky byla stavba mezi Studenou Loučkou a obcí Podolí. Tento úsek ihned navazuje ve východní části na předchozí úsek obchvatu obce Studená Loučka. Oproti původní císařské cestě obchází přeložka Vyšehorský vrch ze severní strany. Pak také stavba nové silnice narovnalá úsek u nebezpečné zatáčky, která dosahuje 180° zákruty. Délka přeložky v tomto hornatém terénu měří 1,8 kilometru oproti původní cestě, která měří 2,7 kilometru a dnes je používána jen jako lesní cesta.



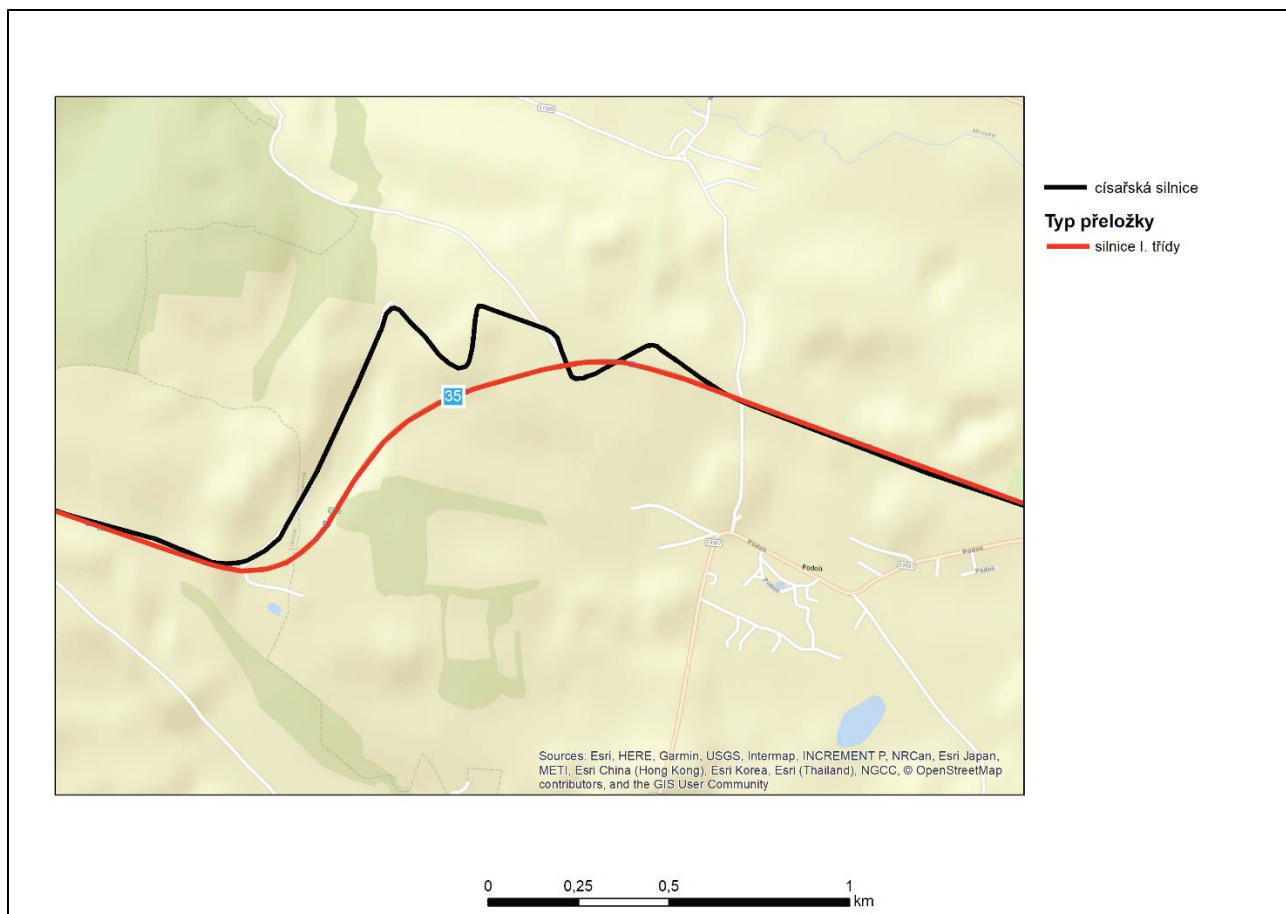
Obr. 24 : Úsek přeložky mezi obcemi Studená Loučka a Podolí
(Pramen: Vlastní zpracování, OpenStreetMap, 2. vojenské mapování)



Obr. 25: Začátek původního úseku císařské cesty mezi Studenou Loučkou a Podolím.
(Foto: Jan Macek, 26. 11. 2019)

Závěrečným úsekem souboru těchto staveb je přeložka silnice u obce Podolí. Původní silnice vedla více severněji a stoupání bylo v tomto místě upravené serpentýnami, která měli nejspíše za účel odpočinout tažným zvířatům. Nasvědčuje tomu to, že v daném místě mohla být silnice

napřimena již dříve. Úsek původní cesty tak měřil 2,4 kilometru a nový měří pouze 1,6 kilometru. V dnešní době je část západní části původní cesty používána jako polní cesta a zbytek je dnes součástí polí, kde jsou již terénní zbytky téměř neviditelné.

