

**UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI**

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

**RELIKTY STARÝCH CEST V OBLASTI NĚMČICE NAD  
HANOU**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: RNDr. Aleš Létal. Ph.D.

Olomouc 2021

Pavel KŘEPELKA

## Bibliografický záznam

- Autor (Osobní číslo):** Pavel Křepelka (R17141)
- Studijní obor:** Regionální geografie
- Název práce:** Relikty starých cest v oblasti Němčice nad Hanou
- Title of thesis:** Historical road relics in the Němčice nad Hanou region
- Vedoucí práce:** RNDr. Aleš Léta Ph.D.
- Rozsah práce:** 42 stran, 11 vázaných obrazových příloh
- Abstrakt:** Tato práce se zabývá vývojem komunikačních sítí v oblasti Němčice nad Hanou v období 19. až 21. století a zmapováním reliktních starých cest. V úvodní části je popsána celková charakteristika území. V další části je zpracována historie území. Nejobsáhlejší kapitolu tvoří vývoj cest v zájmovém území včetně srovnávacích map a fotodokumentace terénního výzkumu.
- Klíčová slova:** zájmové území, Němčice nad Hanou, komunikační síť, doprovodný prvek cest
- Abstract:** This thesis about the development of communication networks in the area of Němčice nad Hanou from the 19th to the 21st century and is mapping the relics of old roads. The introductory part describes the overall characteristics of the area, the next part is about the history of the area and the most comprehensive chapter describes the development of roads in the area of interest, including comparative maps and photo documentation of field research.
- Key words:** area of interest, Němčice nad Hanou, communication network, accompanying element of roads

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením RNDr. Aleše Létala Ph.D. s použitím odborné literatury uvedené v seznamu zdrojů.

V Olomouci dne 14. 5. 2021

Podpis

Tímto bych chtěl poděkovat vedoucímu práce RNDr. Aleši Létalovi Ph.D. za cenné rady, připomínky a celkovou pomoc při tvorbě této bakalářské práce. Dále děkuji všem, kteří se jakýmkoliv způsobem podíleli na tvorbě této práce, zejména rodině a všem blízkým za podporu během studia.

# UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Akademický rok: 2018/2019

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Pavel KŘEPELKA**  
Osobní číslo: **R17141**  
Studijní program: **B1301 Geografie**  
Studijní obor: **Regionální geografie**  
Téma práce: **Relikty starých cest v oblasti Némčice nad Hanou**  
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

### Zásady pro vypracování

Cílem bakalářské práce je identifikovat, zmapovat a kategorizovat relikty starých cest v oblasti Némčic nad Hanou. Na základě studia mapových podkladů, analýzou lidarových dat (DMR5G, DMR4G) a provedeným terénním šetřením autor detailně zmapuje širší oblast zájmového území a zachytí v mapové podobě změny cestní sítě v posledních 200 letech. Terénní výzkum bude zaměřen na ověření a dokumentaci vybraných zjištěných relikvů starých cest. Autor se pokusí zohlednit také historických vývoj území a možné průběhy regionálních cest v území a zejména význam oblasti v latěnském období.

Rozsah pracovní zprávy: **5 000 – 8 000 slov**  
Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

### Seznam doporučené literatury:

Hosák, L. (1959): Historický místopis střední a severní Moravy: okres olomoucký, okres prostějovský. Opravený a doplněný přetisk I. vydání. Krajské nakladatelství, Olomouc, 115 s.  
Čížmářová, J. (2004): Encyklopedie Keltů na Moravě a ve Slezsku. Libri, Praha, 367 s.  
Martínek J. a kol. (2014): Poznáváme historické cesty – Discovering historical roads, Centrum Dopravního Výzkumu, Brno, 238 s.  
Outrata, B. (2008): Drobné sakrální stavby na Moravě: kaple a kapličky na Prostějovsku. Moravsko-slezská křesťanská akademie, Olomouc. 127 s.  
Venclová, N., Křivánek R. (2016): Némčice and Staré Hradisko: Iron Age glass and glass-working in Central Europe. Archeologický ústav AV ČR, Praha, 317 stran.

Vedoucí bakalářské práce: **RNDr. Aleš Létal, Ph.D.**  
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **30. ledna 2019**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2020**

V Olomouci dne 30. ledna 2019

L.S.

---

doc. RNDr. Martin Kubala, Ph.D.  
děkan

---

doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.  
vedoucí katedry

# Obsah

1. Úvod .....	7
2. Cíle .....	8
3. Metody práce .....	9
4. Charakteristika zájmového území.....	11
4.1. Vymezení.....	11
4.2. Fyzickogeografická charakteristika .....	12
4.3. Socioekonomická charakteristika .....	16
5. Historický vývoj.....	19
5.1 Historický vývoj vybraných obcí.....	19
5.2 Němčická keltská aglomerace .....	20
5.3 Keltská sídliště v širším regionu .....	21
6. Vývoj komunikační sítě v oblasti Němčice nad Hanou .....	23
6.1 Komunikace v předindustriální době .....	24
6.2. Komunikace a charakteristika území v polovině 19. století.....	25
6.3. Komunikace v polovině 20. století.....	27
6.4. Komunikace v současnosti.....	30
6.5. Doprovodné prvky a relikty starých cest v oblasti .....	31
6.6. Vyhodnocení změn komunikační sítě .....	34
7. Závěr .....	37
8. Summary .....	39
9. Zdroje .....	40
Přílohy.....	42

## 1. Úvod

Pro tuto bakalářskou práci si autor vybral téma, které se zabývá problematikou starých cest. Konkrétně se jedná o relikty starých cest v oblasti města Němčice nad Hanou a přilehlého okolí. Výběr lokality byl ovlivněn místem bydliště autora této práce, díky tomu byla jednodušší orientace v krajině při mapování reliktnů.

Na úvod by bylo dobré vysvětlit, co to je stará (historická) cesta a reliktn staré cesty. Jedná se o cestu, jež vznikla v minulosti a byla hojně využívána, ale v dnešní době je nevyužívaná nebo ztratila na své významnosti. Tento pojem se používá zejména pro identifikaci samotných cest na starých mapách, které nelze vzhledem k šířce daného zákresu označit za historickou cestu (dopravní koridor). V terénu se jako stará cesta označuje každá dopravní linie (úvoz, lesní cesta apod.). (MARTÍNEK a kol., 2014)

Reliktn staré cesty je v terénu rozpoznatelný pozůstatek cesty ve formě mělké lineární deprese, náspu, úvozu (v případě více úvozů se jedná o svazek úvozů), případně strží, které vznikly zahloubením úvozů. V případě výskytu vodního toku se může jednat i o mosty a brody. (MARTÍNEK a kol., 2014)

V této práci se nachází tři hlavní kapitoly. První kapitola se věnuje celkové geografické charakteristice zájmového území. Následně je zpracován historický vývoj území. Je kladen důraz na keltské sídliště na rozhraní Němčic nad Hanou a Víceměřic. Podrobněji je popsána historie tří obcí. V závěrečné třetí kapitole je pojednáno o vývoji komunikační sítě v okolí Němčic nad Hanou. Časové období je dáno dostupností mapových podkladů, tj. období od 19. století po současnost. Součástí této práce je i fotodokumentace z terénního šetření, které se uskutečnilo v únoru a květnu roku 2021.

## **2. Cíle**

Cílem bakalářské práce je identifikovat, zmapovat a kategorizovat reliktů starých cest v oblasti Němčice nad Hanou. Na základě studia mapových podkladů, analýzou lidarových dat (DMR5G, DMR4G) a provedením terénního šetření autor detailně zmapuje širší oblast zájmového území a zachytí v mapové podobě změny cestní sítě v posledních 200 letech. Terénní výzkum bude zaměřen na ověření a dokumentaci vybraných reliktů starých cest. Autor se pokusí zohlednit také historický vývoj území a možné průběhy regionálních cest v území. Doplnkovým cílem této bakalářské práce bude zachycení možných přechodů řeky Hané (brody, mosty), a zejména význam mapované oblasti v laténském období.



### 3. Metody práce

Pro tvorbu této bakalářské práce bylo použito vícero metod. Nejdříve došlo ke studiu literatury, která se věnuje problematice starých cest, internetových zdrojů a dále studiu historických i aktuálních mapových podkladů a v neposlední řadě proběhlo terénní šetření v zájmové oblasti. Následně došlo ke zpracování informací a získaných dat.

Stěžejním tištěným zdrojem je publikace *Poznáváme historické cesty* z roku 2014. V této knize od Jana Martínka a kolektivu je návod, jak studovat staré cesty a získávat o nich informace. Jsou zde popsány jednotlivé kroky pro terénní výzkum zaniklých cest.

Na základě vymezeného zájmového území posloužily pro charakteristiku z hlediska historie publikace, které vydaly jednotlivé obce, případně internetové stránky dotčených obcí. Z publikací lze zmínit *Obec Víceměřice historie a současnost* (z roku 2010), *Doloplazy očima staletí* (z roku 2014). Co se týče historie keltského sídliště v Němčicích nad Hanou, byly využity publikace od Miloše Čižmáře *Encyklopedie keltských hradišť na Moravě a ve Slezsku*, od Jany Čižmářové kniha *Encyklopedie Keltů na Moravě a ve Slezsku* nebo vědecký článek *Pravěkem Němčic nad Hanou* od Pavla Fojtíka a Blanky Veselé v roce 2011, jenž byl vypůjčen z Muzea Prostějovska Prostějov. Pro pochopení postavení keltů na Moravě lze zmínit knihu od Jana Bouzka *Keltové českých zemí v evropském kontextu*.

Před mapováním starých cest muselo dojít ke studiu mapových podkladů z různých historických etap. Hlavní studovanou mapou bylo II. vojenské mapování z poloviny 19. století. Pro zhodnocení cest, kterým například chyběla část trasy, bylo použito mapy I. vojenského mapování z druhé poloviny 18. století. Pro následnou vektorizaci cest z období 19. století byla použita mapa stabilního katastru - „císařské otisky“. Z novějších map byly použity ortofoto mapy z 50. let 20. století a pro sledování vegetačních příznaků jsou použity ortofoto mapy z let 2003, 2006 a novější mapování.

Pro charakteristiku zájmového území posloužily odkazy, které jsou popsány níže. Jedinou knižní publikací využitou pro charakteristiku území byl *Zeměpisný lexikon ČR* (DEMEK, MACKOVČIN 2014), z něhož se popisovala geomorfologická stavba území.

Zmínky o regulaci Hané byly čerpány z publikace *Kleinové: historie moravské podnikatelské rodiny* od Mojmíra Krejčířika (2009).

Z významných online zdrojů použitých v této práci lze jmenovat webové stránky Českého úřadu zeměměřického a katastrálního ([www.cuzk.cz](http://www.cuzk.cz)), Českého statistického úřadu ([www.czso.cz](http://www.czso.cz)), portál Českého hydrometeorologického ústavu <https://portal.chmi.cz/>, portál [www.mapire.eu](http://www.mapire.eu). Z webových mapových služeb (WMS) byly použity kromě geoportálu CUZK i stránky Národního geoportálu INSPIRE [www.geoportal.gov.cz](http://www.geoportal.gov.cz).

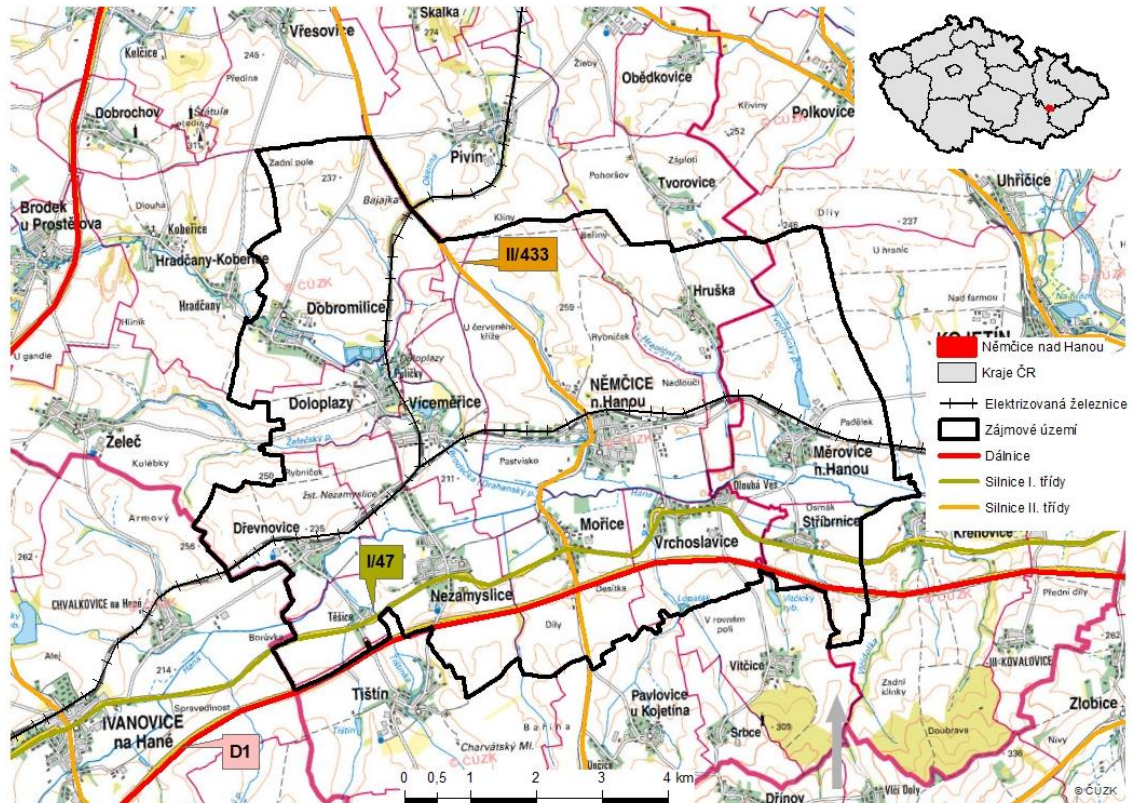
Terénní výzkum probíhal ve 2 etapách. První dokumentace proběhla v listopadu roku 2020 a druhý výzkum v únoru a květnu roku 2021.

