

Litomyšl - průtah

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Jakub Tomášek
datum narození: 14.9.1995
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: Litomyšl – průtah
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

revitalizace průtahu města Litomyšl

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 průtahu a okolí s podrobnějším řešením zájmových lokalit

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka 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 25.2.2021

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

01-03-2021

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Jakub Tomášek
AR 2020/2021, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: LITOMYŠL – PRŮTAH

(ČJ) LITOMYŠL – PRŮTAH

(AJ) LITOMYŠL – MAIN ROAD

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:	doc. Ing. arch. Boris Redčenkov	Ústav: 15118 Ústav nauky o budovách
Oponent práce:	Ing. arch. Aleš Burian	
Klíčová slova (česká):	Litomyšl, průtah, revitalizace, liniový park, rekreace	
Anotace (česká):	Diplomová práce se zabývá návrhem přeměny průtahu v Litomyšli a jeho okolí, který byl vybudován v 80. letech 20. století a s jeho vysokou intenzitou dopravy se stal bariérou, která město rozdělila na dvě segregované části. Pro město teď vznikla nová příležitost, jak s tímto územím pracovat, jelikož v poměrně blízké době vznikne dálnice paralelní s průtahem a přebere většinou část mimoměstské dopravy. Projekt prozkoumává možnosti přeměny tohoto území na městský liniový park, sloužící k odpočinku a rekreace. Hlavním cílem městského parku je navrácení městu dopravou zničené území v centru města a propojení oddělených a málo přístupných míst.	
Anotace (anglická):	The diploma thesis deals with the draft of the transformation of the main road in Litomyšl and its surroundings, which was built in the 80s of the 20th century and with its high intensity of traffic, which became a barrier that divided the city into two segregated parts. A new opportunity has now arisen for the city to work with this area, as in the relatively near future a highway will be built parallel to the main road and will take over the majority of transit traffic. The project explores the possibilities of transforming this area into a city linear park, used for resting and recreation. The main goal of the city park is to return back the area, which was destroyed by traffic to the city and to connect separate and poorly accessible places.	

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 20.5.2021

podpis autora-diplomanta

Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolio a CD.

Litomyšl - průtah

Litomyšl – průtah

Diplomová práce se zabývá návrhem přeměny průtahu v Litomyšli a jeho okolí, který byl vybudován v 80. letech 20. století a s jeho vysokou intenzitou dopravy se stal bariérou, která město rozdělila na dvě segregované části. Pro město teď vznikla nová příležitost, jak s tímto územím pracovat, jelikož v poměrně blízké době vznikne dálnice paralelní s průtahem a přebere většinou část mimoměstské dopravy. Projekt prozkoumává možnosti přeměny tohoto území na městský liniový park, sloužící k odpočinku a rekreaci. Hlavním cílem městského parku je navrácení městu dopravou zničené území v centru města a propojení odděleních a málo přístupných míst.

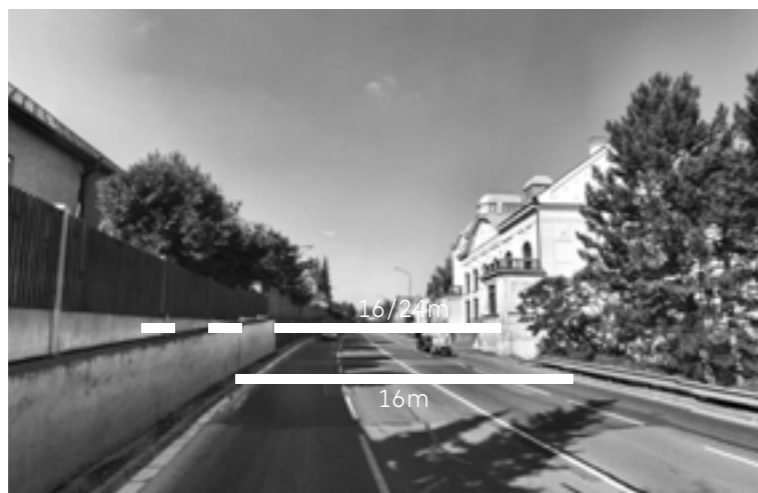
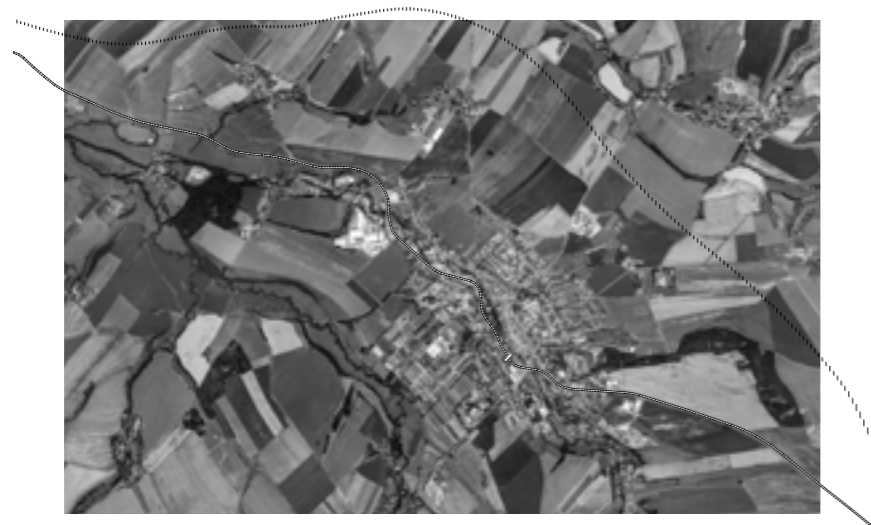
První část diplomního projektu je analytická část, která vznikla jako diplomní seminář. Analytická část mapuje referenční česká města s podobnou velikostí jako Litomyšl, popisuje urbanistický vývoj města jako celku, jeho morfologii či blokovou strukturu a podrobněji popisuje asanovaná místa v okolí průtahu.

Struktura návrhu postupuje od celku k detailu a pro snadné porozumění je prezentována v dialogu se stávajícím stavem. Výsledkem práce je návrh městského liniového parku jako jedné sítě propojených veřejných prostranství.

úvod	9
I. analytická část	13
referenční česká města	15
dopravní analýza	39
urbanistický vývoj	47
urbanistická analýza	57
zmizelá Litomyšl	77
II. návrhová část	93
dopravní uspořádání	95
městský liniový park	113
Schéma parku	114
piazzetta před sokolovnou	116
nástup	120
shromáždění	128
děje u lidového domu	132
linie veřejných sportovišť	136
98,6 m 100 m _ běžecká dráha	146
parkovací dům	148
ovocný sad	162
Rašínovy sady	166
letní scéna	170
výstup	178
celkový pohled	180
III. závěr	193
zdroje, konzultanti	196

I. analytická část

referenční česká města

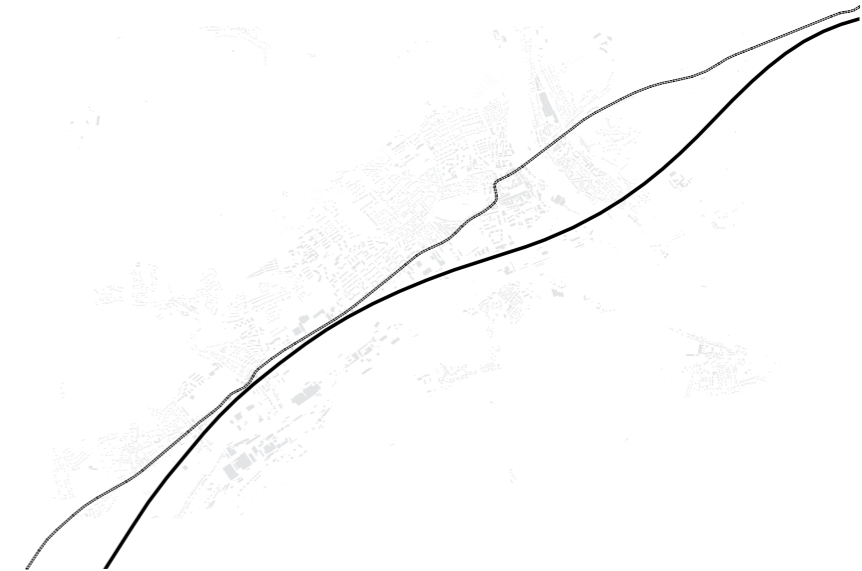
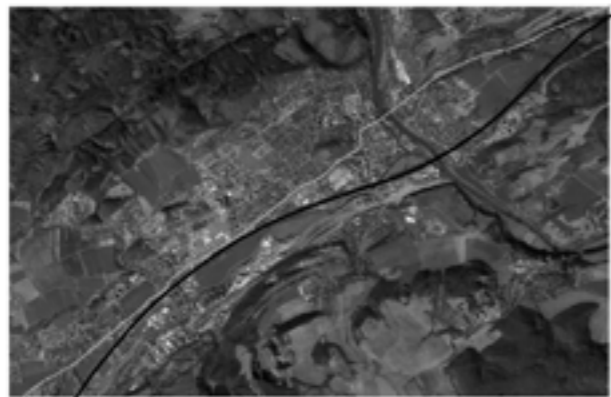


49°52'19" s. š., 16°18'38" v. d.

Město:	Litomyšl
Kraj:	Pardubický k.
Počet obyvatel:	10 378 ob.

Silnice:	I/35 + E442
Roční průměrná intenzita dopravy:	17 591 voz./den

Obchvat:	plánovaná D35
Roční průměrná intenzita dopravy:	cca 31 - 53 000 voz./den

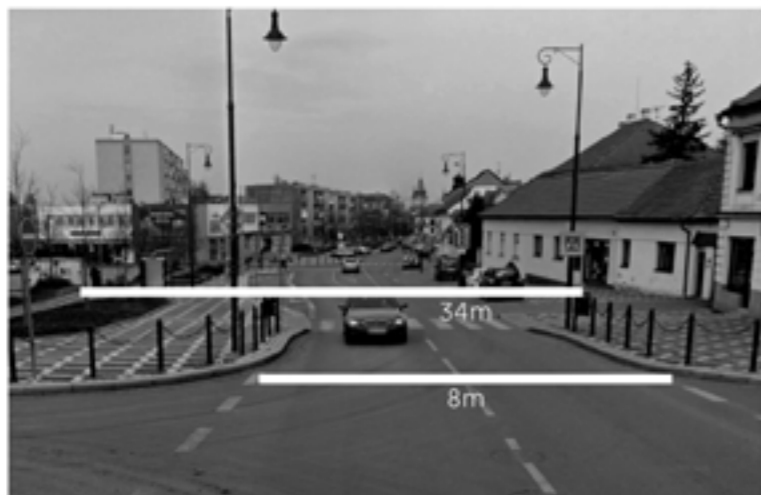


49°57'50" s. š., 14°4'19" v. d.

Město: Beroun
Kraj: Středočeský k.
Počet obyvatel: 19 641 ob.

Silnice: II/605
Roční průměrná intenzita dopavy: 12 944 voz./den

Obchvat: D5
Roční průměrná intenzita dopavy: 48 080 voz./den

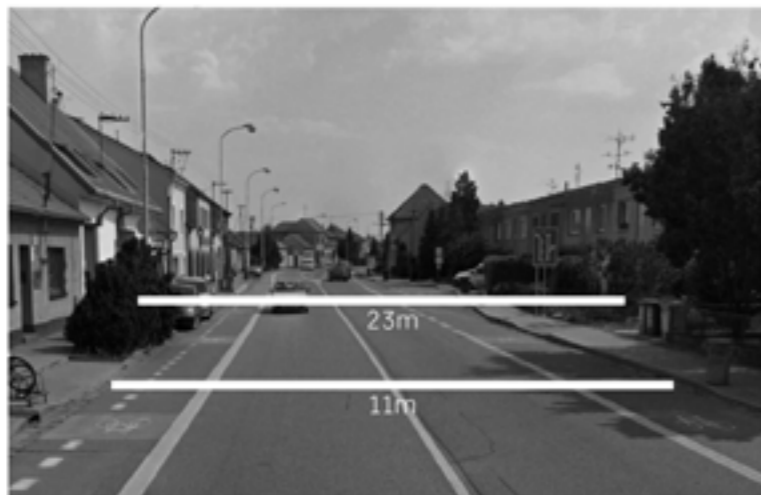


50°11'9" s. š., 14°39'34" v. d.

Město:	Brandýs Nad Labem
Kraj:	Středočeský k.
Počet obyvatel:	18 982 ob.

Silnice:	II/610
Roční průměrná intenzita dopravy:	19 519 voz./den

Obchvat:	D10
Roční průměrná intenzita dopravy:	40 923 voz./den



48°45'32" s. š., 16°52'55" v. d.

Město:
Kraj:
Počet obyvatel:

Břeclav
Jihomoravský k.
24 743 ob.

Silnice:
Roční průměrná intenzita dopravy:

I/55 + II/425
20 480 voz./den

Obchvat:
Roční průměrná intenzita dopravy:

D2
15 995 voz./den



49°19' s. š., 17°27'50" v. d.

Město:	Hulín
Kraj:	Zlínský k.
Počet obyvatel:	6 762 ob.

Silnice:	I/55 + I/47
Roční průměrná intenzita dopravy:	11 323 voz./den

Obchvat:	D55
Roční průměrná intenzita dopravy:	16 102 voz./den

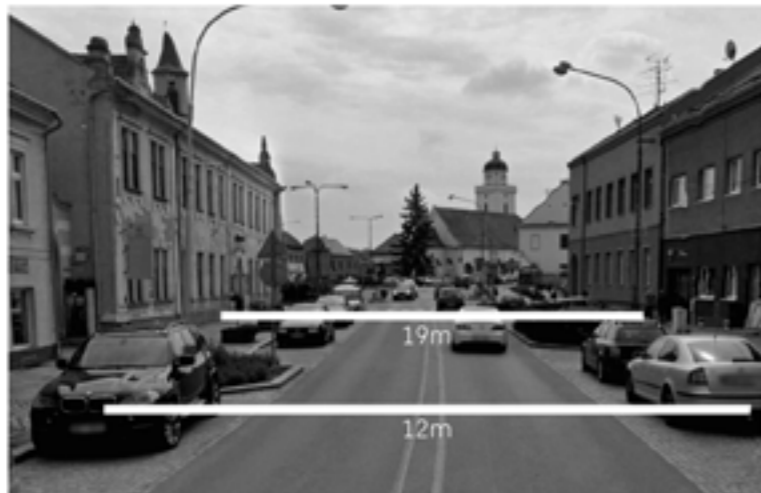
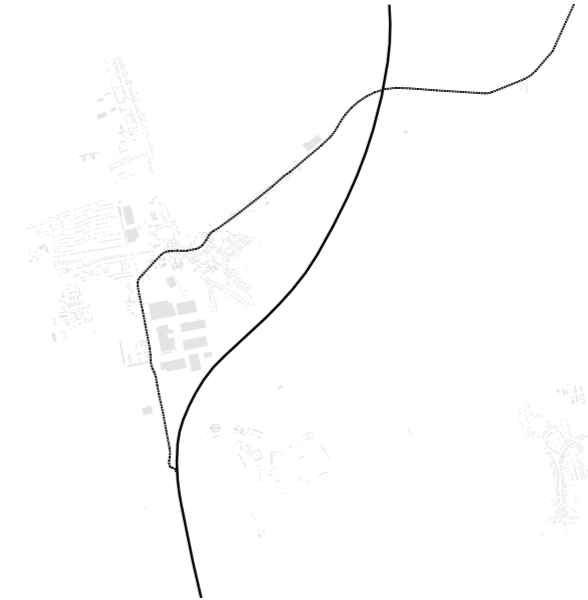


50°26'14" s. š., 15°21'6" v. d.

Město:	Jičín
Kraj:	Královéhradecký k.
Počet obyvatel:	16 717 ob.

Silnice:	II/286
Roční průměrná intenzita dopravy:	11 323 voz./den

Obchvat:	I/35 + E442
Roční průměrná intenzita dopravy:	16 814 voz./den

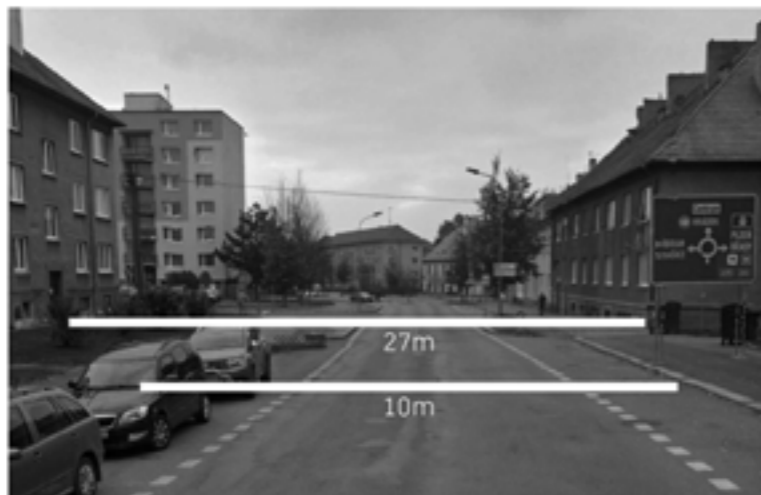


48°58'52" s. š., 16°31'28" v. d.

Město:	Pohořelice
Kraj:	Jihomoravský k.
Počet obyvatel:	5 133 ob.