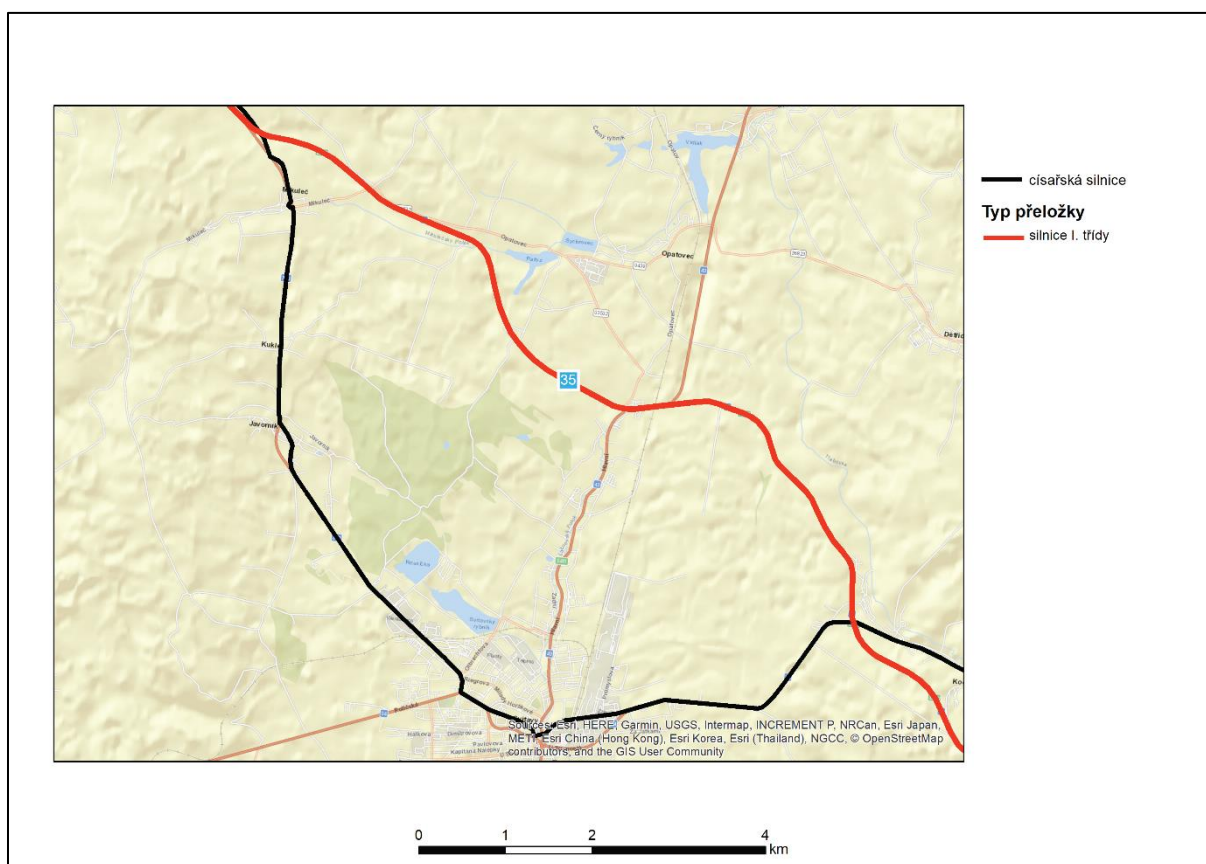


Obr. 26: Úsek přeložky u obce Podolí

(Pramen: Vlastní zpracování, OpenStreetMap, 2. vojenské mapování)

4.3 Úsek Moravská Třebová – Svitavy

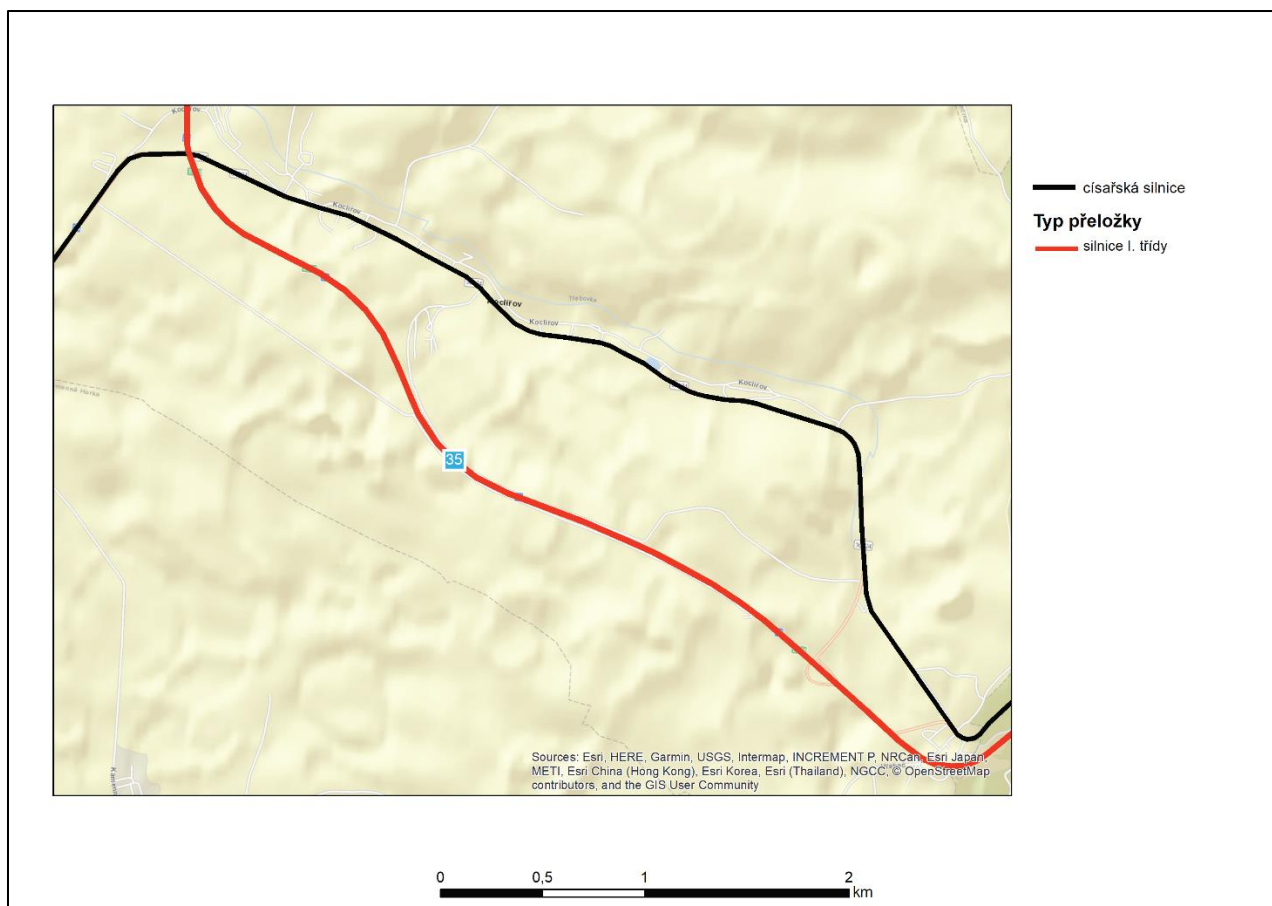
Velkým přínosem bylo pro zlepšení dopravy pro silnici I/35 byla realizace souboru staveb mezi Gajerem a Koclířovem. Realizací této přeložky silnice délky 10 km, dokončené v roce 1979, byl vyloučen velmi závadný průjezd městem Svitavy. Tato přeložka se stala také nejvýraznější změnou průchodu silnice I/35 od původní císařské cesty. Silnice byla přeložena přes železniční trať Brno – Česká Třebová a oproti původní stavbě byla zkrácena o 3,7 km. To také přineslo velký ekonomický efekt v úspoře času a provozních nákladech provozovatele silnice. (LÍDL. V. a kol., 2009)



Obr. 27: Úsek přeložky u obce Svitavy

(Pramen: Vlastní zpracování, OpenStreetMap, 2. vojenské mapování)

Na tuto stavbu navázala důležitá stavba obchvatu obce Koclířov zakončená na kopci Hřebeč v délce 4,7 km. (LÍDL. V. a kol., 2009) Tato přeložka převedla dopravu z obce více k jihu, kde mohla být navýšena rychlost na 90 km/h.