Pro zpracování a vizualizaci mapových podkladů byl využit software ArcGIS for Desktop 10.4.

## 4. Charakteristika zájmového území

### 4.1. Vymezení

Zájmové území se nachází na střední Moravě v jižní části Olomouckého kraje. Většina území leží v okrese Prostějov, východní část okrajově zasahuje do okresu Přerov. Hlavním centrem zájmové oblasti je město Němčice nad Hanou. Vymezené území tvoří katastrální území 11 obcí: Dobromilice, Doloplazy, Dřevnovice, Hruška, Měrovice nad Hanou, Mořice, Němčice nad Hanou, Nezamyslice, Stříbrnice, Víceměřice a Vrchoslavice.



Obr. 1 Vymezení zájmové oblasti v rámci Olomouckého kraje. (Zdroj: ArcČR500, Prohlížeč služba AGS - Základní mapy ČR ČUZK)

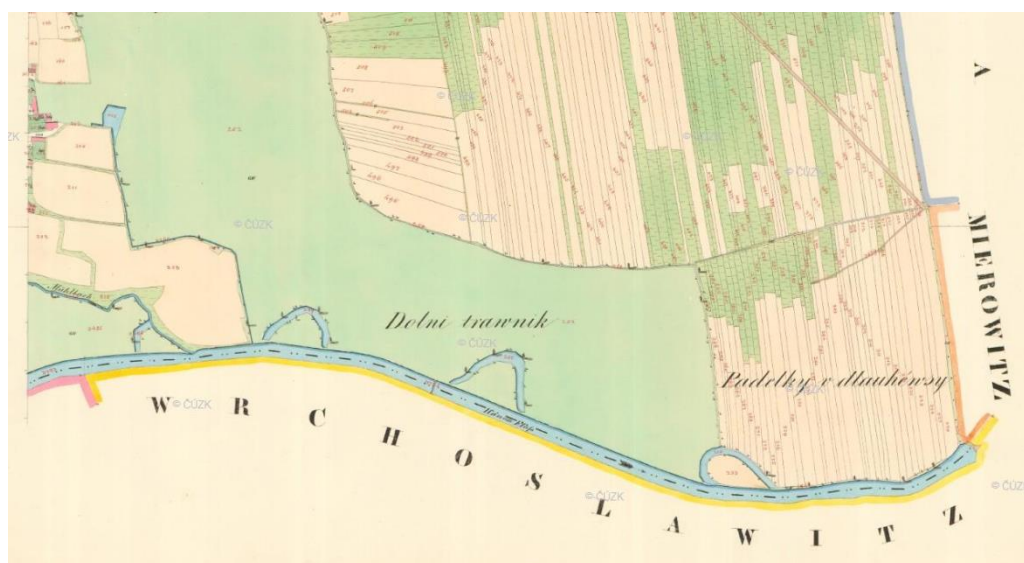
## 4.2. Fyzickogeografická charakteristika

### Hydrologie

Zájmová oblast se rozprostírá podél obou břehů řeky Hané, která oblastí protéká v ose území ze západu na východ. Většími vodními toky v zájmovém území jsou Brodečka (levostranný přítok) a Tištínka (pravostranný přítok). Průměrný průtok a vodní stav v řece Hané v zájmové oblasti se měří na stanici Vrchoslavice.

### Regulace Hané

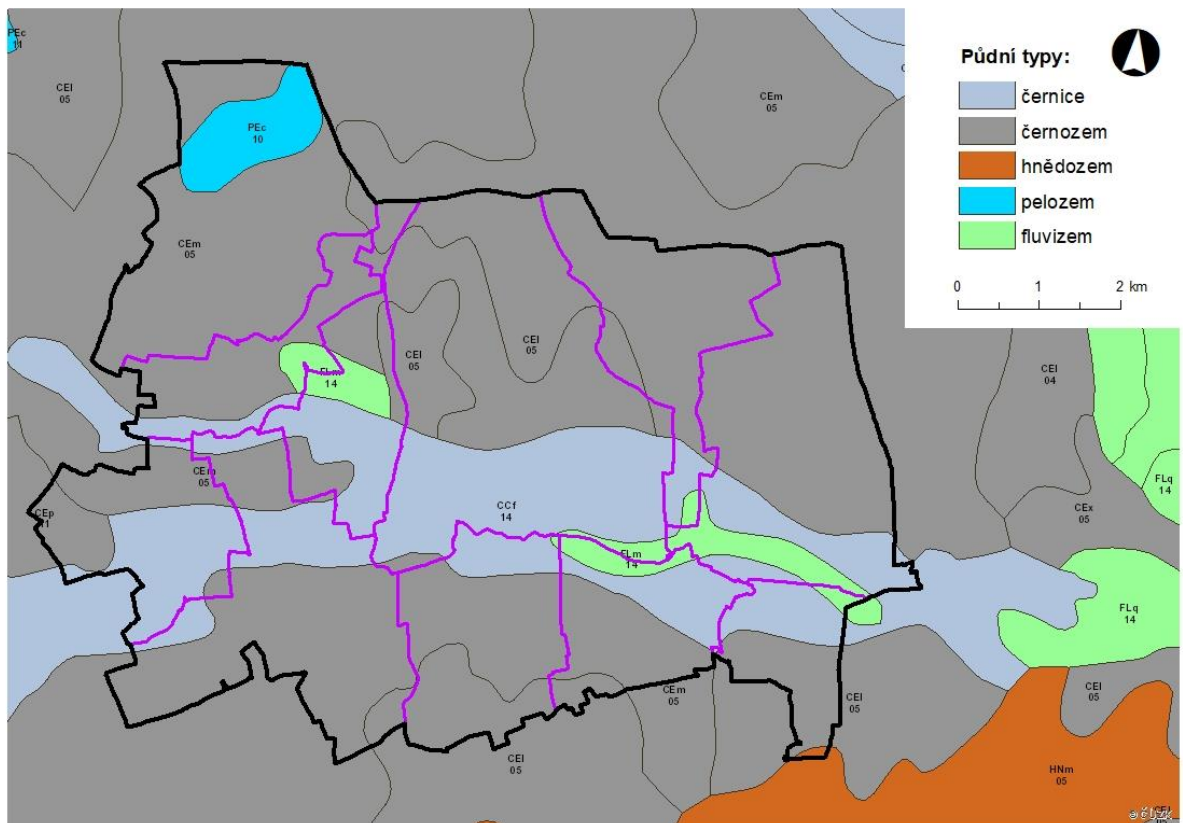
Řeka Haná nepatří mezi vodnaté toky. Roční průměrný průtok na stanici Vrchoslavice je pouze  $1,58 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$  (<https://www.chmi.cz/aktualni-situace/hydrologicka-situace/hydrologicka-situace>). I přes relativně malou vodnost je problémovým tokem během povodňových stavů. I když jsou povodně kolem Hané v poslední době ojedinělé a výjimečné, dříve tomu tak nebylo. Údolí Hané postihovaly pravidelné záplavy, které se mnohdy opakovaly i několikrát do roka. Proto patřila regulace koryta Hané mezi hlavní úkoly tehdejší státní správy, ke které správa na Moravě přistoupila v době po ukončení napoleonských válek. Úprava Hané se dostala mezi priority hned po regulaci řeky Blatné (Blata). Regulace probíhala v úseku mezi Nezamyslicemi a ústím do Moravy u Kroměříže. Regulační práce na svých úsecích prováděly dotčené obce svépomocí pod dohledem Josefa Kleina. Nové koryto mělo být vybudováno od Nezamyslic po Mořice v šířce 9,5 m a odtud pokračovat v šířce 17 m až po ústí do Moravy. Podél obou břehů byly vybudovány ochranné hráze s výškou 2 m (Krejčířík, 2009). V úseku podél Vrchoslavic se vyskytovalo množství meandrů, které musely být prokopány. Celková délka průkopů byla cca 1 111 m. Odříznuté meandry byly patrné ještě na mapách císařských otisků stabilního katastru, postupně byly zavezeny a v současnosti již nejsou v krajině patrné.



Obr. 2 Regulace úseku Hané na mapě císařského otisku stabilního katastru z roku 1833 (Zdroj: ČUZK - <http://ags.cuzk.cz/archiv>)

## Pedologie

Oblast se nachází v Hornomoravském úvalu v nížinaté oblasti pojmenované po nejvýznamnějším vodním toku v zájmové oblasti – Haná. V zájmovém území převládají dva půdní typy – černozemě a fluvizemě (obr. 2). Díky tomuto složení půdy je oblast zařazena mezi řepařskou výrobní oblast. (ČÚZK,2020) Tyto půdy patří mezi nejlepší půdy pro zemědělskou činnost.



Obr. 3 Půdní typy zájmového území (Zdroj: ArcČR © 500, Prohlížeč služba Geoportál INSPIRE –WMS Půdní typy, vlastní zpracování; 2021)

## Geomorfologie a geologie

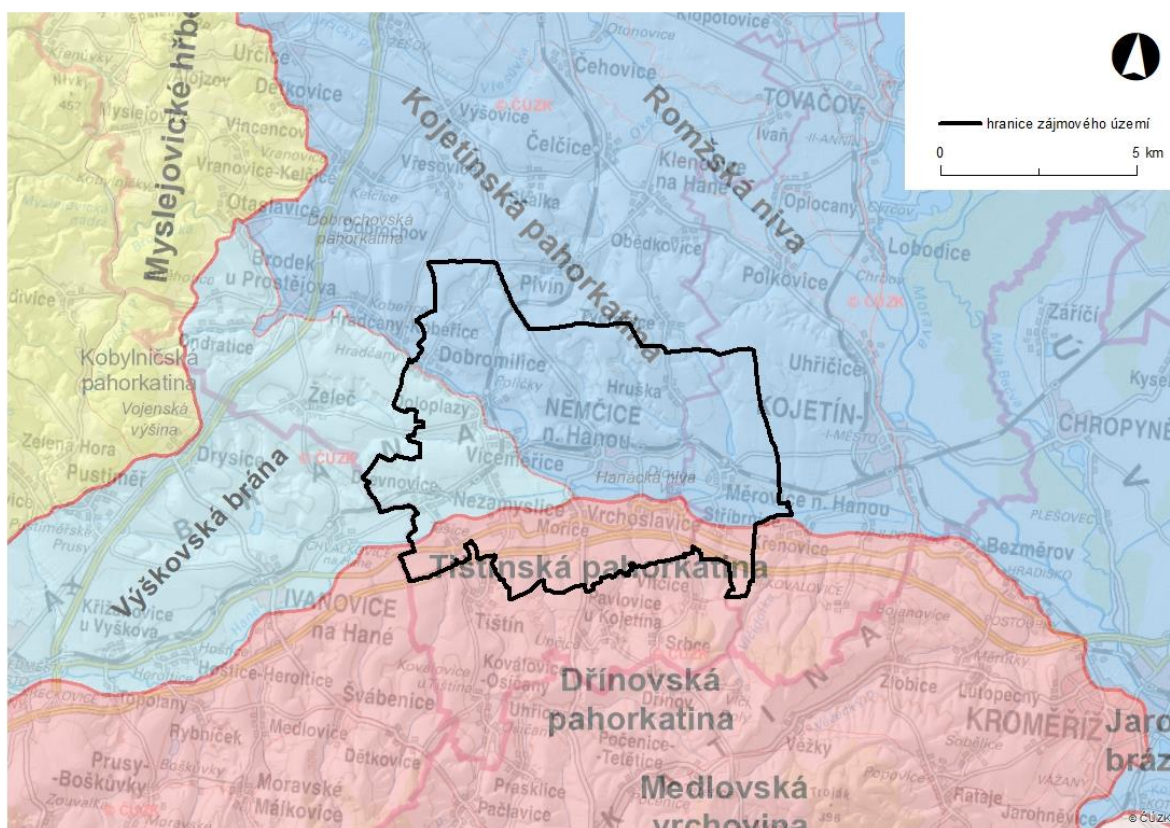
Z hlediska geomorfologického členění České republiky podle Demka a kol. (2014) je oblast zájmu poměrně dobře rozčleněná. Hlavními dělicími prvky jsou vodní toky Haná a Brodečka. Zájmová oblast spadá do provincie Západních Karpat, respektive do soustav Vněkarpatské sníženiny a Středomoravské Karpaty. Ze soustavy Vněkarpatských sníženin se území nachází v podsoustavě Západní vněkarpatské sníženiny. Z této podsoustavy se vyčleňuje celek Hornomoravský úval a jeho podcelek Prostějovská pahorkatina. V podcelku Prostějovská pahorkatina se zájmová oblast nachází v okrscích Hanácká niva a Kojetínská pahorkatina. Do podsoustavy Západní vněkarpatské sníženiny náleží ještě celek Vyškovská brána a podcelek Ivanovická brána. Ze soustavy Středomoravských Karpat patří oblast do podsoustavy Vnějších západních Karpat, do celku Litenčické pahorkatiny, konkrétně do podcelku Bučovická pahorkatina.