Silnice:	II/416
Roční průměrná intenzita dopravy:	6 473 voz./den

Obchvat:	D52
Roční průměrná intenzita dopravy:	22 617 voz./den

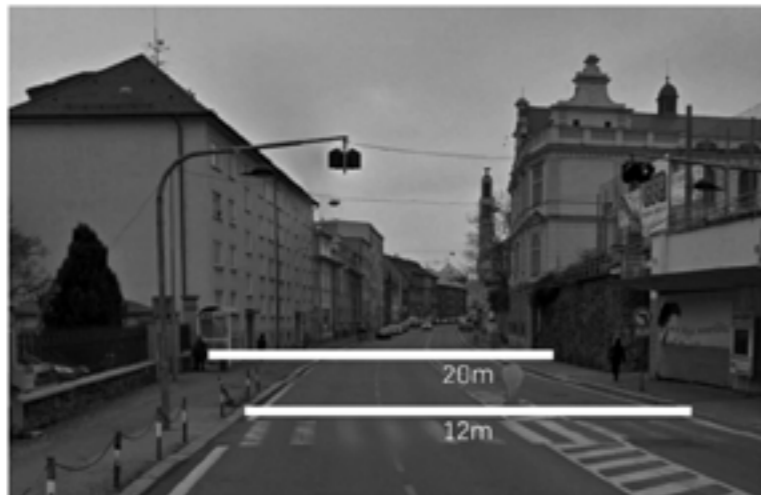
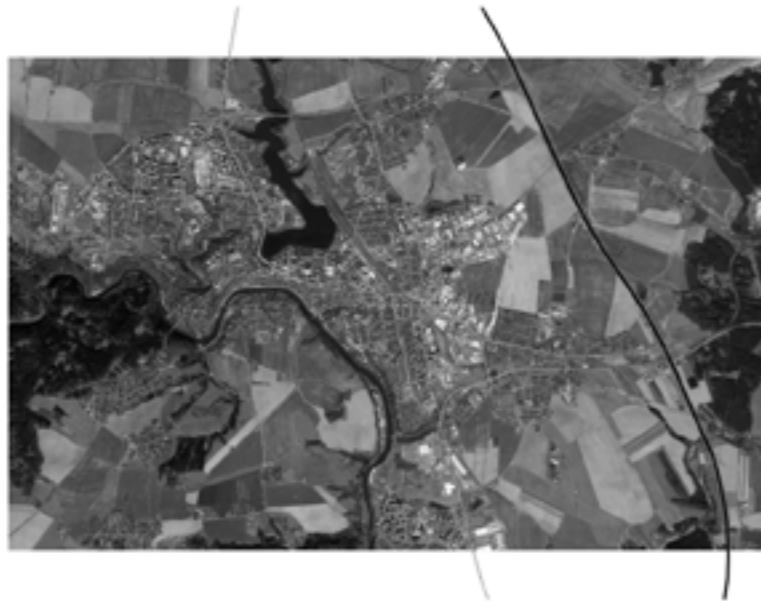


49°44'34" s. š., 13°35'41" v. d.

Město:	Rokycany
Kraj:	Plzeňský k.
Počet obyvatel:	14 383 ob.

Silnice:	II/605
Roční průměrná intenzita dopravy:	3 630 voz./den

Obchvat:	D5
Roční průměrná intenzita dopravy:	34 002 voz./den

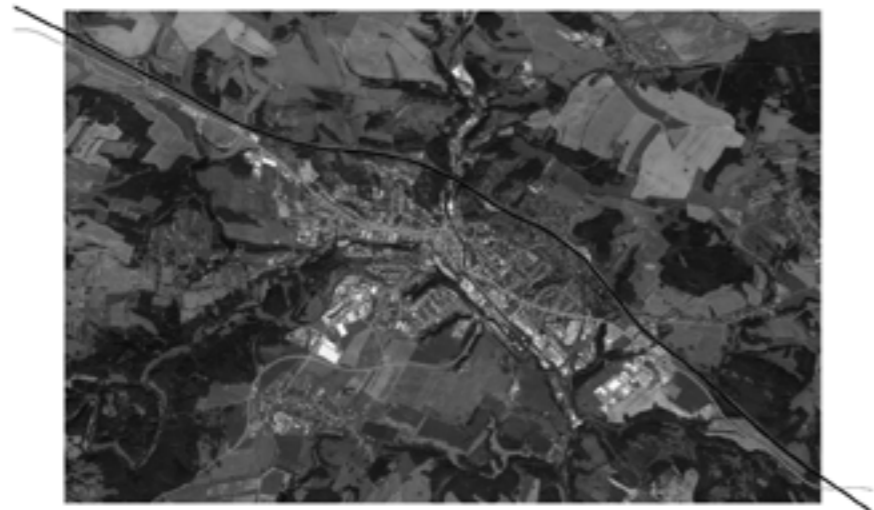


49°24'52" s. š., 14°39'28" v. d.

Město:	Tábor
Kraj:	Jihočeský k.
Počet obyvatel:	34 277 ob.

Silnice:	II/603
Roční průměrná intenzita dopravy:	15 071 voz./den

Obchvat:	D3
Roční průměrná intenzita dopravy:	14 097 voz./den

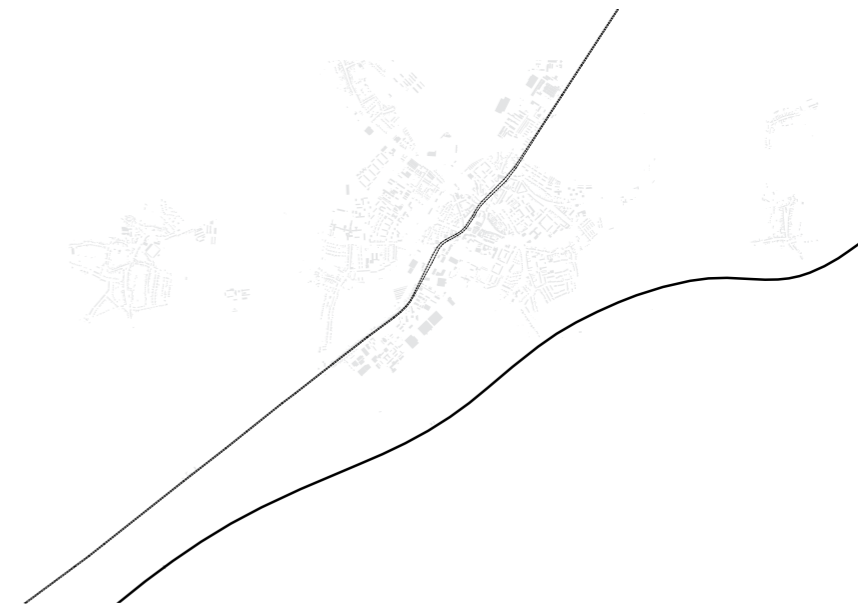
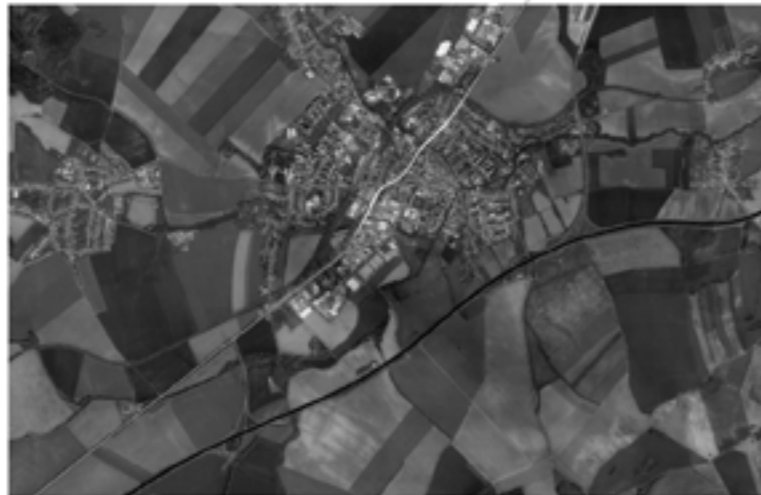


49°21'19" s. š., 16°0'44" v. d.

Město: Velké Meziříčí
Kraj: Vysočina
Počet obyvatel: 11 498 ob.

Silnice: II/602
Roční průměrná intenzita dopravy: 14 641 voz./den

Obchvat: D1
Roční průměrná intenzita dopravy: 40 080 voz./den



49°16'39" s. š., 16°59'56" v. d.

Město: Vyškov
 Kraj: Jihomoravský k.
 Počet obyvatel: 20 807 ob.

Silnice: II/430
 Roční průměrná intenzita dopravy: 16 010 voz./den

Obchvat: D1
 Roční průměrná intenzita dopravy: 36 526 voz./den

dopravní analýza

I/35

historie:

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 druhou nejdelší silnicí I. třídy a patří k hlavním silničním tahům v České republice. Propojuje šest krajů a tři krajská města

data:

303,878 Km

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

Moheřnice

Olomouc

Lipník nad Bečvou



Evropská mezinárodní silnice (EMS)

je silnice (většinou I.třídy) nebo dálnice, která je zařazena do sítě mezinárodních silnic. Tyto silnice procházejí na území více států, a proto mají sjednocené označení. Tyto tahy tvoří páteřní propojení Evropy.

druhy:

I.třídy - páteřní a mezilehlé

II. třídy - propojovací, odbočné a připojovací

označení:

jednotné označení EMS bylo vymezeno v roce 1975 Evropskou hospodářskou komisí a do současné podoby pozměněno koncem 80. let 20. století

EMS se označují zelenou tabulkou, začínají na písmeno E a pak následuje dvojice čísel pro EMS I.třídy nebo trojice čísel pro EMS II. třídy

EMS I.třídy

E65

E05,E15,E25,...
páteřní silnice orientované S-J
pořadí určeno Z-V

E10,E20,E30,...
páteřní silnice orientované Z-V
pořadí určeno S-J

E49,E51,E53,...
mezilehlé silnice orientované S-J, ležící mezi E45 a E55
pořadí určeno Z-V

...,E46,E48
mezilehlé silnice orientované Z-V,
ležící mezi E40 a E50

EMS II.třídy

E442

první číslo nejbližší severně položené páteřní silnice
první číslo nejbližší jižně položené páteřní silnice

pořadové číslo

E442

590 km
Karlovy Vary - hraniční přechod Bílá-Bumbálka (SK)

propojení páteřních EMS E55, E65, E75, E50
a mezilehlých EMS E48 a E67



D35

„severní páteřní tah spojující Čechy a Moravu“

historie:

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	předpokládaná realizace: 2025 - 2028
Úlibice - Hořice	předpokládaná realizace: 2023 - 2026
Hořice - Sadová	předpokládaná realizace: 2022 - 2025
Sadová - Plotiště	předpokládaná realizace: 2023 - 2026
Sedlice - Opatovice	zprovozněno 2009
Opatovice - Časy	předpokládané zprovoznění 2021
Časy - Ostrov	předpokládané zprovoznění 2022
Ostrov - Vysoké Mýto	předpokládaná realizace 2023 - 2027
Vysoké Mýto - Džbánov	předpokládaná realizace 2022 - 2026
Džbánov - Litomyšl	předpokládaná realizace 2023 - 2026
Litomyšl - Janov	předpokládaná realizace 2023 - 2027
Janov - Opatovec	předpokládaná realizace 2022 - 2025
Opatovec - Staré Město	předpokládaná realizace 2024 - 2026
Staré Město - Mohelnice	předpokládané realizace 2025 - 2028
Mohelnice - Olomouc	zprovozněno 1985
Křelov - Slavonín, 2. etapa	předpokládaná realizace 2024 - 2026
Olomouc - Lipník nad Bečvou	zprovozněno 2007



urbanistický vývoj

12. - 18. STOLETÍ

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

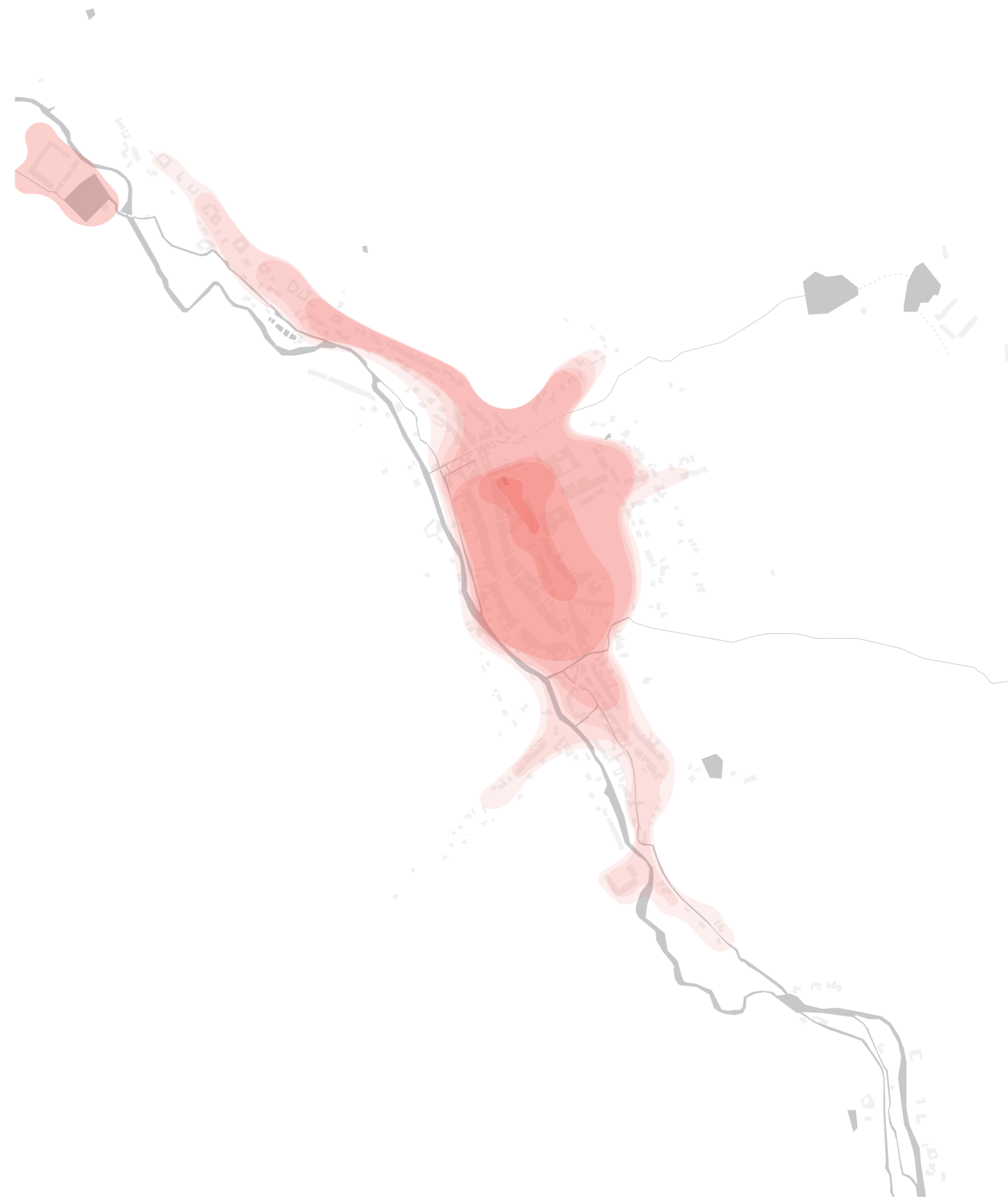
Prvním doloženým osídlením je však premonstrátský klášter z 12. století ve stejných místech. Mezi návrším a řekou Loučnou postupně vznikalo sídliště protáhlého tvaru, pravděpodobně podél Trstenické stezky, zemské stezky spojující Čechy a Moravu. Sídliště bylo roku 1259 povýšeno na město Přemyslem Otakarem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

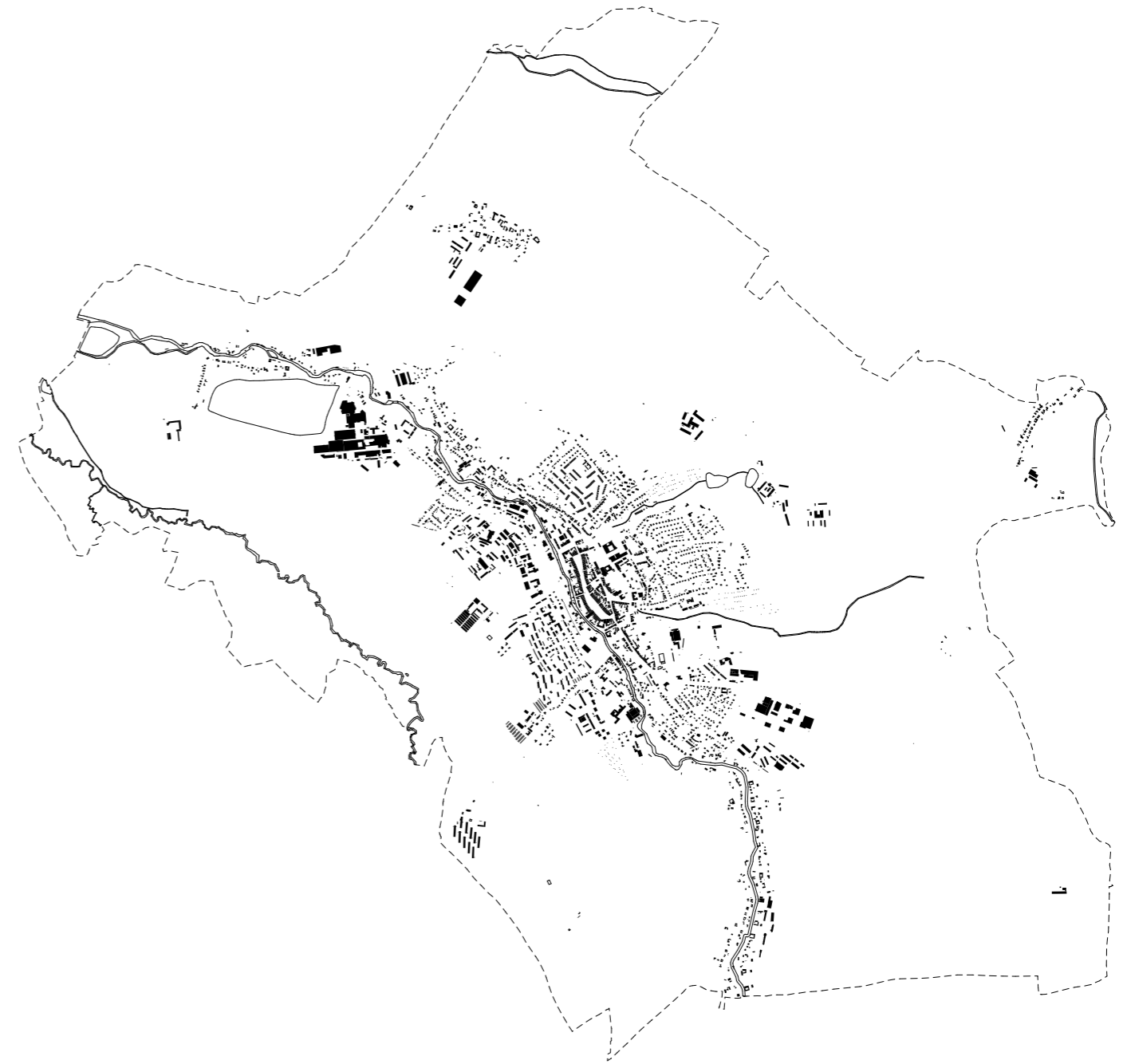
Jihovýchodně od centra se v návaznosti na stávající sportovní zařízení rozrostla oblast s občanskými sportovními budovami a prostranstvími.