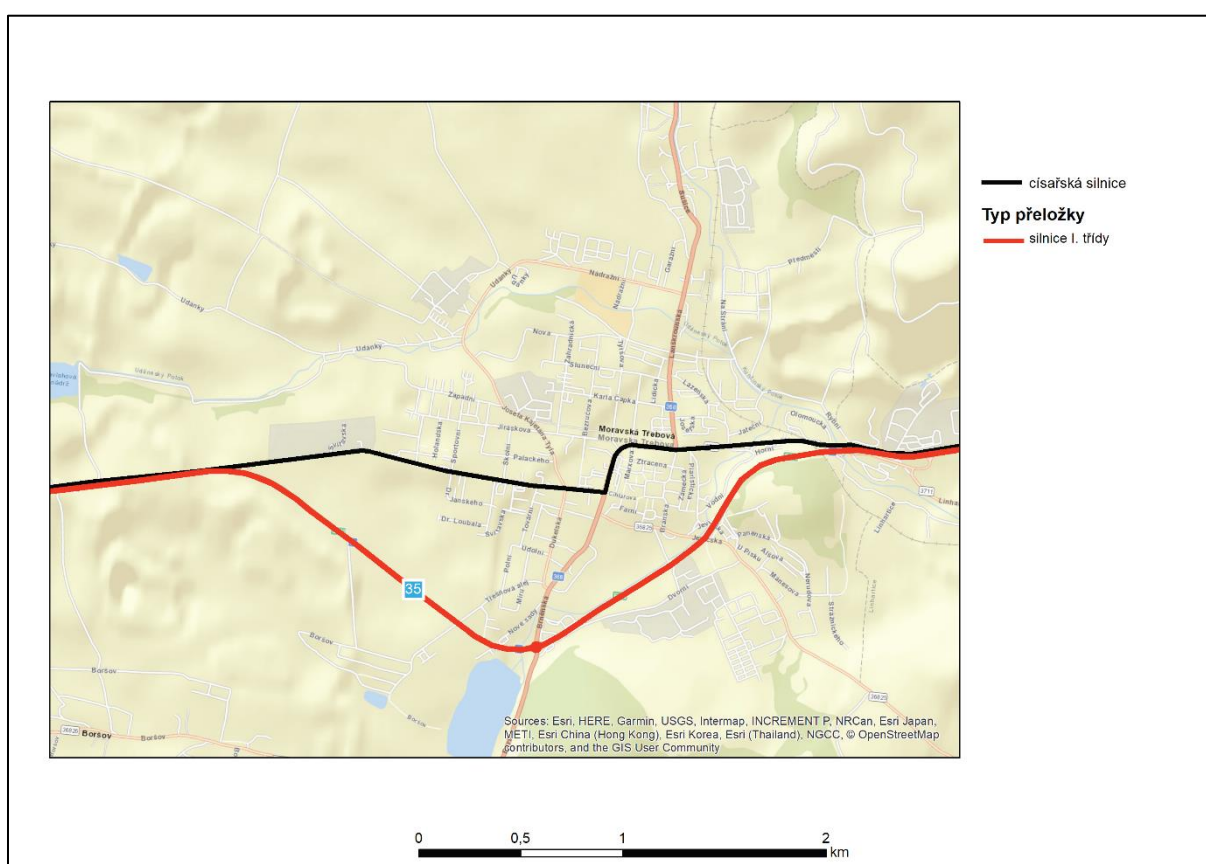
Obr. 28: Úsek přeložky u obce Koclířov
 (Pramen: Vlastní zpracování, OpenStreetMap, 2. vojenské mapování)



Obr. 29: Původní císařská cesta v obci Koclířov ve směru na Svitavy.
 (Foto: Jan Macek, 26. 11. 2019)

4.3.1 Přeložka silnice I/35 u Moravské Třebové a Hřebečský tunel

Ke stavbě ojedinělé přeložky silnice I/35 došlo kvůli objemné tranzitní dopravě v letech 1990 až 1993 u Moravské Třebové. Jednalo se o jižní obchvat. Tranzitní doprava vedla přímo v blízkosti historického centra města a tak i přes námitky občanů, kteří požadovali jinou variantu, než tu, která vedla v blízkosti Křížového vrchu a oddělila tak hřbitov od zbytku města, byl vystavěn obchvat. (HORÁKOVÁ S., 2014) Obchvat měřil 4 kilometry a jeho součástí je okružní křižovatka, nadjezd pro místní komunikaci a estakáda přes řeku Třebůvku s mimoúrovňovou křižovatkou.



