

diplomová práce

## Regenerace průtahu Litomyšle

David Lašek

diplomová práce

## **Regenerace průtahu Litomyšle**

Fakulta architektury ČVUT

Ústav nauky o budovách

autor:

Bc. David Lašek

vedoucí práce:

doc. Ing. arch. Boris Redčenkov

oponent:

Ing. arch. Gustav Křivinka

konzultace:

Ing. arch. Vítězslav Danda

doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury  
**2/ ZADÁNÍ diplomové práce**  
Mgr. program navazující

jméno a příjmení: David Lašek  
datum narození: 15. 9. 1995  
akademický rok / semestr: 2020/21 Letní semestr  
obor: Architektura a urbanismus  
ústav: 15118 / Ústav nauky o budovách  
vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Arch. Boris Redčenkov  
téma diplomové práce: Regenerace průtahu Litomyšle  
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

regenerace silničního průtahu města Litomyšle

2/

Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program  
Pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

Urbanistické řešení území přiléhajících k silničnímu průtahu s detailnějším řešením střežných částí návrhu

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

Dle pozdější konzultace s vedoucím diplomové práce.

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Dle pozdější konzultace s vedoucím diplomové práce.

Datum a podpis studenta

*Lašek*  
25. 2. 2021

Datum a podpis vedoucího DP

*B. Redčenkov*  
25. 2. 2021

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

01-03-2021

*YU*  
15. 2. 2021

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE  
FAKULTA ARCHITEKTURY

**AUTOR, DIPLOMANT:** Bc. David Lašek  
AR 2020/2021, LS

**NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:**  
(ČJ) REGENERACE PRŮTAHU LITOMYŠLE

(AJ) LITOMYŠL MAIN ROAD REGENERATION

**JAZYK PRÁCE:** ČEŠTINA

**Vedoucí práce:** doc. Ing. arch. Boris Redčenkov **Ústav:** Ústav nauky o budovách / 15118

**Oponent práce:** Ing. arch. Gustav Křivinka

**Klíčová slova (česká):** Litomyšl, silniční průtah, regenerace, zklidnění dopravy, doplnění městské struktury

**Anotace (česká):** Tématem diplomové práce je regenerace silničního průtahu v Litomyšli, který v 80. letech necitlivě protnul urbánní strukturu města a stal se výraznou prostorovou bariérou. Díky plánované výstavbě dálničního obchvatu dojde ke snížení dopravní intenzity průtahu a bude možné jej integrovat do městské struktury. Práce se zabývá prověřením možností začlenění průtahu do organismu města a rozvojem oblastí k němu přiléhajících.

**Anotace (anglická):** The topic of the diploma project is the regeneration of Litomyšl main road, which insensitively intersected the urban fabric of the city in the 1980s and became a major spatial barrier. Due to the planned construction of a motorway bypass of the city, the traffic intensity of the main road will decrease and it will be possible to be integrated into the urban fabric. The aim of the project is to examine possibilities of the road integration and of the development of areas adjacent to the road.

**Prohlášení autora**

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 21. 5. 2021

podpis autora-diplomanta

*Lašek*

## obsah

úvod	8
analytická část	10
dopravní kontext	12
urbanistický vývoj města	20
zmizelá místa	30
urbanistická analýza	44
návrhová část	62
koncepce	64
současný stav	76
návrh	80



## úvod

Silniční průtah Litomyšlí. V 80. letech necitlivě protnul strukturu města a rozpůlil město na dvě části. Pro automobilovou regionální dopravu představoval zrychlení, pro organismus města a pěší dopravu ale znamenal zneprůstupnění a segregaci městských částí.

Intenzivní doprava výrazně snížila hodnotu přilehlých prostranství a v okolí průtahu vznikl na mnoha místech vágní a neuchopený prostor.

Nyní se městu otevírá nová příležitost - v roce 2027 bude dokončena dálnice paralelní s průtahem, která částečně přebere jeho dopravu a sníží tak jeho dopravní intenzitu.

Bývalý průtah a jeho okolí tak získávají šanci stát se průchodnějším a lidštějším prostorem.

ANALYTICKÁ ČÁST

dopravní kontext

## silnice I/35

Střední část silnice I/35 byla původně naplánována již v 18. století a spojovala pevnosti v Hradci Králové a Olomouci. Později byla rozšířena o úseky z Hradce Králové do Liberce a z Olomouce do Valašského Meziříčí.

Dnes je tato silnice s délkou 304 km druhou nejdelší silnicí I. třídy a patří k hlavním silničním tahům v České republice. Propojuje šest krajů a tři krajská města. Téměř celou svou délkou je součástí evropské silnice E442.

města, kterými silnice prochází:

hraniční přechod Hrádek nad Nisou – Porajów

Bílý Kostel nad Nisou/Chrastava

Liberec

Turnov

Jičín

Hořice

Hradec Králové

Holice

Vysoké Mýto

**Litomyšl**

Svitavy-Lačnov

Moravská Třebová

Mohelnice

Olomouc

Lipník nad Bečvou





## dálnice D35

„severní páteřní tah spojující Čechy a Moravu“

První výskyt tohoto tahu v plánech dálniční sítě byl v letech 1963, jako dálnice D35 z Hradce Králové přes Litomyšl, Svitavy a Olomouc do Lipníku nad Bečvou. Jako první část byl v letech 1978-1986 postaven úsek Mohelnice - Olomouc. Od konce 80. let začala výstavba a modernizace silnice I/35, která později byla připojena do trasy dálnice D35. Od roku 1993 je pak tato trasa plánována v dnešní podobě z Liberce přes Jičín, Hradec Králové, Litomyšl a Olomouc do Lipníku nad Bečvou. Koncem 90. let byl dokončen úsek Olomouc - Lipník nad Bečvou, v roce 2003 jižní obchvat Olomouce a v roce 2007 západní obchvat.

V současné době je z této trasy v provozu několik částí, která na sebe zatím nejsou napojena a to konkrétně úseky: Liberec - Turnov, Sedlice - Opatovice, Mohelnice - Olomouc, obchvat Olomouce a úsek Olomouc Lipník nad Bečvou.

Stěžejní část dálnice D35, tedy úseky Hradec Králové (Opatovec) - Mohelnice jsou již ve výstavbě nebo je jejich předpokládaný začátek realizace do roku 2025.

úseky:

Úlibice - obchvat  
 Úlibice - Hořice  
 Hořice - Sadová  
 Sadová - Plotiště  
 Sedlice - Opatovice  
 Opatovice - Časy  
 Časy - Ostrov  
 Ostrov - Vysoké Mýto  
 Vysoké Mýto - Džbánov  
**Džbánov - Litomyšl**  
**Litomyšl - Janov**  
 Janov - Opatovec  
 Opatovec - Staré Město  
 Staré Město - Mohelnice  
 Mohelnice - Olomouc  
 Křelov - Slavonín, 2. etapa  
 Olomouc - Lipník nad Bečvou

předpokládaná realizace: 2025 - 2028  
 předpokládaná realizace: 2023 - 2026  
 předpokládaná realizace: 2022 - 2025  
 předpokládaná realizace: 2023 - 2026  
 zprovozněno 2009  
 předpokládané zprovoznění 2021  
 předpokládané zprovoznění 2022  
 předpokládaná realizace 2023 - 2027  
 předpokládaná realizace 2022 - 2026  
**předpokládaná realizace 2023 - 2026**  
**předpokládaná realizace 2023 - 2027**  
 předpokládaná realizace 2022 - 2025  
 předpokládaná realizace 2024 - 2026  
 předpokládané realizace 2025 - 2028  
 zprovozněno 1985  
 předpokládaná realizace 2024 - 2026  
 zprovozněno 2007





49°52'19" s. š., 16°18'38" v. d.

Město:  
Kraj:  
Počet obyvatel:

Litomyšl  
Pardubický k.  
10 378 ob.

Silnice:  
Roční průměrná intenzita dopravy:

I/35 + E442  
17 591 voz./den

Obchvat:  
Roční průměrná intenzita dopravy:

plánovaná D35  
cca 31 - 53 000 voz./den

urbanistický vývoj města

## 12. - 18. století

První osídlení oblasti Litomyšle se dle Kosmovy kroniky předpokládá na konci 10. století jako Slavníkovské hradiště v místech dnešního zámeckého návrší.

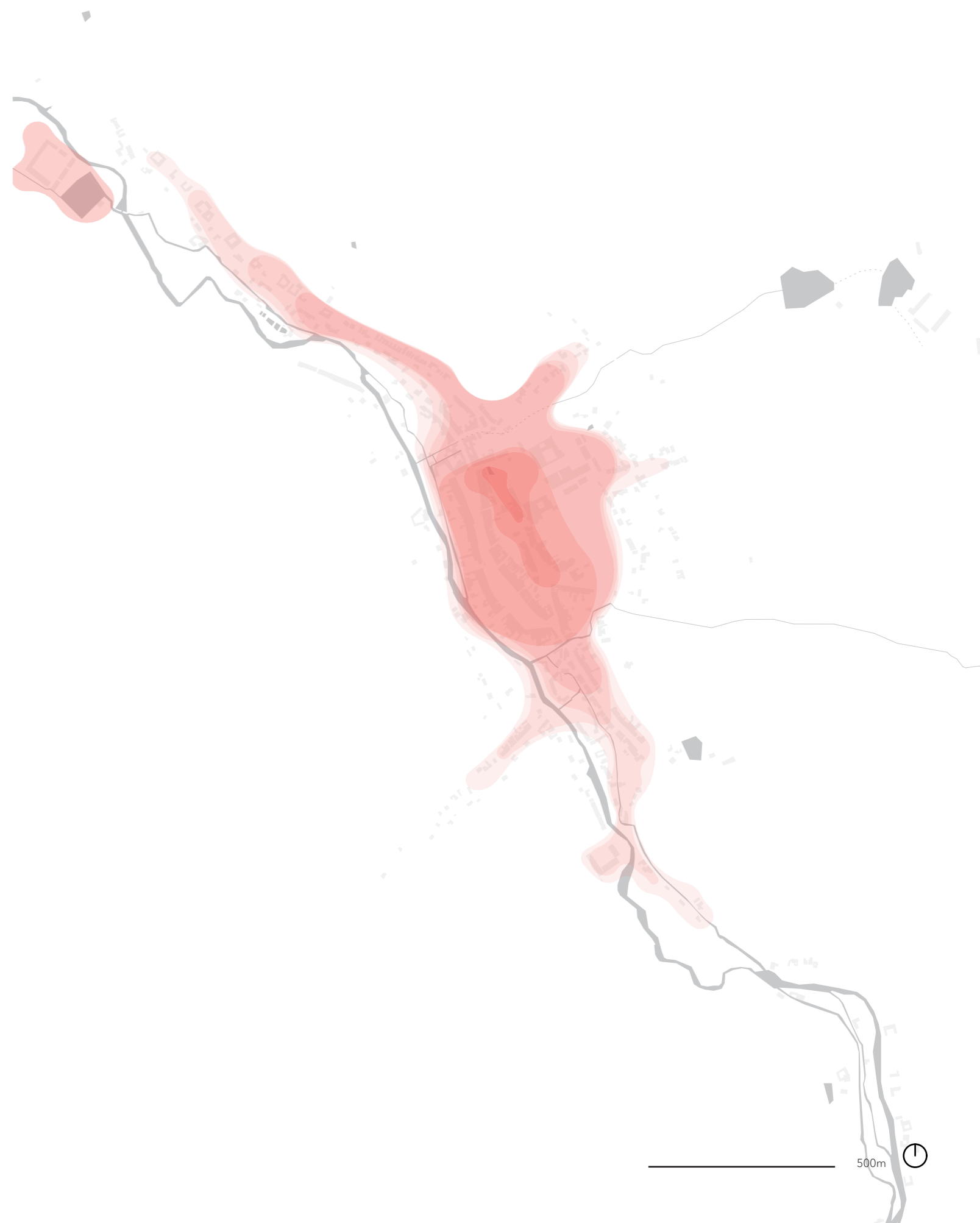
Prvním doloženým osídlením je však premonstrátský klášter z 12. století ve stejných místech. Mezi návrším a řekou Loučnou postupně vznikalo sídliště protáhlého tvaru, pravděpodobně podél Trstenické stezky, zemské stezky spojující Čechy a Moravu. Sídlíště bylo roku 1259 povýšeno na město Přemyslem Otakarem II.

V roce 1344 bylo ve městě založeno biskupství a jako katedrála mu po rozšíření sloužila původně románská bazilika na dnešním zámeckém návrší. V polovině 14. století bylo město opevněno hradbami spíše menšího měřítka, prolomeny byly dvěma branami na koncích dnešního Smetanova náměstí.

V 15. století město zasáhlo obsazení husitskými vojsky, které se dotklo převážně baziliky a sídla biskupství, ze kterých na dlouhou dobu vznikly v podstatě ruiny. Koncem století vzniklo tzv. Horní město rozkládající se východně od tehdejší zástavby a jižně od návrší.

V 16. století převzali vládu nad Litomyšlí Pernštejnové a na návrší byl vystavěn renesanční zámek.

V 17. století začal ve městě působit řád piaristů, s ním souvisela výstavba kolejí, škol a dalších budov v oblasti zámeckého návrší. V 18. století na ně navazoval klášter a nové budovy škol.



## 19. století

Do 19. století město zasáhlo mnoho požárů i povodní a velká část zástavby tak byla neustále obnovována. V 19. století se více začaly uplatňovat nehořlavé materiály, mnoho budov na náměstí tak získalo svůj vzhled v tomto období. Byly zbořeny městské brány a zanikla většina hradeb.

Díky okolnosti, že v tomto období ve městě nevznikl větší průmysl, zůstalo dobře zachováno historické jádro města. Stejně tak nebylo město příliš ovlivněno železnicí, protože hlavní železniční tah z Prahy vedl přes sousední Českou Třebovou, Litomyšl se na ni koncem 19. století napojila slepým železničním ramenem, které příliš nezasáhlo do organismu města.



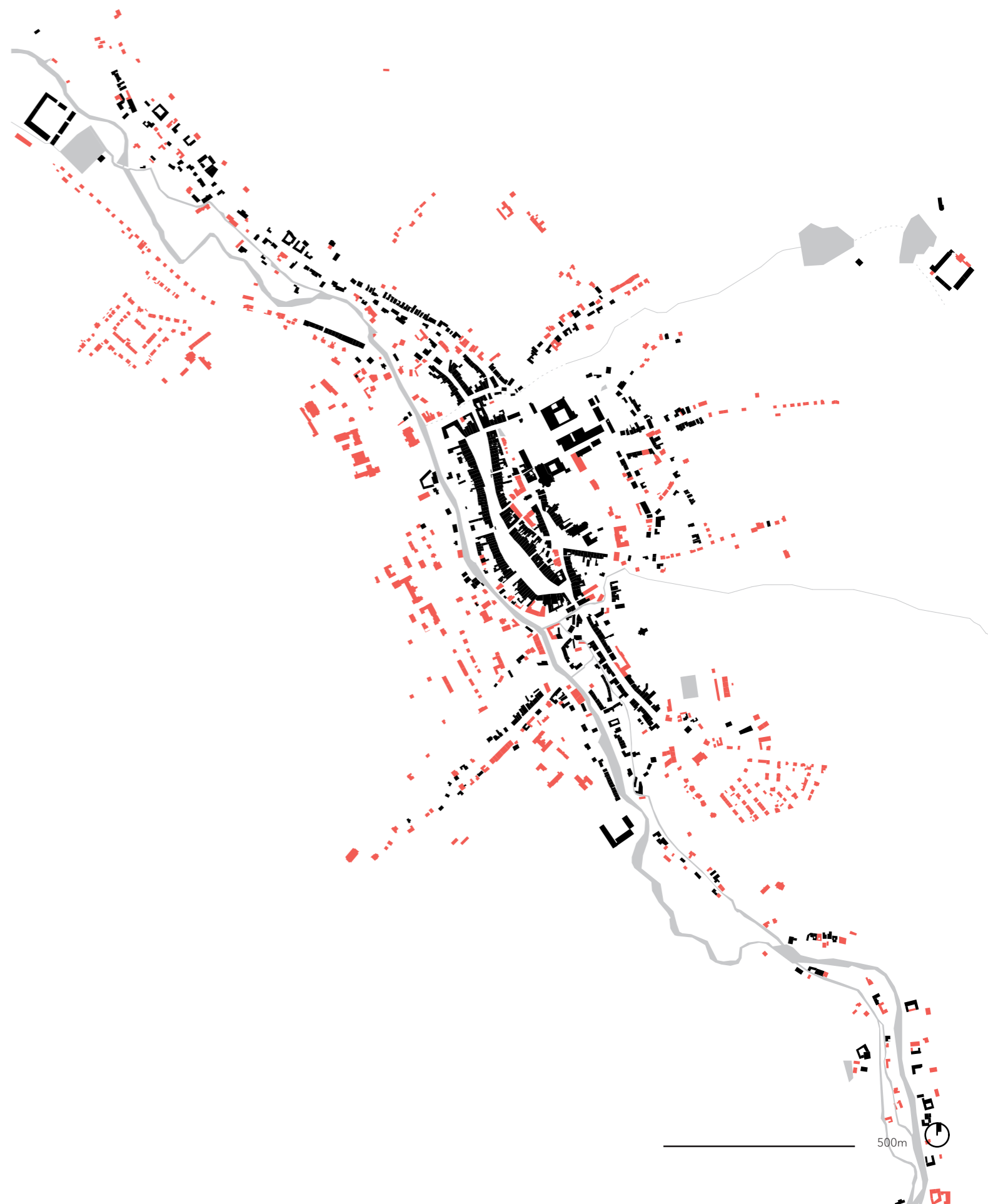
## 1. polovina 20. století

Od počátku století se město rozrůstalo o novou, tzv. Masarykovu čtvrť, nacházející se za řekou, západně od centra. Její osou je dnešní Masarykova ulice, podél postupně vznikaly střední školy včetně nové budovy gymnázia. Součástí čtvrti jsou i vilové domy z 20. a 30. let.