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.



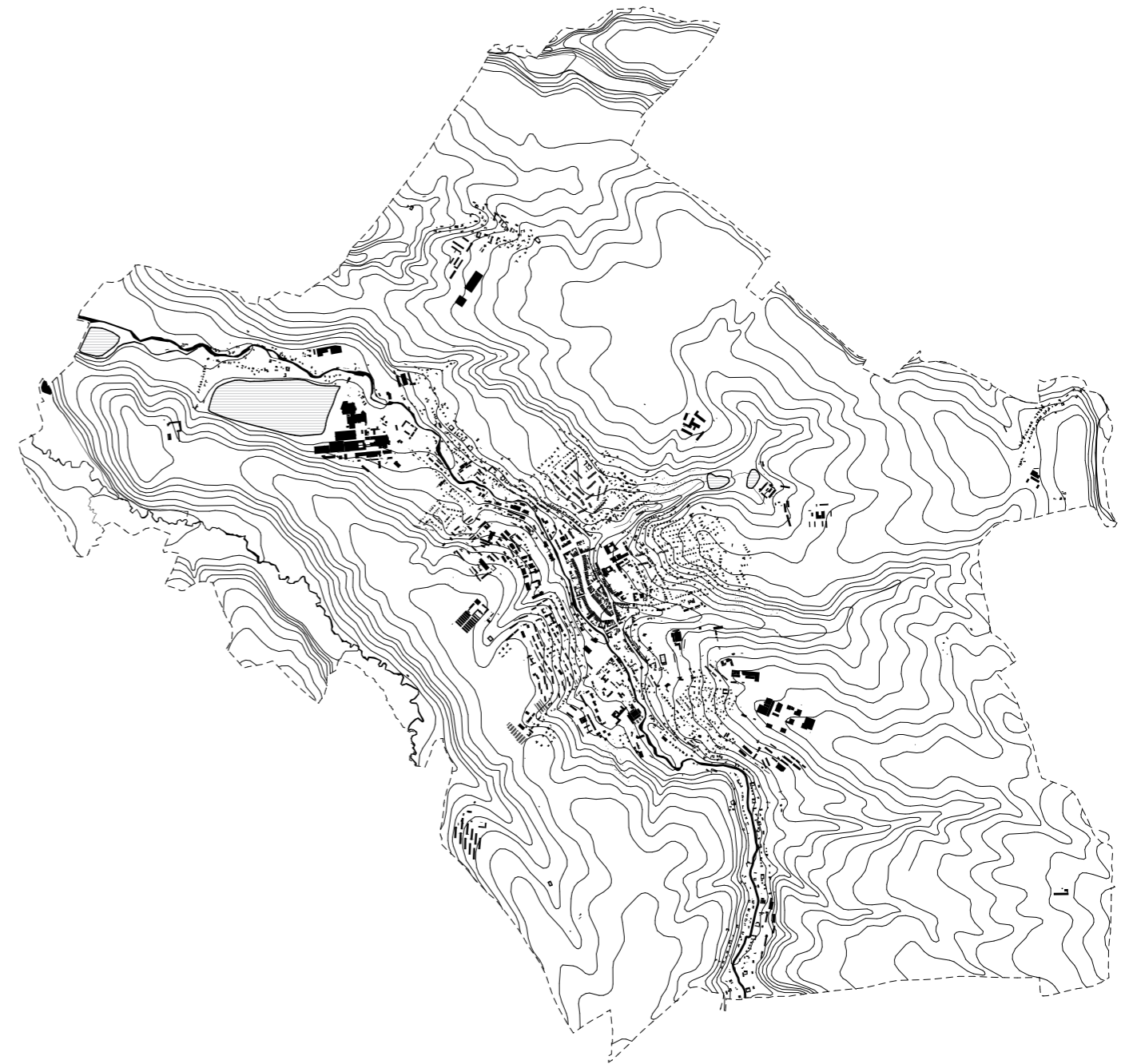
urbanistická analýza

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.



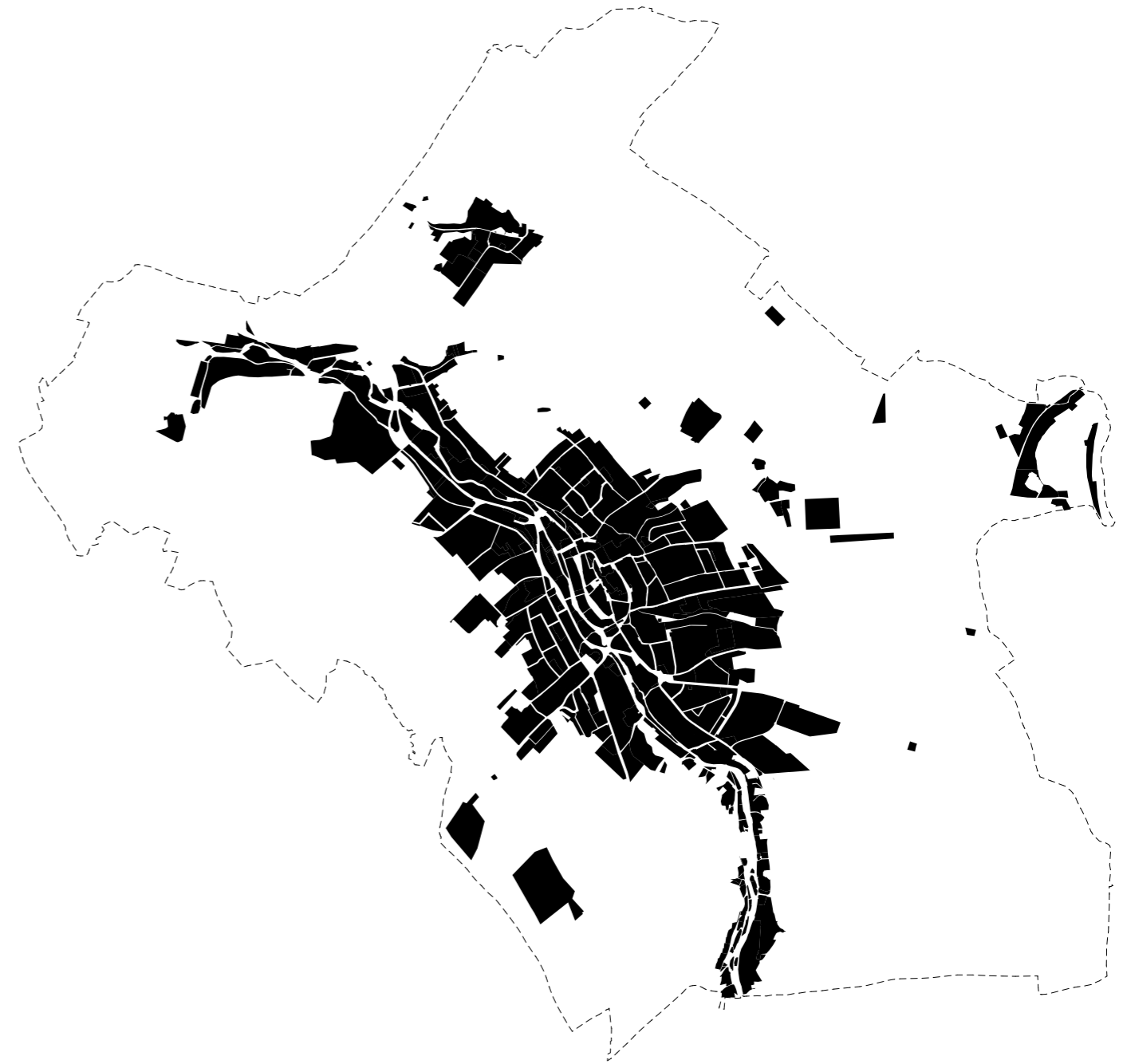
ZELEŇ

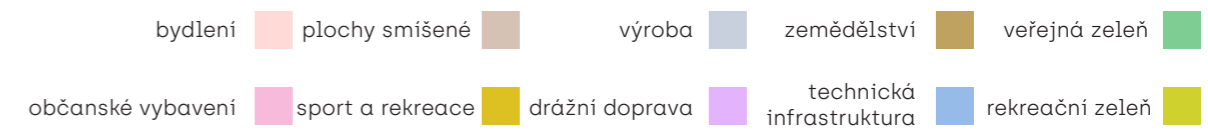
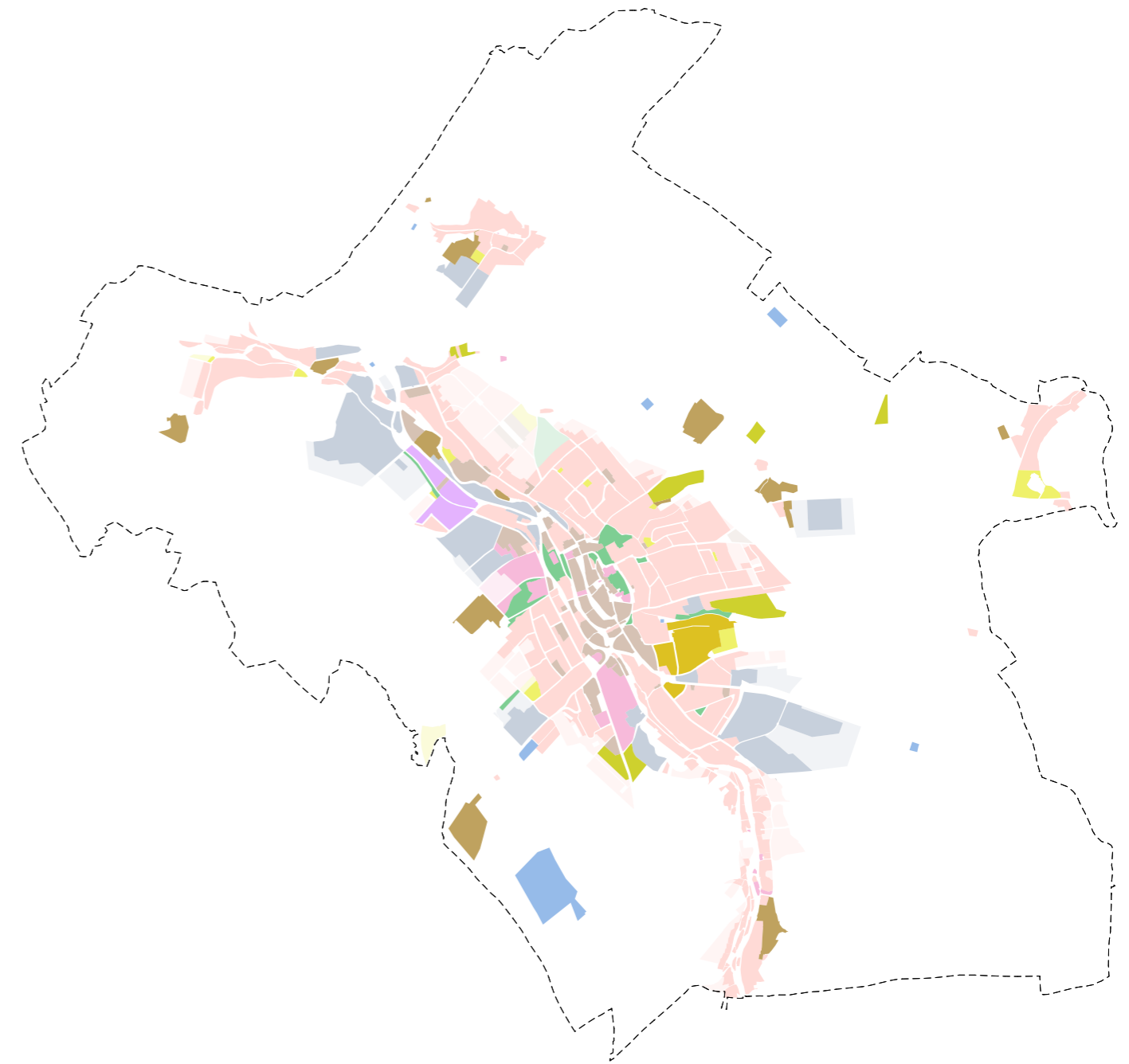
V okolí města se nachází převážně pole, v menší míře pak lesy a louky. Nejvýznamějším zdrojem veřejné zeleně je lesopark Černá hora navazující na sportovní čtvrť. Zdrojem městské zeleně jsou zámecký park a klášterní zahrady, které jsou součástí historického jádra.



STRUKTURA

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





DOPRAVA

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

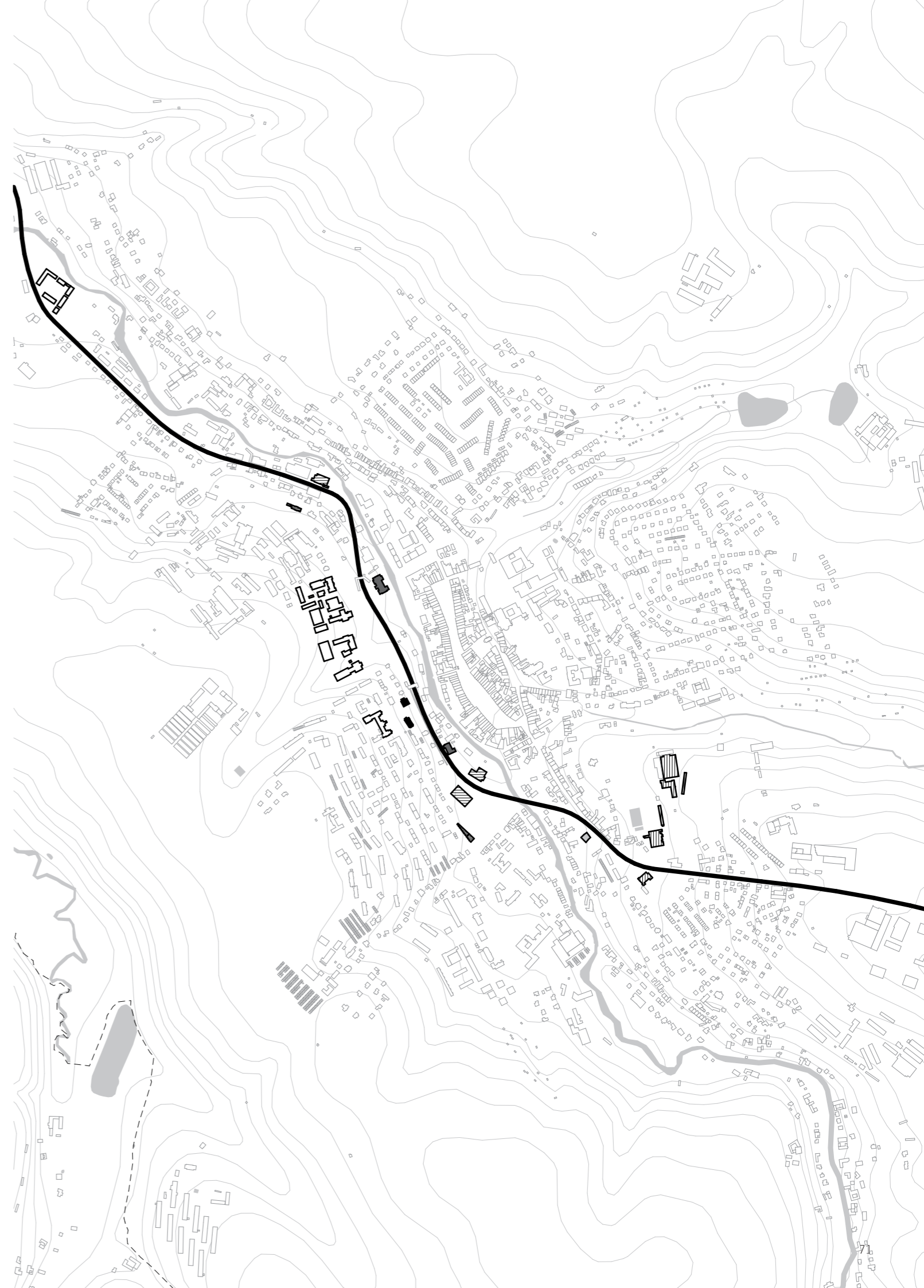
Do města vede slepé rameno železnice z Chocně, kde se napojuje na hlavní železniční tah Praha - Česká Třebová.