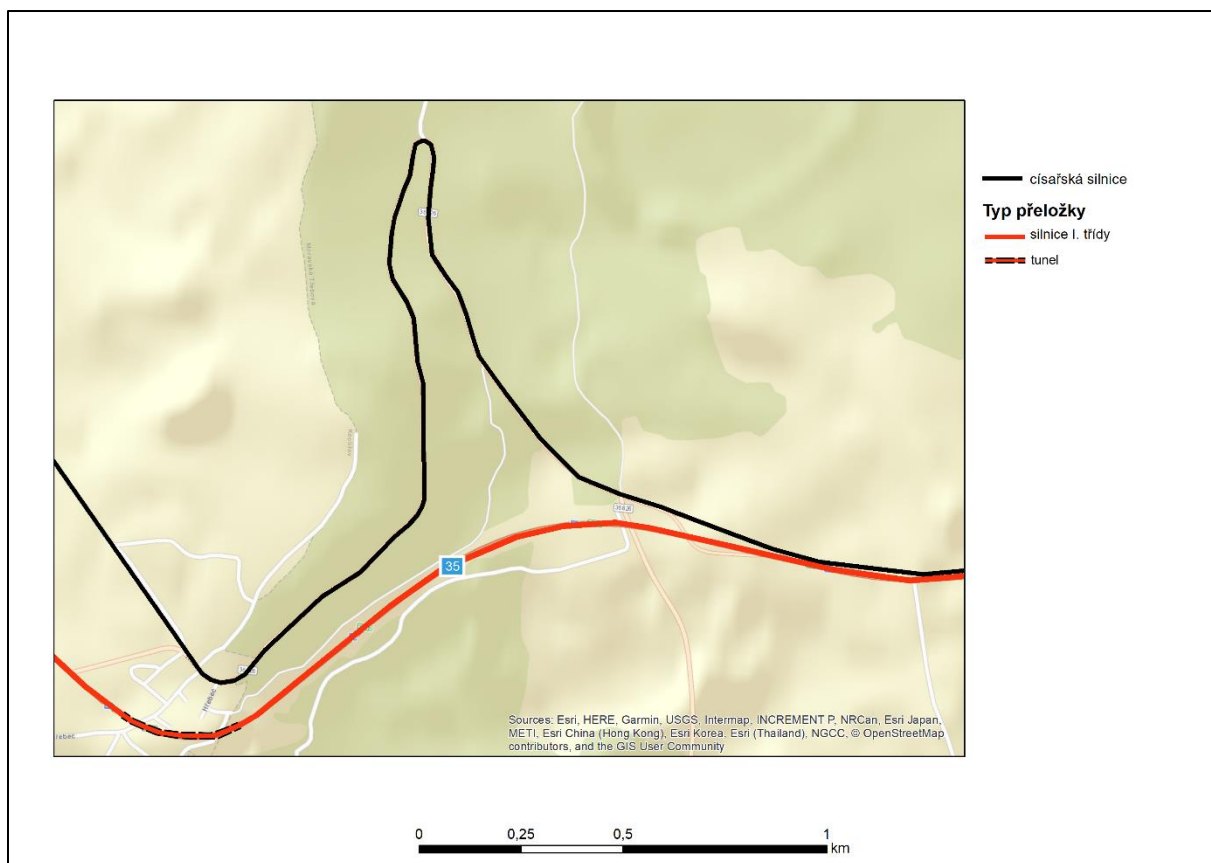
Obr. 30: Úsek přeložky u obce Moravská Třebová
(Pramen: Vlastní zpracování, OpenStreetMap, 2. vojenské mapování)



Obr. 31: Estakáda spolu s původní císařskou cestou u Moravské Třebové.

(Foto: Jan Macek, 26. 11. 2019)

Na tuto stavbu navazovala stavba Hřebečského tunelu. Tento tunel a s ním spojená přeložka silnice I/35 s jedním stoupacím pruhem ze strany Moravské Třebové zkrátil délku původní cesty o 1,5 km. Součástí přeložky jsou i most přes silnice III. třídy z Boršova na Hřebečské sedlo. Tunel byl vybudován v délce 350 metrů. Sesuvy půdy a dopravní kolaps v době zimy však každoročně zdůrazňuje, jak důležitá je stavba dálnice D35, která tento problém vyřeší. Do budoucna se tato nadregionální silnice spojující východních Čech a severní Moravy stane pouze regionální a její úlohu převezme D35. (VIŠŇA, M., 2010)



Obr. 32: Přeložka císařské silnice u obce Koclířov, místní část Hřebeč
 (Pramen: Vlastní zpracování, OpenStreetMap, 2. vojenské mapování)



Obr. 33: Pohled na estakádu u kopce Hřebeč ve směru na Moravskou Třebovou.
 (Foto: Jan Macek, 26. 11. 2019)

4.4 D35

D35 je významná silnice propojující 4 krajské města – Liberec, Hradec Králové, Pardubice a Olomouc. Je to jedna z nejdůležitějších budoucích staveb v ČR. V úseku Hradec Králové – Olomouc se tak stává plnohodnotným nástupcem někdejší císařské cesty, později silnice I/35 v celém koridoru. Směrové a výškové vedení stávající silnice I/35, včetně šířkového uspořádání, nevyhovuje současné dopravní zátěži. Po dokončení výstavby D35 a odvedení tranzitní dopravy ze stávající trasy na novou, vedenou mimo zástavbu, budou splněny veškeré požadavky na bezpečnou a plynulou dopravu i požadavky na zlepšení životního prostředí obyvatel a minimalizaci vlivů na přírodní složky životního prostředí v daném úseku. (ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC, 2020)