Hanácká niva je rovina tvořena naplaveninami podél řeky Hané v jižní části Prostějovské pahorkatiny. Niva je tvořena fluvialními sedimenty z období kvartéru, nejčastěji je spodní vrstva tvořena ze štěrkopísčitých vrstev. Svrchní část je tvořena promísením štěrkopísků a hlinitými součástkami.

Kojetínská pahorkatina se rozprostírá severně od Hanácké nivy. Tato nížinatá pahorkatina je ukloněna ve směru od SZ k JV. Pahorkatina je tvořena neogenními a kvartérními sedimenty.

Ivanovická brána se nachází v severovýchodní části Vyškovské brány. Jedná se o tektonickou sníženinu, vyplněnou neogenními a kvarterními sedimenty. Povrch sníženiny je mírně zvlněný a ovlivněný periglaciální činností. Hlavním znakem Ivanovické brány je široká údolní niva s terasami podél vodního toku Haná.

Tišťínská pahorkatina je okrsek v severní části Bučovické pahorkatiny, v rámci zájmového území se nachází podél pravého břehu Hané. Převažujícím prvkem tvořeným pahorkatinu jsou jíly překryté spraší. Pro tento reliéf jsou typické plošiny a plochá úvalovitá údolí.



Obr. 4 Geomorfologické členění oblasti (Zdroj: ArcČR © 500, Prohlížeč AGS – Geomorfologické jednotky ČR ČUZK)

Tab. 1 Geomorfologické členění území v rámci ČR

Provincie		
Západní Karpaty	Západní Karpaty	Západní Karpaty
Soustava		
Vněkarpatské sníženiny	Vněkarpatské sníženiny	Středomoravské Karpaty
Podsoustava		
Západní vněkarpatské sníženiny	Západní vněkarpatské sníženiny	Vnější Západní Karpaty
Celek		
Hornomoravský úval	Vyškovská brána	Litenčická pahorkatina
Podcelek		
Prostějovská pahorkatina	Ivanovická brána	Bučovická pahorkatina
Okres		
Hanácká niva, Kojetínská pahorkatina	-	Tištináská pahorkatina

Zdroj: Zeměpisný lexikon ČR (Demek, Mackovčín, 2014)

### 4.3. Socioekonomická charakteristika

V zájmovém území je 11 obcí včetně města Němčice nad Hanou a městyse Nezamyslice. Oblast Němčicka zabírá plochu o rozloze 5 541ha (55,41km<sup>2</sup>) a žije zde 8 256 obyvatel. Hustota zalidnění činí 137,6 osob/km<sup>2</sup>, což odpovídá průměru České republiky – 135,3 osob/km<sup>2</sup>(Statistická ročenka Olomouckého kraje, ČSÚ 2020). Největší počet obyvatel žije v Němčicích nad Hanou, Nezamyslice měly v roce 2020 1475 obyvatel, nejméně obyvatel (253 obyvatel v roce 2020) má v zájmovém území obec Hruška (tab.2).

Tab.2: Počet obyvatel a výměra katastrálních území dotčených obcí

Název obce	Počet obyvatel	Výměra území (km <sup>2</sup> )	Hustota zalidnění
Dobromilice	824	7,95	103,6
Doloplazy	539	2,92	184,6
Dřevnovice	486	3,8	127,9
Hruška	253	4,48	56,5
Měrovce nad Hanou	695	7,92	87,8
Mořice	531	4,51	117,7
Němčice nad Hanou	1974	12,06	163,7
Nezamyslice	1475	7,35	200,7
Stříbrnice	270	2,27	118,9
Víceměřice	587	3,36	174,7
Vrchoslavice	622	3,36	185,1
Celkem	8256	59,98	137,6

Zdroj: Statistická ročenka Olomouckého kraje, ČSÚ 2020; vlastní zpracování

Vzhledem k přírodním podmínkám převažují v území podnikatelské subjekty v oblasti zemědělské činnosti. K významným zaměstnavatelům patří společnost ŽPSV s.r.o., která v obci Doloplazy provozuje závod na výrobu betonových výrobků (železniční pražce, zámkové dlažby, silniční obrubníky atd...). Regionálně významným zaměstnavatelem byl cukrovar v Němčicích nad Hanou. Cukrovar byl zrušen v roce 2000, kdy proběhla také poslední řepná kampaň. Celý areál cukrovaru byl v roce 2008 zbourán. Z cukrovaru zůstala zčásti stát obvodová zeď a železniční vlečka v ulici Tyršova (obr.5, 6).Dnes jsou v části areálu postaveny rodinné domy a na jižním okraji (u silnice směr Vrchoslavice) má své servisní středisko zemědělských strojů firma STROM PRAHA a.s.





Obr. 5 *Pozůstatek železniční vlečky do areálu cukrovaru Němčice nad Hanou (Křepelka P., listopad 2021)*



Obr. 6 *Pozůstatky bývalého areálu cukrovaru v Němčicích nad Hanou (Křepelka P., listopad 2021)*

### **Dopravní obslužnost území**

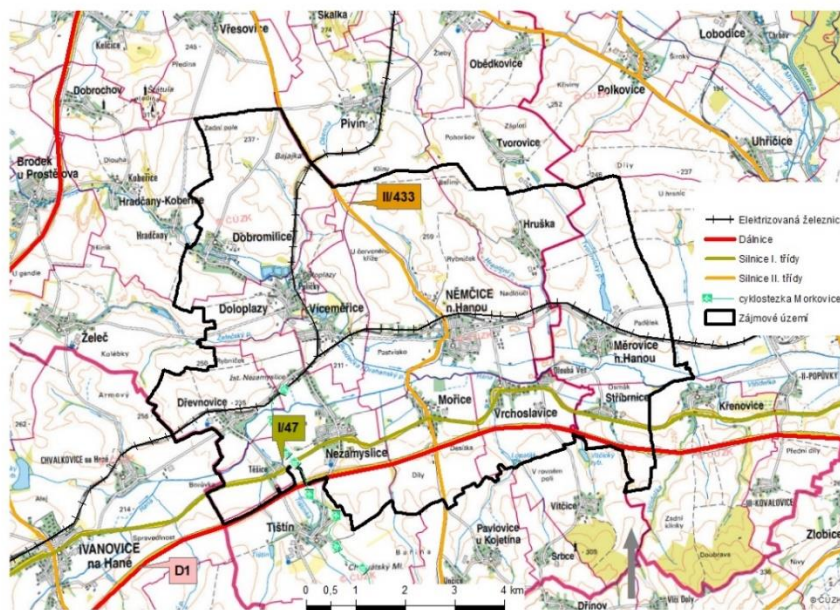
Vzhledem k poloze území ve středu Moravy je zajištěná dobrá dopravní dostupnost. Nejdůležitější silniční komunikací v území je bezpochyby dálnice D1, úsek Brno – Kroměříž. Souběžně s dálnicí D1 je vedena silnice I/47, která byla dříve hlavní spojnici Brna a Ostravy. Dnes ji významově nahradila právě dálnice D1. Další významnější dopravní tepnou je silnice II/433, jež spojuje Prostějov a Morkovice-Slížany (dříve pokračovala až do Střílek) a v zájmovém území prochází přes katastrální území Němčic nad Hanou a Mořic. Další silnice v oblasti spadají do kategorie silnic 3. třídy.

Železniční doprava v oblasti je zastoupena dvěma jednokolejnými železničními tratěmi. Důležitým železničním uzlem a rychlíkovou stanicí je stanice Nezamyslice, kde se právě tyto 2 tratě sbíhají. Trať 300 je hlavní železniční tepna na trase Brno – Přerov – Ostrava. Osobní vlaky na trase Nezamyslice – Přerov – Olomouc zajišťují České dráhy, rychlíkové spoje Brno – Přerov –

Ostrava zajišťuje firma RegioJet. Tato trať je v rámci železniční sítě vedena jako trať R8, což znamená, že dopravce pro rychlíkové spoje je určen státem na základě výběrového řízení. Železniční stanice na trati 300 jsou Nezamyslice, Němčice nad Hanou a Měrovice na Hané. V blízké budoucnosti se pravděpodobně území dotkne také výstavba vysokorychlostní trati (VRT) Praha–Brno–Ostrava, která by měla zkrátit jízdní dobu mezi městy Brno – Ostrava ze současných 2 hodin 17 minut na 40 minut.

Další tratí v oblasti je trať 301, která spojuje Nezamyslice a Olomouc. Na této trati v zájmové oblasti jsou pouze dvě nádraží - Nezamyslice a Doloplazy. Rychlíková doprava na této trati je pestřejší oproti trati 300. Na trati 301 ve stanici Nezamyslice zastavují veškeré rychlíky na trase Brno – Prostějov – Šumperk. Většinu osobních vlaků představují spoje na trati Nezamyslice – Olomouc - Kouty nad Desnou. V roce 1993 byla celá trať elektrifikována.

Od roku 1909 byla z Nezamyslic vedena ještě trať 302, která vedla do Morkovic. Železniční provoz zde byl ukončen v roce 1998 a do roku 2005 nahrazen náhradní autobusovou dopravou. (JELEN, 2009) Od této doby do roku 2011 celá trať chátrala a v roce 2011 bylo rozhodnuto o celkovém zrušení trati a výstavbě cyklostezky na původním tělese tratě.



Obr. 7 Významné dopravní komunikace v zájmové oblasti. (Zdroj: ArcČR © 500, Prohlížeč AGS - Základní mapy ČR ČUZK)

## 5. Historický vývoj

V následující kapitole bude popsána historie obcí zájmového území a také významného keltského sídliště, které se nacházelo na hranici katastrálních území obcí Němčice nad Hanou a Víceměřice.

Oblast byla osídlována již odedávna, což dokládají nálezy předmětů z doby kamenné na území jednotlivých obcí. První písemné zmínky o jednotlivých obcích v oblasti se datují převážně do období 13. a 14. století, výjimku tvoří obec Hruška, která je zmiňována již v roce 1078 a město Němčice nad Hanou dokonce až v roce 1466. Většina obcí vznikla v blízkosti řeky Hané (7 z 11 obcí v zájmové oblasti), další byly založeny v těsné blízkosti vodního toku Brodečky, respektive tento vodní tok prochází přes území obcí (tři obce), pouze obec Hruška leží mimo vodoteče v blízkosti dvou pramenů.

### 5.1 Historický vývoj vybraných obcí

#### Doloplazy

Na území obce Doloplazy včetně místní části Poličky byly v roce 1929 nalezeny popelnice z doby na přelomu pozdní doby kamenné a doby bronzové. Stáří nalezených popelnic, z nichž byla jedna téměř neporušena, se udává přibližně 4 000 let. Při stavbě nového koupaliště v roce 1935 byla na břehu potoka Brodečky (dříve Broděnky) odkryta pohřebiště z různých kulturních období a zčásti pravěké sídliště o rozloze 140 m<sup>2</sup>. První zmínka o obci pochází z roku 1354. V této době byla obec rozdělena mezi vícero majitelů. Tento vlastnický stav trval až do konce 16. století, kdy ves sjednotil Jan Žalkovský ze Žalkovic a udělil vsi právo vlastního znaku. V polovině 18. století byly k Doloplazům připojeny vsi Dřevnovice a Těšice. Nejbližší železniční spojení s Doloplazy zajišťovala stanice Nezamyslice vzdálená přibližně 2 km. Železnice se do obce dostala v roce 1877 jako železniční vlečka pro místní cukrovar. Vlečka byla vedena ze stanice Nezamyslice. Na jaře roku 1927 byla dokončena stavba železniční zastávky v obci a tím došlo ke vzniku plnohodnotné železnice na trase Nezamyslice – Olomouc. V roce 1993 byla celá trať elektrifikována. (ŠPAČEK, 2014)

#### Víceměřice

První náznaky osídlení na území Víceměřic pochází z doby laténské (přibližně 2. století před naším letopočtem), kde z této doby byly nalezené drobné předměty (lignitové náramky, platidlo – galská stříbrná drachma a další). První písemná zmínka o obci pochází z roku 1317, kdy je zmíněn biskupský man (vazal) Hartman z Víceměřic. O více než 30 let později, v roce 1351, je záznam o dvoře ve Víceměřicích. (ZAHRADNÍČEK, 2010) V písemných záznamech je patrné, že v 15. století ve Víceměřicích byla postavena tvrz a mlýn. Také je zmíněn výběr mýta ve vsi. Tento záznam dokládá, že přes ves vedla regionální cesta, na které se vyplatilo vybírat mýto. V roce 1732 došlo k přestavbě tvrze na zámek. V období raného novověku patřilo území dnešní obce šlechtickému rodu Žalkovských ze Žalkovic, který měl v majetku i okolní pozemky. Po tomto

rodu se dalším významným majitelem stali členové rodiny knížete Metternicha. Posledním majitelem panství se stala Žofie, kněžna z Oetingen – Spielbergu, pravnučka kancléře Metternicha. Po vzniku 1. republiky byl zámek zestátněn a v roce 1924 odkoupen kongregací sester dominikánek, které v zámku zřídily ústav pro slabomyslné. Nyní je zřizovatelem ústavu obec Víceměřice. (ZAHRADNÍČEK, 2010)