VÝZNAMNÉ 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.

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



PROSTRANSTVÍ



sportoviště

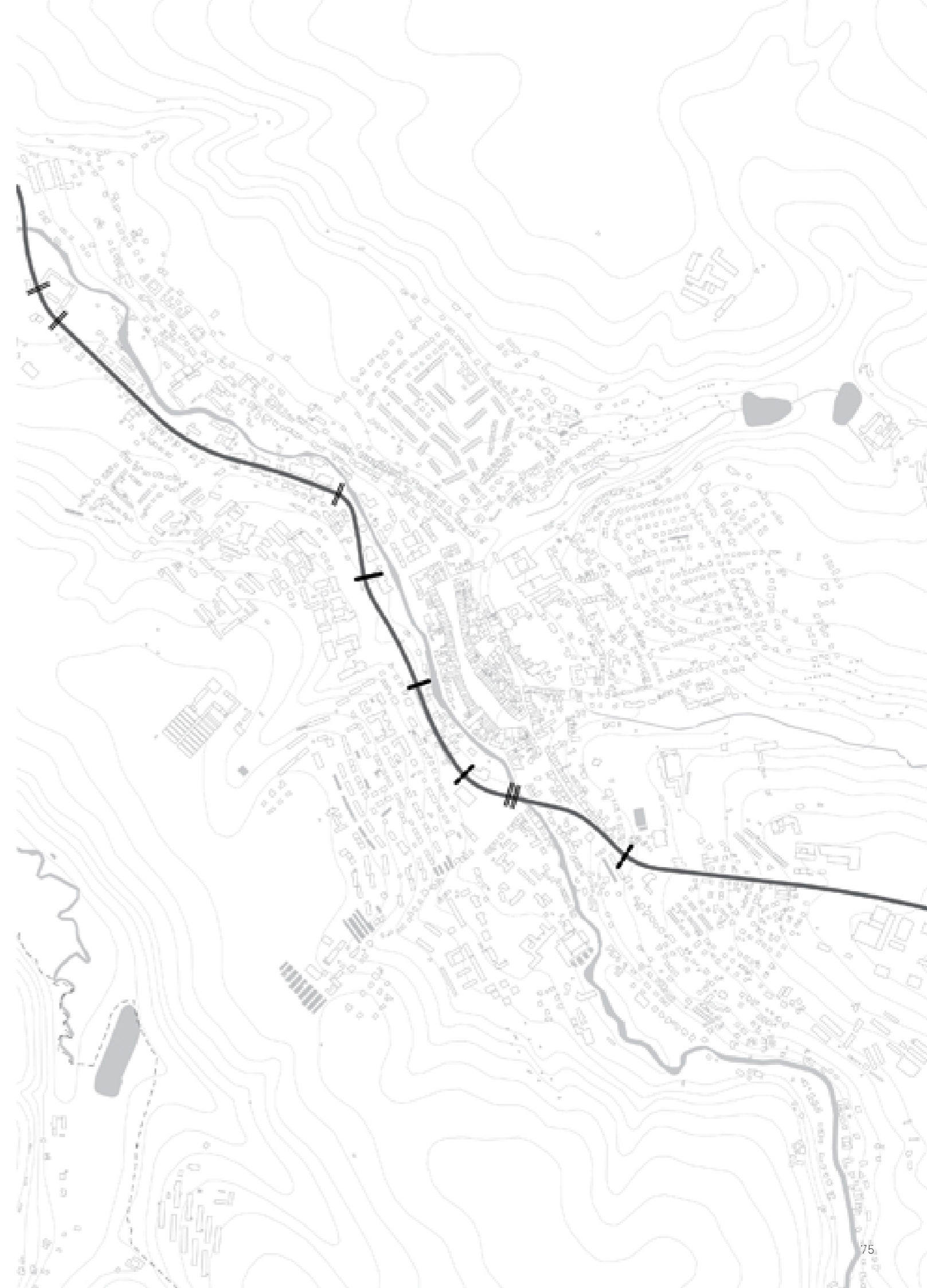


parkovací plochy



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.



nadchod —

podchod - -

úrovňový přechod ==

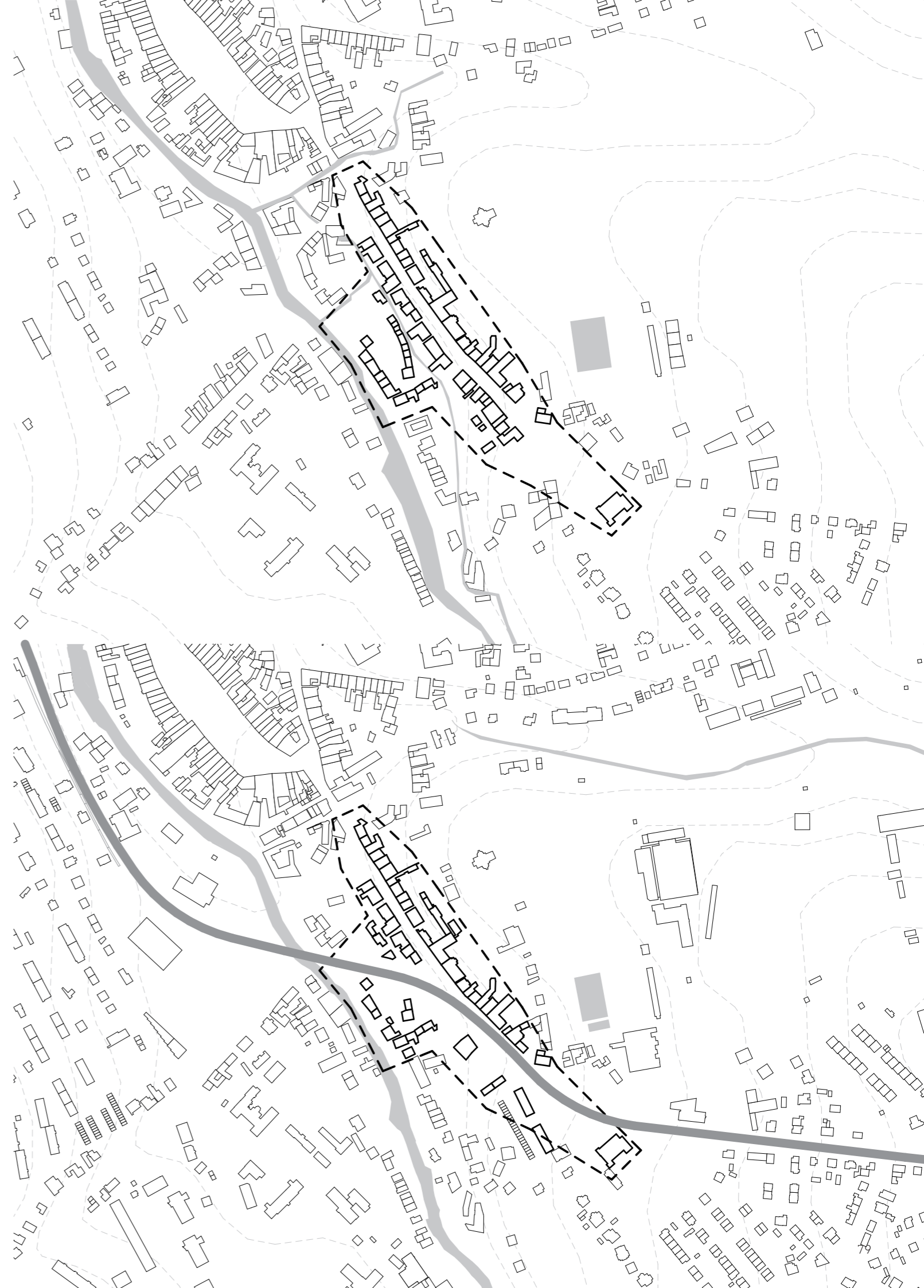
zmizelá Litomyšl

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.



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.



MASARYKOVA ČTVRŤ

- 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.

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



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 kolmo na náměstí a vycházející z jejího středu.

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

Průtah v této čtvrti příliš neškodil 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.



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.

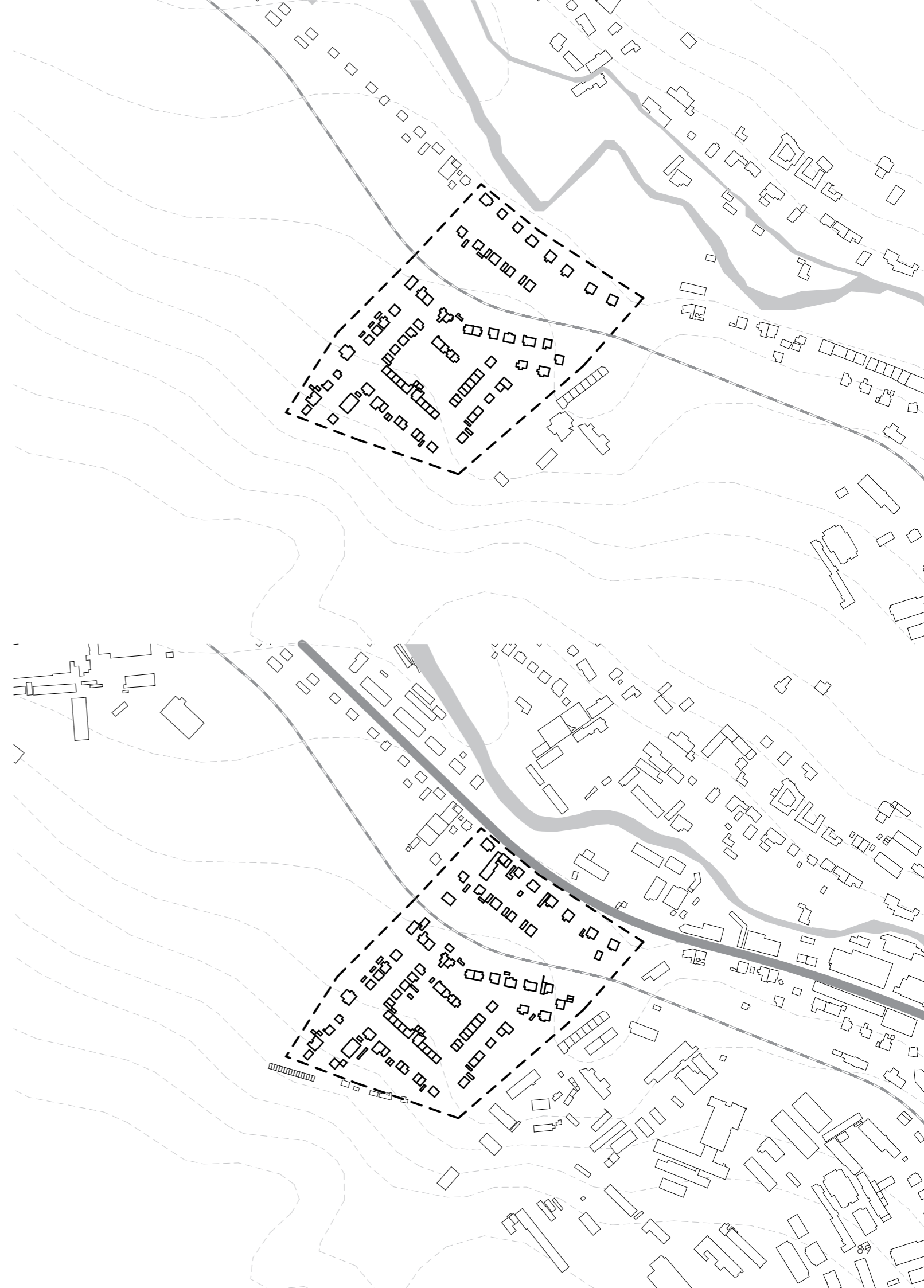
Na Bernardce se nacházelo několik významných budov, například synagoga z roku 1910 či městské lázně.

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



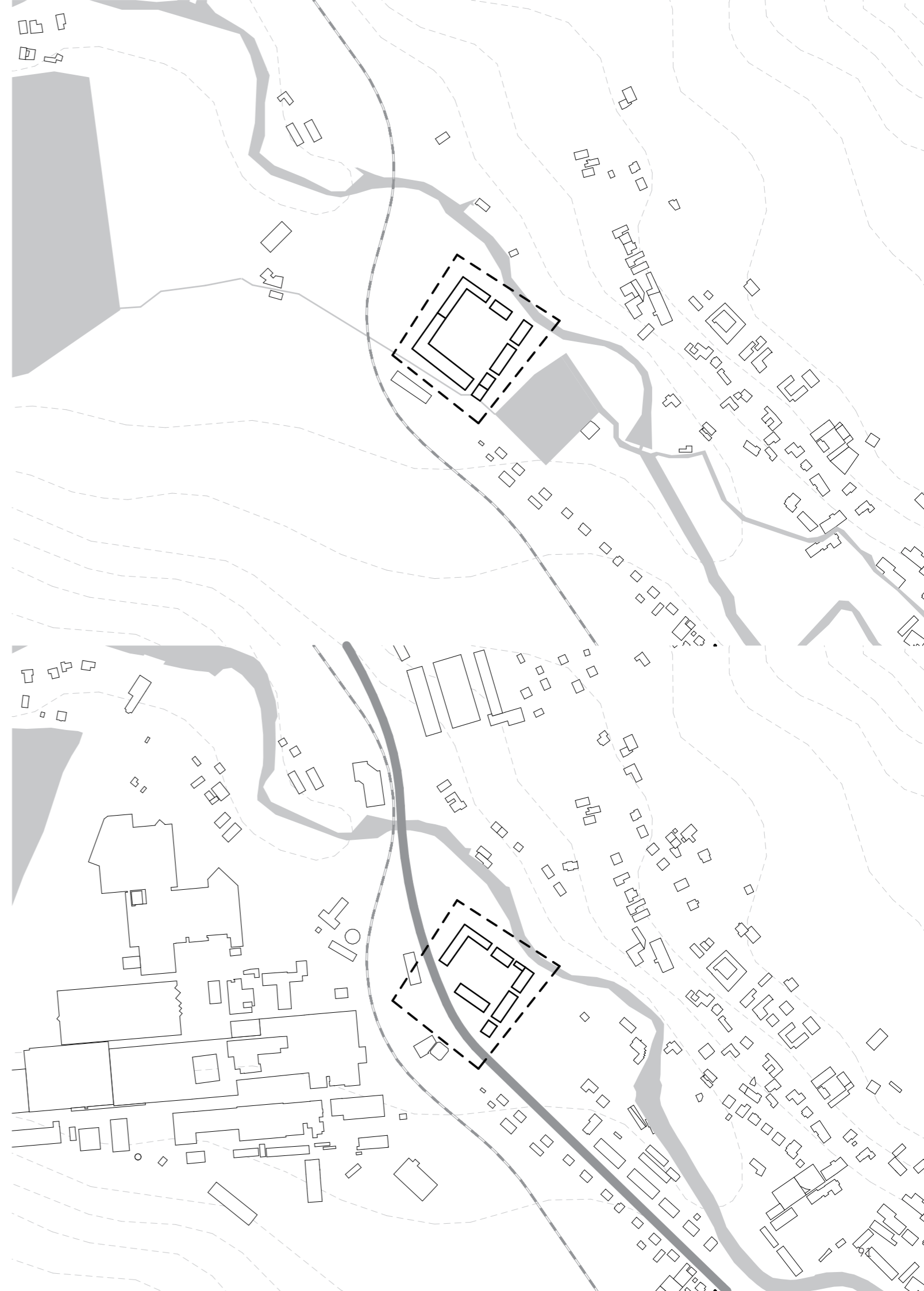
HUSOVKA

Obytná čtvrť Husovka založená na principu zahradního města byla vystavěna dle zastavovacího plánu z roku 1927 v následných letech. Vznikla za železnicí, kterou byla do jisté míry segregována. Skutečného fyzického odtržení od města se však dočkala při stavbě průtahu. Ten byl v jejím blízkém okolí, společně s odbočkou na Morašice vybudován v poměrně hlubokém zářezu.



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.