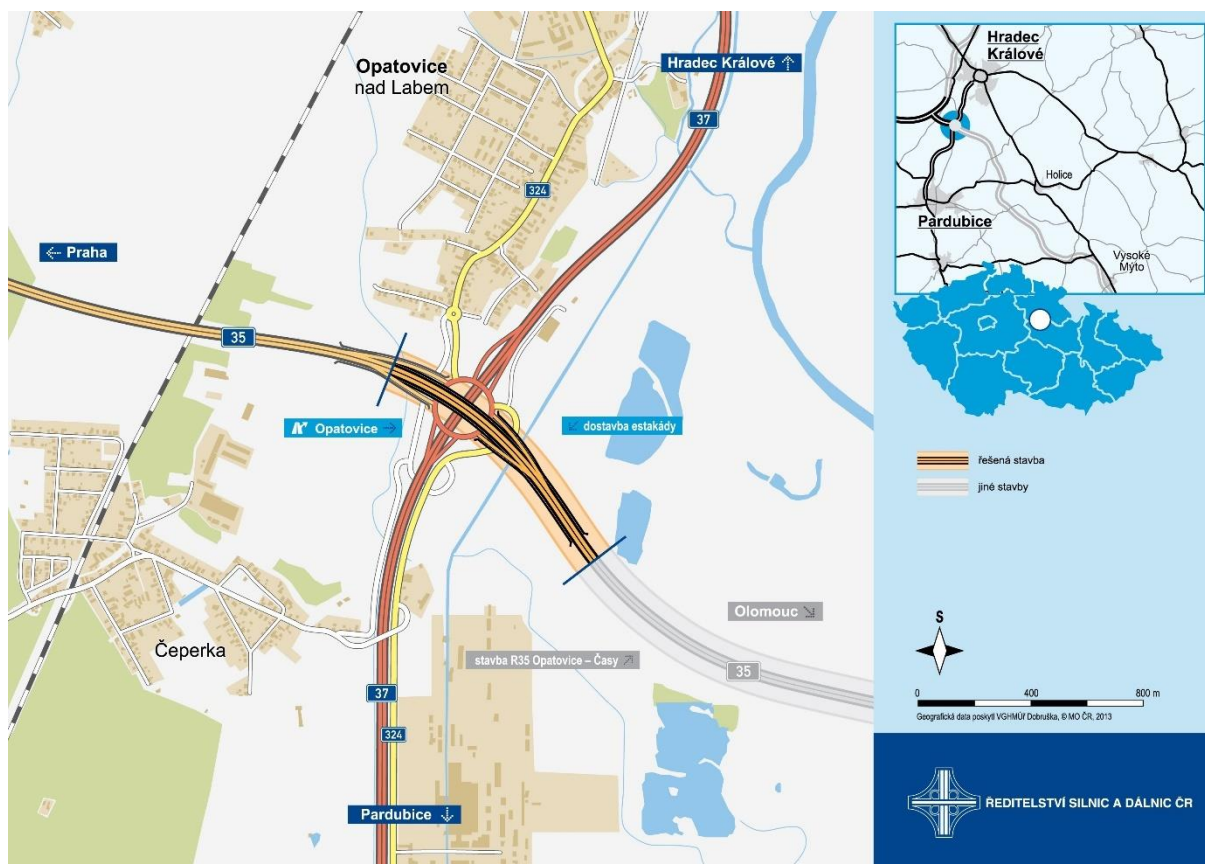
Prvním úsekem postaveným po roce 1989, z plánovaného úseku R35 v úseku Hradec Králové – Olomouc, se stal úsek Sedlice – Opatovice. Tento úsek se stává významnou součástí dopravního systému silniční a dálniční sítě ČR. S jeho stavbou se započalo v roce 2006. Úsek silnice R35 propojuje dálnici D11 Praha – Hradec Králové se silnicí I/37 Pardubice – Hradec Králové a tím se stává jedním z přivaděčů Pardubic na dálnici D11 pro regionální tranzitní dopravu. Stavba silnice R35 je vedena převážně po zemědělsky obdělávaných pozemcích, v blízkosti Libišany, Opatovice a Čeperka. Ve vztahu s již vybudovanou čtyřpruhovou silnicí I/37 Pardubice – Hradec Králové je stavba silnice R35 významným přínosem pro připojení území na kapacitní čtyřpruhové komunikace. Dopravní význam stavby se tak tím zvýšil i pro zajištění neustálého růstu automobilové dopravy. Součástí stavby je 21 mostních objektů z toho 11 na rychlostní silnici. Délka trasy je 4190 m a je postavena v kategorii R 24,5/120 a R 25,5/120. V roce 2016 byla R35 převedena na dálnice D35 podle předpisu č. 268/2015 Sb. (ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC, 2020)



Obr. 34: Rychlostní silnice R35 Sedlice – Opatovice

(Pramen: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/64/r35-sedlice-opatovice_1436712063482.pdf)

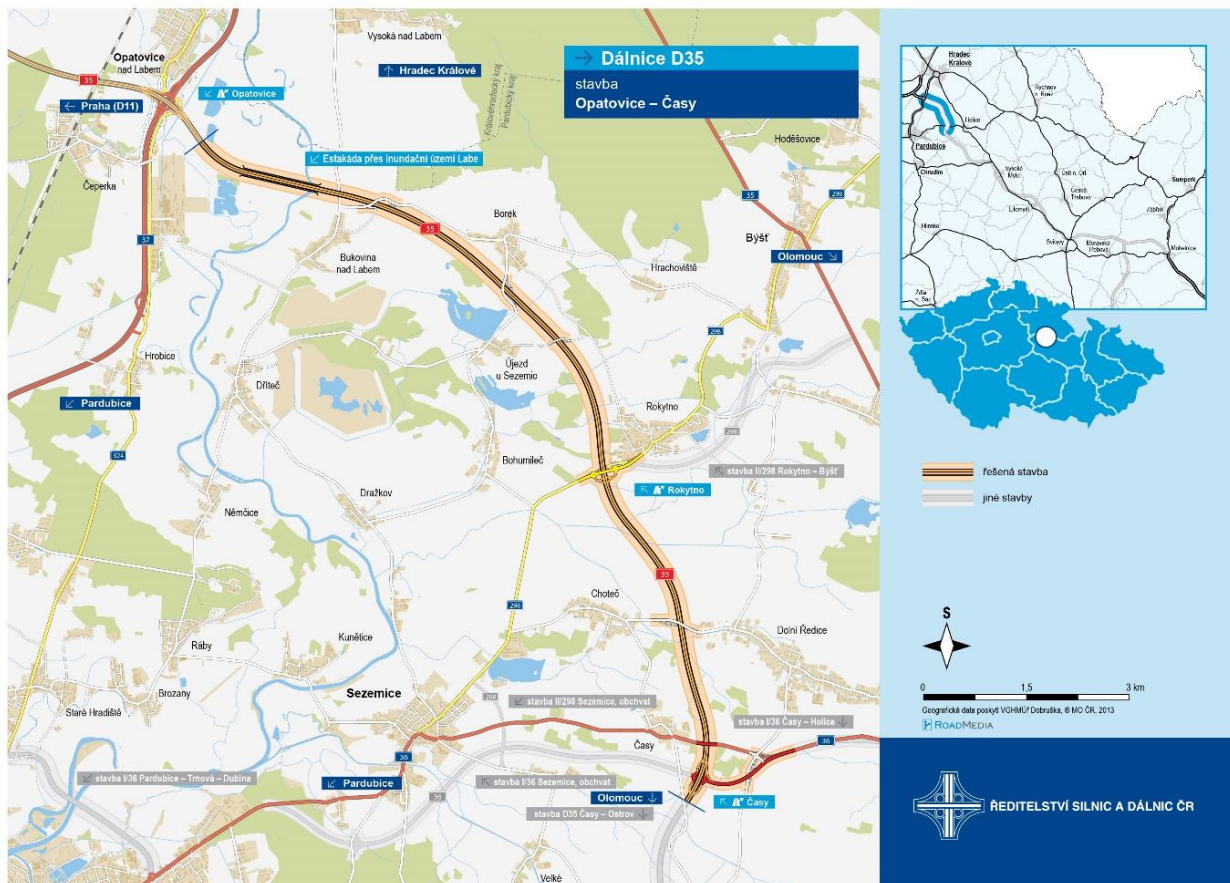
Dalším malým úsekem R35 je estakáda přes mimoúrovňovou křižovatku Opatovice. Její dostavba probíhala v letech 2010 až 2015. Tato estakáda umožňuje propojení na již rozestavěný úsek D35 Opatovice – Časy a další úseky ve směru na Vysoké Mýto. Jedná se o 1100 m dlouhou stavbu, z níž je 1000 m součástí estakády a 100 m součástí násypu. Estakáda je v určitých místech až 20 m vysoká nad okolním terénem. Tato stavba byla podobně jako úsek Sedlice – Opatovice v roce 2016 převeden jako na součást D35. (ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC, 2020)



Obr. 35: Rychlostní silnice R35 Sedlice – Opatovice, dostavba estakády.