V návaznosti na nově vznikající čtvrť i historické centrum vznikly nové kulturní instituce - Smetanův dům a Lidový dům a pedagogická školy. V oblasti Bělidel severně od centra byl vystavěna židovská synagoga.

Jižně od centra byla v ose Tyršovy třídy navazující na Smetanovo náměstí postavena Sokolovna a za ní začala vznikat tzv. Fügnerova čtvrť se soukromou domovní zástavbou, skládající se nejprve z dělnických domků později doplněných velkorysejšími rodinnými domy a vilami.

Severozápadně od města byla za železniční tratí vystavěna čtvrť Husovka, navržená dle principů zahradního města.



## 2. polovina 20. století - současnost

V 50. letech byl v přiléhajícím Nedošíně severně od města vybudován průmyslový závod Vertex a v souvislosti s ním vznikla nová bytová zástavba s modernistickou strukturou navazující na Masarykovu čtvrť.

V 70. letech byla výrazným zásahem do struktury města asanace oblasti Bernardka a výstavba panelového sídliště v bezprostřední blízkosti historického jádra. Současně vzniklo panelové sídliště v jižní části města.

V tomto období se město významně rozrostlo o další obytné čtvrti. Nejseverněji to bylo od 70. let Zahájí se sídlištěm nízkopodlažních řadových domů stavěných převážně svépomocí. Na východ se rozrostla čtvrť Záhradí, vnikaly zde převážně individuální rodinné domy, často typizované. Na jihu se rozšířila individuální zástavba rodinných domů ve Fügnerově čtvrti.

V 80. letech město rozdělil průtah silnice I/35, který narušil strukturu města a významně zhoršil propustnost mezi východní a západní částí města. Došlo kvůli němu k asanaci Bělidel a dalších budov.

Od 90. let byl v Litomyšli kladen zvláštní důraz na veřejný prostor a došlo tak k revitalizaci mnoha veřejných prostranství, např. parku Klášterní zahrady.

Jihovýchodně od centra se v návaznosti na stávající sportovní zařízení rozrostla oblast s občanskými sportovními budovami a prostranstvími.

Na okrajích města se postupně rozrůstá neregulovaná zástavba individuálních rodinných domů. Do budoucna je navržena územní studie obytného souboru Na Lánech obsahující individuální i hromadné bydlení.

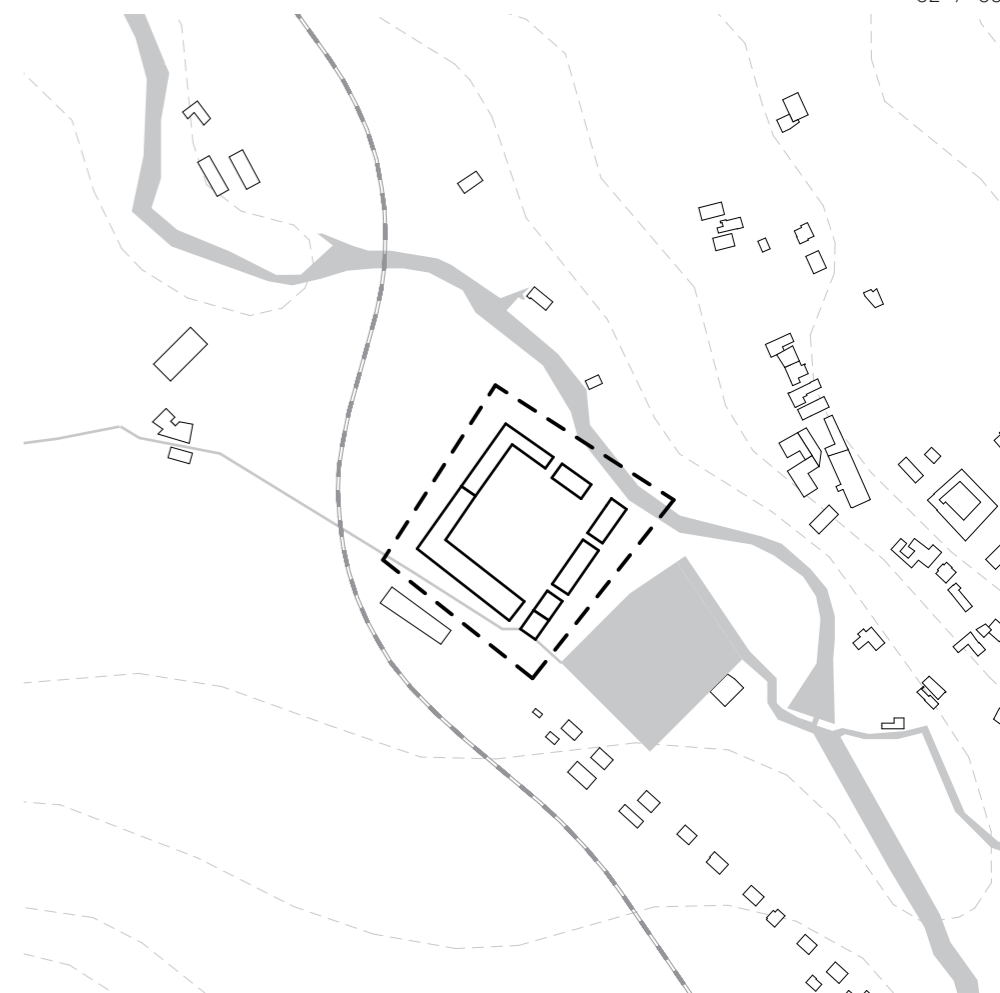


zmizelá místa



## DVŮR PERNŠTÝN

Barokní zemědělský dvůr Pernštýn byl průtahem velice necitlivě narušen. Jeho smutný osud pokračoval dalšími desetiletími chátrání až do současnosti. V blízké budoucnosti bude areál renovován a vznikne zde obchodní dům, zachována bude pouze sýpka.



## Bernardka

Oblast Bernardky ustoupila spíše výstavbě panelového sídliště Komenského náměstí v blízkosti průtahu. Čtvrť měla předměstský až venkovský charakter, na východě ji ohraničovala Havlíčkova ulice navazující na náměstí a spoluvytvářející hlavní osu města.

Na Bernardce se nacházelo několik významných budov, například synagoga z roku 1910 či městské lázně.

Celá čtvrť byla asanována z důvodu výstavby panelového sídliště v 70. letech. Spolu s ní ustoupila i západní fronta Havlíčkovy ulice.



## Masarykova čtvrť

Od počátku století se město rozrůstalo o novou, tzv. Masarykovu čtvrť, nacházející se na kopci za řekou, západně od centra. Její osou je dnešní Masarykova ulice, podél které postupně vznikaly střední školy včetně nové budovy gymnázia. Součástí čtvrti jsou i vilové domy z 20. a 30. let.

Čtvrť byla na historické centrum napojena novým schodištěm navazujícím na Ropkovu ulici kolmou na náměstí a vycházející z jejího středu.

V návaznosti na nově vznikající čtvrť i historické centrum vznikly nové kulturní instituce - Smetův dům a Lidový dům.

Průtah v této čtvrti příliš neuškodil z hlediska demolic, výrazně ji však segregoval od zbytku města a snížil hodnotu lokalit na něj přímo navazujících. Opěrná zeď přímo zastínila výhled na centrum od gymnázia.



## Rašínovy sady

Součástí Masarykovy čtvrti byly i tzv. Rašínovy sady. Nacházely se východně od osy čtvrti, dnešní Masarykovy ulice. Navazovaly na Smetanův dům a končily u vilové čtvrti.

Od výstavby průtahu přímo skrze ně vede zářezem I/35 a kromě prostorového znehodnocení snížila i pobytové kvality sadů kvůli velké intenzitě dopravy.



## Bělidla

Oblast, kterou stavba průtahu patrně nejvíce zasáhla, se nacházela v oblasti dnešní světelné křižovatky, autobusového nádraží a supermarketu Albert. Nenacházely se zde nijak zvlášť významné stavby, čtvrť však byla důležitou součástí organismu města s osobitým předměstským až venkovským charakterem.

Čtvrť byla v 60. letech asanována a nahrazena autobusovým nádražím, které bylo dokončeno v 70. letech.

Z celé čtvrti se dochovalo velmi malé množství domů.



## Tyršova ulice

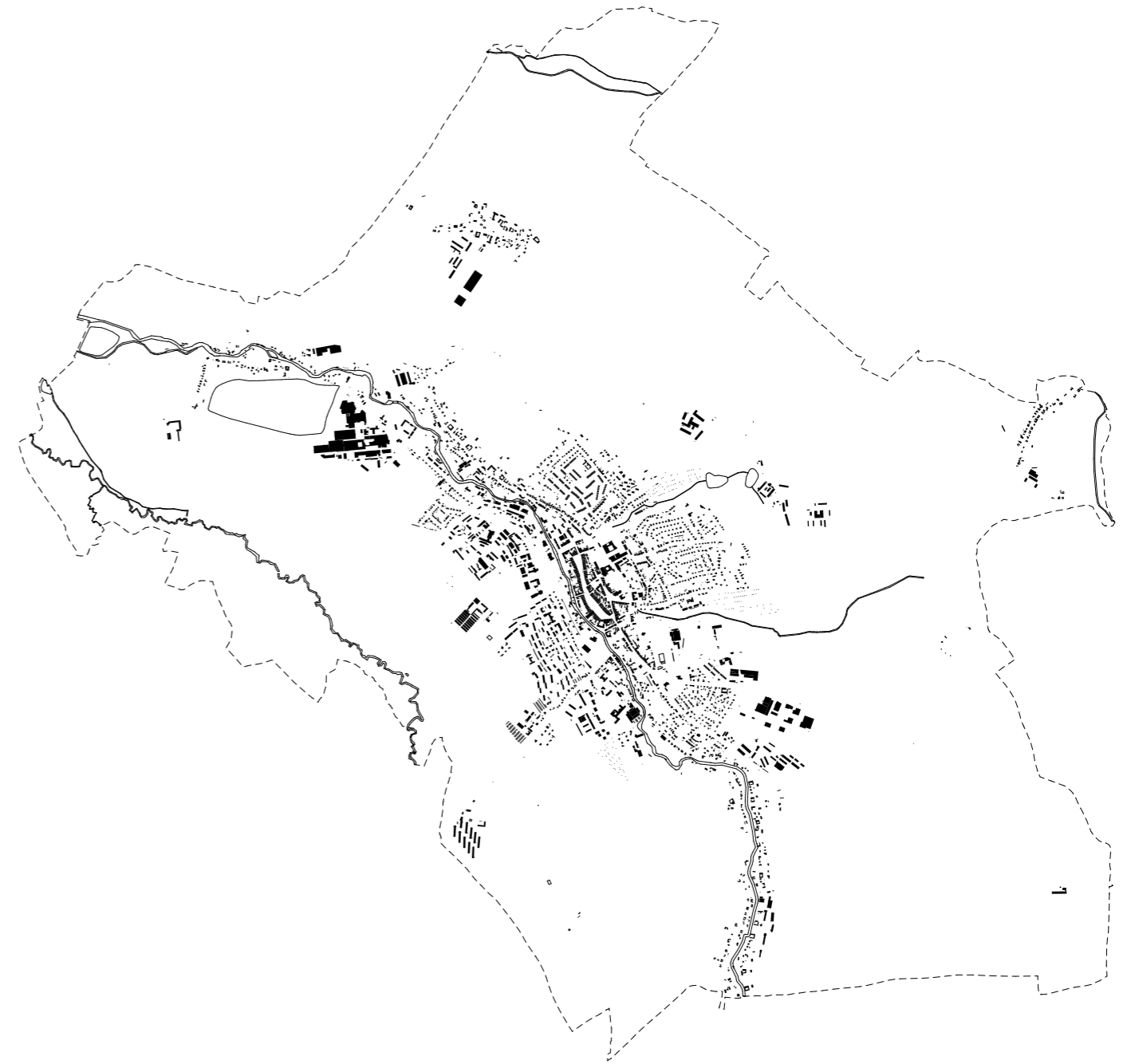
Tyršova ulice přímo navazuje na náměstí a je tak součástí hlavní osy města. V minulosti navazovala na cesty ze Svitav a Benátek a tvořila hlavní příjezdovou ulici do centra z jižního směru. Na jejím jižním okraji měla spíše předměstský charakter, s přibližujícím se jádrem se zvyšovala její městskost.

V místě, kde se Tyršova ulice rozdělovala do dvou směrů, byla ve dvacátých letech postavena sokolovna. Svým umístěním v ose této ulice a velkorysým předprostorem se stala významnou dominantou ukončující město z jižní strany.

