

След отдалечаване на бойните действия оцелелите крепости постепенно се рушат и строителният материал се използва за вторични градежи. Османската власт строго следи, с изключение на някои гранични райони, във вътрешността да няма крепостни съоръжения, с оглед да се пресекат опити за освободителни движения. Изключение прави периодът на т. нар. „кърджалийско време“ в края на XVIII и началото на XIX в. Тогава властта разрешава по-важни селища да бъдат ограждани със стени. Сливен също е ограден с каменна и дървена стена – шарампол. Вероятно от това укрепление шестте проверовъчни пункта, фиксирани в писмени документи от средата на XIX в., носят името *капу* (‘врата’), макар врати по това време да не е имало. След преминаване на опасността стените са разрушавани. Постепенно отпада необходимостта от гъсто изградената съобщителна мрежа в планинските райони. От меридиалните пътища остава да действа само пътят през Твърдишкия проход, използван по-късно за пренасяне на турска поща и станал известен като *Търновски път* и *Поща йолу*. С икономическото издигане на Сливен се поддържат два основни пътя от него към Северна България – старият Търновски път през Вратника и Стара река и на североизток през Ичера за Котел. И по двата пътя се пренася поща и затова са известни като *Поща йолу*. В с. Ичера и Сливен са устроени *мензили* – станции за подмяна на конете при държавни пътувания. Заради разрастването на хайдушкото движение на места са установени и наблюдателни постове – беклемета: *Докса, Даулите, Чуката, Варда*. Останалите планински пътища се превръщат постепенно в пътеки, обслужващи местното население: *Мийковска пътека, Чамдеренска пътека, Стария Нейковски (Раковски) път, Стария Сотирски път, Глушински път* и др.

Продължава обаче да действа старият път *Друма* – на изток от Сливен до втората половина на XIX в., а на запад – дори до началото на XX в. Сега той е известен повече като *Туз йолу*, по него се е пренасяла солта, или като *Керванджийски път, Камиларски път* – ползвал се от кервани със стока за сливения и за други пазари.

През 60-те години на XIX в. започват строежи на нови шосета към Бургас, за Ямбол през с. Крушаре. От пътя *Друма*, при изчезналото с. Сарай на юг от Стралджа, се отделя път за Сливен, наследен от по-старо време, известен като *Сарайски път* – през Зимница, Драгоданово, Г. Александрово, Блатец.

Тъй като през ранните векове на османска власт Ямбол играе важна роля – тук е построен *Безистена* (‘търговски дом’), част от *Друма* добива името *Ямболски път*. След с. Бинкос този път се отделя от *Друма* и край с. Ковачите, Панаретовци, Чокоба се отправя към Ямбол.

С нарастването на икономическата роля на Сливен и неговия панаир пътищата, водещи към него, придобиват имена *Сливенски път*. Изнасянето на дървен материал към Сливен променя името на западния път в *Дърварски път*. Впрочем, под името *Дърварски път* са познати и други пътища, като този през Марашкия проход, минаващ край Дърварската могила, за Ямбол.