II. návrhová část

dopravní uspořádání

Doprava

Město je v současné době v republikovém měřítku napojeno na silniční síť převážně pomocí silnice I/35, po které je vedena i mezinárodní silnice E442 se směry na Hradec Králové/Praha a Olomouc/Brno. Tato silnice je však v současné době převážně využívána tranzitní dopravou a na městskou silniční síť je napojena jen několika málo křižovatkami a pro vnitroměstskou dopravu, převážně na ose východ-západ, nemá z těchto důvodů zásadní význam.

Návrh restrukturalizace dopravy je založen na odsunutí tranzitní dopravy na dálniční obchvat města a na zpomalení a zklidnění průjezdu městem. Zklidnění dopravy ve městě je řešeno za použití dlážděných úseků v úrovni chodníků, které fungují jako zpomalovací prahy, dále na zkrácení rovných úseků ulic, převážně v místech bývalého průtahu. V místech před veřejnými budovami jsou chodníky a vozovka vydlážděny a vedeny jako sdílený prostor s motorovou dopravou, vozovka je oddělena pomocí sloupků vizuálně zužující průjezdný profil.

Všechny tyto prvky mají za úkol odradit tranzitní dopravu od průjezdu městem.

V úseku od světelné křižovatky po kruhový objezd „u Daliboru“ je průtah zcela zrušen a doprava je převedena na paralelní ulice, převážně na ulici T.G. Masaryka, která má dostatečné rozměry a návrh ji upravuje na městskou třídu, jelikož se na ní nachází velké množství veřejných institucí. V ostatních úsecích průtahu je navržena změna uličního profilu.



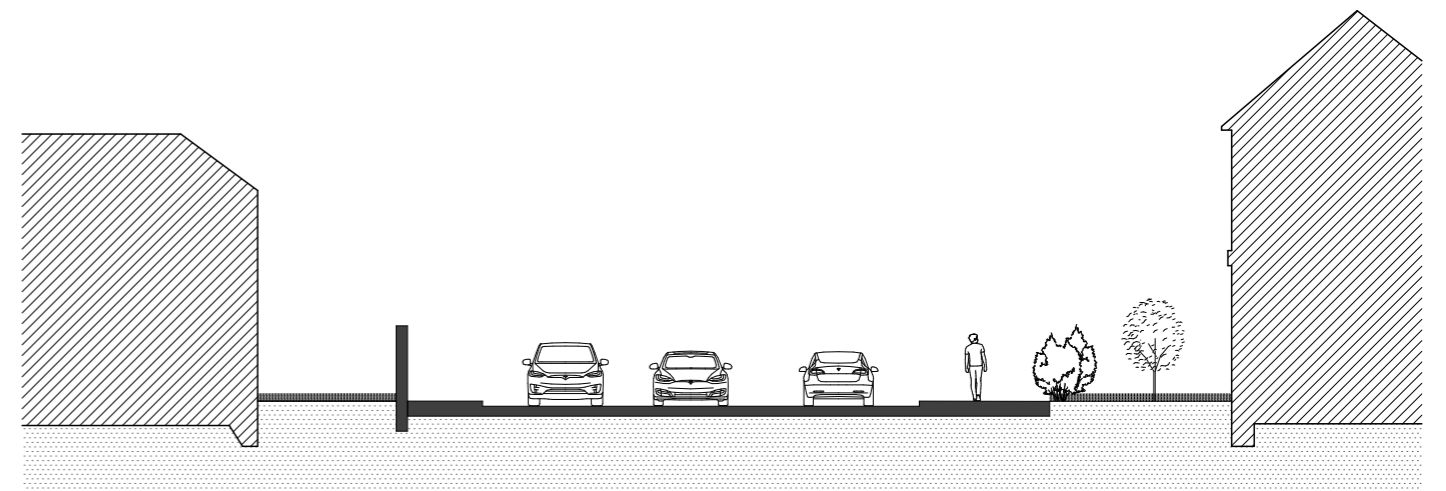


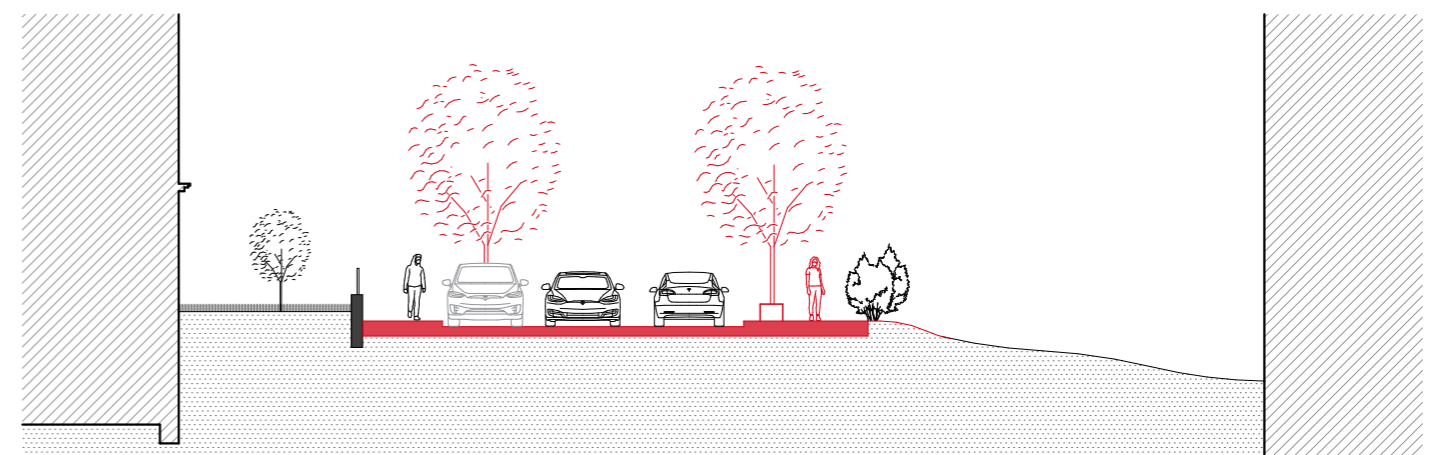
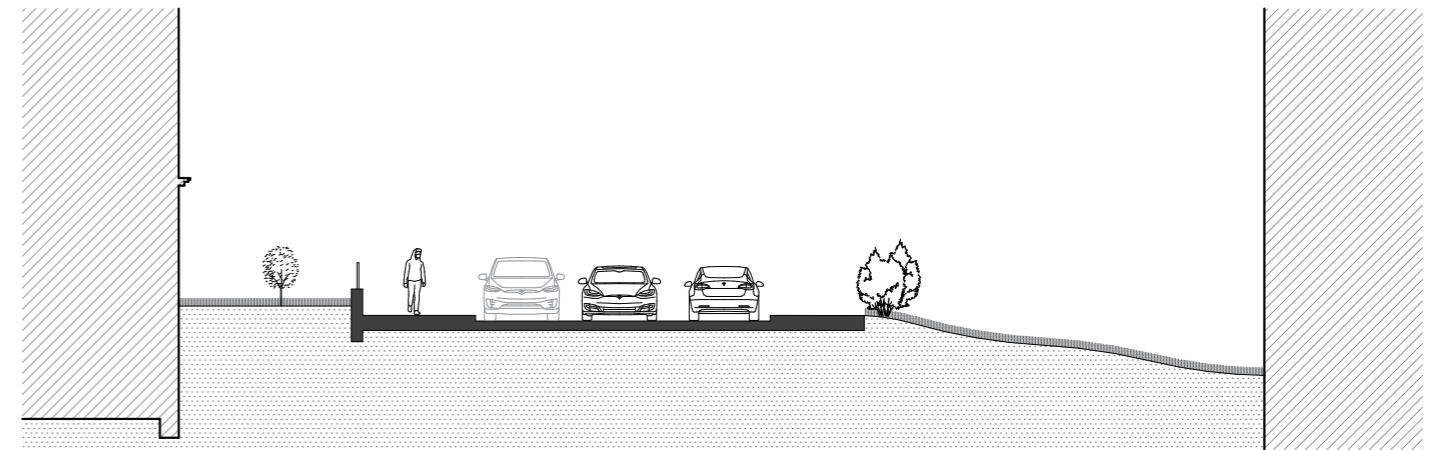


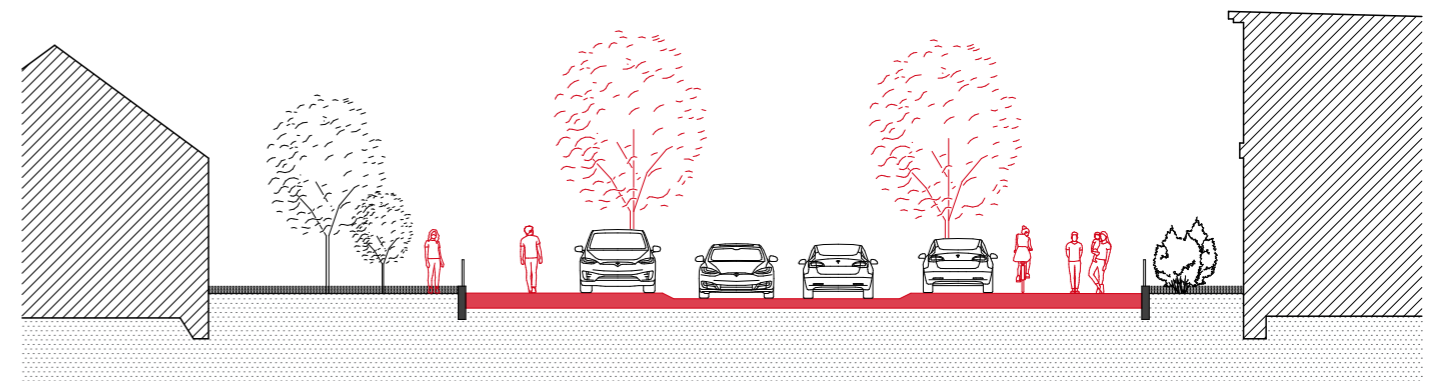
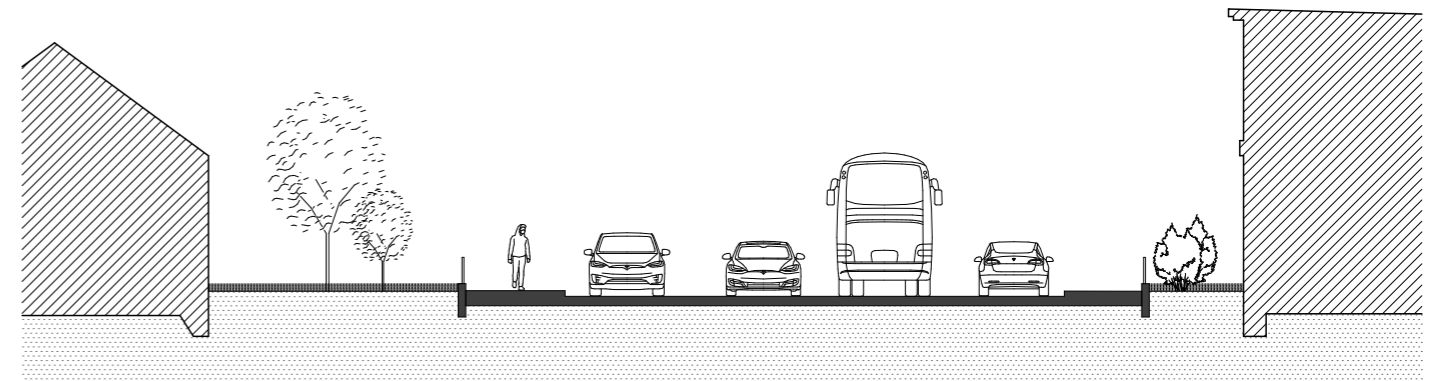
původní stav —
navrhovaný stav —