Průtah vybudovaný v 80. letech kopírující trasu původní cesty ze Svitav prochází těsně kolem sokolovny a v jižní polovině Tyršovy ulice kopíruje její trasu, poté se ale stáčí na západ. Polovina západní strany ulice byla kvůli průtahu asanována. Tyršova ulice byla zaslepena a v současnosti na průtahu nenavazuje, jedna z historicky a přirozeně nejvýznamnějších ulic města tak téměř ztratila na svém významu.



urbanistická analýza



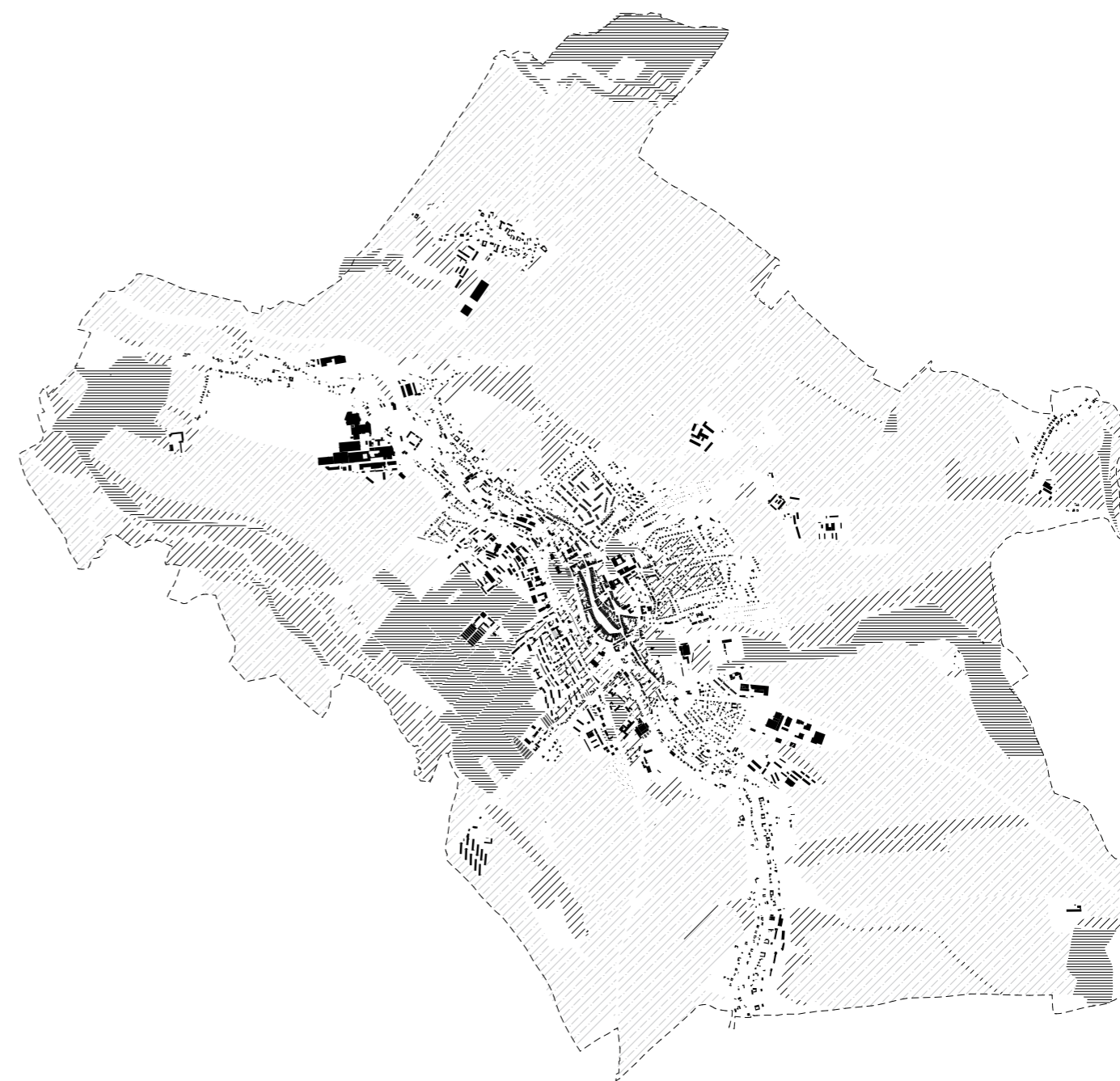
schwarzplan





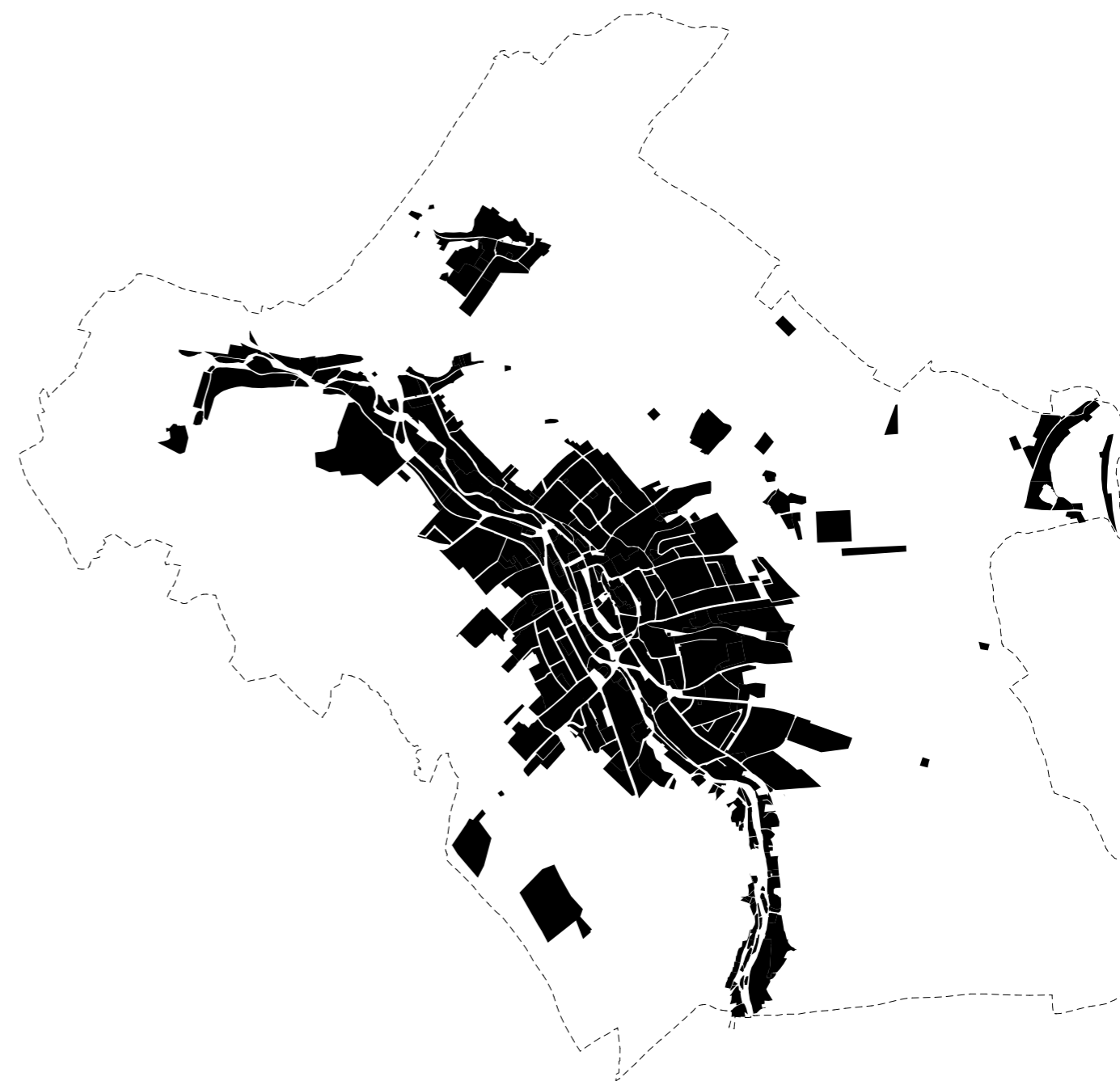
### **morfologie**

Litomyšl se nachází v rovinaté části Východočeské tabule v centrální části Svitavské pahorkatiny a není morfologicky nijak výrazně členitá. Jádru města leží v údolní nivě řeky Loučné, která definuje protáhlý charakter města. Nadmořská výška náměstí je 330 m n. m.



### zeleň

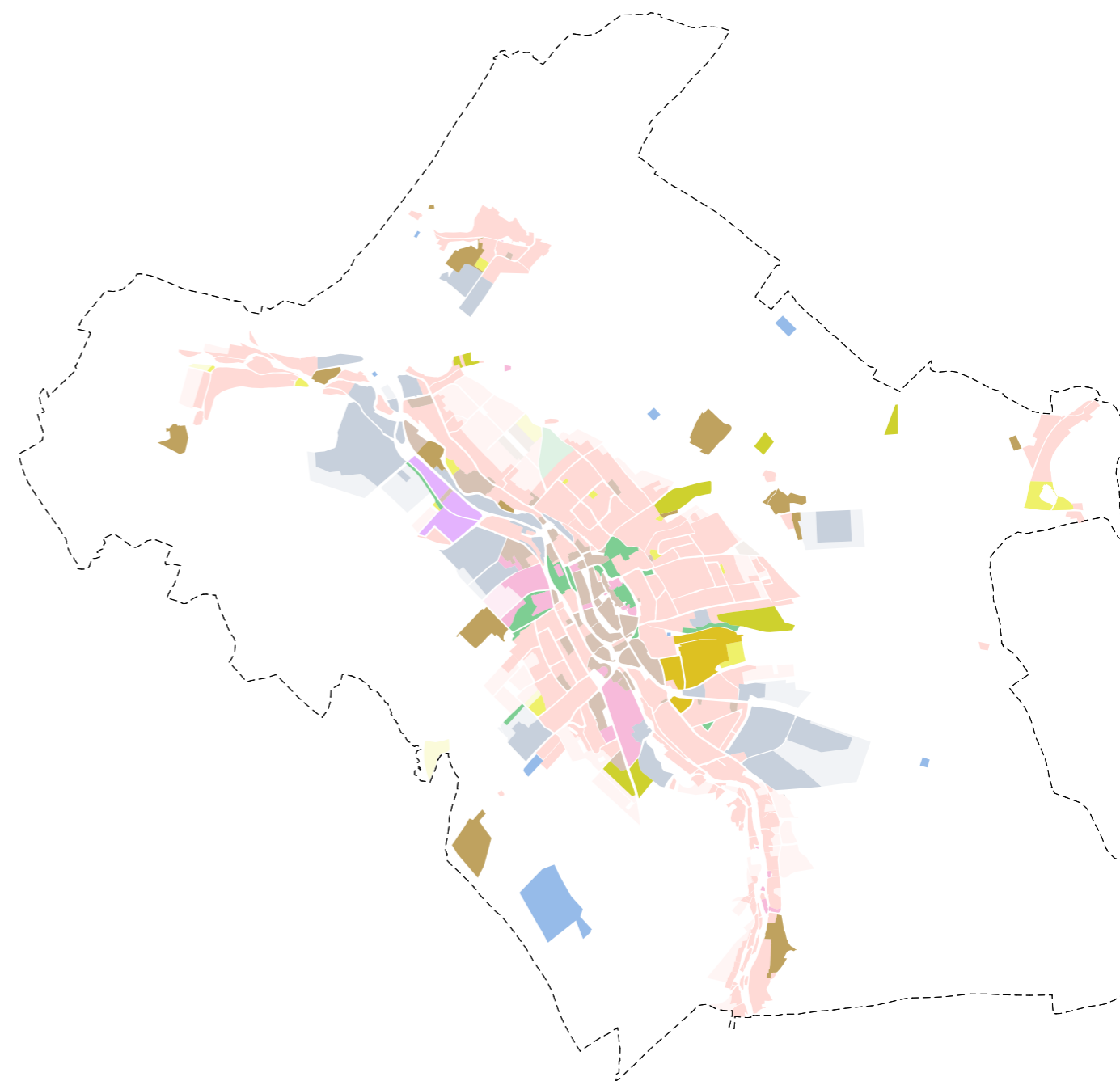
V okolí města se nachází převážně pole, v menší míře pak lesy a louky. Nejvýznamějším zdrojem veřejné zeleně je lesopark Černá hora navazující na sportovní čtvrť. Zdrojem městské zeleně jsou zámecký park a klášterní zahrady, které jsou součástí historického jádra.



### struktura

Struktura města má podélný organický charakter vycházející z morfologie a z postupného růstu města podél řeky a historické zemské stezky. V okrajových částech města na rostlou strukturu navazují racionálněji strukturované oblasti.

## územní plán



bydlení	plochy smíšené	výroba	zemědělství	veřejná zeleň
občanské vybavení	sport a rekreace	dražní doprava	technická infrastruktura	rekreační zeleň

1km



## doprava

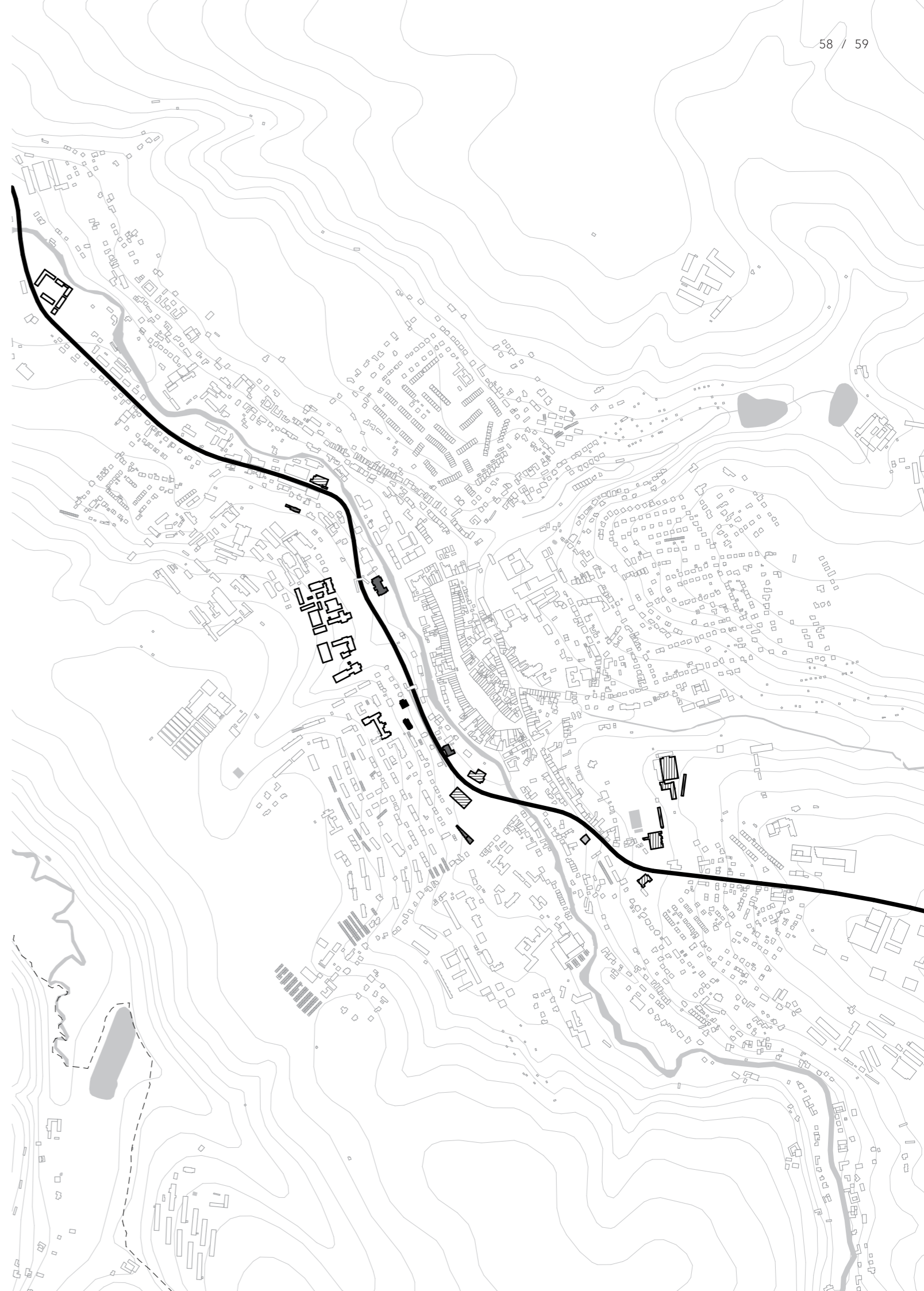
Město leží na mezinárodní silnici I/35, která je její páteřní komunikací a hlavním dopravním napojením regionálního až celostátního významu. V budoucnu bude její význam snížen vybudováním dálnice D35 v bezprostřední blízkosti města.