(Pramen: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/65/infoletak_r35-sedlice-opatovice_estakada_1451817068303.pdf)

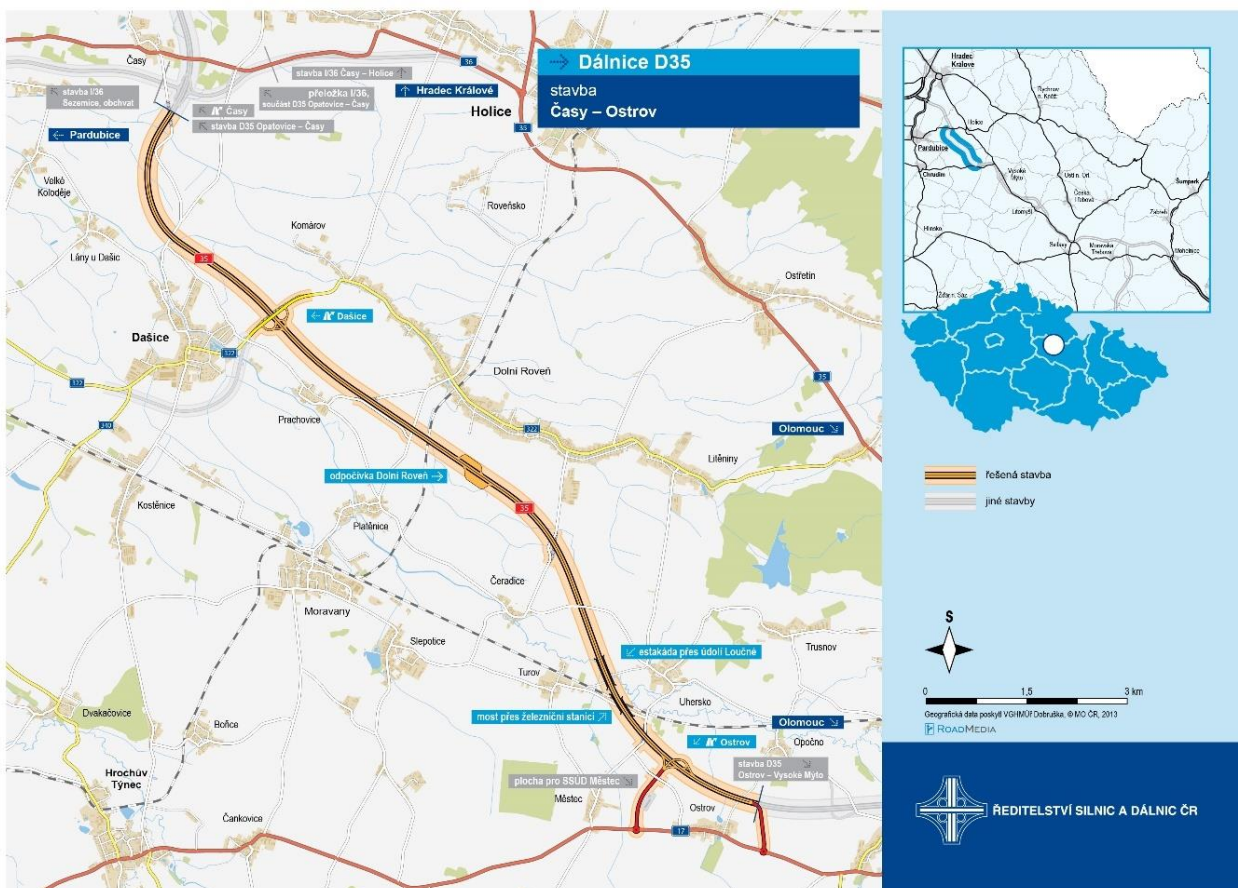
Dalším úsekem, který je zatím ve výstavbě, je úsek Opatovice nad Labem – Časy. Stavba přímo navazuje na dokončenou stavbu dálnice „D35 Sedlice – Opatovice, dostavba estakády“. Přípravovaná délka stavby je 12 610 m a je navržena v kategorii R 25,5/120. Stavba je navržena v rovinatém území, převážně na zemědělských pozemcích. Maximální podélný sklon je 2,50 %. Součástí úseku bude také 23 mostů, z čehož 17 bude na dálnici a 6 nad dálnicí. Slavnostní zahájení stavby se uskutečnilo dne 14.3. 2019 a s dostavbou se počítá v roce 2022. Na tuto stavbu navazuje další úsek dálnice D35 a také přeložka silnice I/36 u obce Sezemice. (ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC, 2020)



Obr. 36: Dálnice D35 Opatovice nad Labem – Časy.

(Pramen: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/62/infoletak_d35-opatovice-casy.pdf)

Dalším úsekem ve výstavbě je úsek D35 Časy – Ostrov. Výstavba dálnice D35 v úseku Časy–Ostrov umožní převedení dopravy ze silnice I/35 mezi Holicemi a Zámrskem. Délka tohoto úseku ve výstavbě je 14 700 m v kategorii D 26,0/130. Celkově zde bude vystavěno 22 mostů, z čehož 16 bude přímo na dálnici, 4 nad dálnicí a 2 budou sloužit jako přístup na pozemky. Součástí jsou také dvě mimoúrovňové křižovatky. Slavnostní zahájení stavby se uskutečnilo v dne 14.3. 2019. Stavba má být hotova v roce 2022. (ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC, 2020)



Obr. 37: Dálnice D35 Časy – Ostrov

(Pramen: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/61/infoletak_d35-casy-ostrov.pdf)

Další úseky dálnice D35 budou postupně navazovat ve směru k připojení na obchvat Mohelnice. Tyto úseky budou mít celkově 77,5 km, pokud nedojde ke změnám vedení dálnice. (ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC, 2020)

Tab. 2: Budoucí úseky dálnice D35 mezi obcí Ostrov a Mohelnicí.