m 1 : 20 000

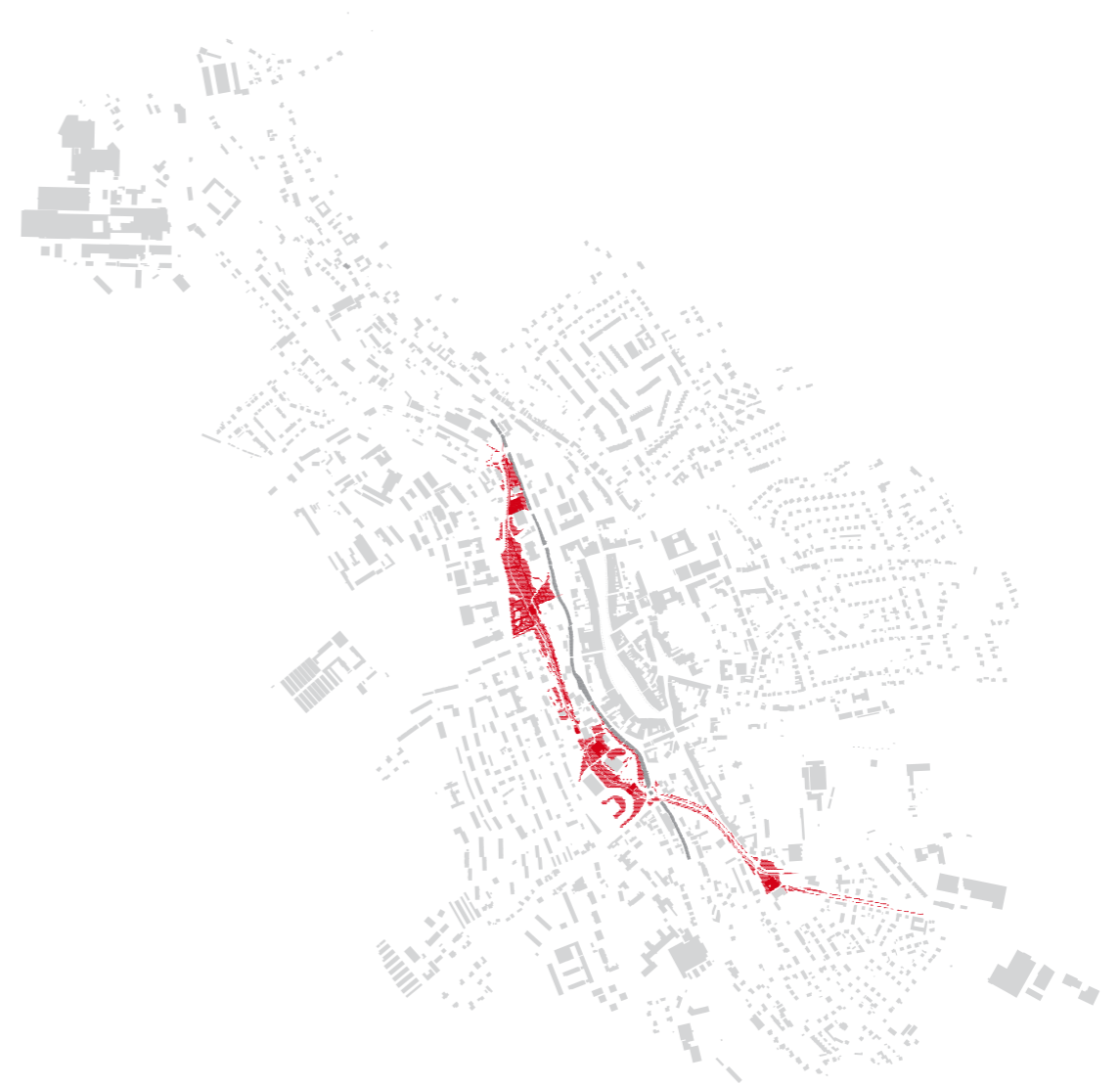












městský liniový park

městské pódium / letní scéna

rozšíření Rašínových sadů

veřejná ohniště a griloviště
ovocný sad

parkovací dům

běžecská dráha 98,6 m / 100 m

hřiště na pentaque
prodloužení osy Gymnázia A. Jiráka
basketbalové hřiště

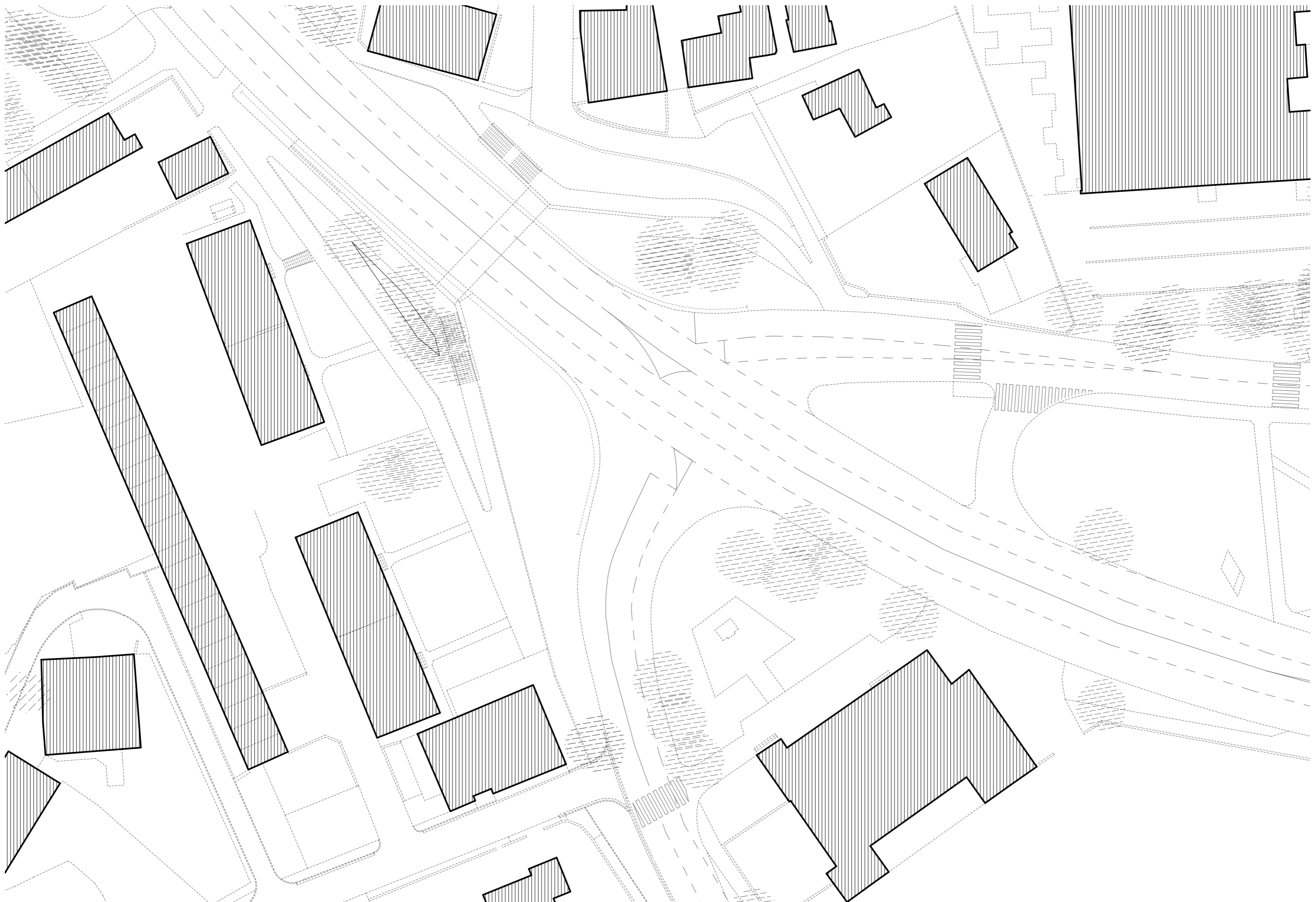
hřiště na plážový volejbal

horolezecká stěna
venkovní tančírna | kino | gastroslavnosti

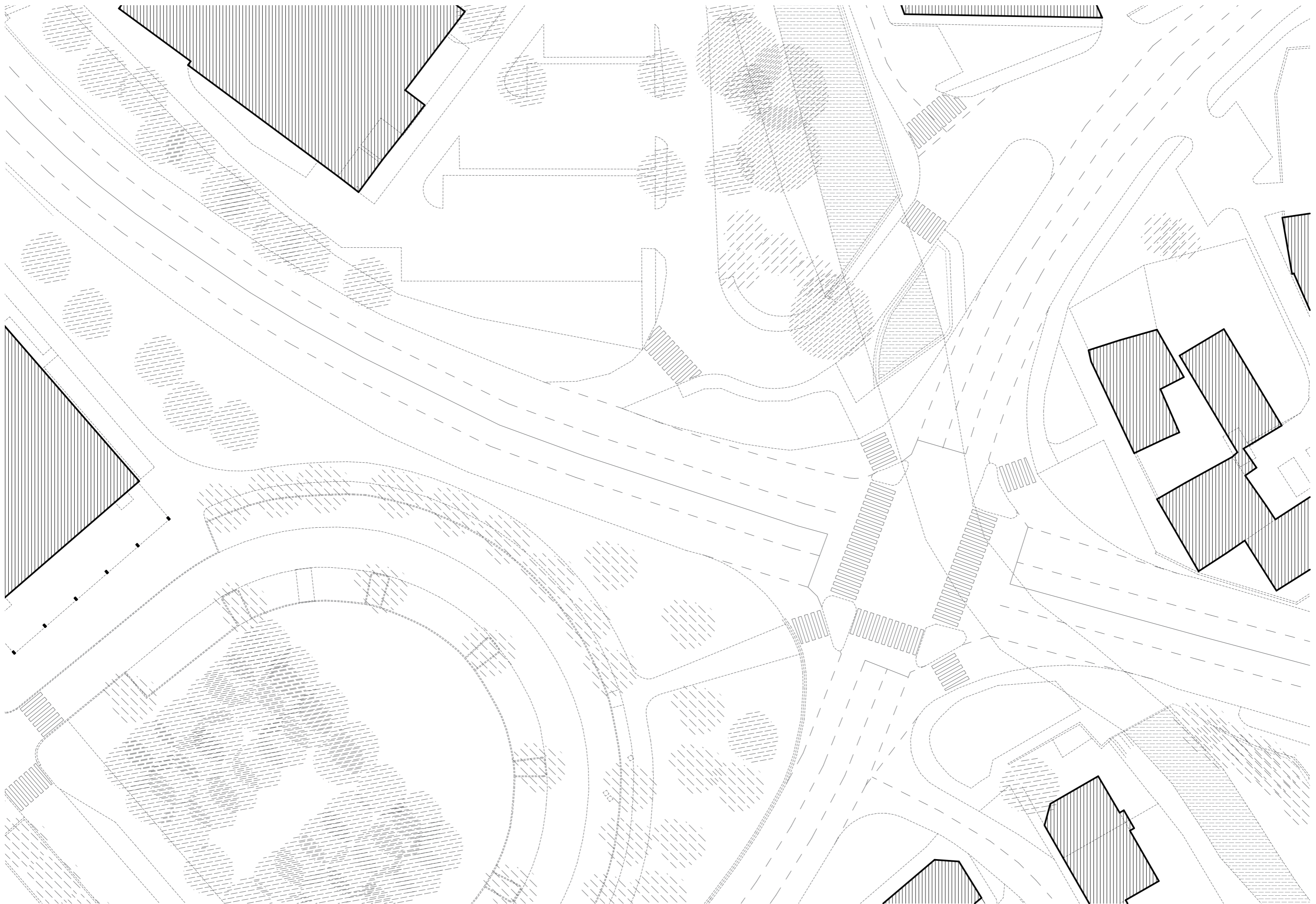
shromáždění

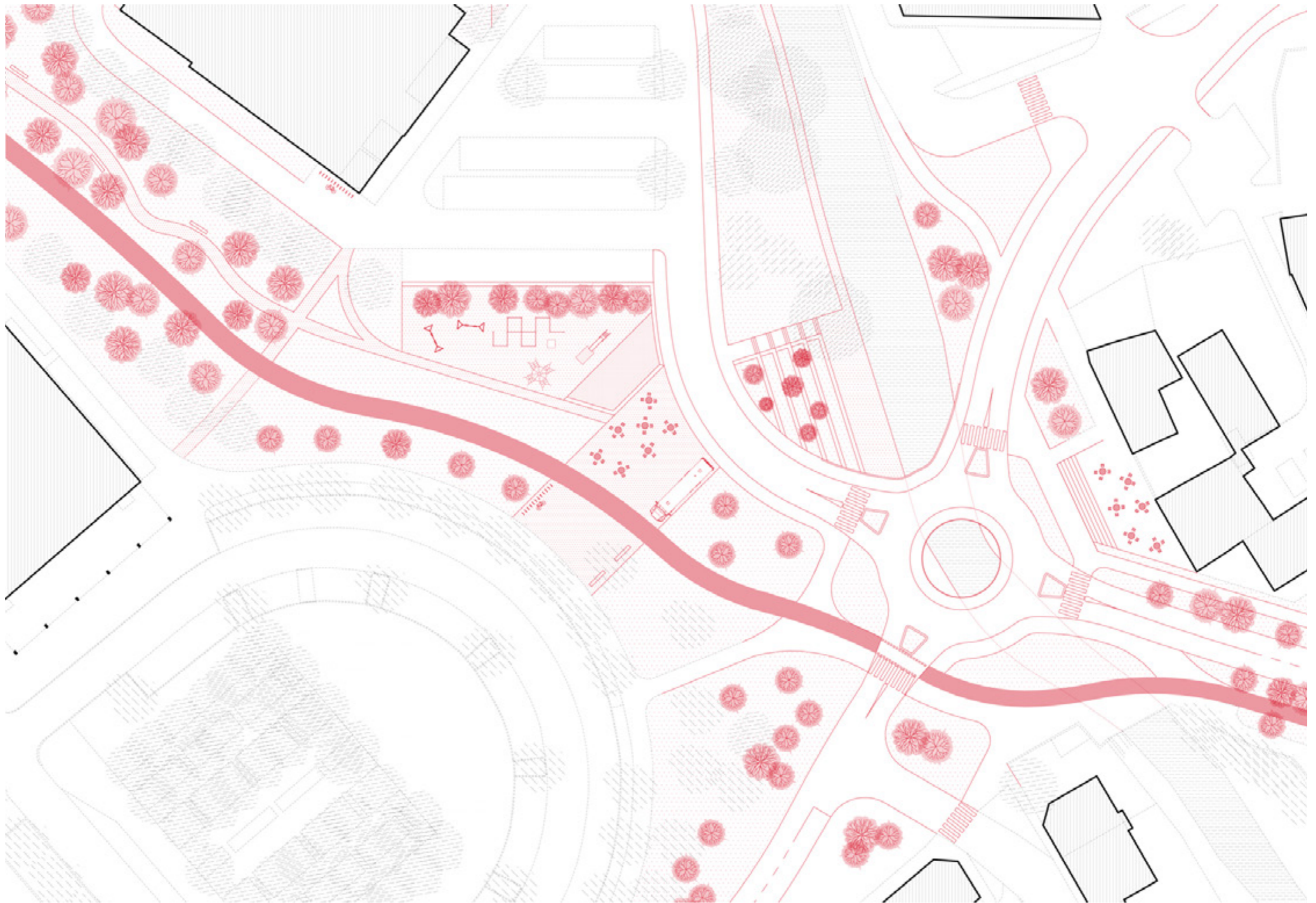
dětské hřiště
odkrytí řeky Loučné _ pobytové schody
kiosek





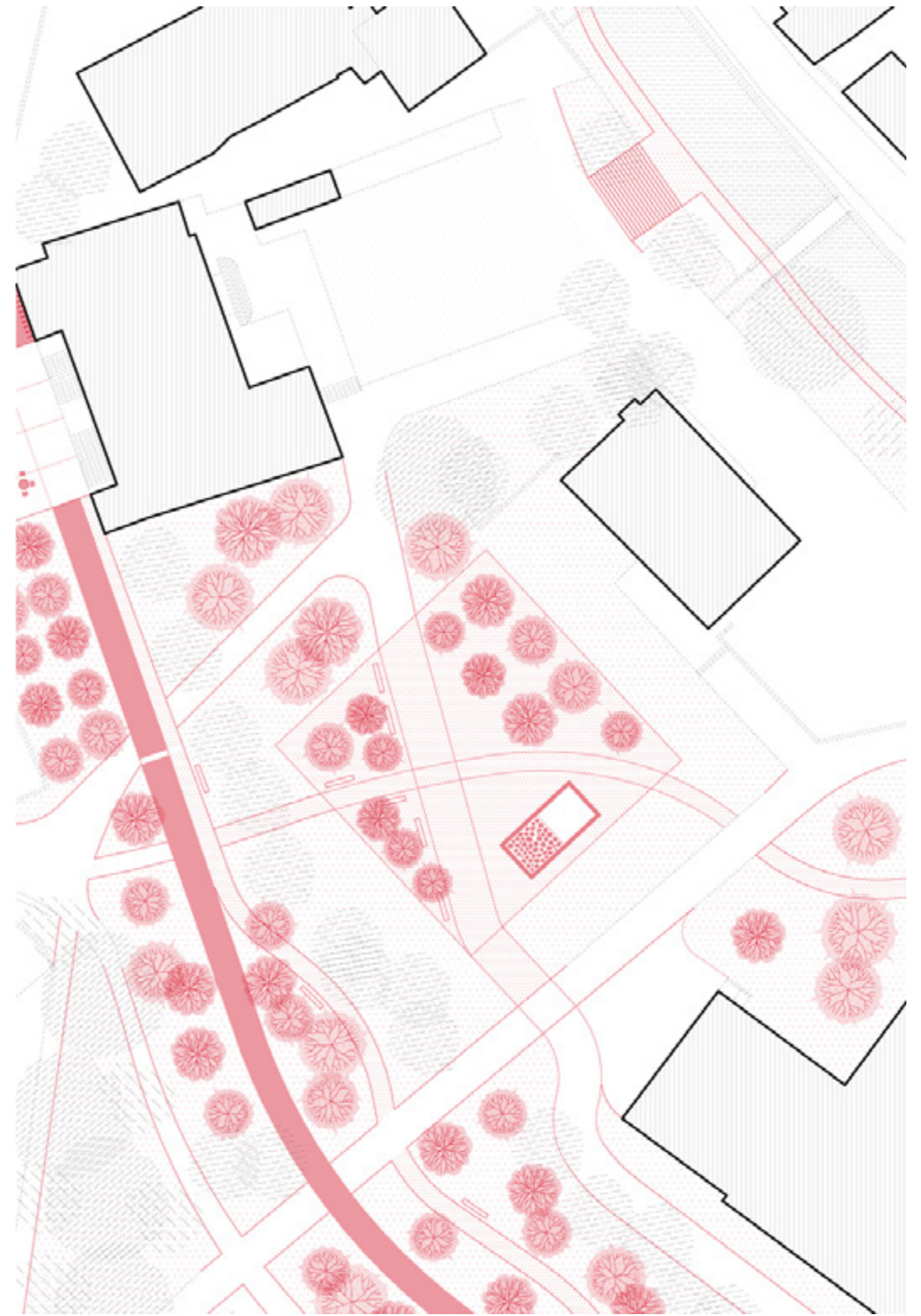
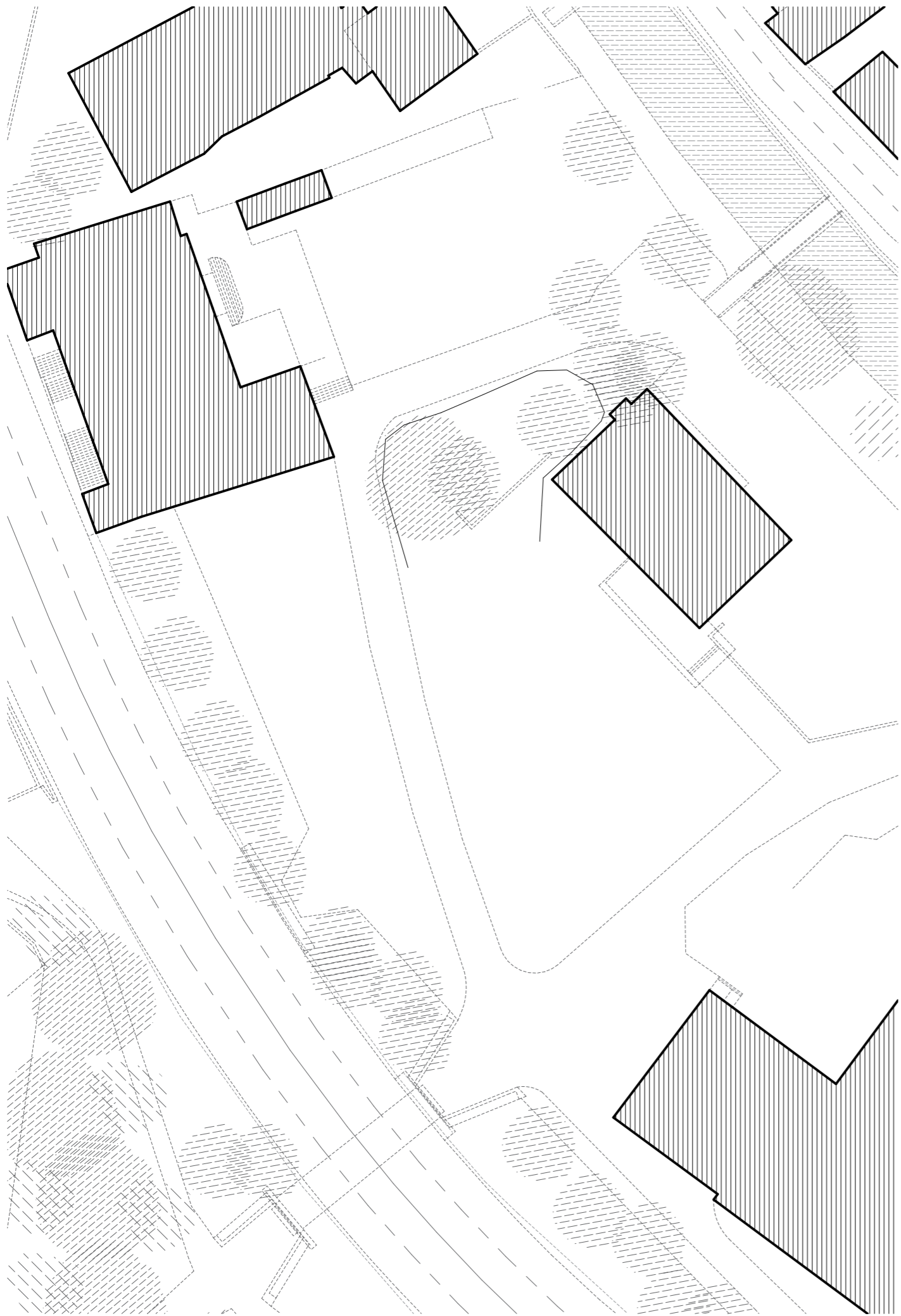