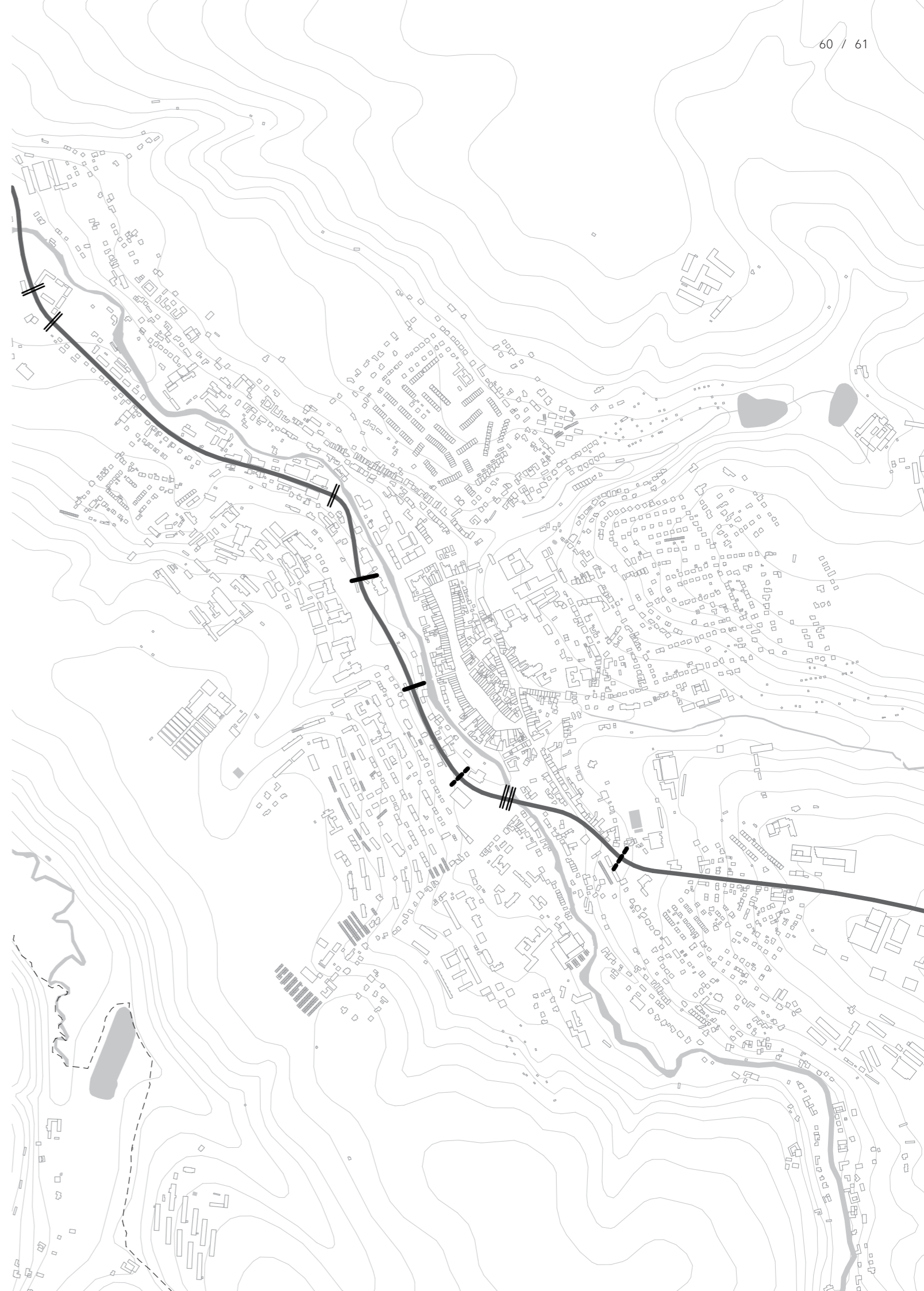
Do města vede slepé rameno železnice z Chocně, kde se napojuje na hlavní železniční tah Praha - Česká Třebová.

- administrativní budovy 
- školy 
- kulturní stavby 
- kostely 
- dopravní stavby 
- sportovní stavby 
- supermarkety 
- 500m 

### významné veřejné budovy v blízkosti průtahu

V přímé návaznosti na průtah se nachází množství významných litomyšlských veřejných budov. N část z nich má současná silnice svojí dopravní intenzitou negativní vliv a tvoří mezi nimi bariéru.





### prostupnost

Profil průtahu je v centrální části města čtyřproudý a z velké části v terénním zářezu. Vytváří tak výraznou bariéru mezi východní a západní částí města. Po celém svém průběhu městem lze překročit pouze na několika místech, z toho v blízkosti centra pouze na dvou úrovně a na jednom bez světelné signalizace.

NÁVRHOVÁ ČÁST



koncepte



## průtah a město

Silniční průtah protnul Litomyšl v 80. letech jako součást důležité dopravní tepny celostátního významu. Strukturu města rozříznul na dvě poloviny, které spolu přestaly komunikovat a z hlediska obytnosti či stavebního rozvoje významně znehodnotil oblasti k němu přiléhající.

Za téměř 40 let se průtah stal nedílnou součástí města, se všemi svými pozitivními i negativními důsledky. Přestože jeho průběh příliš nerespektoval předešlou zástavbu, on sám ovlivnil následný urbanistický vývoj města.

I přes vznik dálnice, která od průtahu převeze roli hlavního dopravního tahu v daném směru, silnice nikam nezmizí - stále bude mít svůj význam v organismu města a regionu, bude plnit funkci záložního dopravního spojení pro dálnici. Může se ale změnit - tak, aby nadále nebyl bariérou, ale integrální součástí města.

Koncepce návrhu se opírá o čtyři hlavní pilíře:

1. *integrace*
2. *propojení*
3. *intenzita*
4. *charakter*

## integrace

Začlenění průtahu do organismu města.

### a. dopravní

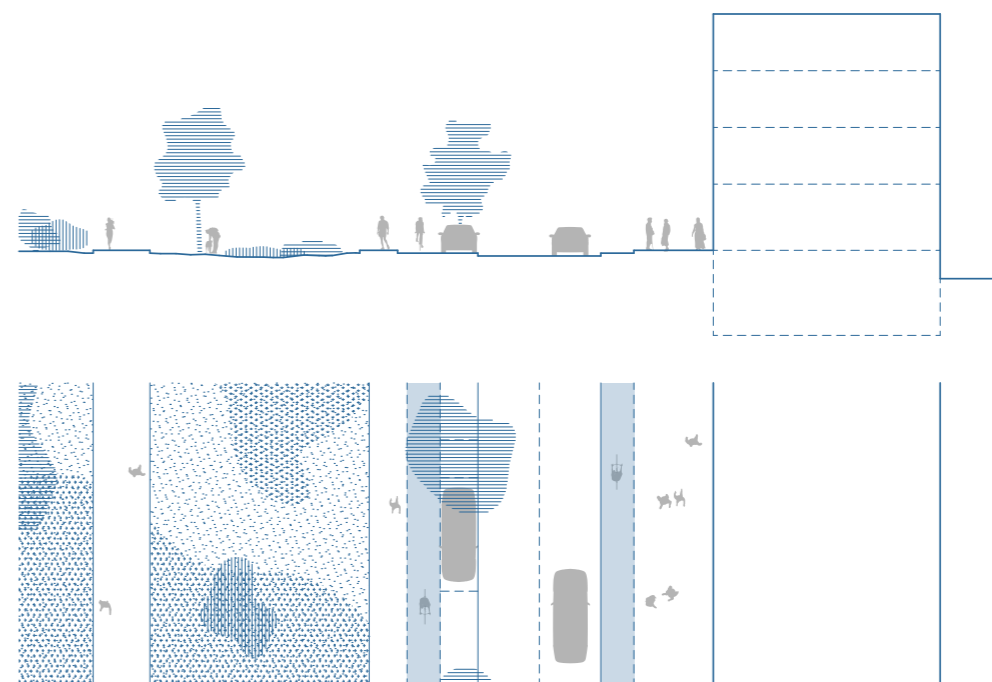
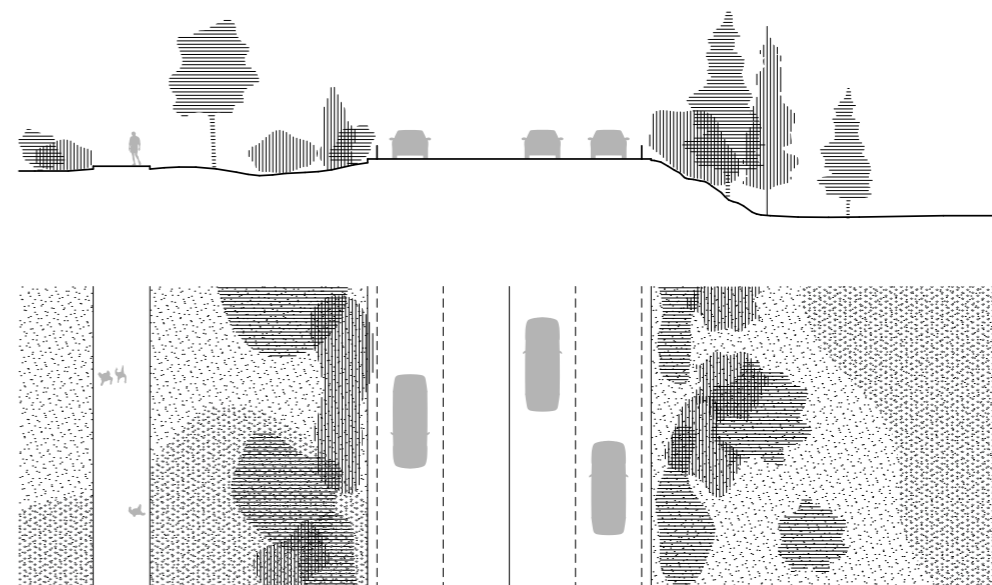
Přestože je v letech následujících bezprostředně po dokončení dálnice očekáváno snížení dopravní intenzity na průtahu, její existence spolu s lepším napojením města na dálniční síť bude pravděpodobně postupně v dlouhodobém kontextu zpětně navyšovat intenzitu vnitroměstské dopravy.

Zásadním je však typ dopravy. Ta již nebude z většiny tranzitní, ale městská (vnitřní a vnější). Typický profil silnice v rámci města tak lze významně zúžit a zklidnit. Ulice a cesty, které byly průtahem přetnuty a následně zaslepeny, aby neomezovaly plynulost tranzitní dopravy, mohou být zpět napojeny na průtah a napomoci tak jeho integraci do dopravního systému města.

### b. do struktury města

V současnosti je průtah výraznou bariérou. Z důvodu co nejvyšší plynulosti dopravy jeho profil příliš nekopíruje původní terén a částečně se nachází na náspu nebo v zářezu. Pro odhlučnění bylo po jeho obvodu vysazeno množství neprostupné vegetace.

Začlenění do struktury města je navrženo pomocí zásadní změny charakteru - ze silnice v zeleni na městskou třídu či ulici. Charakter je změněn pomocí změny uličního profilu, doplnění struktur na uliční čáru částečně se živým parterem, částečným vyrovnáním terénu či využitím terénních zlomů při návrhu budov a restrukturalizací zeleně.



## propojení

Při budování průtahu došlo k výrazné redukci převážně pěších propojení mezi východní a západní částí města. Některá z nich byla zaslepena, část z nich byla nahrazena, v blízkosti centra hlavně mimoúrovňově.

Konceptem je hledání původních či nových propojení návazností a zajištění co největší příčné prostupnosti územím.



## hustota

Podél průtahu se nachází množství ploch s malou intenzitou zástavby, jejichž velikost v bezprostřední blízkosti historického centra působí ve struktuře města nepřírozně.

V případě oblasti ukončení Tyršovy třídy a zaniklého předměstí Bělidel souvisí nízká hustota s asanací provedenou při výstavbě průtahu, zatímco oblast mezi Smetanovým domem a školami na ulici T. G. Masaryka byla ve struktuře zástavby města vynechána vždy a sloužila jako sady, park. V severní části města do oblastí s nízkou hustotou spadá vlakové nádraží s přílehlou průmyslovou zónou, které v současnosti neslouží svému účelu ve stejně velké míře jako za jejich vzniku.

V souvislosti se snížením dopravní intenzity silnice I/35 se otevírají nové možnosti využití těchto území k ní přílehlých. Začlenění bydlení do blízkosti centra pak pomůže omezit nežádoucí rozrůstání města do krajiny a vznik „sídelní kaše“, k němuž v Litomyšli zatím dochází jen v omezené míře.

Návrh prověřuje tato místa, a kde to je z hlediska jejich charakteru a jiných okolností vhodné, doplňuje zástavbu.



## charakter zástavby

Hlavním charakterem urbánní struktury Lito-myšle je lineárnost. Ta vychází již z přírodních podmínek a historických souvislostí.

Lineárnost je definována několika souběžnými a částečně se křížícími severojižními osami města. První z nich je řeka Loučná. Východně od ní probíhá osa historického města, jejíž součástí je náměstí ulicovitého charakteru. Hlavní osou západní části města a zároveň Masarykovy čtvrti založené v první polovině 20. století je stejnojmenná ulice. Poslední osu tvoří samotný průtah, který se klikatí mezi třemi výše zmíněnými.

Konceptem navrhované urbánní struktury je podpoření lineárního charakteru města definovaného zmíněnými osami a odráží se ve formě hmotového řešení budov.



současný stav

## problémová mapa

-  nevhodné funkční využití území a/ nebo nevhodná urbánní struktura
-  brownfield
-  nevhodně řešený prostor před veřejnou institucí
-  velká plocha dopravní infrastruktury na úkor veřejného prostoru
-  mimoúrovňový přechod
-  bariéra
-  chybějící propojení
-  nevhodně ukončené cesty / osy

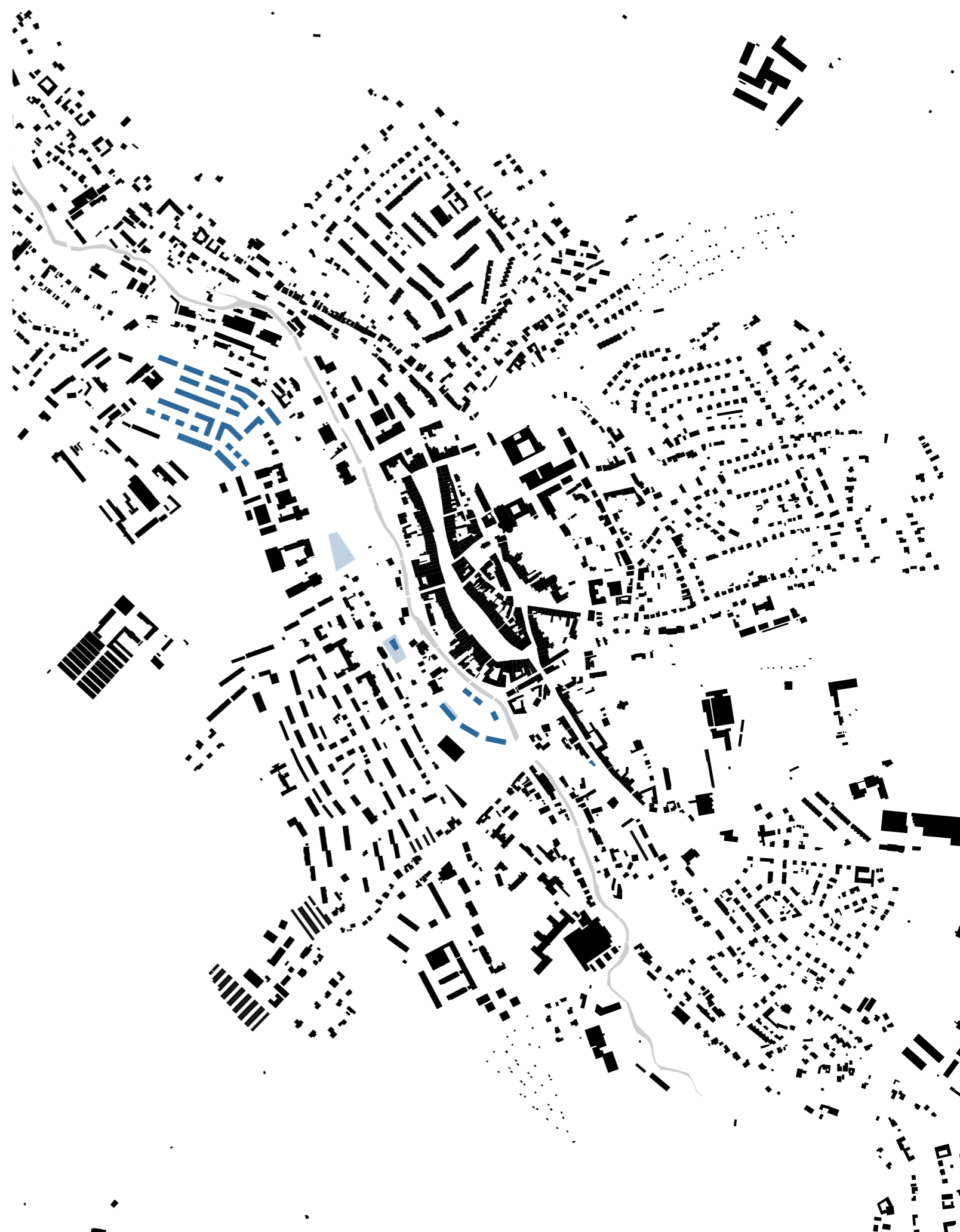




návrh

## struktura

Návrh doplnění urbánní struktury reaguje na charakteristickou lineárnost města za využití protáhlých hmot. Ty tvoří uliční čáry podél průtahu a ulice T. G. Masaryka v místech s dosud nízkou hustotou zástavby a zvyšují tak městský charakter oblasti.