Stavba	Kategorie	Délka v km	rok	
			zahájení	dokončení
Ostrov - Vysoké Mýto	D 26,0/130	7,0	2023	2026
Vysoké Mýto - Džbánov	D 26,0/130	6,0	2022	2026
Džbánov - Litomyšl	D 26,0/130	7,6	2023	2026
Litomyšl - Janov	D 26,0/130	10,4	2023	2026
Janov - Opatovec	D 26,0/130	11,7	2022	2026
Opatovec - Staré Město	D 26,0/130	16,6	2024	2028
Staré Město - Mohelnice	D 26,0/130	18,2	2025	2028

(Pramen: Ředitelství silnic a dálnic, Mapová aplikace. <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/mapa-projektu/rwecCsAI8VhTkhkYYZDoqAgCJ8XUV/#/stavby?page=0>)

5. Závěr

Proměny císařské silnice mezi Hradcem Králové a Olomoucí probíhají již po staletí. Tyto proměny probíhaly do pozdního středověku téměř samovolně bez přispění státního aparátu, což se však později změnilo, a to z mnoha důvodů. Kromě důvodů pohybu obyvatelstva či nákladu tu byl také důvod politicky strategický. Výstavba nových silnic mezi strategicky významnými městy, jako byly právě Hradec Králové a Olomouc, byla důležitá pro pohyby armády. Při Válce o rakouské dědictví si mnozí významní lidé začali uvědomovat, jak důležitá je rychlá doprava vojáků. Proto také tato významná silnice pomohla přesunout ve víceméně krátkém čase rakouské vojsko na bitevní pole u Hradce Králové, kde bohužel z jiných důvodů neuspělo. Do budoucna to však znamenalo důležitost výstavby dalších silnic, které měly vytvořit jednotnou silniční síť. Na začátku 20. století však silnice byly lehce upozaděny železnicí, která sehrála svou klíčovou roli v První světové válce. To se ihned změnilo s příchodem První republiky a plánů na strategické silnice, jako byla například navrhovaná Národní silnice nebo Baťova dálnice, u které výstavba částečně začala. Období výstavby za První republiky bylo přerušeno Druhou světovou válkou, kdy po pár letech výstavby strategicky důležitých staveb jako dálnice Vídeň – Brno – Breslau či pokračování dálnice Brno – hranice Slovenska, kvůli nedostatku lidského potenciálu byly tyto stavby opuštěny.

Dalším významným milníkem byla výstavba přeložek stávajících silnic a jejich homogenizace. Silnici I/35 zasáhly změny až v 70. letech, kdy bylo velké množství nebezpečných úseků přeloženo a došlo tak k výraznému zlepšení kvality dopravy. Fragменты císařské cesty byly často využity jako místní a obslužná komunikace, což tyto fragmenty zachovalo pro dnešní zkoumání a zmapování. To samé pak platí o přeložce tzv. druhé generace, za které považujeme dálnice, v našem případě dálnici D35. Tato dálnice bude mít velký vliv na budoucnost přilehlých regionů ať už v průmyslu, tranzitní dopravě nebo turismu. Její vedení je v úseku Vysoké Mýto – Litomyšl – Svitavy téměř totožné s původní silnicí, ale v ostatních úsecích došlo ke změnám, kdy dálnice prochází blíže k dnešním regionálním centrům a často tvoří jejich obchvat, viz plánovaná podoba D35 u Pardubic. Dnes se jeví spojení Praha – Ostrava přes Hradec Králové a Olomouc mnohem důležitější pro tranzitní dopravu, protože dojde ke zkrácení dojezdového času a také k snížení celkového počtu projíždějících aut na přetěžované dálnici D1. Také připojení dálnice D46 ze směru od Brna u Moravské Třebové umocní důležitost dálnice D35.

Summary

This diploma thesis deals with the historical development of road construction in the Czech Republic with a focus on roads I/35 between cities Hradec Kralové and Olomouc, which has played a role in history. The diploma thesis focuses mainly on the construction of the imperial road in the 19th century and its relocation in the 20th century and the subsequent construction of the relocation in the form of the D35 motorway.

Transport has always been a driver of the economic situation of the regions concerned. Appropriate mobility and accessibility are among the fundamental demands of today's globalised society. (HOYLE. B., KNOWLES. R., 1998) The same applies to the road I/35, which significantly helped to develop the region of eastern Bohemia and northern Moravia, which it connects. Since the Middle Ages, there has always been a path that connected these two regions which was part of Bohemia kingdom. An important period of this road was the Thirty Years' War, when the absence of a modern road caused a partial suppression of traffic between these regions.

All this was changed only by the later rulers of the Austro-Hungarian Empire, starting with Maria Theresa. With her Theresian decrees, she laid the foundations for the construction of a modern homogenized road in our country. The construction of the imperial roads began during Francis I., but due to the Napoleonic Wars, the imperial road between Hradec Králové and Olomouc began to be built in 30s of 19th century. The whole road was built in the 60s of 19th century. It underwent major repairs during the First Republic in the 1920s. The construction of the first important relocations did not take place until the 1970s, when dangerous bends were straightened out and bypasses of some municipalities were built. The largest relocation of the original imperial road was built as a bypass of the town of Svitavy. These relocations significantly reduced travel time and also drove traffic well from city centers.

The next stage in the construction of relocations was the construction of the D35 motorway, formerly the R35, which was to transfer interregional transport traffic outside the municipality and local roads. The construction of highways is always accompanied by many problems, but these can always be solved somehow. Therefore, in the seventies and eighties, the first part of the D35 motorway between Olomouc and Mohelnice was created.

After the beginning of this millennium, with the improvement of the economy, the construction of the D35 from the direction of Hradec Králové began. It is now under construction for 27 kilometers and another 77.5 kilometers are planned, which will connect Eastern Bohemia and Northern Moravia and thus ensure easy transport of people and cargo.