## **Nezamyslice**

Archeologické nálezy dokládají, že na území Nezamyslic žili lidé už v dávných dobách. Z doby tři tisíce let před naším letopočtem se našly převážně jednoduché kamenné nástroje. Tyto nástroje se nacházely v hrobech v lokalitě Padělky (nad nádražím Nezamyslice) a v Končinách (nad kaplí mezi Nezamyslicemi a Těšicemi). Později se objevili lidé s kulturou popelnicových polí. Další doloženou civilizací na území Nezamyslic jsou až Slované v 6. století. Od této doby lze předpokládat kontinuální osídlení obce. První písemná zmínka o osídlení Nezamyslic je z roku 1276, ale úředně doložená je písemná zmínka v Zemských deskách o majiteli Budislavu z Nezamyslic z roku 1283. V roce 1383 se stal majitelem vesnice augustiniánský řád kanovníků z Lanškrouna. Díky těmto vlastníkům se mohla vesnice rozvíjet. Augustiniánský řád se zasloužil o vznik školy v obci (1672) a o přestavbu farního kostela do dnešní podoby, jehož přestavba byla završena posvěcením v roce 1701. (OUTRATA, 2006) V roce 1817 došlo v obci k úpravě koryta Hané do dnešní podoby a v roce 1836 byl vybudován nový splav pro potřeby mlýna. Železniční spojení „se světem“ se začalo budovat v roce 1868 jako součást Severní dráhy císaře Ferdinanda. Již následující rok projel první vlak z Brna do Přerova. V roce 1870 došlo ke stavbě druhé trati ve směru na Prostějov. Tím došlo k vytvoření železničního uzlu Nezamyslice. Na přelomu 19. a 20. století dochází k rozmachu obce. Mezi největší události patří počátek dláždění hlavních ulic - směr k nádraží, od kostela po Pazderrňu (dnešní ulice Generála Svobody a Švermova), pořízení telefonního přístroje na poštovní úřad. V roce 1924 došlo k parcelaci panství, které patřilo olomouckému arcibiskupství.

### **5.2 Němčická keltská aglomerace**

Jak už bylo zmíněno v úvodu této kapitoly, na území zájmového území se nachází keltské sídliště na pomezí katastru Němčice nad Hanou a Víceměřice. Vznik tohoto sídliště se datuje do první poloviny 3. století př. n. l. a zaniklo přibližně 150 let před n. l., tedy v době, kdy teprve vznikala známější keltská sídla, mezi které patří Staré Hradisko, oppidum na Hostýně nebo dnes již zničené oppidum v lokalitě Na Kotouči u Štramberka. Z archeologických nálezů lze s jistotou říci, že okolí Němčic nad Hanou bylo významným obchodním centrem na trase Jantarové stezky. (ČIŽMÁŘOVÁ, 2004) Právě zde lze na sedmi lokalitách registrovat keltské památky zejména v podobě mincí různého typu. Největší nálezy dokládá lokalita „Zadní Dlátka“ (z pohledu Víceměřic lokalita „Kratiny“). Zde se doposud našlo přes 400 kusů mincí včetně pomůcek na jejich výrobu. Kromě mincí „české výroby“ se našly mince zahraniční produkce. Mezi tyto mince patří mince ze vzdálených významných obchodních oblastí Evropy, jako například: bronzová platidla z Římské republiky, antického

Řecka, z francouzské Galie nebo i mimoevropské mince z Egypta. Vedle mincí se našly skleněné náramky nebo bronzové a železné spony. Vzhledem k širokému spektru nálezů v této lokalitě patří němčická keltská aglomerace mezi středoevropskou archeologicky významnou lokalitu. (FOJTÍK, 2011)

Samotné sídliště mělo velmi výhodné umístění velmi blízko ústí Vyškovské brány. Vzhledem k tomu, že se jedná o krajinu převážně rovinatou, tak i z malé nadmořské výšky (250 m n. m.) lze kontrolovat i široké území okolo sídliště a hlavně vstup do Vyškovské brány. Rozloha tohoto místa je odhadována na přibližně 35 ha. V lokalitě se nedochovalo žádné opevnění ani jeho náznak. (FOJTÍK, 2011)

### 5.3 Keltská sídliště v širším regionu

Prvním historicky doloženým etnikem na území našeho státu byly Keltové a zejména keltský kmen Bójů (latinsky *Boiohaemum*). (BOUZEK, 2009) Z něj je odvozeno pojmenování západní části státu – Čech. Tento kmen na naše území přišel nejdříve na Moravu a to již v 5. století před n. l. Keltové na Moravu přinesli laténskou kulturu, která označuje mladší dobu železnou a patřila mezi hlavní kulturní proud na většině území Evropy. Podle knihy *Keltové českých zemí v evropském kontextu* od Jana Bouzka lze předpokládat, že toto umění se stalo jakýmsi protikladem pro orientalizující umění antického Řecka. Laténské umění vycházelo z vnímání světa, který je živoucí a neustále se měnící.

Jednou z nejvýznamnějších tras, i v rámci Evropy, byla tzv. Jantarová stezka. Jantarová stezka byla využívána pro obchodování mezi Baltským a Jadranským mořem. Díky této skutečnosti byla oblast Moravy velmi frekventovaná z hlediska pohybu osob. V návaznosti na obchodní stezky byla stavěna sídla (tzv. oppida, případně hradiště) různých velikostí, ve kterých často probíhal obchod mezi obchodníky putujícími po stezce a lidmi v sídlech. Nejvíce sídel na Moravě v laténské době vzniklo právě v okolí Jantarové stezky. Mezi nejdůležitější oppida (hradiště) na Moravě patří bezesporu Staré hradisko na úpatí Drahanské vrchoviny nebo Hostýn poblíž Moravské brány. Většina keltských sídlišť na Moravě se nachází v nadmořské výšce do 300 m n. m., což dokazuje i hlavní zdroj obživy – zemědělství.

#### Hostýn

Ve vzdálenosti cca 1,5 km od centra Bystřice pod Hostýnem na vrcholu Hostýn (735 m n. m.) se nachází jedno z neznámějších keltských oppid na Moravě, i když je vrchol v dnešní době znám spíše jako poutní místo. Svým významem patří oppidum mezi nejdůležitější obranné místo Moravské brány. Samotné oppidum je opevněno obranným valem o výšce 4 m, ale v jihozápadní části se zvyšuje až téměř k 8 m, přičemž před tímto valem probíhal ještě příkop. V současnosti je areál oppida zčásti zastavěn a zčásti ponechán jako louka. Tvar oppida je oválný, což lze jednoduše poznat podle zalesněného okolí, jež poměrně přesně kopíruje obvod opevnění. Rozloha oppida je 19,7 hektarů. První novější zmínky o hradišti pochází z roku 1672, kdy jsou zaznamenány zprávy „o starých valech na hoře“. (ČIŽMÁŘ, 2004)

## **Staré Hradisko**

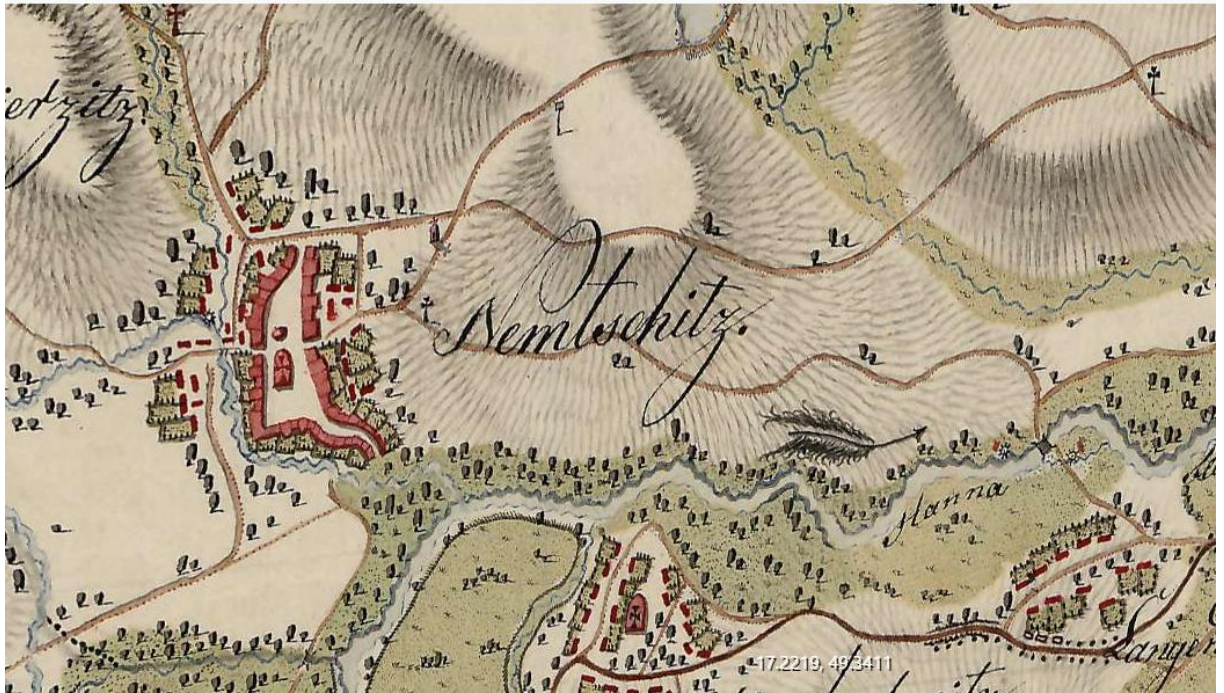
Staré Hradisko leží cca 1km SV od obce Malé Hradisko a přibližně 20 kilometrů západním směrem od Prostějova. Oppidum bylo postaveno na skalnatém podloží, které je obtékáno říčním tokem Hloučely. Hradisko patří mezi poměrně zachovalá oppida. V dnešní době lze pouhým okem poměrně dobře rozpoznat, kde se nacházela opevnění. Celková délka obranného systému přesahovala délku 2kilometrů, opevnění mělo několik úrovní. Vnější opevnění na západní straně bylo tvořeno třemi příkopy a teprve za nimi Keltové postavili kamennou zeď zpevněnou masivními dřevěnými kůly se šířkou cca 2 metry. Za touto zdí byla vystavena druhá kamenná zeď, která byla později rozšířena. Vzhledem k preciznosti, jakou bylo opevnění postaveno, a půdorysu dvorcového charakteru lze předpokládat, že se jedná o oppidum městského charakteru. Staré Hradisko, podle nalezených artefaktů a podle charakteru zástavby, bylo zaměřeno převážně na železářskou výrobu a patřilo mezi hlavní obchodní centra na Jantarové stezce. Staré Hradisko také stálo v místě důležité křižovatky mezi Jantarovou stezkou a jihovýchodním vyústěním spojnice na trase Čechy – Malá Haná – Haná. Svým významem lze Staré Hradisko pokládat za tehdejší centrum správní a kulturní moci pro širokou oblast Moravy. (ČIŽMÁŘ, 2004) Při pohledu na topografickou mapu lze vysledovat, že se Staré Hradisko se nacházelo v přímé linii ke keltskému oppidu na Hostýně, které je od hradiska vzdáleno přibližně 60 km.

## 6. Vývoj komunikační sítě v oblasti Němčice nad Hanou

Jak už bylo zmíněno výše v kapitole 4, patří zájmové území mezi oblastí s intenzivní zemědělskou činností se zaměřením na rostlinnou výrobu. Následkem intenzifikace zemědělské výroby došlo k výraznému zničení původní cestní sítě. Získané informace a data prezentovaná v této kapitole se pokouší ukázat, jak vypadala krajina a komunikace v ní v minulosti. Dochované zmapované objekty a průběhy cest jsou potom hmatatelnými doklady jejich existence.

Jedním z ukazatelů umístění starých cest lze pokládat výskyt drobných sakrálních staveb (kříže, Boží muka, kapličky, sochy). *„Tyto stavby jsou připomínkami toho, čemu říkáme „malé dějiny“. Ty jsou dějinami zapomenutých lidí, zapomenutých událostí, zapomenutí velikostí i malosti a vážou se především k přírodním krajinám venkova“.* (HÁJEK, 2008) Vzhledem k postupnému scelování pozemků orné půdy (zejména v druhé polovině 20. století) došlo k odříznutí sakrálních staveb od cest. Proto dnes můžeme pozorovat u staveb, které si zachovaly své umístění z doby II. vojenského mapování, jak tyto sakrální stavby stojí v polích ve větších vzdálenostech od cest. Díky tomuto lze v krajině poznat, kudy vedly cesty dříve. Dalším patrným důkazem o existenci konkrétní cesty jsou tzv. solitérní stromy případně skupinky stromů. Tyto stromy zjednodušovaly pohyb v prostoru, protože sloužily jako orientační body a byly vidět z dálky.