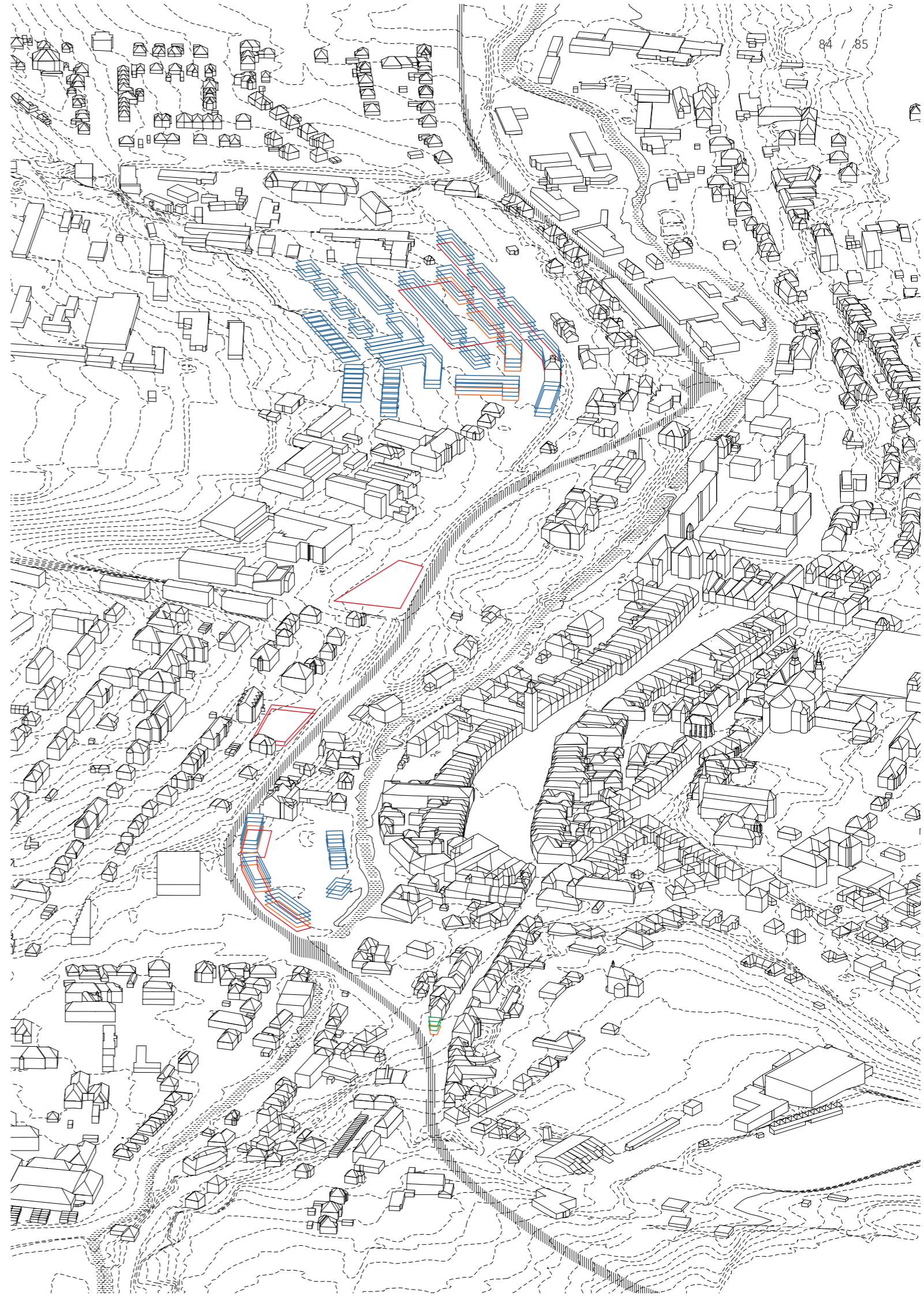


## funkce

Dominantním funkčním využitím návrhu je bydlení, převážně kolektivního charakteru. Návrh tak reaguje na vysokou poptávku, na nedostatek bydlení ve městě a pomáhá zpomalit rozrůstání města do krajiny.

Podél městských os je bydlení obsaženo v polyfunkčních domech, které nabízejí komerční prostory v přízemí s aktivním parterem do ulice.

Dále se město potýká s velkým nedostatkem parkovacích míst. Jako parkoviště je ve velkém rozsahu využívána i historická zóna města včetně náměstí. Návrh na to reaguje dvěma parkovacími domy, které využívají terénního zlomu a nenarušují tak ráz města. Díky své lokalitě mohou dobře sloužit jak pro dostupnost do centra, tak pro blízké instituce. Parkování bytových domů je řešeno podzemními garážemi pod částí těchto budov.



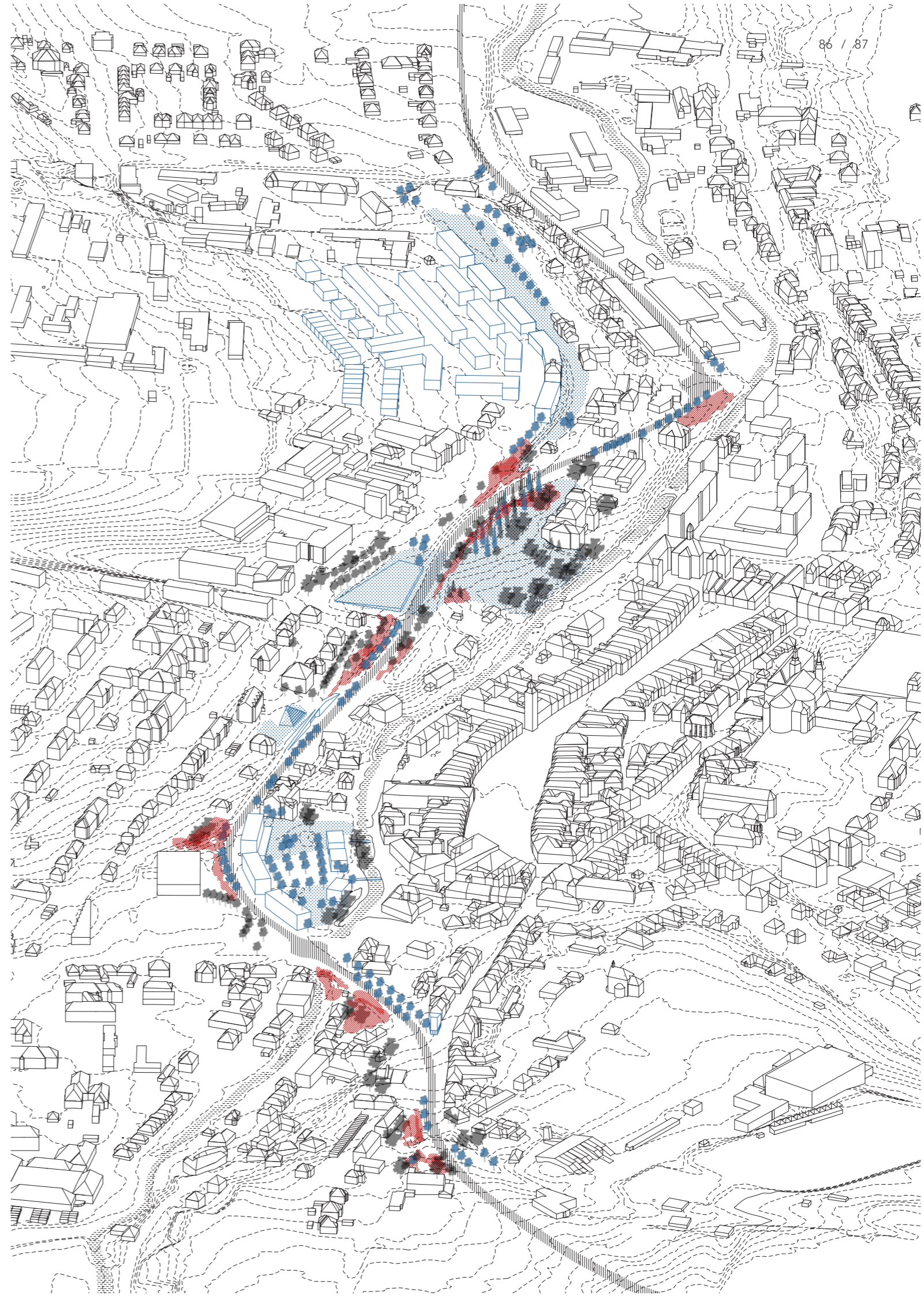
## zeleň

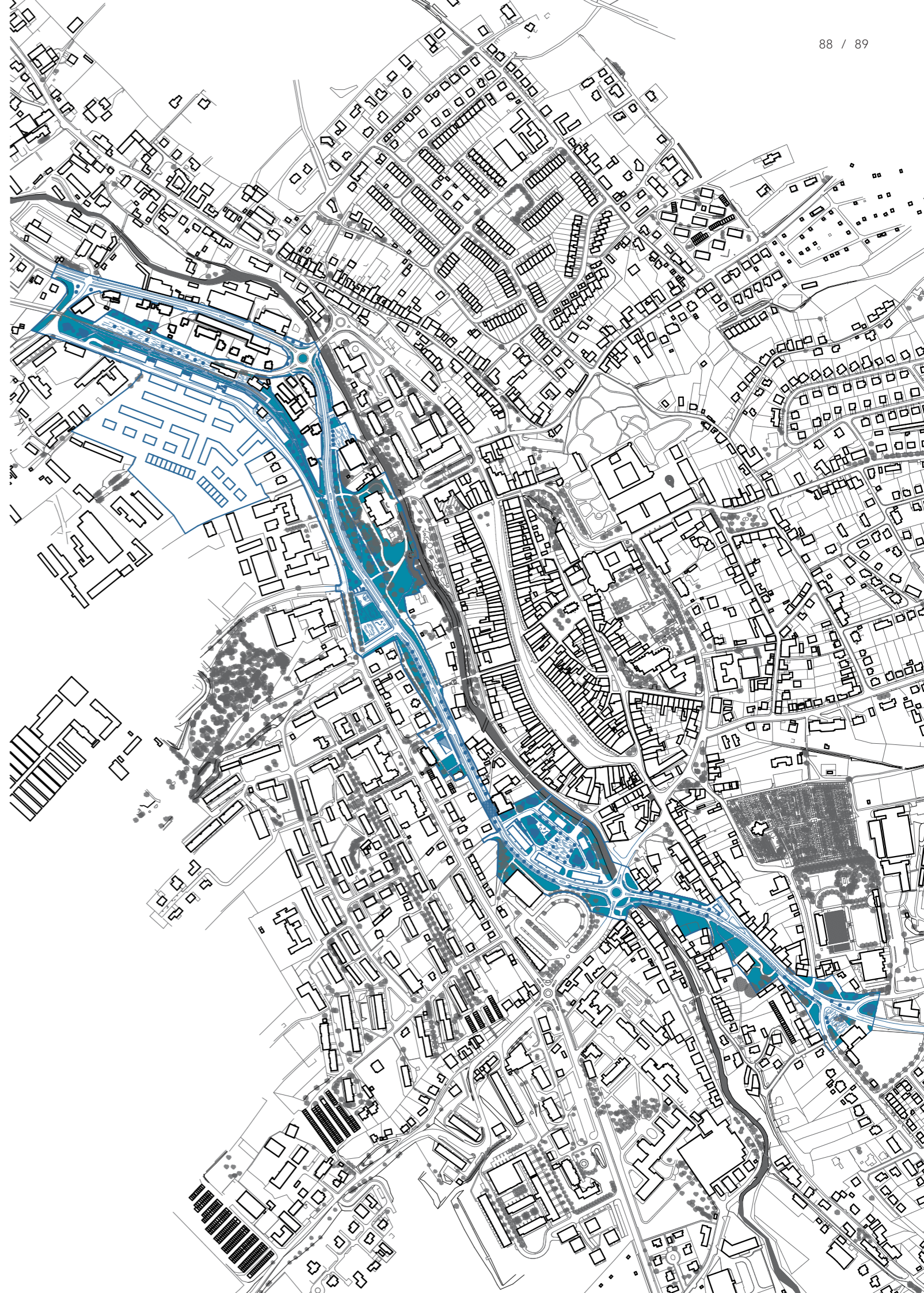
V současnosti je průtah lemován velkým množstvím zeleně. Tato vegetace ale plní hlavně funkci pohlcování hluku silničního provozu a vzhledem k době své existence bezmála 40 let již obsahuje i velký počet vzrostlých stromů. Vedle průtahu tvoří další výraznou bariéru. Toto neprostupné a nepřehledné uspořádání zeleně výrazně snižuje možnost sociální kontroly a tím i subjektivní vnímání bezpečí.

Návrh vymezuje oblasti redukce nevhodné zeleně a její reorganizace. Ta spočívá v odstranění nepřehledných a náletových dřevin, v kontrole stavu stromů a v odstranění těch nevhodných a nebezpečných. Výsledkem je přehledná a prostupná vegetace odpovídající městskému charakteru.

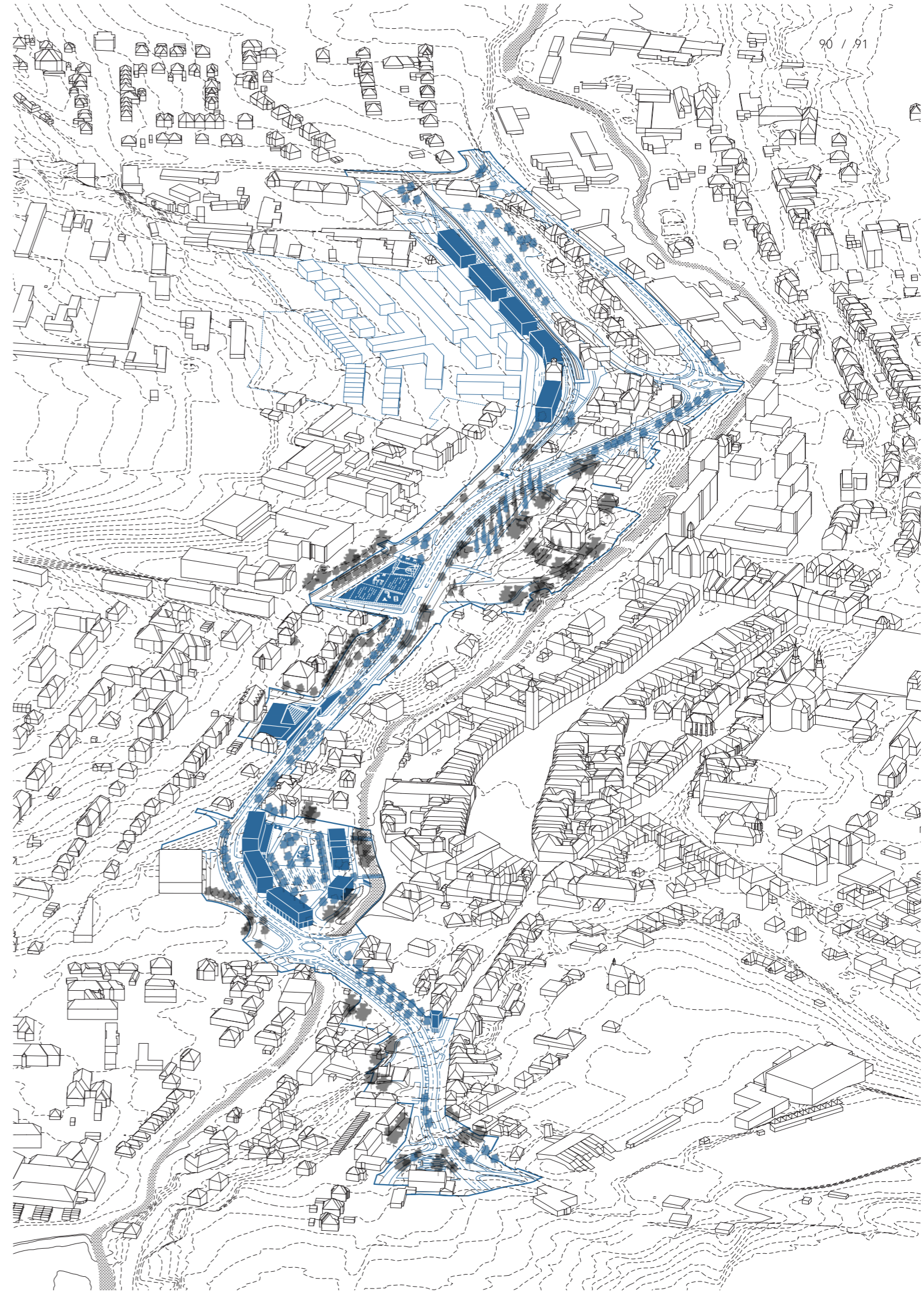
Na průtah je navázán systém prostranství s veřejnou zelení propojenými stromořadím, které zároveň podpoří městský charakter.