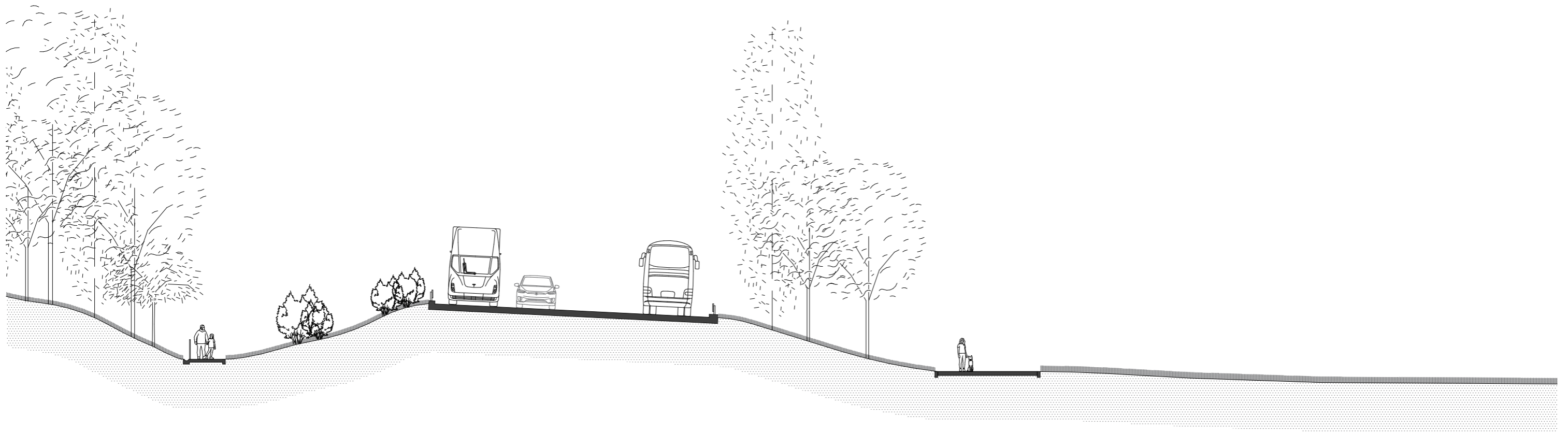


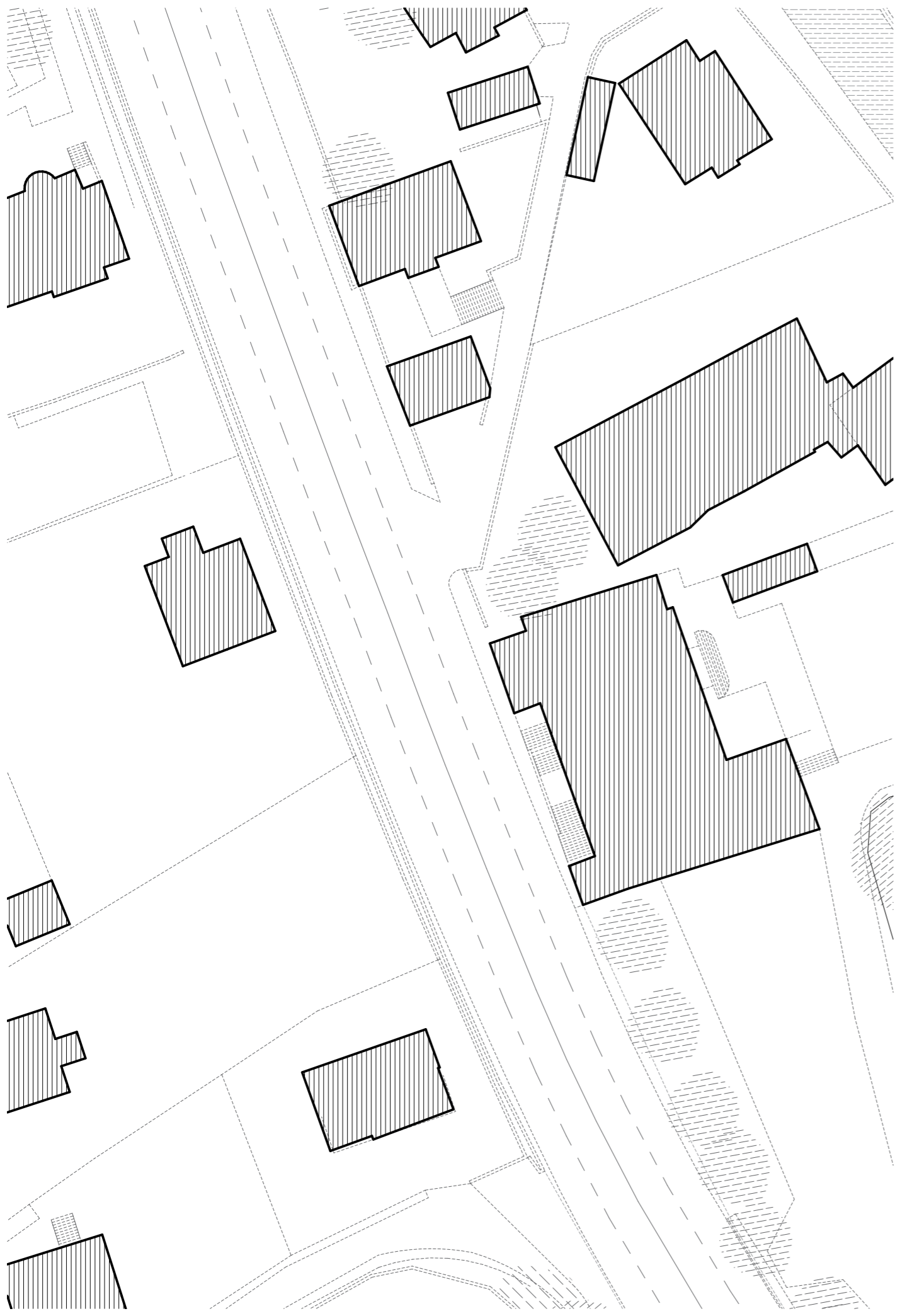




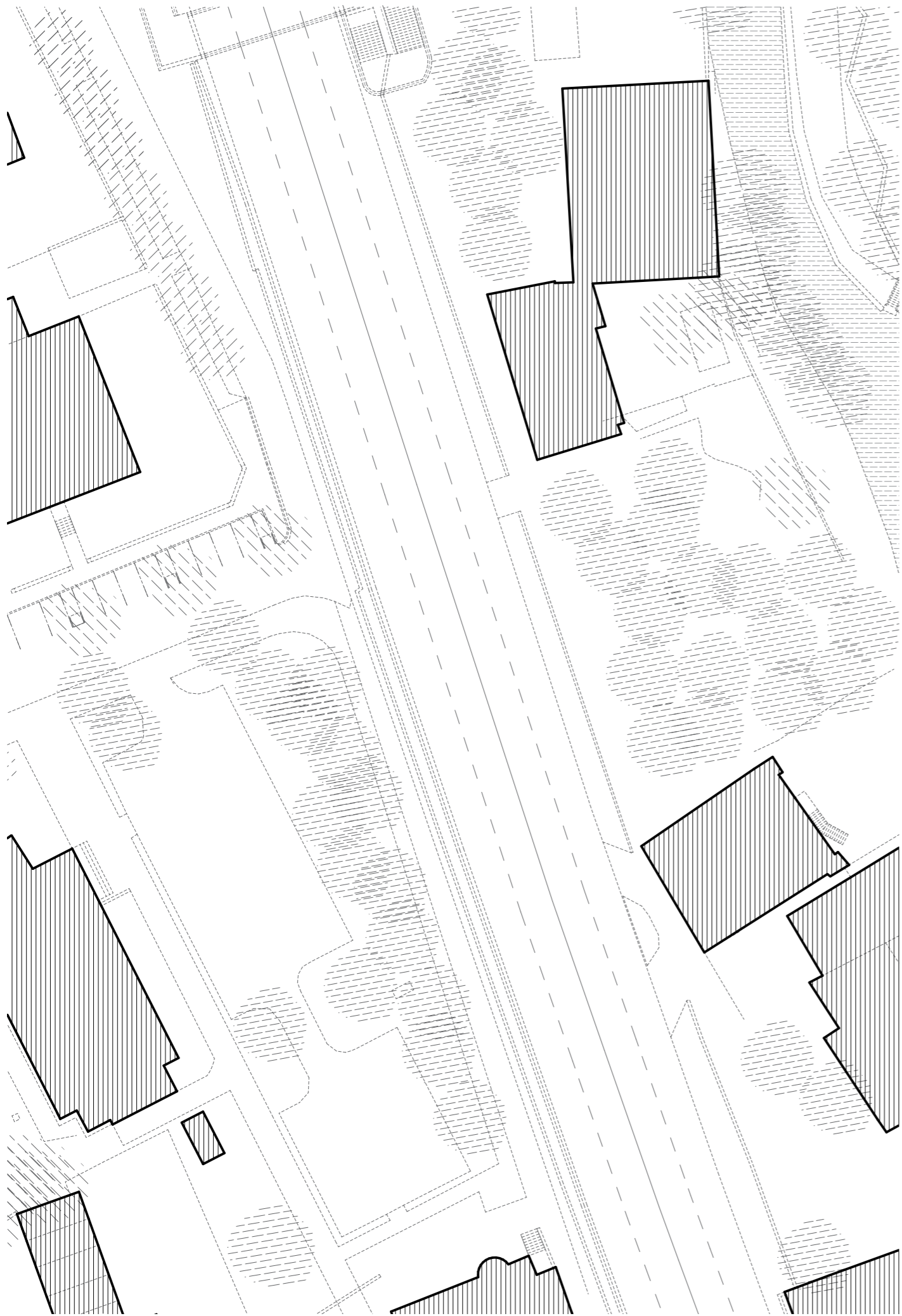










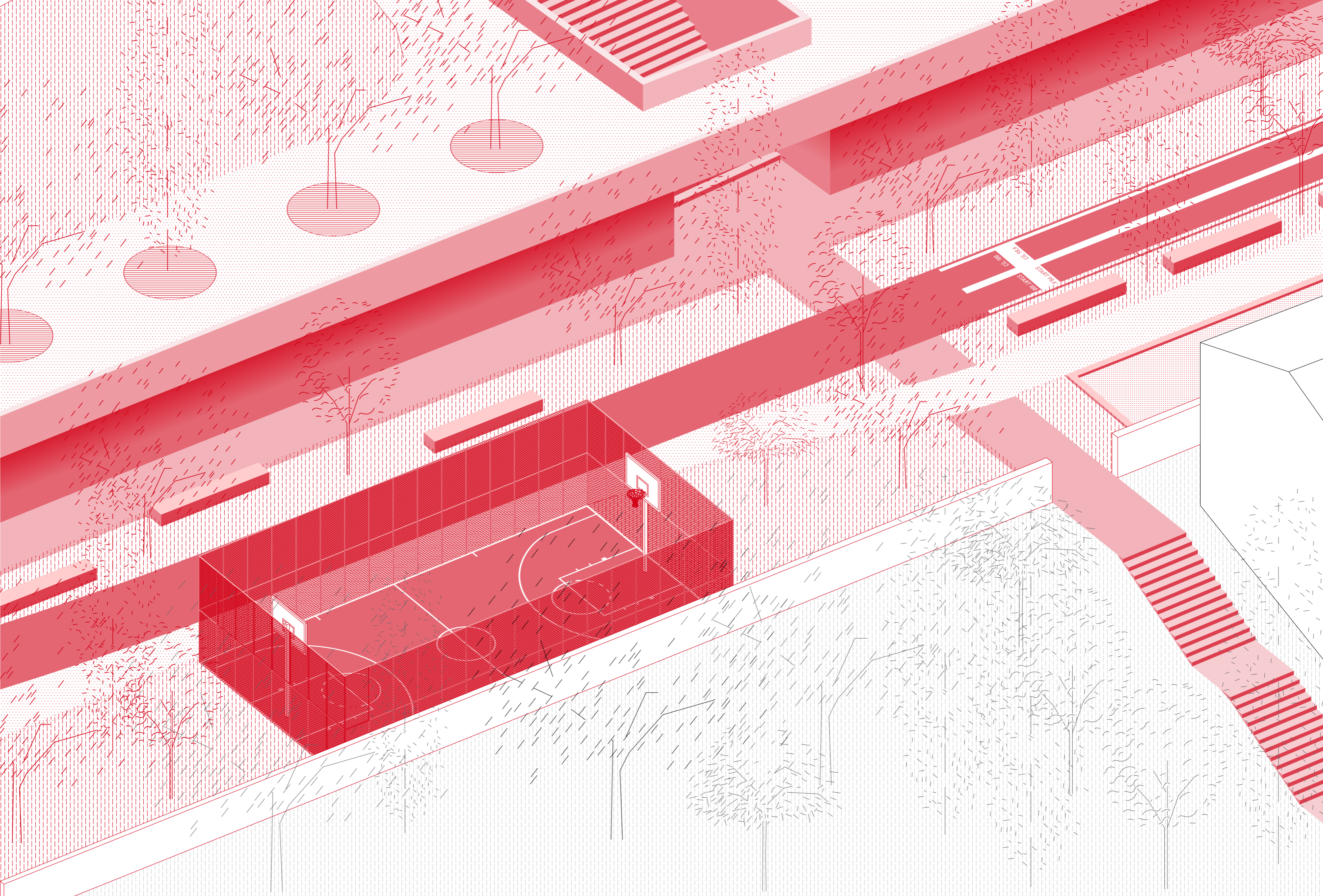


136 linie veřejných sportovišť m 1 : 500



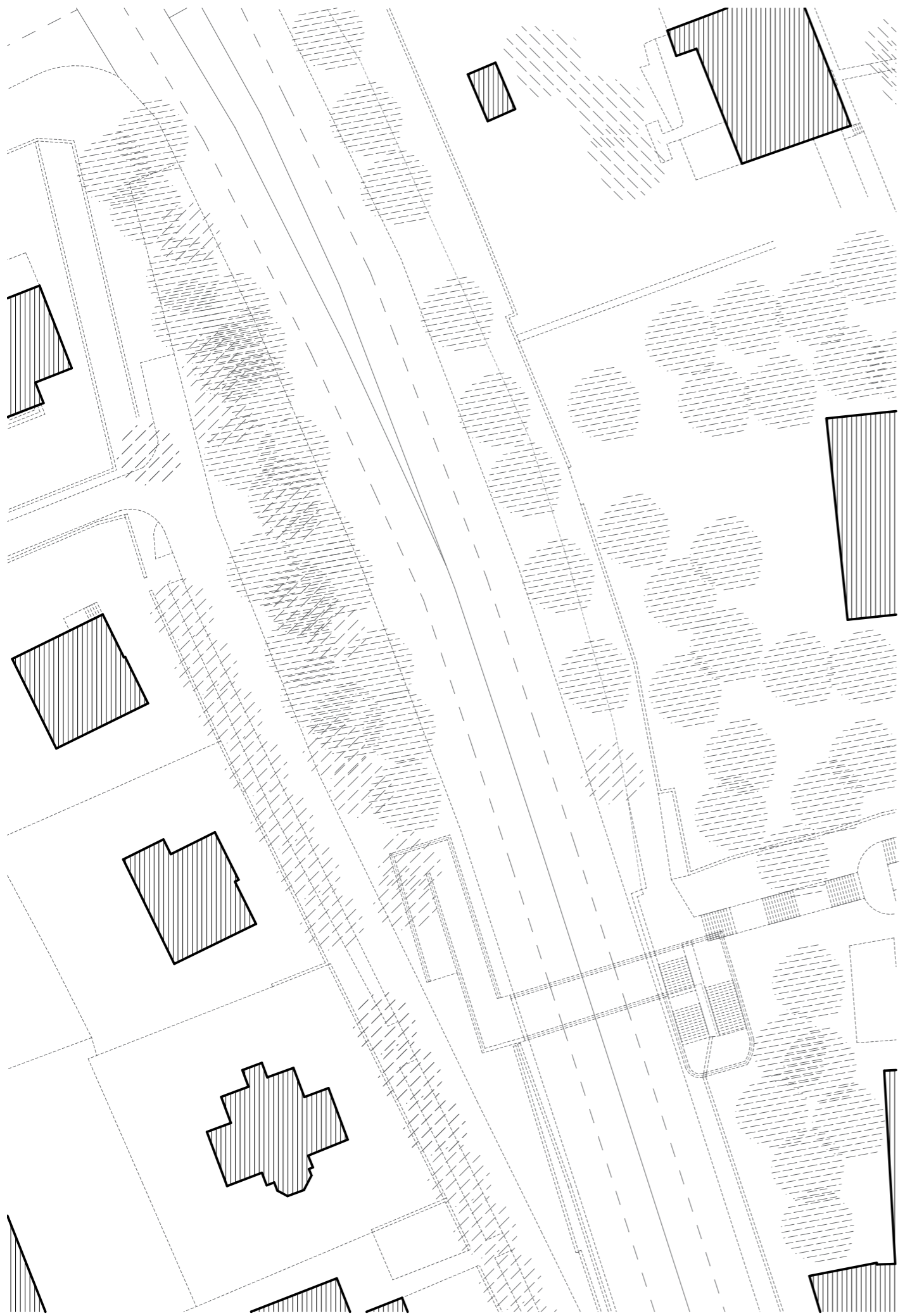
0 5 10 20 50 m S 137



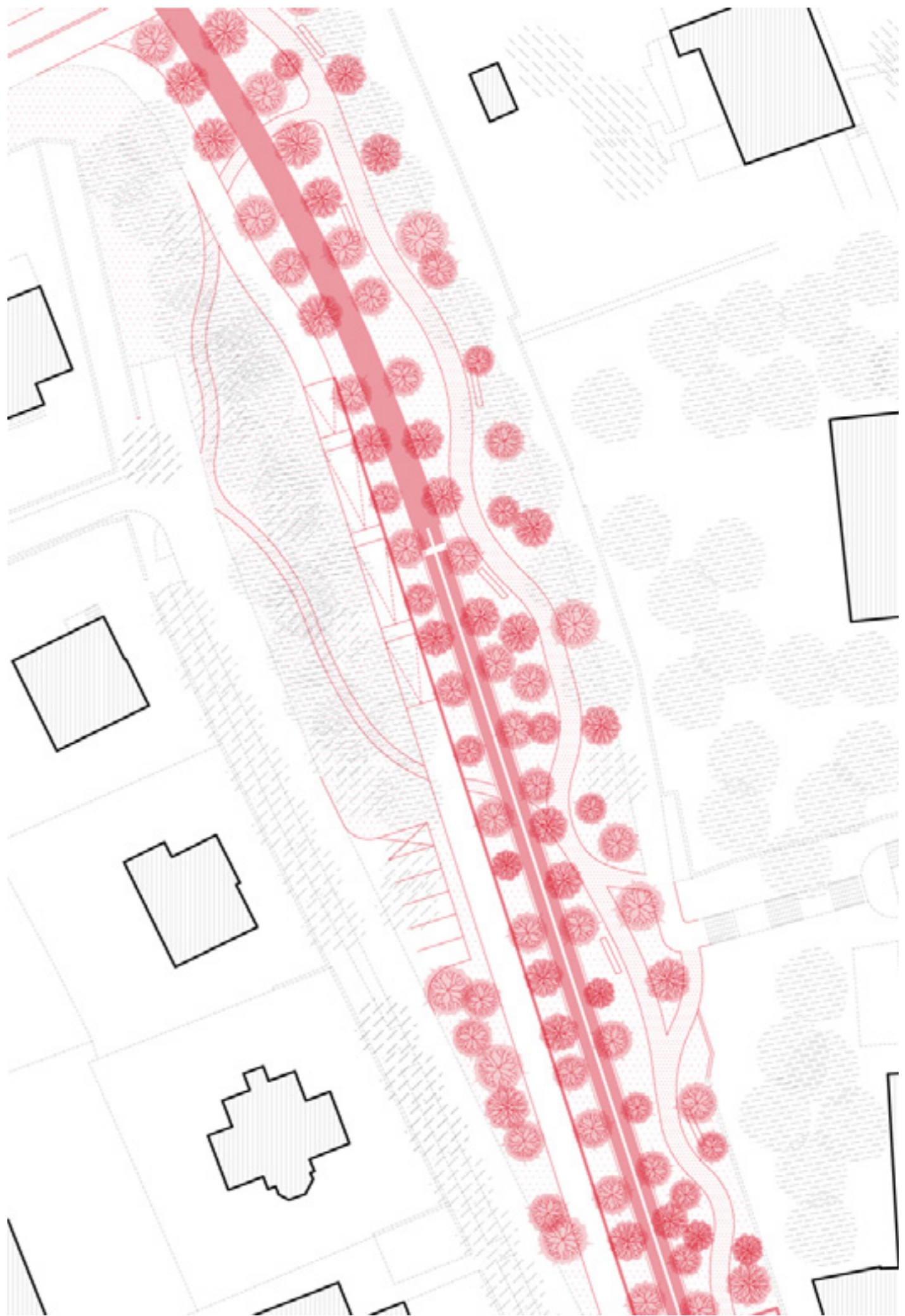




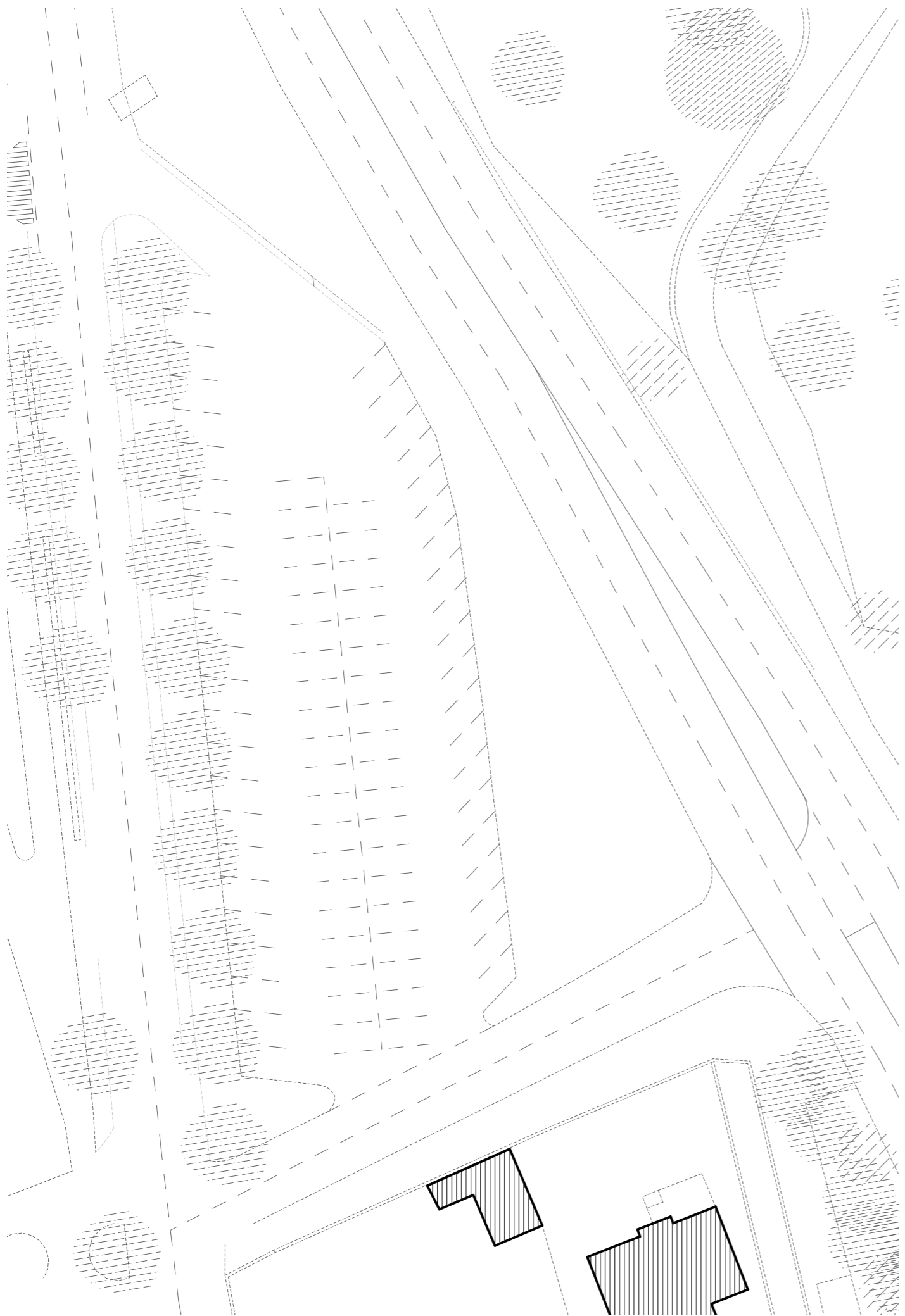




146 98,6 m | 100 m _ běžecká dráha m 1 : 500



0 | 5 | 10 | 20 | 50 m S 147



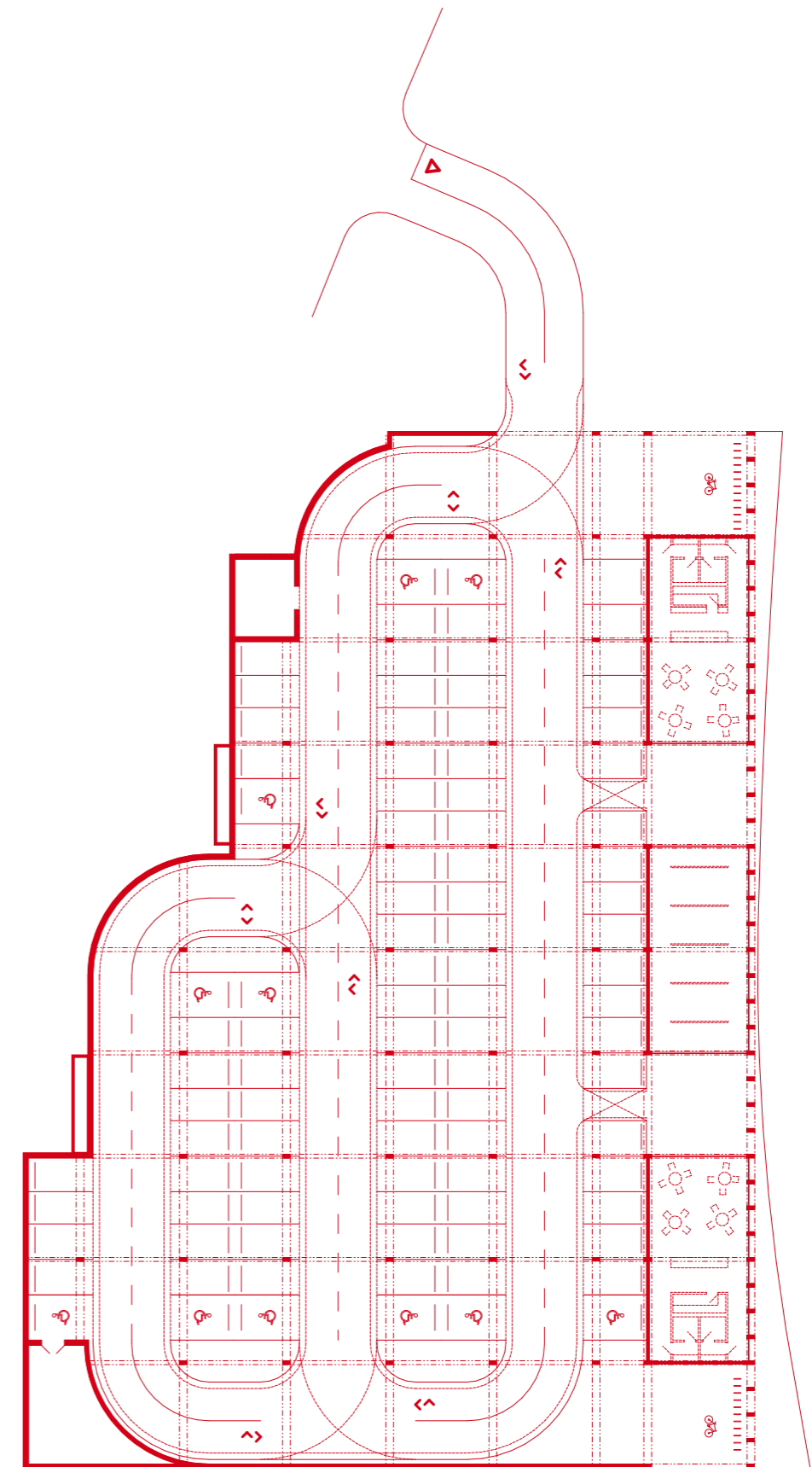
Parkovací dům Litomyšl

Návrh parkovacího domu reaguje na současný nedostatek parkovacích míst v centru města a tendenci města vybudovat parkovací dům. Parkovací dům je umístěn na terénním zlomu mezi ulicí T.G. Masaryka a současným průtahem města, kde se momentálně nachází nevhodné parkoviště, rozměrná betonovaná plocha, které je od města odříznuto průtahem a nemá přímé napojení na centrum města. Tento stav se díky návrhu liniového parku změní a díky krátké vzdálenosti od centra a přímému napojení na centrální osu města se může stát pro návštěvníky ideálním místem nástupu do města.