Pro podrobný výzkum starých cest na lokální úrovni jsou vhodné mapy velkého měřítká, které jsou velmi podrobné a zachycují průběh od malých polních cest až po cesty nadregionálního významu. Proto je vhodné použít mapu II. vojenského mapování – někdy se používá název „Františkovo mapování“ podle rakouského císaře Františka II., který zahájil mapování Rakousko - Uherska pro vojenské účely. Jelikož je možné, že na této mapě jsou zachyceny starší cesty, které ztratily na důležitosti, případně byly tyto cesty ukončeny bez zjevného pokračování, je potřeba tu konkrétní komunikaci v tom daném místě porovnat se staršími mapovými podklady. Jako takový podklad je vhodné použít mapu I. vojenského mapování. (viz obr. 8)



Obr. 8 Výřez mapy I. vojenského mapování se zachycením cestní sítě i doprovodných prvků cest v okolí Němčic nad Hanou (Zdroj: <https://maps.arcanum.com/en/map/europe-18century-firstsurvey>)

### 6.1 Komunikace v předindustriální době

Informace o období před zachycením stavu krajiny na mapách nebo grafických dílech (obrazy, rytiny) před obdobím 19. století není k dispozici. Ze základního rozmístění limitujících krajinných prvků i charakteru reliéfu lze ale odvodit jejich pravděpodobný průběh nebo možná vedení i bez existence sídel. Reliéf území je plochý nebo mírně zvlněný a pro vedení komunikací byly tedy limitující přechody vodních toků, hlavně Hané. Ta tvořila přirozenou bariéru, kterou bylo možné překonat bez problémů na několika místech. Vlastní cestní síť se utváří podle potřeb obyvatel a jejich koncentrace v podobě sídel nebo podle zdrojů surovin a jejich zpracování. Silniční síť zájmového území je ovlivněna lokálními cestami zajišťujícími obhospodařování polností. Regionální cesty byly využívány místní komunitou pro prodej zemědělských komodit v regionálních tržních centrech (Brodek u Prostějova, Kojetín, Kroměříž, Prostějov, Vyškov). Detailní popis je uveden v dalších kapitolách.





Obr. 9 Výřez mapy I. vojenského mapování zachycující oblast zájmového území  
(Zdroj: <https://maps.arcanum.com/en/map/europe-18century-firstsurvey>, 2021)

## 6.2. Komunikace a charakteristika území v polovině 19. století

Pro zachycení komunikační sítě v polovině 19. století byla použita mapa stabilního katastru, konkrétně císařské otisky map stabilního katastru. Z mapových podkladů je patrné, že kompaktní zástavba v území je řídká. Téměř veškeré budovy se nachází v intravilánech obcí. Výjimku tvoří tzv. technické budovy, mezi které lze zařadit vodní mlýn v Nezamyslicích nebo stavby (objekty) u lomů, hliníků nebo cihelen (např. hliník v Doloplazích). Púdorys veškerých obcí je totožný až na drobné odchylky. Základním typem obcí je tzv. silniční ves. Charakteristickým znakem je jedna širší ulice s hlavní komunikací a kolem ní obytná řadová zástavba. Němčice nad Hanou, jakožto centrum zájmové oblasti, má odlišné prostorové uspořádání. Město má výrazné náměstí trojúhelníkového tvaru s výraznou dominantou římskokatolického kostela, na náměstí najdeme několik soch a dům s žudrem. Přes náměstí vede komunikace III/4335. Kompaktní zastavěná plocha tvoří přes 4 % zájmového území.

Zájmové území v první polovině 19. století lze na základě kategorií využití půdy rozdělit na dvě oblasti. První oblast je tvořena převládajícími plochami orné půdy (přes 81 % území). Tato skutečnost dokládá, že zemědělství bylo pro oblast klíčové. Druhá oblast z hlediska plošného zastoupení kategorií využití krajiny tvoří louky a zahrady (přes 14 % zájmového území). Louky byly soustředěny do blízkosti vodních toků. Největší koncentrace luk se rozprostíralo při soutoku řek Brodečka a Haná u Mořic. Menší louky se v této době nacházely

u každé obce, stejně jako zahrady. Největší koncentrace zahrad se nachází mezi Němčicemi nad Hanou a Měrovicemi nad Hanou a v okolí Stříbrnic.

Období 19. století lze označit za „zlatý věk zemědělství“. V této době došlo k technologickému rozvoji zemědělství. Začala se používat první umělá hnojiva a ve větší míře se začaly realizovat meliorace v podobě trubkové drenáže. Nejrozsáhlejší meliorace ovšem nastala na konci 19. století. (BERANOVÁ, 2010) Kategorizace využití půdy v polovině 19. století je uvedeno v tabulce 3.

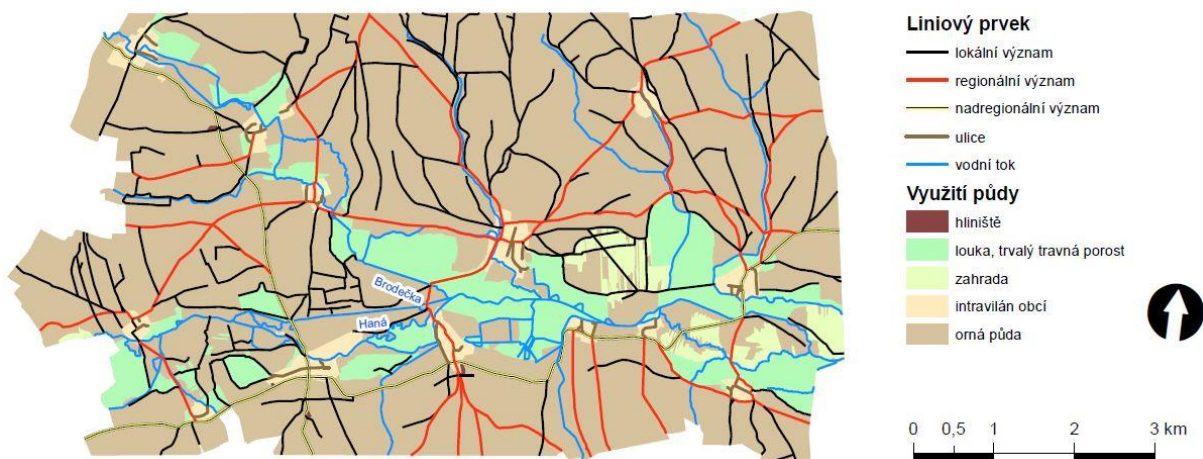
*Tab.3 Využití půdy v zájmové oblasti v polovině 19. století*

Využití plochy	rozloha (ha)	podíl (%)
louka, trvalý travní porost	606,7	12,10
hliniště	2,4	0,05
zahrady	121,7	2,43
zastavěná plocha	209,2	4,17
orná půda	4074,4	81,25
celkem	5014,4	100,00

*Zdroj: Císařské povinné otisky stabilního katastru 1 : 2 880 - Morava a Slezsko. Rok 1833; vlastní digitalizovaná data*

Celková délka komunikační sítě a vodních toků v zájmové oblasti dosahuje v první polovině 19. století přes 240 km. Dopravní tepna nadregionálního významu vedla ve směru západ – východ. Jednalo se o regionálně významnou spojnici měst Vyškov – Ivanovice na Hané. Její trasa kopíruje tok Hané a komunikace byla vedena podél pravého břehu. Tento směr i trasa byla klíčová a používaná dlouhodobě i z důvodu možného omezení přechodu Hané. V zájmovém území procházela přes obce Nezamyslice, Mořice, Vrchoslavice, Stříbrnice a dále pokračovala směr Kroměříž – Hulín – Hranice na Moravě – Fulnek nad Odrou.

Druhá komunikace nadregionálního významu procházela přes obce Dobromilice – Doloplazy – Víceměřice – Nezamyslice a dále na jih mimo oblast pokračovala směrem na Tištín a Morkovice-Slížany. Délka těchto dvou významných komunikací v zájmovém území je 17km. Komunikace regionálního významu (lze v daném území chápat jako silnice 3.třídy) spojovaly sousední vesnice a tvořila páteřní síť dopravy. Nejrozsáhlejší komunikace tvořily cesty lokálního významu. Mezi takové cesty v dnešní době patří polní cesty a účelové komunikace. Ve 2. polovině 19. století byly ovšem tyto komunikace nepostradatelné. Na dopravní síti se podílely 46 % se svojí délkou 112 km všech liniových staveb. Délka vodních toků ve zpracovávané oblasti tvoří 67km. Nejdelším vodním tokem je řeka Haná (12 km) a Brodečka (10 km). Zbývajících 45 km připadá na vodní náhony, méně významné potoky nebo drobné vodoteče.



Obr. 10 Komunikační síť a vodní toky v první polovině 19. století (Zdroj: Císařské povinné otisky stabilního katastru 1 : 2 880 - Morava a Slezsko. Rok 1833)

Tabulka 4 Struktura liniových prvků v polovině 19. století

liniový prvek	délka komunikací (km)	podíl (%)
lokální význam	112	44,8
komunikace v intravilánech	7	2,8
regionální význam	47	18,8
nadregionální význam	17	6,8
vodní tok	67	26,8
celkem	250	100,0

Zdroj: Císařské povinné otisky stabilního katastru 1 : 2 880 - Morava a Slezsko. Rok 1833, vlastní digitalizovaná data

### 6.3. Komunikace v polovině 20. století

V době po skončení 2. světové války došlo na území Československé republiky k politickým změnám a k nástupu socialismu. Jednou z nejvíce postižených oblastí venkovského života byla i oblast zemědělství. V období kolektivizace (50.- 60 léta 20. století) docházelo ke scelování pozemků, aby bylo obhospodařování pozemků zaváděnou mechanizací co nejjednodušší. To mělo za následek zrušení většiny polních cest. Ale na druhou stranu došlo ke vzniku nových polních cest, které ulehčovaly dostupnost a obslužnost polí pro těžkou mechanizaci. Vektorizací ortofotomapy z roku 1953 bylo zmapováno přibližně o 70 km více cest v kategorii „lokální význam“, do které právě spadají polní cesty. Podle charakteru krajiny a velikosti polí je zřejmé, že proces kolektivizace na dané mapě ještě není plně zachycený a ortofoto dokumentuje spíše stav podobný předchozímu mapování. Nárůst sítě je patrný v intravilánech obcí Němčice nad Hanou a Měrovce nad Hanou.

V polovině 20. století je zachycen pokles komunikací regionálního významu (silnice dnešní 3. třídy). Pokles regionálních komunikací je patrný v jižní části oblasti. Z Mořic došlo k nahrazení čtyř regionálních cest jednou nadregionální komunikací. Z Vrchoslavic v polovině 20. století již nevedla žádná regionální cesta. Ve východní oblasti (Hruška – Měrovice nad Hanou - Němčice nad Hanou) došlo ke snížení z původních 6 regionálních komunikací na 3 komunikace.

Tato skutečnost dokládá, že došlo k využívání jen hlavních spojnic mezi jednotlivými vesnicemi. K nárůstu došlo v kategorii nadregionálního významu. Ke komunikacím nadregionálního významu z 19. století přibyla nová komunikace vedoucí z Prostějova přes Němčice nad Hanou do Morkovic-Slížan. Dnes má označení silnice II/433. Novinkou je také železnice v celkové délce 15 km. Výstavba probíhala v letech 1867-1870. (OUTRATA, 2006) Důležitým železničním uzlem se staly Nezamyslice, ze kterých železnice vedla do 4 směrů: směr Brno, směr Prostějov, směr Kojetín a směr Morkovice – Slížany.