Součástí návrhu je nový lineární drážní park v kontaktu s navrhovanou zástavbou a s novým propojením se současným parkem za Smetanovým domem. V parku za Smetanovým domem návrh obnovuje historickou osu a její částečně dochovanou alej.





celková situace



celková axonometrie

## nádražní čtvrť

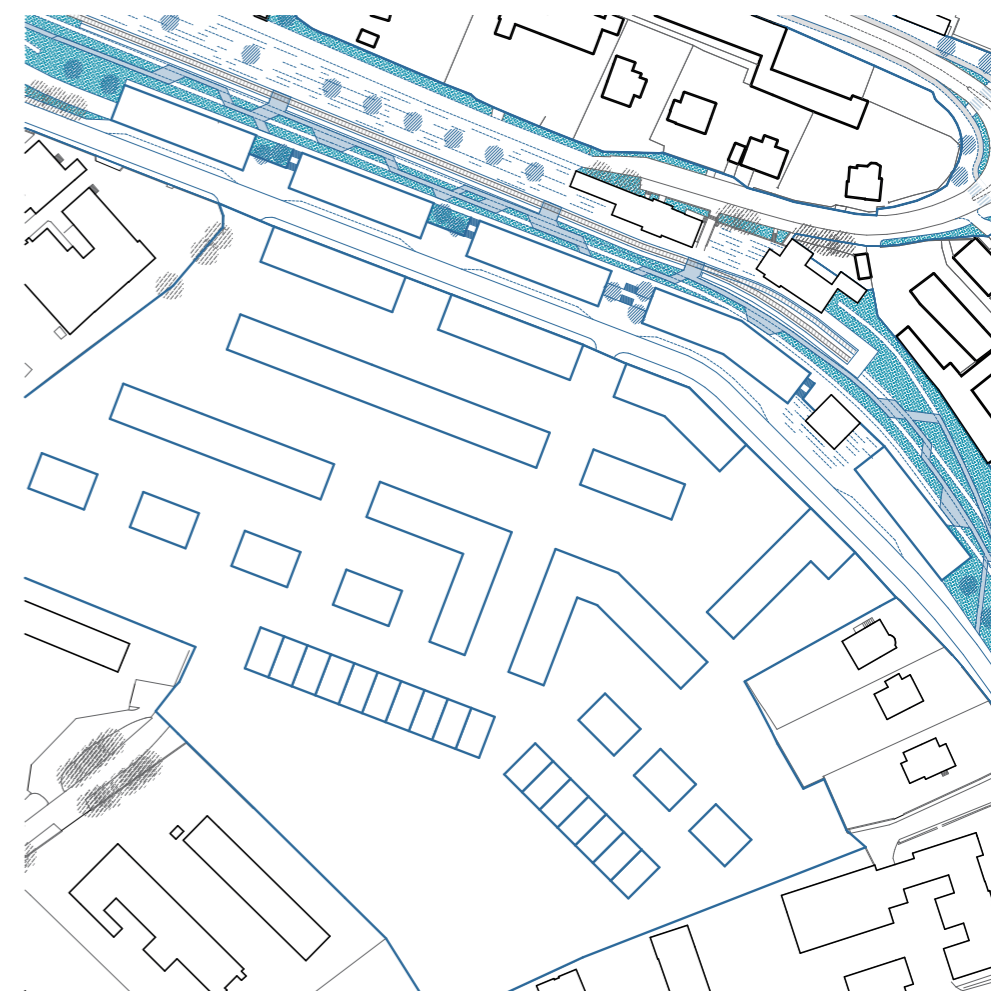
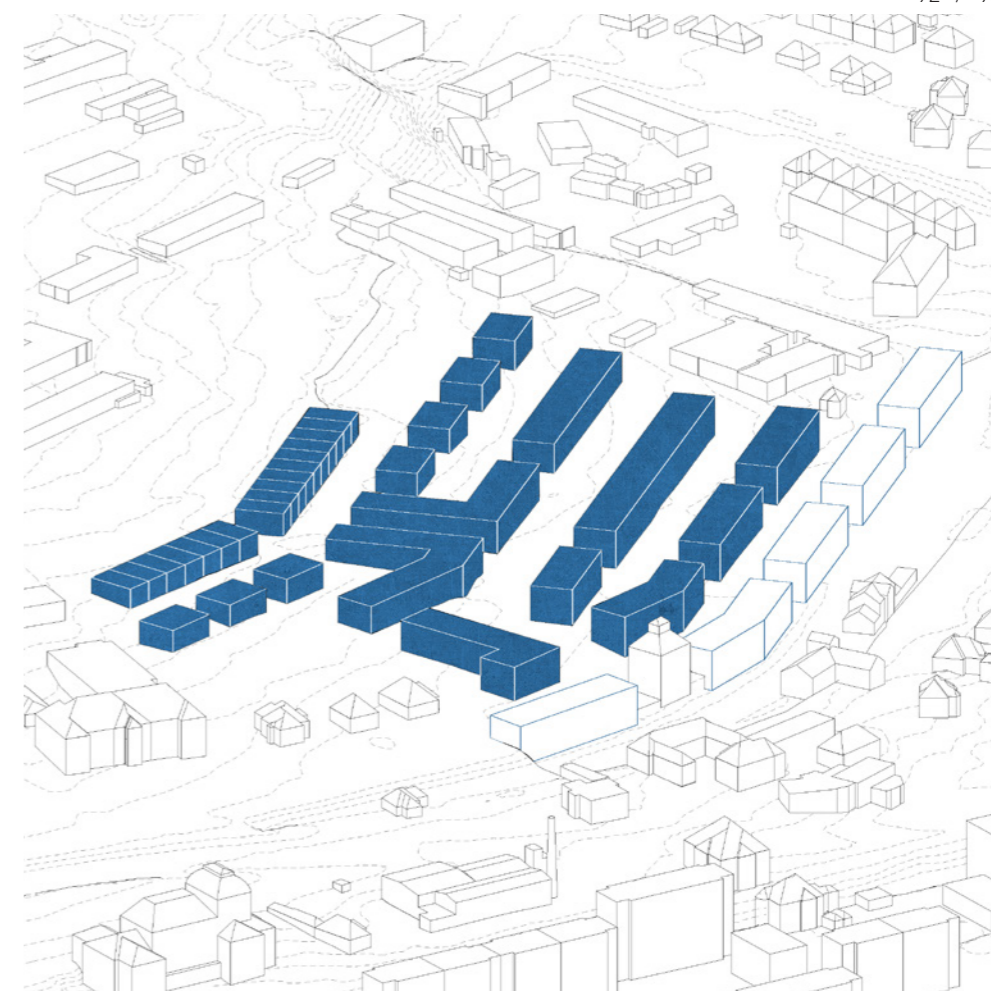
Oblast většinou nevyužitých zemědělských a průmyslových budov leží mimo detailně řešené území návrhu, ale přímo na něj navazuje. Tato oblast je dle územního plánu vedena jako plocha přestavby s funkčním využitím plochy smíšené obytné kolektivního charakteru - předměstí.

Vzhledem k návaznosti na řešené území je zde navržena ideová struktura definující základní osy, uliční síť a hmotové řešení.

Orientace podlouhlých objemů je definována základní geometrií městských os a morfologií terénu.

Směrem od ulice T. G. Masaryka ke hranici města dochází ke stále větší fragmentaci hmot a změně typologie - od městského bytového bydlení přes viladomy po řadové domky.

Hlavní veřejný prostor areálu společně s hlavní třídou v příčném směru leží na osách dvou stávajících staveb typických pro toto území - průmyslové sýpky a nádražní budovy, a čtvrti tak dodávají identitu.



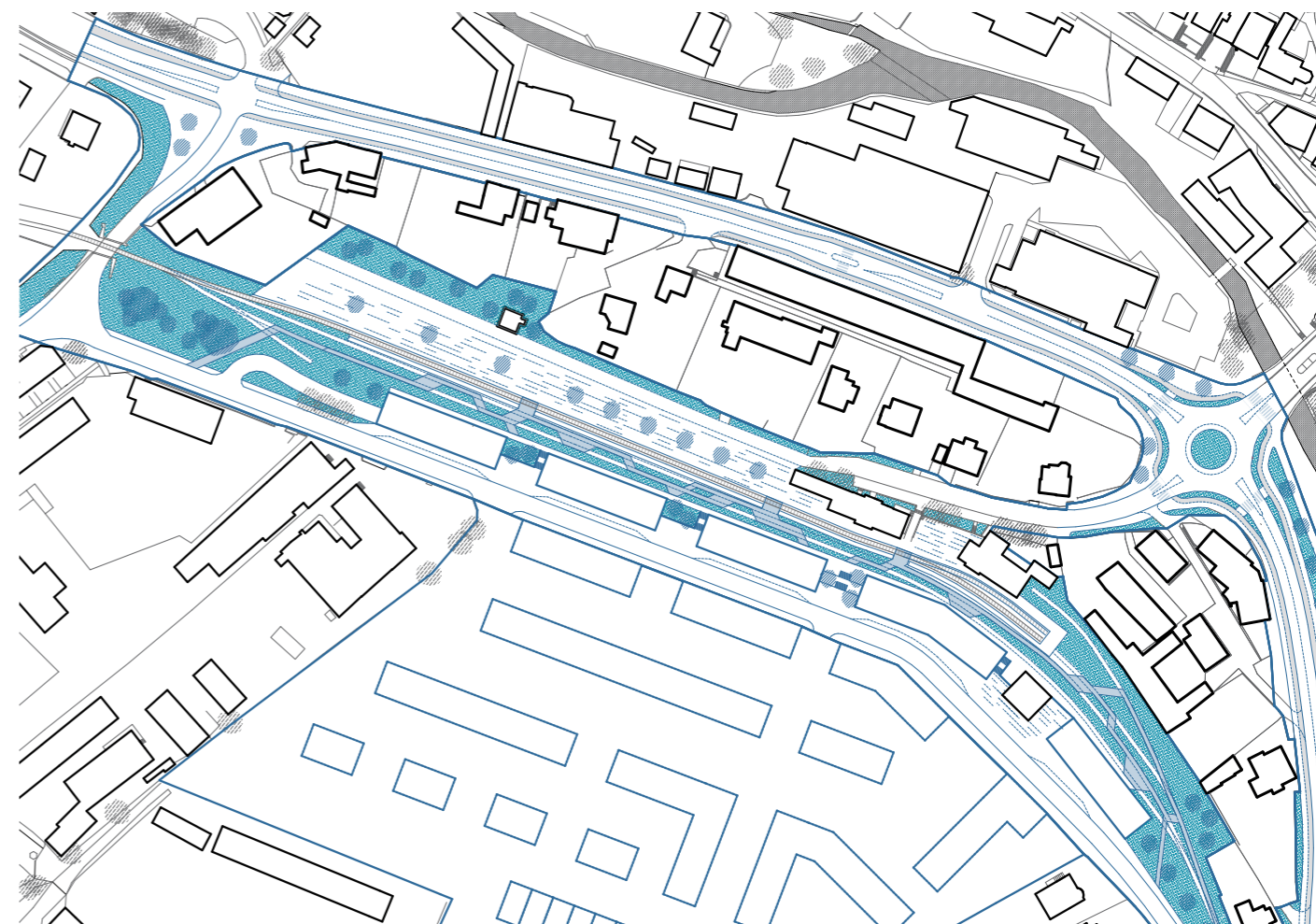
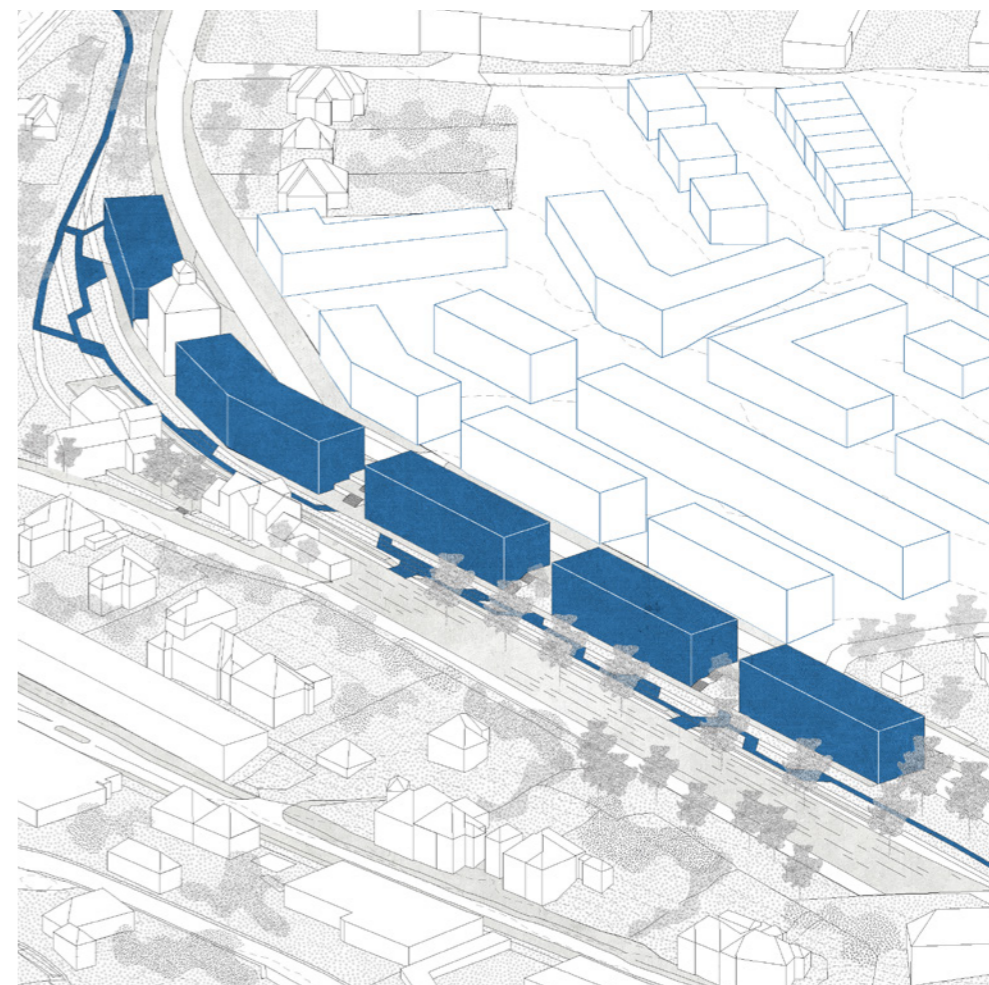
## vlakové nádraží

Oblast vlakového nádraží je v současnosti značně prostorově izolována a odtržena od zbytku města. Z jedné strany silničním průtahem, z druhé strany samotnou železniční tratí.

Nádraží obsluhuje konec slepého ramena jednokolejového železničního spojení Litomyšle s Chocní s nevelkým regionálním významem a nízkou mírou využití. Trať již není využívána pro průmysl ani zemědělství, pro veřejnou dopravu je využívána pouze jedna kolej. Charakter oblasti v současnosti odpovídá brownfieldu.

Návrh se snaží do oblasti nádraží znovu přivést život za pomoci dvou aspektů - zlidštění průtahu a regenerace samotné oblasti. Návrh nabízí zhodnocení území formou konverze stávajících budov s nalezením nového využití, novou zástavbou a vytvořením veřejných prostor s ní souvisejících.

Podél ulice T. G. Masaryka je navrženo pět lineárních bytových domů s komerčním partem zajišťujícím život v ulici a vybavenost pro nádražní čtvrť. Tyto objemy zvyšují nízkou hustotu zástavby v území a prostorově uzavírají a vymezují prostor kolejiště. V něm je navrženo zachovat aktivní pouze kolej nejbližší k výpravní budově s kolejí pro odstavení vozu a důsledně je oddělit nástupištěm od ostatních kolejí. Ty se stávají základem pro stezku navrhovaného lineárního drážního parku. Slepá kolej na konci parku je formou stezky prodloužena a vzniká tak nové úroňové napojení na park za Smetanovým domem v místě současného nadchodu. Součástí renovace nádraží by měla být konverze stávajících nádražních budov a nádražní sýpky s obnovením nádražní hospody a kulturním využitím sýpky.