Seznam literatury a použitých zdrojů

Seznam literatury

- Adam, D.: Rekonstrukce průběhu starých komunikací – návrh postupu práce a metodiky. In: Staré stezky 4. 1999. str. 77-82.
- Hlavačka, M.: Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce. Praha. 1990. 7s
- Hons, J.: Dějiny dopravy na území ČSSR. Bratislava. 1975. 13s
- Hoyle, B. S., Knowles, R.: Modern transport geography. Wiley, Chichester. 1998.
- Květ, R.: Staré stezky v České republice. Brno. 2002. 45s.
- Líd, V. a kol.: Silnice a dálnice v České republice vývoj stezek, cest, silnic a dálnic na našem území od nepaměti až po současnost. Praha. 2009. Str. 11-16, 23-30, 42-43, 45-63, 101-102, 153-154, 167-168, 201-202.
- Marada, M.: Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Praha. 2010. 15s.
- Martínek, J.: Poznáváme historické cesty: Discovering historical roads. Centrum dopravního výzkumu, Brno. 2014.
- Mirvald. S.: Geografie dopravy II silniční a železniční doprava. Plzeň. 2000. 40s.
- Ryba, J.: K historii silniční dopravy na území České republiky. Praha. 2004. 34s
- Seidenglanz, D.: Transport geography in the Czech Republic and Slovakia. Journal of Transport Geography 41. 2014. s. 350.
- Semotanová, E.: Historická geografie českých zemí. Historický ústav, Praha. 2002
- Štěpán, L., Pražan, J.: Silnice v Pardubickém kraji historie a současnost. Pardubice. 2009. Str. 17-18.
- Toušek, V., Kunc J., Vystoupil, J. eds.: Ekonomická a sociální geografie. Plzeň. 2008.

Seznam zdrojů a internetových publikací

- Historicke-cesty.cz (2014): Moderní metody identifikace a popisu historických cest. (http://www.historicke-cesty.cz/wp-content/uploads/2014/11/Methodika_VHC_2013.pdf), accessed 2020-05-01.
- Hrebecsko.estranky.cz (2010): Tunel Hřebeč - černý bod motoristických atlasů. (<https://hrebecsko.estranky.cz/>), accessed 2020-05-01.
- Ředistelství silnic a dálnic (2017): rychlostní silnice R35 Sedlice – Opatovice. (https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/64/r35-sedlice-opatovice_1436712063482.pdf), accessed 2020-05-01.
- Ředistelství silnic a dálnic (2017): Rychlostní silnice R35 Sedlice – Opatovice, dostavba estakády. (https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/65/infoletak_r35-sedlice-opatovice_estakada_1451817068303.pdf), accessed 2020-05-01.
- Ředistelství silnic a dálnic (2020): Dálnice D35 Časy – Ostrov. (https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/61/infoletak_d35-casy-ostrov.pdf), accessed 2020-05-01.
- Ředistelství silnic a dálnic (2020): Dálnice D35 Opatovice nad Labem – Časy. (https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/62/infoletak_d35-opatovice-casy.pdf), accessed 2020-05-01.
- Svitavsky.denik.cz (2014): Obchvat Moravské Třebové žije třetí dekádu. (<https://svitavsky.denik.cz/>), accessed 2020-05-01.

Seznam obrázků a tabulek

Seznam obrázků:

Obrázek 1: Mapa předpokládaných tras tzv. Trstenické stezky.

Obrázek 2: Poloha zemských stezek vedoucích z Hradce Králové a Pardubic do Olomouce ve 13. století.

Obrázek 3: Mapa středověkých stezek v oblasti severní Moravy. (výřez)

Obrázek 4: Císařské cesty na území dnešní ČR v roce 1800.

Obrázek 5: Císařské cesty na území dnešní ČR v roce 1820.

Obrázek 6: Císařské cesty na území dnešní ČR v roce 1840.

Obrázek 7: Císařské cesty na území dnešní ČR v roce 1865.

Obrázek 8: Pohled na dnešní stav výsadby stromů u císařské cesty poblíž obce Gruna, místní část Žipotín.

Obrázek 9: Náčrtek cestníku.

Obrázek 10: Stav silnic za období Protektorátu Čechy a Morava v roce 1939, výřez z mapy.

Obrázek 11: Vymezené tahy vybrané silniční sítě – první velká modernizace I/35.

Obrázek 12: Úsek přeložky Olomouc – Křelov.

Obrázek 13: Pohled na rozdělení císařské cesty a dálnice D35 u obce Křelov.

Obrázek 14: Úsek přeložky Litovel – Mohelnice .

Obrázek 15: Úsek přeložky u Mohelnice.

Obrázek 16: Most u MÚK Mohelnice jih křížící se se silnicí I/35.

Obrázek 17: Úsek Unčovice – Nasobůrky.

Obrázek 18: Úsek přeložky u obce Linhartice.

Obrázek 19: Relikt císařské silnice u Moravské Třebové ve směru na Mohelnici.

Obrázek 20: Úsek Borušice – Žipotín.

Obrázek 21: Relikt císařské silnice u obce Borušov, v pozadí svodidla přeložky silnice I/35.

Obrázek 22: Úsek přeložky u obce Studená Loučka.

Obrázek 23: Jeden z dvou mostů, které tvoří obchvat obce Studená Loučka.

Obrázek 24: Úsek přeložky mezi obcemi Studená Loučka a Podolí.

Obrázek 25: Začátek původního úseku císařské cesty mezi Studenou Loučkou a Podolím.

Obrázek 26: Úsek přeložky u obce Podolí.

Obrázek 27: Úsek přeložky u obce Svitavy.

Obrázek 28: Úsek přeložky u obce Koclířov.

Obrázek 29: Původní císařská cesta v obci Koclířov ve směru na Svitavy.

Obrázek 30: Úsek přeložky u obce Moravská Třebová.

Obrázek 31: Estakáda spolu s původní císařskou cestou u Moravské Třebové.

Obrázek 32: Přeložka císařské silnice u obce Koclířov, místní část Hřebeč.

Obrázek 33: Pohled na estakádu u kopce Hřebeč ve směru na Moravskou Třebovou.

Obrázek 34: Rychlostní silnice R35 Sedlice – Opatovice.

Obrázek 35: Rychlostní silnice R35 Sedlice – Opatovice, dostavba estakády.

Obrázek 36: Dálnice D35 Opatovice nad Labem – Časy.

Obrázek 37: Dálnice D35 Časy – Ostrov.

Seznam tabulek:

Tabulka 1: Stavby realizované na rychlostní silnici R35 v období 1963-1989.

Tabulka 2: Budoucí úseky dálnice D35 mezi obcí Ostrov a Mohelnicí.