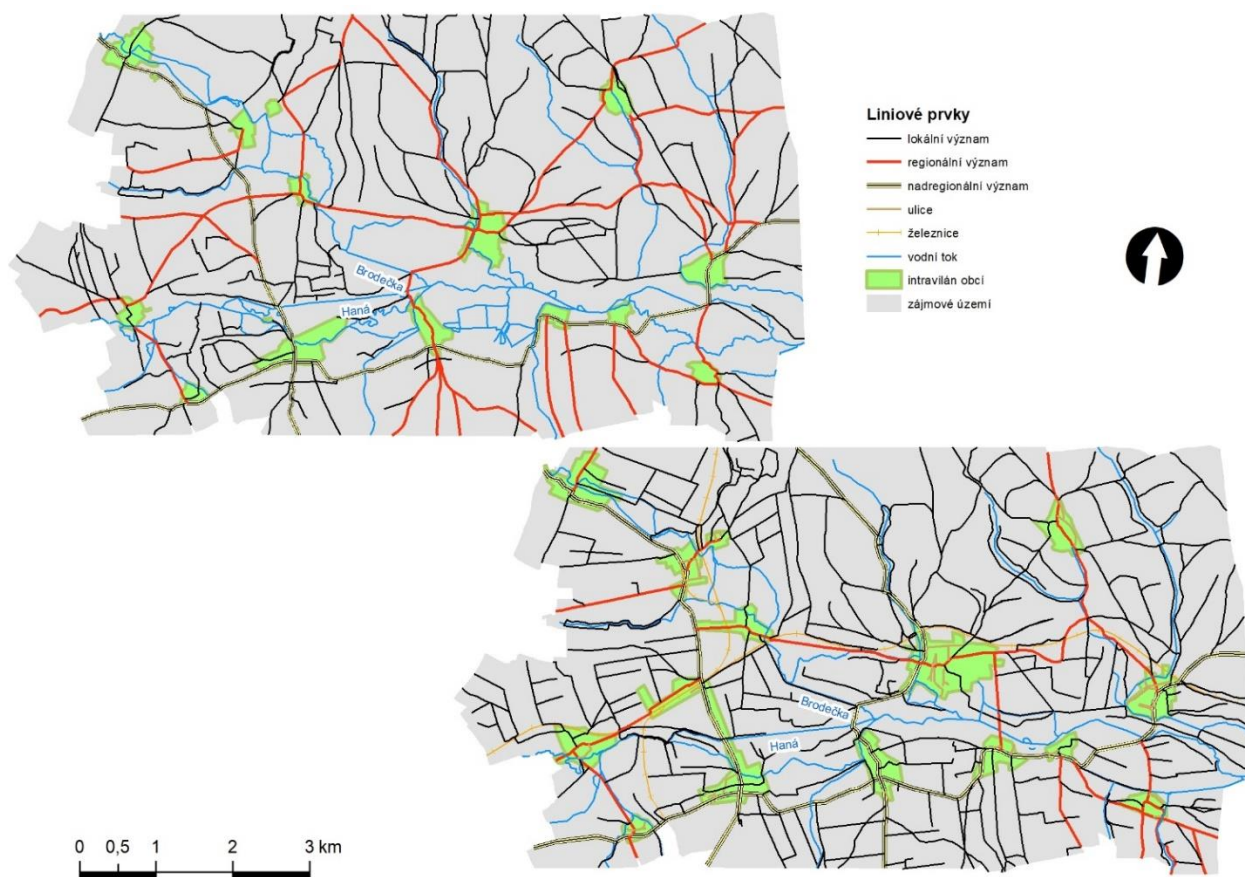


Obr. 11 Komunikační síť a vodní toky v roce 1953 (Zdroj: Historická ortofotomapa © CENIA 2010 a © GEODIS BRNO, spol. s.r.o. 2010, Podkladové letecké snímky poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR 2009, vlastní zpracování)

Tabulka 5 Struktura liniových prvků v polovině 20. století v oblasti

liniový prvek	délka komunikací (km)	podíl (%)
lokální význam	198	59,5
komunikace v intravilánech	14	4,2
regionální význam	24	7,2
nadregionální význam	24	7,2
železnice	17	5,1
vodní tok	56	16,8
celkem	333	100,0

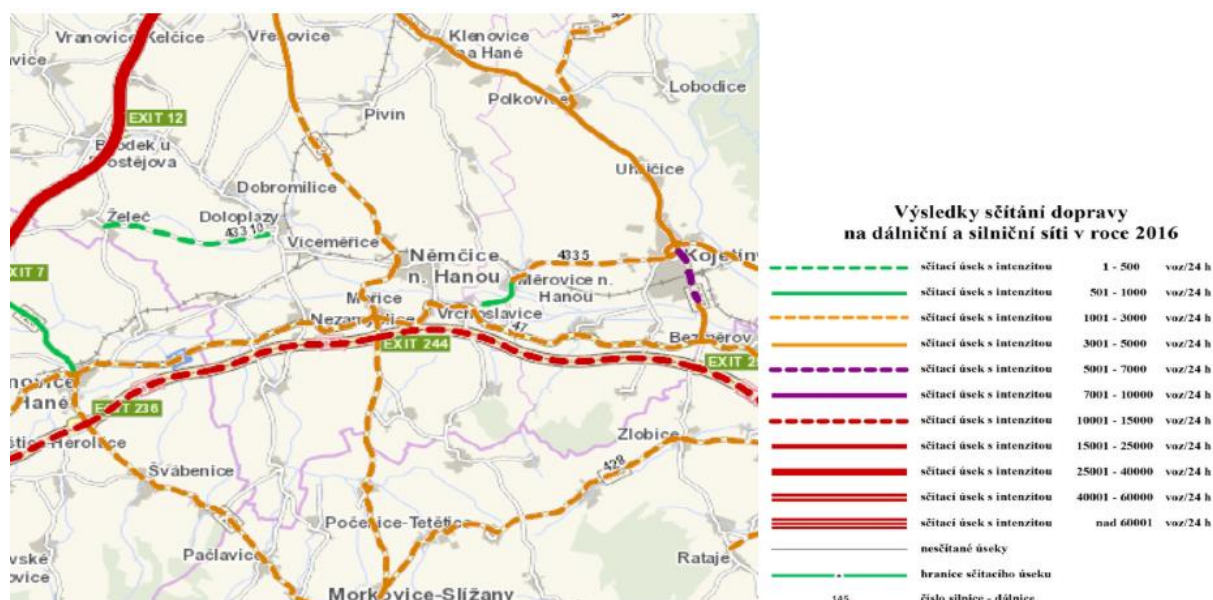
Zdroj: ČÚZK (2021): Archivní ortofotomapa 1953; vlastní digitalizovaná data



Obr. 12 Porovnání liniových prvků v polovině 19. (mapa nahoře) a 20. století (mapa dole) v zájmové oblasti (Zdroj: Archivní katalog ÚAZK Vademecum, Císařské povinné otisky stabilního katastru 1 : 2 880 - Morava a Slezsko. Rok 1833, Historická ortofotomapa © CENIA 2010 a © GEODIS BRNO, spol. s.r.o. 2010)

## 6.4. Komunikace v současnosti

Stav komunikací v 21. století dospěl k výrazným změnám. Nejvýraznější zásah do struktury dopravních komunikací vznikl mezi lety 2001 – 2005. V tomto období došlo postupně ke stavbě a postupnému zprovoznění tří úseků dálnice D1 spojující Brno, Kroměříž, Přerov a Ostravu. Vznik dálničního tělesa odlehčil silnici I/47 od tranzitní dopravy a odsunul nákladní dopravu dále od zastavěných území dotčených obcí. Od 2. ledna 1995 je v provozu skládka odpadů v Němčicích nad Hanou, kterou provozuje firma SUEZ CZ a.s. Předpokládaný provoz této skládky je do roku 2025, kdy by mělo dojít k uzavření skládky. I přesto, že se na zdejší skládku odpadů sváží odpad nejen z blízkého okolí, nejsou podle informací z městského úřadu data k doložení nárůstu nákladní dopravy přes Němčice nad Hanou. Za možný důvod lze pokládat to, že přes silnici II/433 v Němčicích nad Hanou je postaven železniční most s nízkou podjezdovou výškou, a tudíž velká nákladní auta pod ním neprojedou a musí na skládku přijíždět po silnici od Prostějova. Z celostátního sčítání dopravy z roku 2016 je intenzita dopravy na této komunikaci v intervalu 1001-3000 vozidel za 24 hodin. Z pohledu železniční obslužnosti je území popsáno již v kapitole 4.3.



Obr. 13 Výřez z mapy sčítání dopravy v roce 2016 (Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic [online]. Dostupné z <http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx>

Tabulka 6 Struktura liniových prvků v 21. století

liniový prvek	délka komunikací (km)	podíl (%)
lokální význam	146	45,6
komunikace v intravilánech	32	10,0
regionální význam	29	9,1
nadregionální	34	10,6
železnice	16	5,0
vodní tok	63	19,7
celkem	320	100,0

Zdroj: OpenStreetmaps (2021), vlastní digitalizovaná data



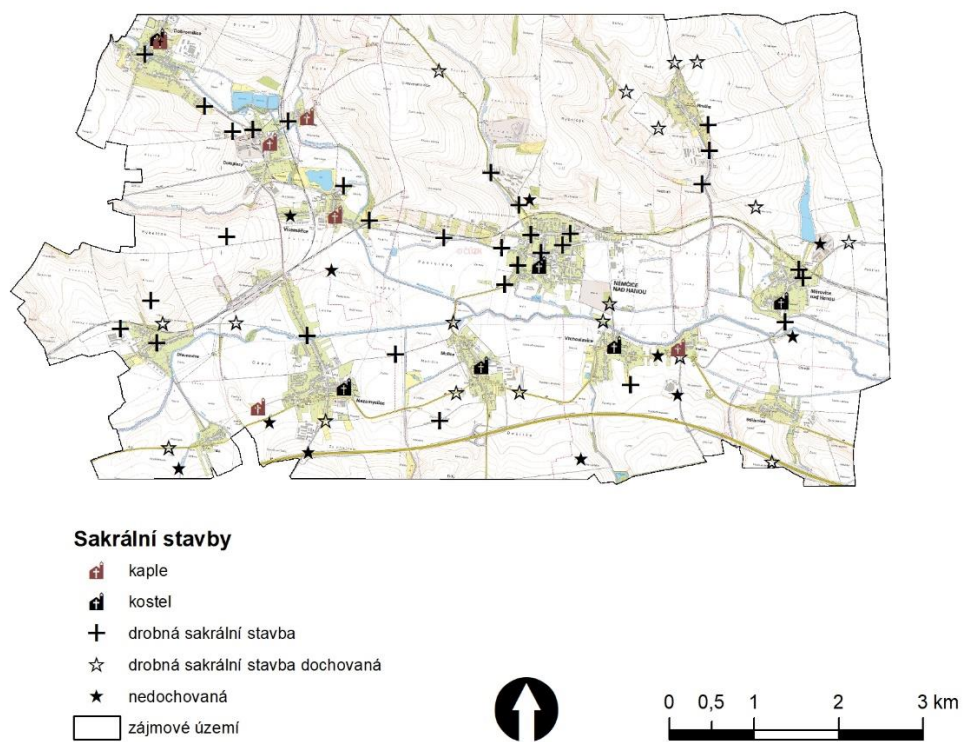
Obr. 14 Komunikační síť a vodní toky v 21. století (Zdroj: ArcČR © 500, CUZK 2021 WMS Ortofotomapa, OpenStreetMap, vlastní zpracování)

### 6.5. Doprovodné prvky a relikty starých cest v oblasti

Mezi doprovodné prvky cest se řadí různé drobné sakrální stavby. Mezi takové stavby patří kříže, Boží muka, případně sochy svatých. Do mapové podoby jsou zachyceny tyto stavby v období 19. století, které byly zakresleny do mapy II. vojenského mapování. Druhá mapová podoba je ze současnosti, kdy se vycházelo ze základní mapy ČR v měřítku 1:10000. V 19. století bylo do mapy zakresleno 40 sakrálních staveb. Z tohoto počtu je 8 kostelů, 3 kaple a 29 objektů drobné sakrální architektury. Na základní mapě České republiky je zachyceno 62 sakrálních staveb. Z uvedeného počtu je 6 farních kostelů, 6 kaplí a 50 staveb drobné sakrální architektury. Ze vzájemného porovnání jednotlivých mapových výstupů a z porovnání vzájemné polohy jednotlivých staveb lze předpokládat, že se z 19. století do současnosti podařilo zachovat 18 sakrálních staveb drobného charakteru (kříže, sochy). Bohužel 11 staveb se nedochovalo vůbec nebo byly kříže přemístěny. Jeden z přemístěných křížů se nachází v Měrovicích nad Hanou. Kříž z roku 1881, který se nacházel na pravém břehu Hané u mostu původní cesty do Stříbrnic, byl v roce 2014 zrekonstruován, vysvěcen a přesunut blíže k dnešní cestě na levý břeh řeky tak, aby byl viditelný a nechátral. (obr. 15)



Obr. 15 Kříž přesunutý z pozice u původního mostu do Stříbrnic (Křepelka P., únor 2021)