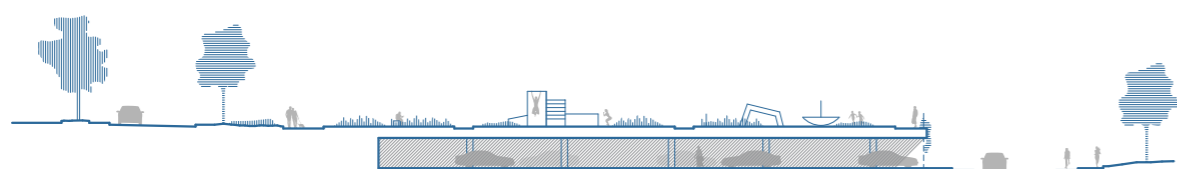
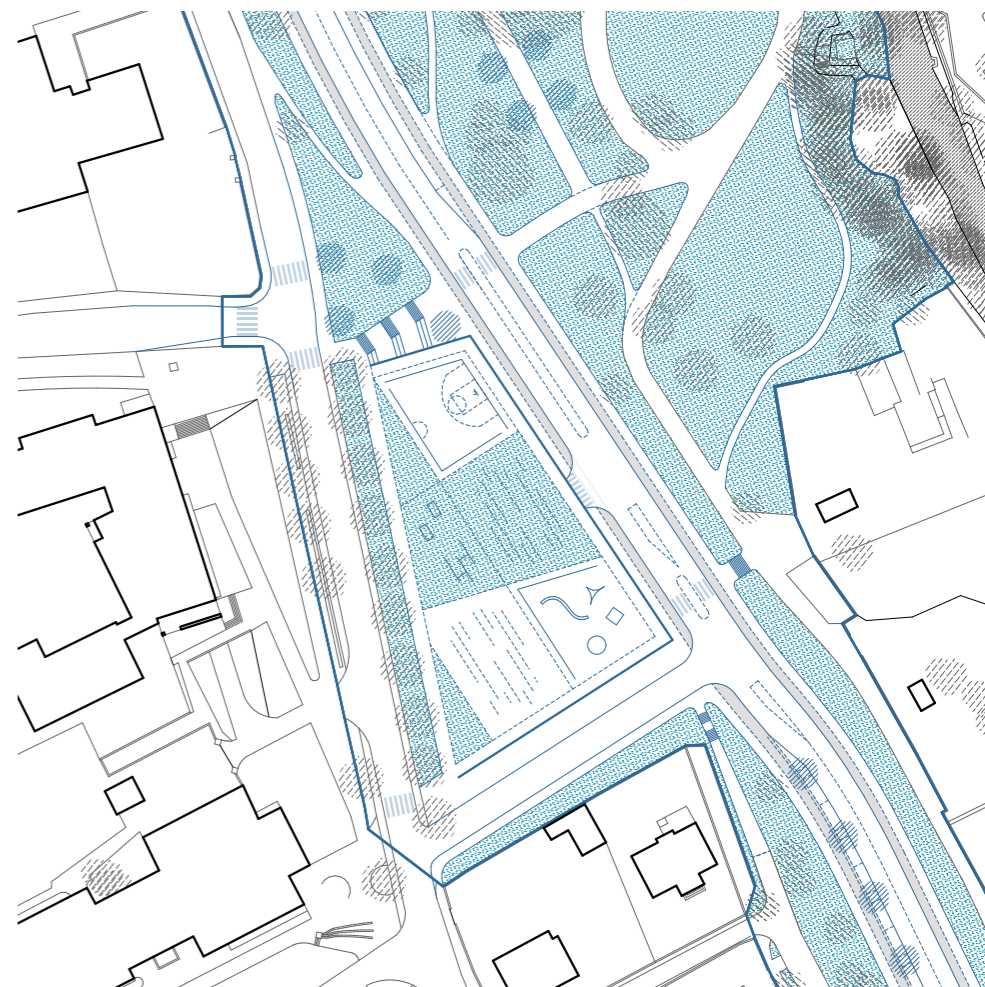
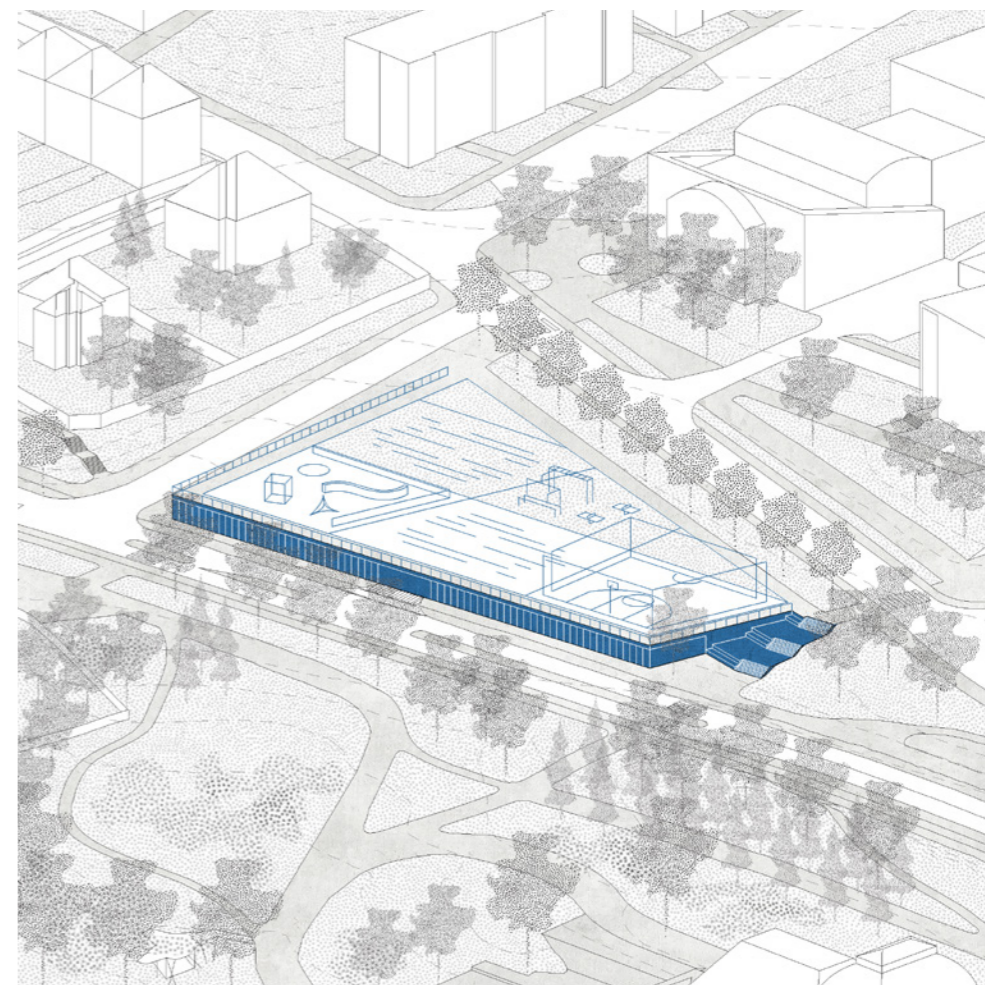


## parkovací dům

V současnosti poněkud vágní prostor mezi průtahem a Masarykovou třídou slouží jako parkoviště, které je však přes svoji prostorovou blízkost k centru kvůli odříznutí průtahem pro centrum těžko využitelné.

V souvislosti se zklidněním průtahu a propojeními západní a východní části města se místo stává pro parkování využitelným nejen pro přiléhající školy jako dosud, ale i pro Smetanův dům a centrum města.

Návrh jednopodlažního objektu využívá terénního rozdílu a objekt se tak stává parkovacím domem i parkem zároveň. Pochozí střecha garáží rozšiřuje předprostor základních škol, poskytuje různé volnočasové aktivity a je v přímém kontaktu s parkem za Smetanovým domem.



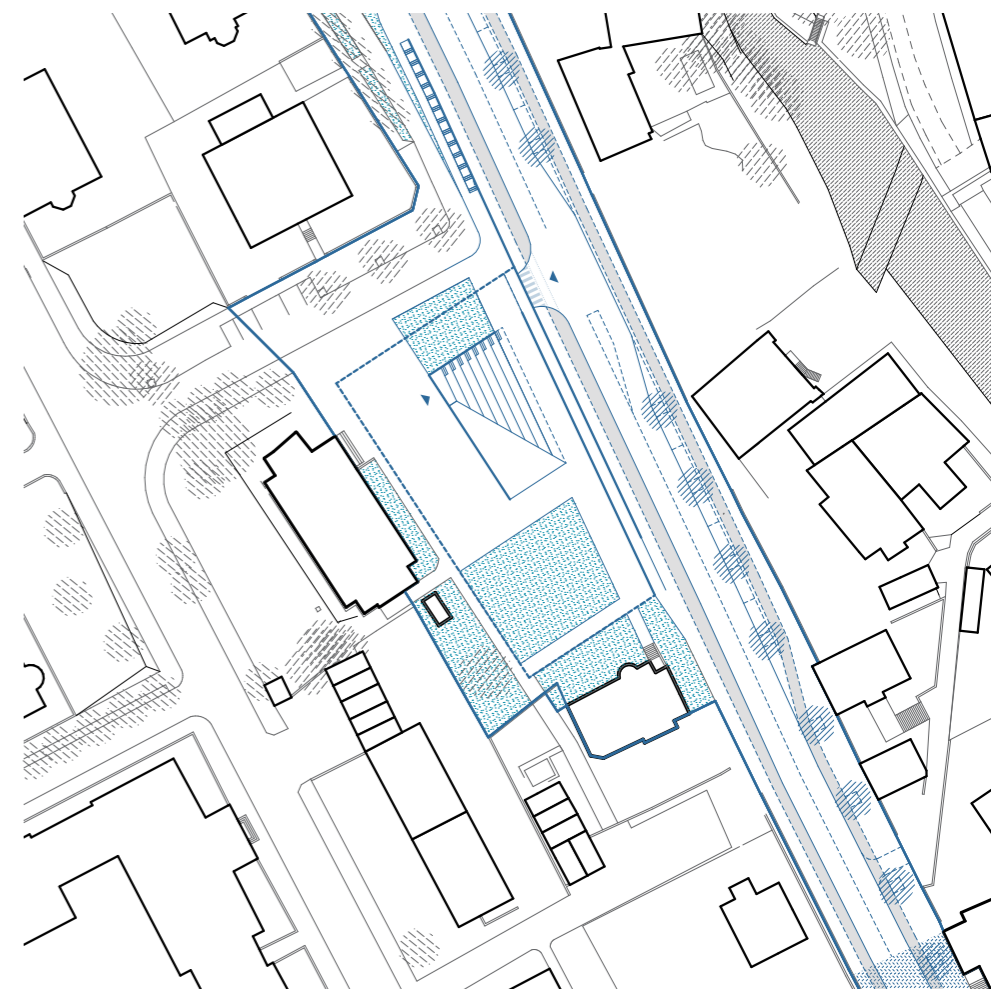
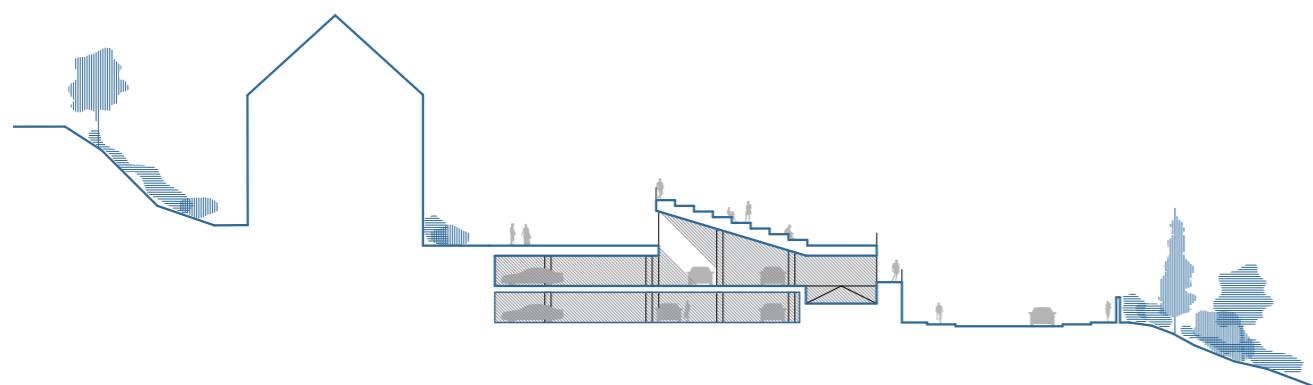
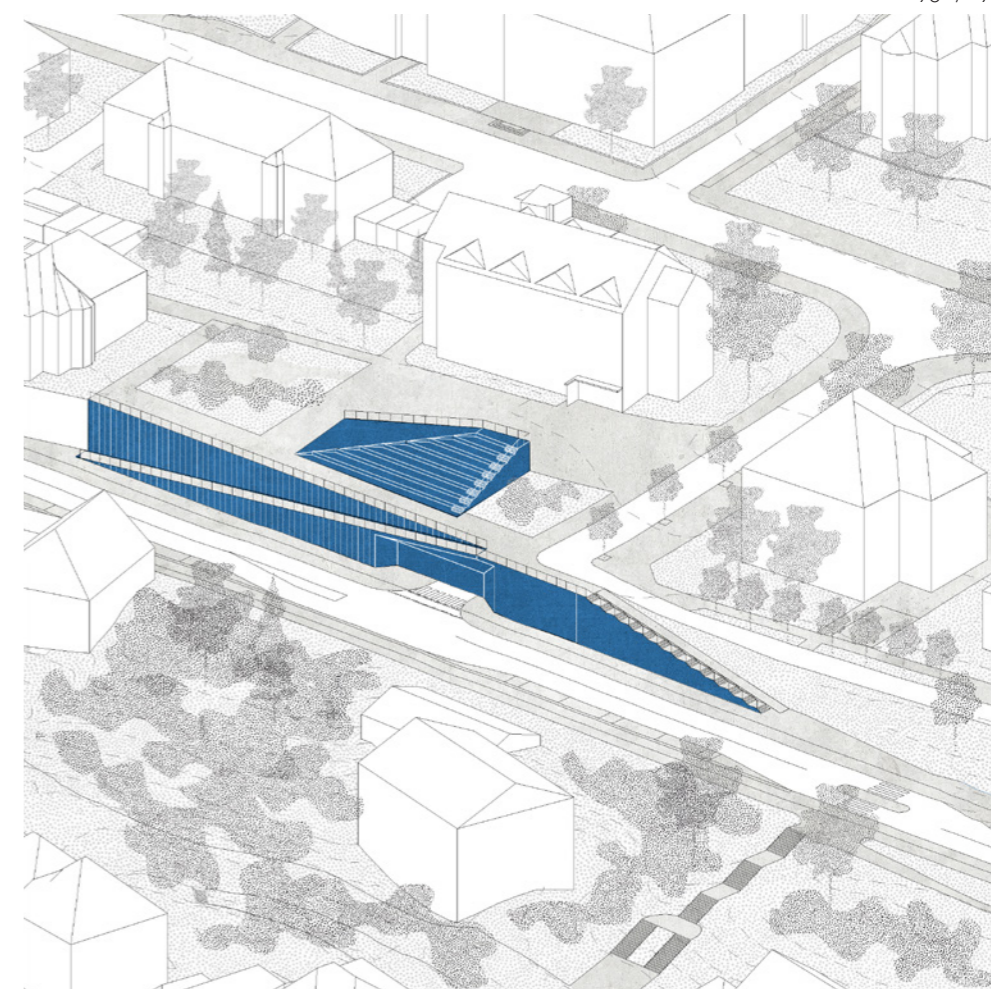
## vyhlídka

Předprostor městského úřadu, gymnázia a polikliniky. Dříve sloužil jako reprezentativní veřejný prostor s vyhlídkou na město přímo v ose gymnázia, dnes je využíván jako parkoviště a komunikační spojení s nadchodem. Výhled na město je schovaný za opěrnou zdí průtahu.

Návrh opět využívá terénního rozdílu. Parkování posouvá o úroveň níž a znásobuje jeho plochu. Parkovací dům tak může sloužit jak pro blízké instituce jako doposud, tak pro parkování při návštěvě centra.

Vstup do garáží z horní úrovně slouží zároveň jako vyhlídka s pobytovým schodištěm.

Součástí zásahu je rampa a schodiště, které zajišťují bezbariérové propojení s východní částí města namísto současného nadchodu.





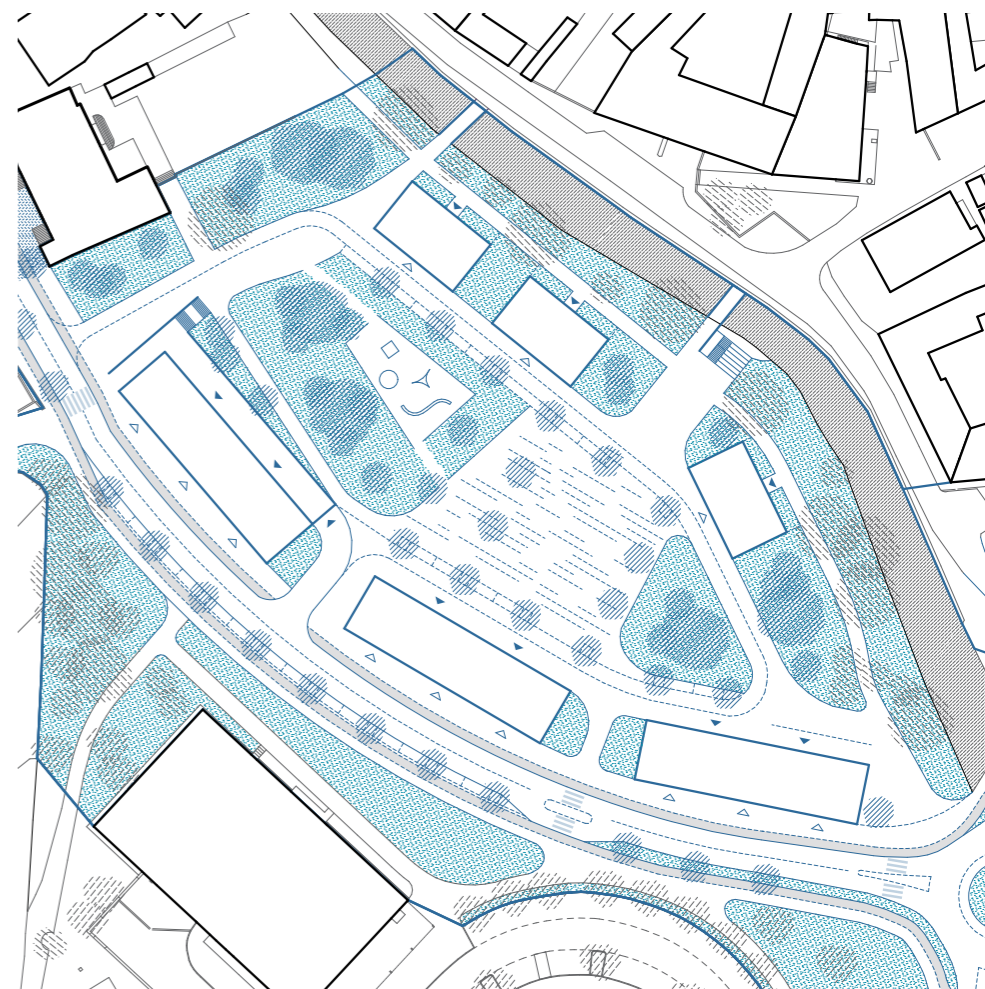
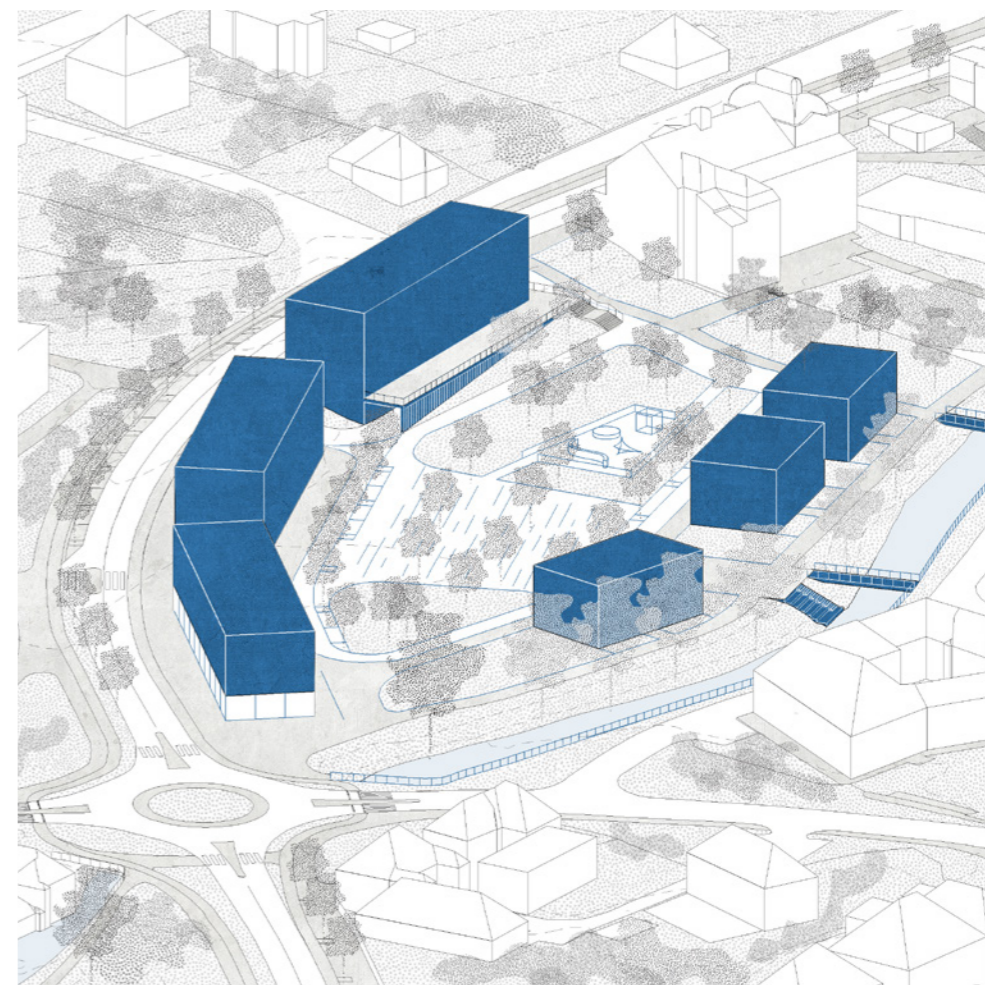
## Nová Bělidla

Původně rostlá struktura Bělidel vesnického charakteru obklopující veřejný prostor ve svém středu, poté autobusové nádraží. V současnosti středem původní struktury vede průtah a je obklopen dvěma supermarkety.

Severně od průtahu se v rámci řešeného území v současnosti nachází supermarket s parkovištěm, menší administrativní objekt a nepříliš pevně uchopené parkové úpravy. Zmíněné solitérní objekty nejsou z hlediska urbánní struktury v daném místě vhodné, stejně tak není ideální umístění dvou obchodních domů vedle sebe.

Návrh je zde proto poměrně radikální a asanuje oba objekty. Místo nich navrhuje soubor staveb vhodně doplňujících strukturu, utvářejících městský charakter a nabízející chybějící kapacity bydlení.

Lineární domy tvoří uliční frontu průtahu a disponují živým parterem. Trojice viladomů svým měřítkem navazuje na řadu vil táhnoucí se podél řeky. Veřejný prostor vymezený navrhovanými objekty je zčásti parkem, zčásti náměstím. Prostor je důležitým komunikačním prostorem mezi centrem města a autobusovým nádražím. Umístění nových mostů je součástí těchto spojení.



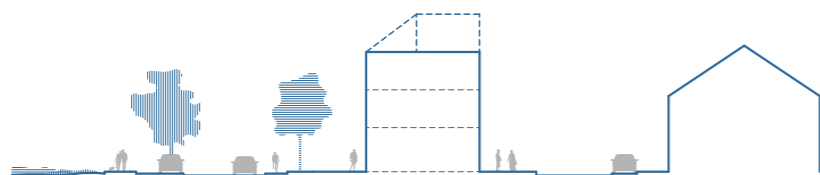
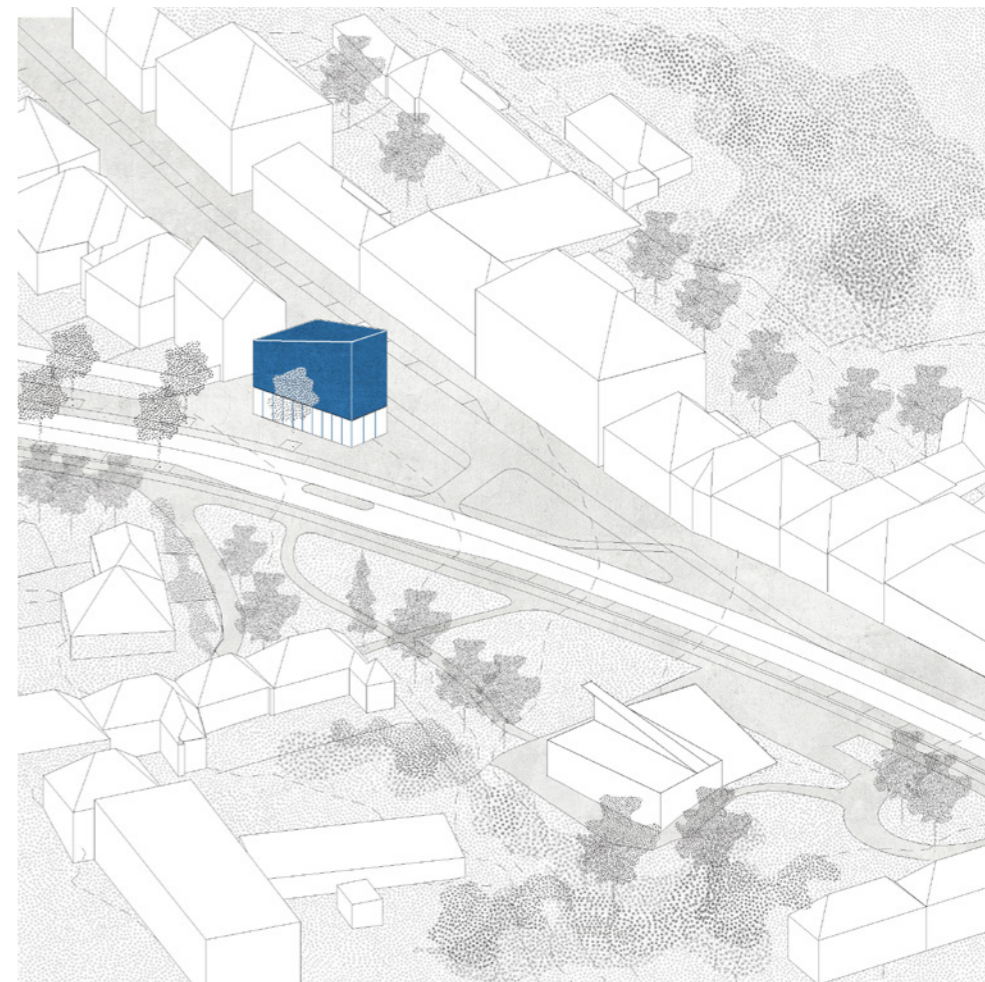


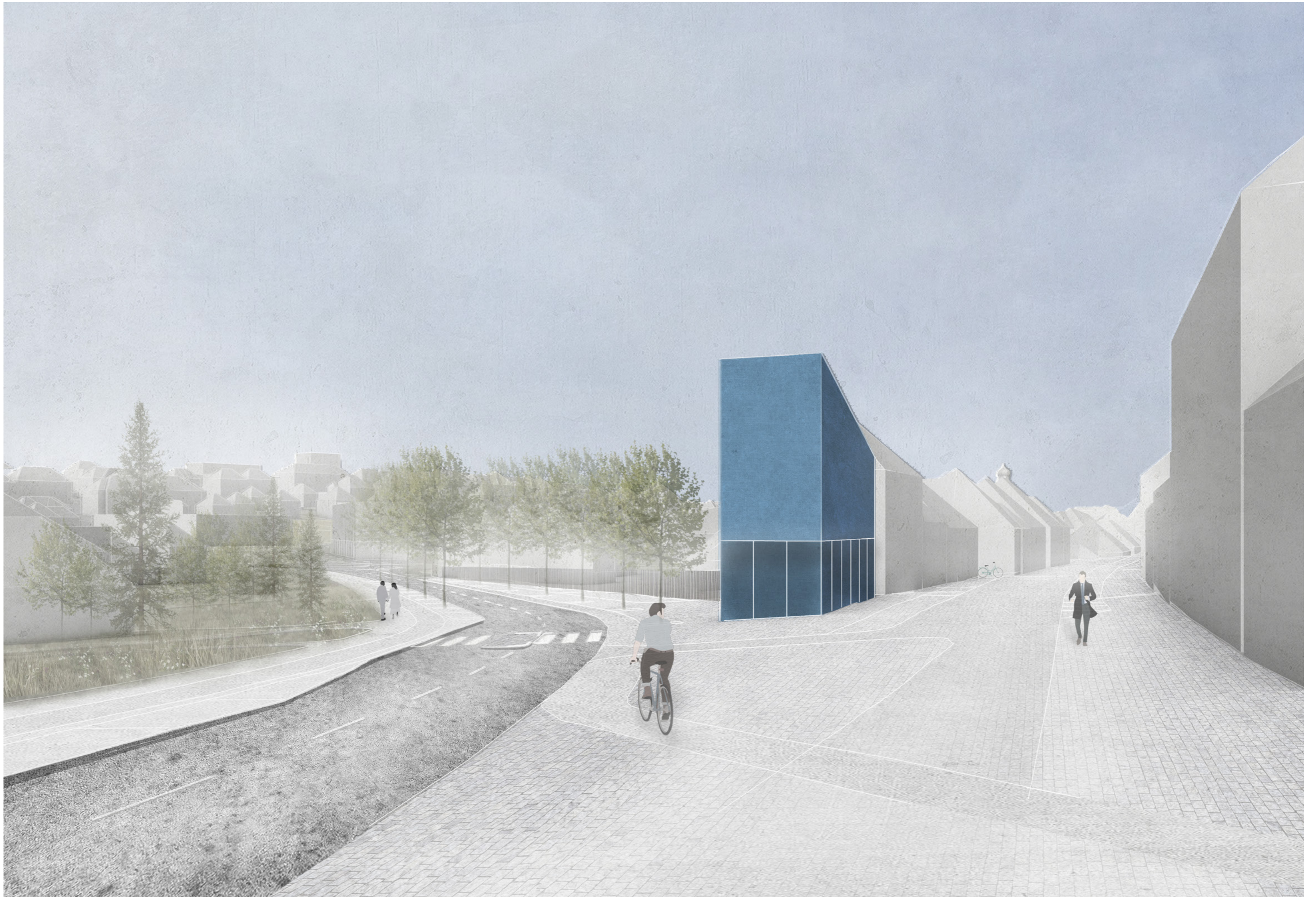
## Tyršova ulice

V minulosti jedna ze dvou hlavních přístupových cest do města, prodloužení osy náměstí. Při vybudování průtahu byla jedna z jejích uličních front částečně asanována. Ulice je v současnosti pro motorovou dopravu zaslepena, je ukončena množstvím nevhodné zeleně tvořící bariéru. Ulici zaslepení připravilo o veřejný život a zcela tak pozbyla svého výsadního postavení v minulosti.

Návrh mění povrch ulice na dlažbu a navazuje tak na náměstí. Obnovuje obousměrný provoz a do ulice tak vrací život, změnou povrchu vzhledem k průtahu však jasně vymezuje zklidněný dopravní režim.

Navrhovaný objem svým tvarem zvýrazňuje místo, kde byla uliční fronta přerušena průtahem a upozorňuje na tuto skutečnost. Současně vytváří dialog s novým kostelem na protější straně silnice.





## zdroje

### literatura

SKŘIVÁNEK, Milan. *Litomyšl*. Praha: Paseka, 2006. Zmizelé Čechy. ISBN 80-7185-744-0.

SKŘIVÁNEK, Milan. *Litomyšl 1259-2009: město kultury a vzdělávání*. Litomyšl: Město Litomyšl, c2009. ISBN 978-80-254-5129-8.

VOLF, Petr. *Litomyšl: renesanční město moderní architektury = a renaissance town of modern architecture*. Litomyšl: Město Litomyšl, 2014. ISBN 978-80-905821-1-8.

MELKOVÁ, Pavla. *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy*. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014. ISBN 978-80-87931-09-7.

### webové zdroje

Litomyšlský architektonický manuál  
Dálnice D35  
Město Litomyšl

lam.litomysl.cz  
dalnice-d35.cz/  
litomysl.cz

### Mapové podklady

archivní mapy ČÚZK  
katastrální mapy ČÚZK  
mapový portál města Litomyšle  
územní plán města Litomyšle  
mapy.cz

data zapůjčili: ČÚZK  
Město Litomyšl