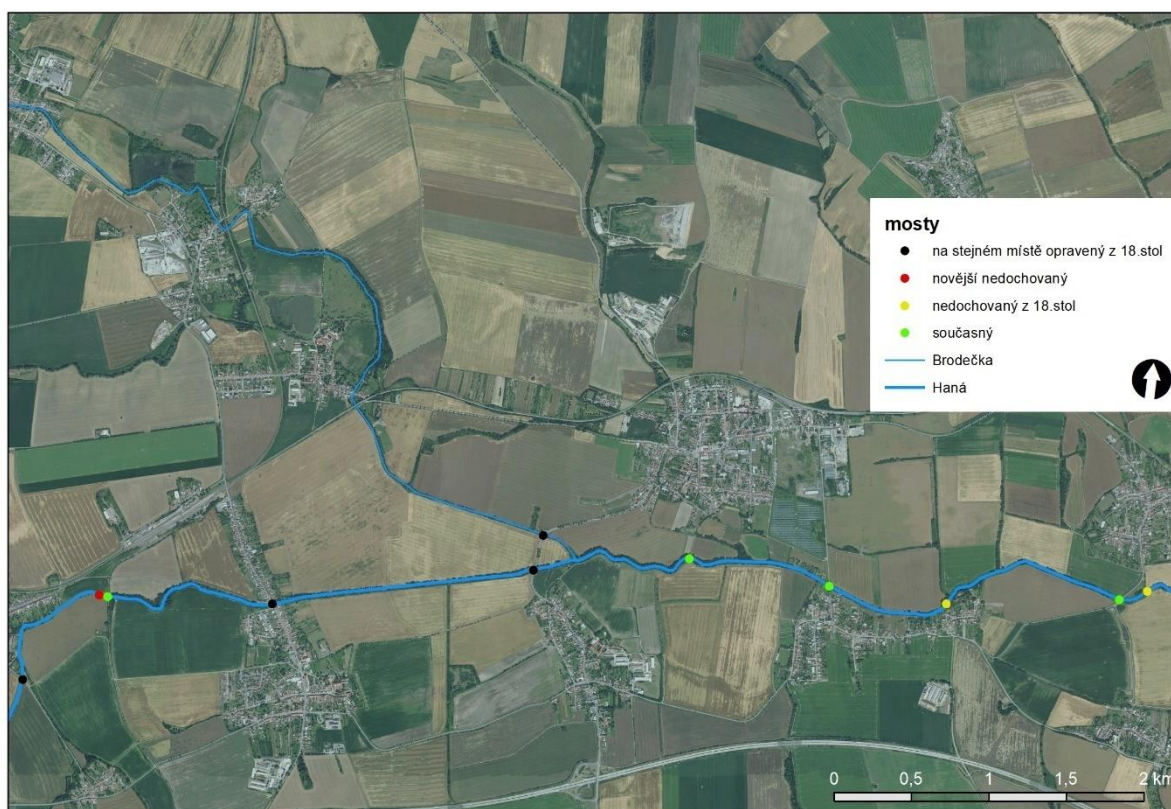
Obr. 16 Drobná sakrální architektura a kostely v zájmovém území, zachycení změn od roku 1832 (Zdroj: ArcČR © 500, CUZK WMS ZM10, Cenia WMS III. vojenské mapování, mapy.cz, vlastní zpracování, 2021)



## Mosty

Existence mostů je zachycena již na mapě I. vojenského mapování a jsou zakreslené symbolem pro dřevěný most. Jednalo se o šest mostů. Prvním nejzápadnějším byl most u obce Dřevnovice. Ovšem na západě nejvýznamnějším byl most v Nezamyslicích na komunikaci spojující Nezamyslice – Víceměřice. Dva mosty byly na cestě spojující obce Mořice a Němčice. Jeden byl na řece Hané, druhý potom na levostranném přítoku Hané (Brodečky). Most byl také přes řeku Hanou nad obcí Dlouhá Ves na cestě z Dlouhé Vsi do Němčic. Strategickým přechodem byl most u Měrovic mezi Dlouhou Vsí a Měrovicemi. Most byl na nadregionální trase Vyškov – Ivanovice na Hané – Kroměříž, která byla odbočením trasy přes město Kojetín.

Během zkoumání a porovnávání map z 19. století a dnešních map se zjistilo, že veškeré mosty stojí na původních místech. Pouze jeden most stojí v jiných místech. Tento most se nacházel na cestě z Měrovic nad Hanou do Stříbrnic. Do dnešní doby zůstaly v Hané dřevěné kůly a na levém břehu vytvořený terénní stupeň značící původní komunikaci k mostu.



Obr. 17 Mosty přes řeku Hanou (Zdroj: ArcČR © 500, CUZK WMS ortofotomapa, vlastní zpracování, 2021)

## 6.6. Vyhodnocení změn komunikační sítě

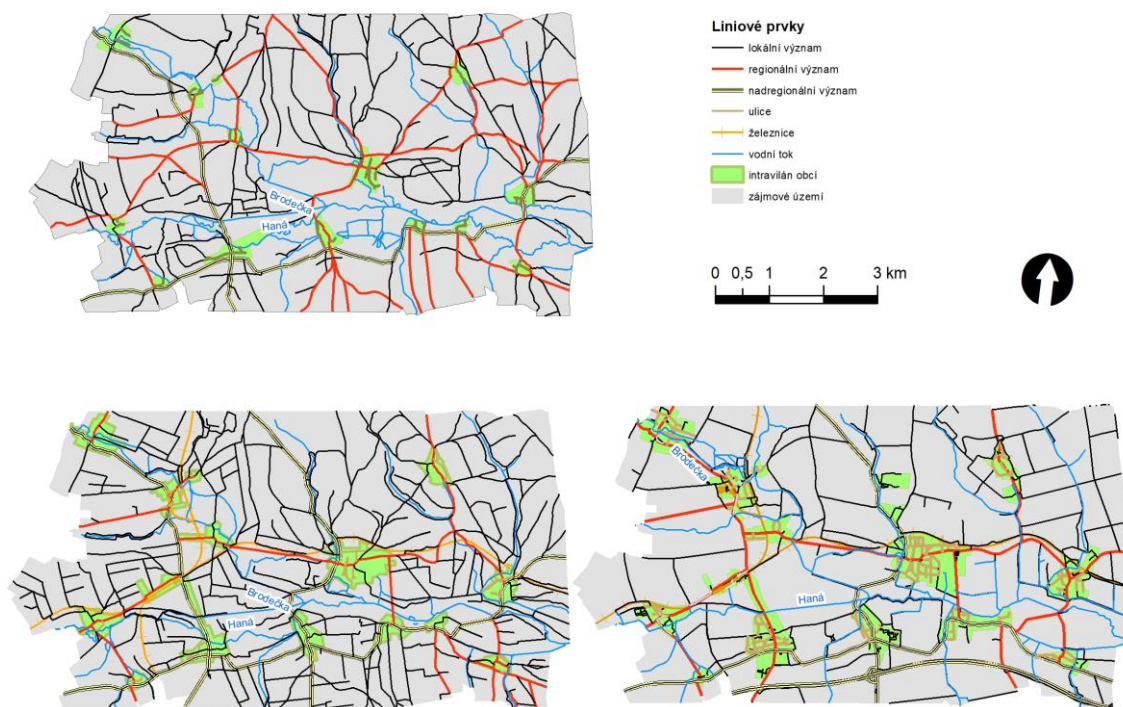
Vývoj jednotlivých liniových prvků je odrazem vývoje společenského života obyvatel na venkově. Z grafu (obr. 18) a mapy (obr. 17) jsou patrné změny liniových prvků během třech mapovaných období. Největšími změnami prošly komunikace v kategorii lokální význam. Nárůst v této kategorii lze odůvodnit dvěma možnými způsoby. Jedním důvodem může být rozdílnost kartografických podkladů. Ortofotomapa přesněji zachycuje skutečný stav krajiny a jsou zde zachyceny i lokální komunikace, které nejsou zachyceny v katastru nemovitostí (cesty mezi pozemky, vyšlapaná stezka, polní cesta mezi pozemky apod.). Druhým důvodem je změna velikosti pozemků nebo změna kategorie využití půdy. Je možné, že byly původní větší bloky půdy vlastněné jedním vlastníkem rozdělené mezi více vlastníků a k nim bylo nutné vytvořit přístupovou cestu. Stejný princip platí u změny využití půdy v 19. století a 20. století při přeměně luk, pastvin nebo zahrad na ornou půdu. Následný mírný pokles komunikací lokálního významu je výsledkem scelování pozemků v rámci kolektivizace zemědělství, kdy došlo k rozorání některých polních cest. Tato skutečnost je nejvíce patrná v jižní části regionu. (obr.18)

K poklesu došlo u kategorie regionálně významných cest mezi sledovanými obdobími 19. a 20. století. Vzhledem k soustavnému růstu počtu obyvatel (obr. 8) pravděpodobně docházelo k rozlišení nezbytně nutných regionálních cest na cesty, které není potřeba využívat. Tím došlo k vytvoření páteřní sítě komunikací spojující jednotlivé obce. Dnes regionální silnice tvoří silnice třetí třídy.

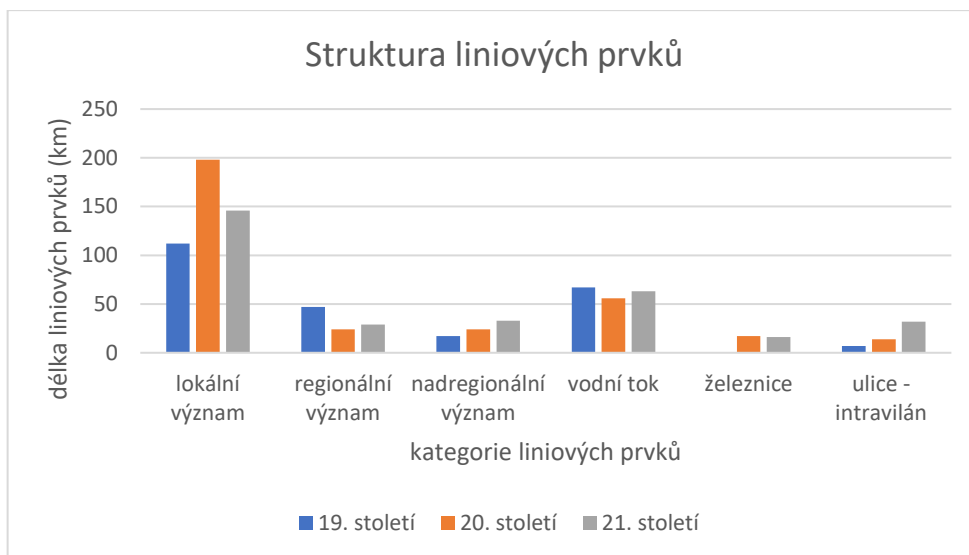
U komunikací nadregionálního významu nedošlo k zásadnímu vývoji. Je to zřejmě dáno tím, že oblast je pouze tranzitním územím. Přes území vedou komunikace důležité z pohledu obslužnosti regionů státu. Zejména dálnice D1 a souběžná silnice I/47 nebo spojnice správního centra bývalého okresu Prostějov s jeho jižní částí – silnice II/433.

V délce železničních tratí došlo během sledovaného období k drobným změnám. Nejzásadnější změnou prošla železnice z Nezamyslic do Morkovic. V tomto případě došlo k úplnému zrušení trati. Další zrušenou železnicí je železniční vlečka do areálu zrušeného cukrovaru v Němčicích nad Hanou. Celková délka zrušených tratí je přibližně 2 km. Jak už bylo zmíněno v kapitole Dopravní obslužnosti, mělo by dojít v blízké budoucnosti k přestavbě železnice v okolí Němčic nad Hanou tak, aby trať odpovídala požadavkům na větší rychlost a kapacitu trati. V projektu je plánováno napřímění železničních oblouků (u Němčic nad Hanou), vyhloubení tunelu a zdvoukolejnění celé trati.

Zajímavé zjištění nastalo v kategorii ulice – intravilán. Jedná se o komunikace, které jsou v obci, ale nejsou to komunikace regionálního nebo nadregionálního významu. V rámci uliční sítě obcí došlo v 21. století k nárůstu oproti 50. letům 20. století. I přesto, že se počet obyvatel, podle údajů Českého statistického úřadu, snížil. Tímto zjištěním lze předpokládat, že došlo k výstavbě nových domů a tím k rozšíření intravilánu obcí. Uvedený příklad je patrný v Němčicích nad Hanou v lokalitě ulic Tyršova (severní okraj města) nebo Trávnícká (jihovýchodní okraj města).

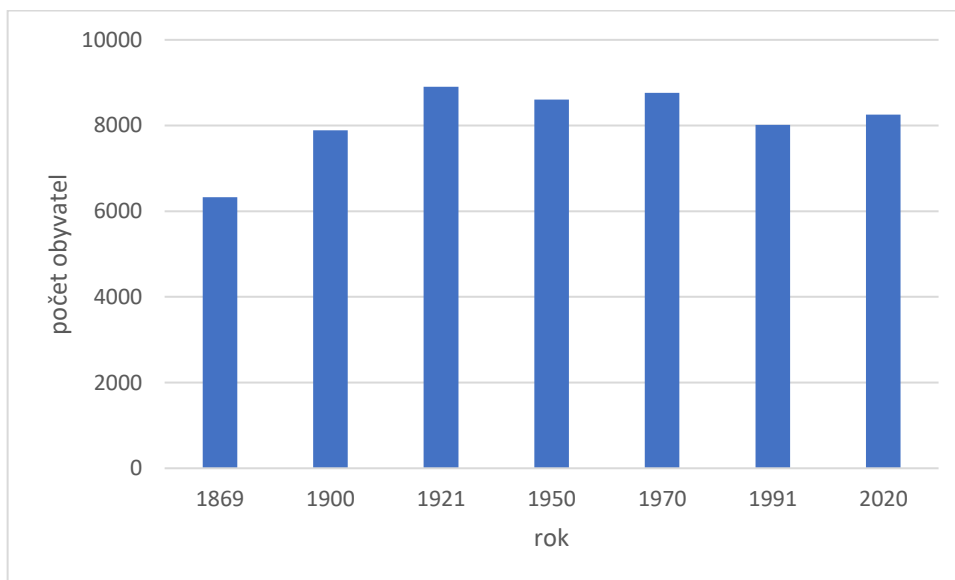


Obr. 18 Porovnání liniových prvků v polovině 19. (vlevo nahoře) a 20. století (vlevo dole) a na počátku 21. století (vpravo dole) (Zdroj: Archivní katalog ÚAZK Vademecum, Císařské povinné otisky stabilního katastru 1 : 2 880 - Morava a Slezsko. Rok 1833, Historická ortofotomapa © CENIA 2010 a © GEODIS BRNO, spol. s.r.o. 2010, ortofotomapa 2021, OpenStreetMap, vlastní zpracování, 2021)



Obr. 19 Vývoj struktury liniových prvků v zájmovém území

Zdroj: ČÚZK (2021) archivní ortofotomapa 50. let 20. století; vlastní digitalizovaná data



Obr. 20 Vývoj počtu obyvatel v zájmové oblasti v letech 1869 – 2020

Zdroj: ČSÚ (2021): Historický lexikon obcí 1869 – 2005, Statistická ročenka Olomouckého kraje 2020

## 7. Závěr

Diplomová práce řeší vyhodnocení vývoje cestní sítě v posledních 200 letech a také zmapování reliktních cest v zájmovém území. Sledované území tvořené 11 obcemi, jehož centrem jsou Němčice nad Hanou, má z hlediska dopravy tranzitní polohu. Zájmové území je tvořeno úrodnými černozeměmi a má mírně zvlněný až rovinatý charakter a proto patří mezi tradiční zemědělské oblasti na Moravě. Limitujícím prvkem krajiny pro dopravní síť je řeka Haná, která byla jedna z prvních na Moravě regulována z důvodu častých pravidelných záplav.

Zájmové území má velký význam pro archeologii. V lokalitě Zadní dlátka (pomezí katastrů Němčic nad Hanou a Víceměřice) se vyskytovalo významné keltské oppidum, které v době 3. a 2. století př. n. l. bylo regionálním centrem, kam určitě směřovaly cesty z jiných keltských sídel v regionu Moravy. Je možné, že lokalita představovala důležitou křižovatku ze směru S - J a V - Z.

Studiem mapových podkladů a vektorizací dat z map císařských otisků, ortofotomapy z roku 1953 a srovnáním se současným stavem ze Základní mapy ČR v měřítku 1:10 000 byly zjištěny změny cestní sítě ve sledovaném období od roku 1832 po současnost. Celkem bylo zmapováno 243 km cestní sítě v roce 1832 a 309 km v roce 1953. Cestní síť byla rozdělena na kategorie lokální, regionální a nadregionální význam.

S cestní sítí úzce souvisí doprovodné prvky cest. Porovnáním stavu těchto objektů v jednotlivých obdobích byly zjištěny následující skutečnosti. Pro pohyb lidí v lokalitě byly ve sledovaném období důležité sakrální stavby. Důkazem pro takové tvrzení je množství těchto staveb jednak v 19. století, ale i spousta zachovaných staveb do současnosti. Pro orientaci v prostoru sloužily solitérní stromy nebo skupiny těchto stromů. Do dnešní doby se vyskytují zejména v severní části od zastavěného území Němčic nad Hanou.

Mosty přes řeku Hanou umožňovaly jednoduchou přepravu ze severní části území na jih. Během zkoumaného období (od 19. století po současnost) bylo zachyceno celkem 11 mostů. Tak jako se měnila potřeba pohybu osob a přepravy nákladů, tak se měnily i počty a umístění mostů ve sledovaném období. Všeobecně lze s jistotou konstatovat, že čtyři mosty slouží pro primární přechod Hané po celé období a ostatní mosty se přizpůsobovaly potřebám své doby. Most na komunikaci Měrovice nad Hanou – Stříbrnice lze označit za pátý nejdůležitější přechod Hané i přesto, že došlo v minulosti k jeho přesunu o pár desítek metrů.

Výsledky z mapování reliktních cest ukazují, že se cestní síť zásadně změnila na lokální úrovni, protože převážnou část území tvoří orná půda. Proto také nejvíce změn souvisí s obslužnými komunikacemi v zemědělství. Z hlediska nových staveb je důležitá stavba dálnice D1, která vytvořila nový dopravní prvek, který ale odpovídá původním dopravním tahům. Došlo pouze ke zrychlení a bezpečnému zkapacitnění průjezdu zájmovým územím. Dalším podobně výrazným dopravním prvkem se v budoucnu stane modernizovaná železniční trať 300, která zčásti povede v nové trase. Drobnější změny jsou patrné na

úrovni intravilánů obcí, kde došlo k nárůstu v lokalitách s novou výstavbou v Němčicích nad Hanou nebo vznik nové ulice ve Víceměřicích.

Bakalářská práce mi pomohla blíže poznat región ve kterém žiji a věřím, že může být inspirativním zdrojem informací o vývoji Němčicka v posledních 200 letech.

## **8. Summary**

I focused on old roads around Němčice nad Hanou in this thesis. The thesis is divided into three main chapters. The first chapter describes the geographical characteristics of the area to understand the topic. The area is described by individual geographical disciplines. In the second chapter I dealt with the history of selected municipalities and the history of the area of interest in the Laténe period. There was an important Moravian Celtic fort in the area of interest in the period of the 2nd century BC. The third chapter dealt with the historical roads in the area of Němčice nad Hanou and captured the relics of these roads in the map. From older map data from different periods communication networks were created so that according to these created maps it is possible to evaluate the development of the area and capture the main transport directions. Simultaneously with the analysis of older maps, relics of these old paths were identified and mapped.

An additional goal of this thesis is to capture possible crossings over the Haná watercourse, which divides the area of interest into northern and southern parts.

## 9. Zdroje

### Knižní zdroje

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

BOUZEK, Jan. *Keltové českých zemí v evropském kontextu*. Vyd. 2. Praha: Triton, 2009. ISBN 978-80-7387-233-5.

ČIŽMÁŘ, Miloš. *Encyklopedie hradišť na Moravě a ve Slezsku: s leteckými záběry hradišť Miroslava Bálky*. Praha: Libri, 2004. ISBN 80-727-7174-4.

ČIŽMÁŘOVÁ, Jana. *Encyklopedie Keltů na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Libri, 2004. ISBN 80-727-7249-X.

DEMEK, Jaromír a Peter MACKOVČIN. *Zeměpisný lexikon ČR*. 2014. ISBN 978-80-7509-113-0.

ŠPAČEK Květoslav. *Doloplazy: očima staletí*. Doloplazy: Obec Doloplazy, 2014.

Fojtík, Pavel - Veselá, Blanka *Pravěké a raně historické osídlení katastru města Němčice nad Hanou (okr. Prostějov)*. Pavel Fojtík, Blanka Veselá. In: *Střední Morava : vlastivědná revue / Olomouc : Memoria Roč. 19, č. 35 (2013), s. 63-88*.

JELLEN, Miroslav. *Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Dokořán, 2009. Bod (Dokořán). ISBN 978-80-7363-129-1.

KREJČIŘÍK, M.(2009): *Kleinové: historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno, Statutární město Brno, 446 s.

MARTÍNEK, Jan. *Poznáváme historické cesty: Discovering historical roads*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2014. ISBN 978-80-86502-56-4.

ZAHRADNÍČEK Jan. *Obec Víceměřice: Historie a současnost*. Víceměřice: Obec Víceměřice, 2010. ISBN 978-80-260-6472-5.

OUTRATA, Bohumil. *Drobné sakrální stavby na Moravě: kaple a kapličky na Prostějovsku*. Olomouc: Moravsko-slezská křesťanská akademie, [2008]. ISBN 978-80-904075-0-3.

OUTRATA, Bohumil. *Nezamyslice a místní část Těšice: 1276-2006*. Nezamyslice: Obecní úřad, 2006. ISBN 80-239-7290-1.



## Datové sady a internetové zdroje

ArcČR ® 500: Digitální geografická databáze 1:500 000, ARCDATA PRAHA [online]. Praha, 2016 [cit. 2021-05-06]. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500>

ARCANUM (2021): Europe in the XVIII. Century[online]. [cit. 05-06-2020] <https://maps.arcanum.com/en/map/europe-18century-firstsurvey>

Český statistický úřad (2015): Historický lexikon obcí České republiky - 1869–2011: Olomoucký kraj – Olomouc [online]. Praha [cit. 2021-05-06]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20537734/130084150712.pdf/439c7ab2-5a15-466d-b4ac-bb6aae5c355d?version=1.2>

Český statistický úřad (2020): Statistická ročenka olomouckého kraje – 2020: Olomoucký kraj – Olomouc [online]. Praha [cit. 2021-05-06]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-olomouckeho-kraje-2020>

ČÚZK (2021): Prohlížeč služba WMS - ZM 10. [online]. [cit. 05-06-2021]. Dostupné z: [https://geoportal.cuzk.cz/WMS\\_ZM10\\_PUB/WMSservice.aspx](https://geoportal.cuzk.cz/WMS_ZM10_PUB/WMSservice.aspx)

ČÚZK (2021): Prohlížeč služba WMS - Ortofoto. [online]. [cit. 05-06-2021]. Dostupné z: [https://geoportal.cuzk.cz/WMS\\_ORTOFOTO\\_PUB/WMSservice.aspx](https://geoportal.cuzk.cz/WMS_ORTOFOTO_PUB/WMSservice.aspx)

ČÚZK: Výrobní oblasti a podoblasti katastrálních území [online]. Praha, 2021 [cit. 05-06-2021]. Dostupné z: <https://www.cuzk.cz/Katastr-nemovitosti/Poskytovani-udaju-z-KN/Ciselniky-ISKN/Ciselniky-k-mape/Vyrobni-oblasti-a-podoblasti-katastralnich-uzemi.aspx>

Databáze DIBAVOD [online], 2017. Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka [cit. 05-06-2021]. Dostupné z: <http://www.dibavod.cz/index.php?id=27>

Historická ortofotomapa © CENIA 2010 a © GEODIS BRNO, spol. s.r.o. 2010, Podkladové letecké snímky poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR 2009

ŘSD (2021): Celostátní sčítání dopravy 2016: Ředitelství silnic a dálnic [online]. [cit. 04-01-2021]. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx>

Ústřední archiv zeměměřictví a katastru (2021): *Císařské povinné otisky stabilního katastru 1 : 2 880 - Morava a Slezsko. Rok 1833*, [online]. Praha, 2021. Dostupné z: [https://uazk.cuzk.cz/vademecum\\_mapy/MenuBar.action?sourcePage=fgyC4oLCJmwWyWJQSx8CLPxcGdomqx9kxNQotkKJyI0IQiS1PnBZkp8\\_Rlon9v\\_nZbo mDGmWgF7WtWI4OwSTsp7mJN4FLirBrJ\\_NSzVM3il%3D&activ=HLEDANI](https://uazk.cuzk.cz/vademecum_mapy/MenuBar.action?sourcePage=fgyC4oLCJmwWyWJQSx8CLPxcGdomqx9kxNQotkKJyI0IQiS1PnBZkp8_Rlon9v_nZbo mDGmWgF7WtWI4OwSTsp7mJN4FLirBrJ_NSzVM3il%3D&activ=HLEDANI)

## **Přílohy**



Obr.1 Pohled na severní část náměstí v Němčicích nad Hanou (Křepelka P., únor 2021)



Obr.2 Pohled na jižní část náměstí v Němčicích nad Hanou (Křepelka P., únor 2021)



Obr.3 Žudr v Němčicích nad Hanou a silnice III/4335 směrem na západ  
(Křepelka P., únor 2021)



Obr.4 Kříž z roku 1908 u silnice II/433 směr Prostějov (Křepelka P., únor 2021)



Obr.5 Kříž u Hrušky (Křepelka P., únor 2021)



Obr.6 Zadní pohled na kříž u Hrušky s letopočtem 1856 (Křepelka P., květen 2021)



Obr.7 *Zvlněná krajina v oblasti (Křepelka P., únor 2021)*



Obr.8 *Výrazný prvek v krajině – skládka komunálního odpadu v Němčicích nad Hanou (Křepelka P., únor 2021)*



Obr.9 *Kovový kříž na hranici katastrů Němčice nad Hanou a Víceměřice u silnice II/433 směr Prostějov (Křepelka P., únor 2021)*



Obr.10 *Most přes vodní tok Brodečka u Mořic (Křepelka P., únor 2021)*



Obr.11 Most přes řeku Haná u Mořic (Křepelka P., únor 2021)



Obr.12 Stromořadí podél zregulovaného koryta Hané v úseku Nezamyslice – Mořice (Křepelka P., únor 2021)





Obr.13 Terénní stupeň k původnímu mostu u Měrovic nad Hanou (Křepelka P., únor 2021)



Obr.14 Pozůstatky dřevěných kůlů z původního mostu u Měrovic nad Hanou (Křepelka P., 2021)



Obr.15 Nový most přes řeku Haná u Měrovic nad Hanou (Křepelka P., květen 2021)



Obr.16 Původní železnice Nezamyslice – Morkovice-Slížany (Křepelka P., květen 2021)



Obr.17 Začátek cyklostezky Nezamyslice – Morkovice-Slížany (Křepelka P., 2021)



Obr.18 Bývalý železniční svršek železnice Nezamyslice – Morkovice- Slížany (Křepelka P., květen 2021)



Obr.19 Pozůstatky mostu přes řeku Haná u Dřevnovic (Křepelka P., květen 2021)



Obr.20 Upravený splav na řece Hané u Nezamyslic (Křepelka P., květen 2021)



Obr.21 Pozůstatky stavidla při začátku mlýnského náhonu z Hané u Nezamyslic (Křepelka P., květen 2021)



Obr.22 Most přes řeku Haná v Nezamyslicích (Křepelka P., květen 2021)