Konstrukčně je parkovací dům řešen jako železobetonový skelet s modulem 8 x 8 metrů. Severní fasáda je z části otevřena do parku a umožňuje příčné přirozené provětrávání garáží. Část parkovacího domu v kontaktu s liniovým parkem je věnována retailu a s parkem se vzájemně ovlivňují. Fasáda je zde řešena jako arkáda a jde o soudobou interpretaci loubí, prvku, který se nachází v parteru větší části Smetanova náměstí. Tato dualita je vizuálně patrná při pohledech z klášterních zahrad.

Parkovací dům drží materiálovou jednoduchost a všechny povrchy jsou provedeny v odstínech červené v kombinaci se zámečnickými a klempířskými prvky v odstínech antracitově černé barvy. Hlavními materiály jsou zde červeně probarvovaný beton a barevný epoxid.

Střecha je úrovně srovnána s ulicí T. G. Masaryka a vytváří nový předprostor II. a III. základní škole. Střecha je řešena jako pobytová zahrada a hřiště a nabízí výhledy na Litomyšlský zámek, kostel Nalezení sv. Kříže a kostel Povýšení sv. Kříže.





šachy

pískoviště

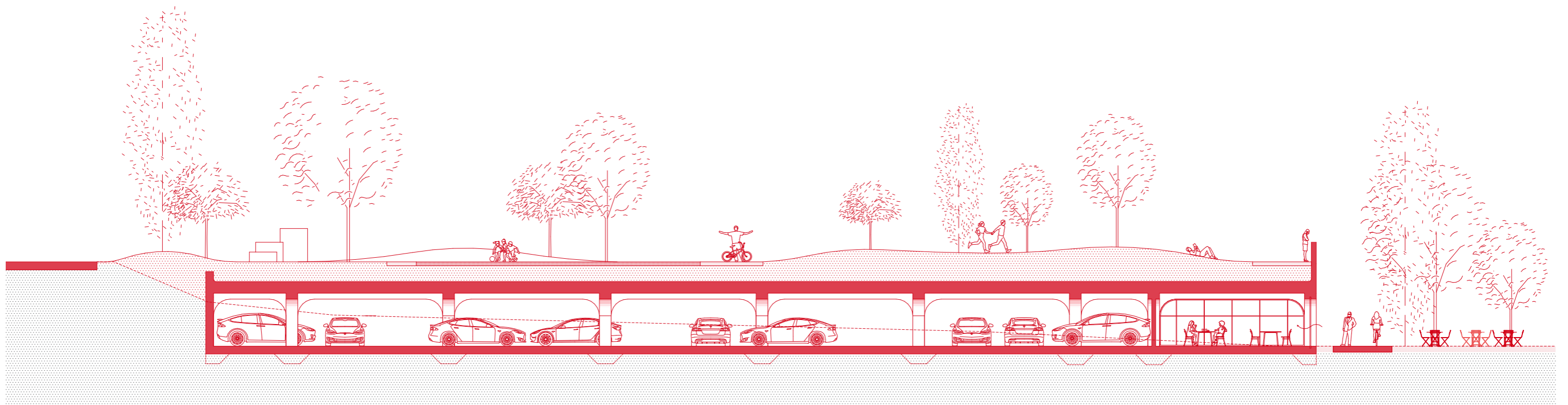
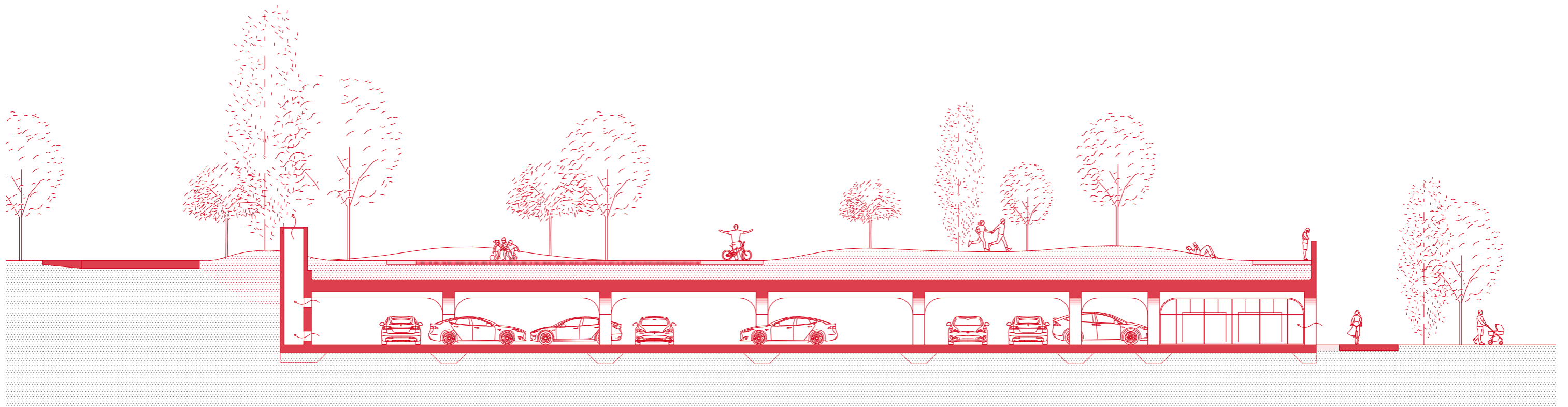
vyhlídka

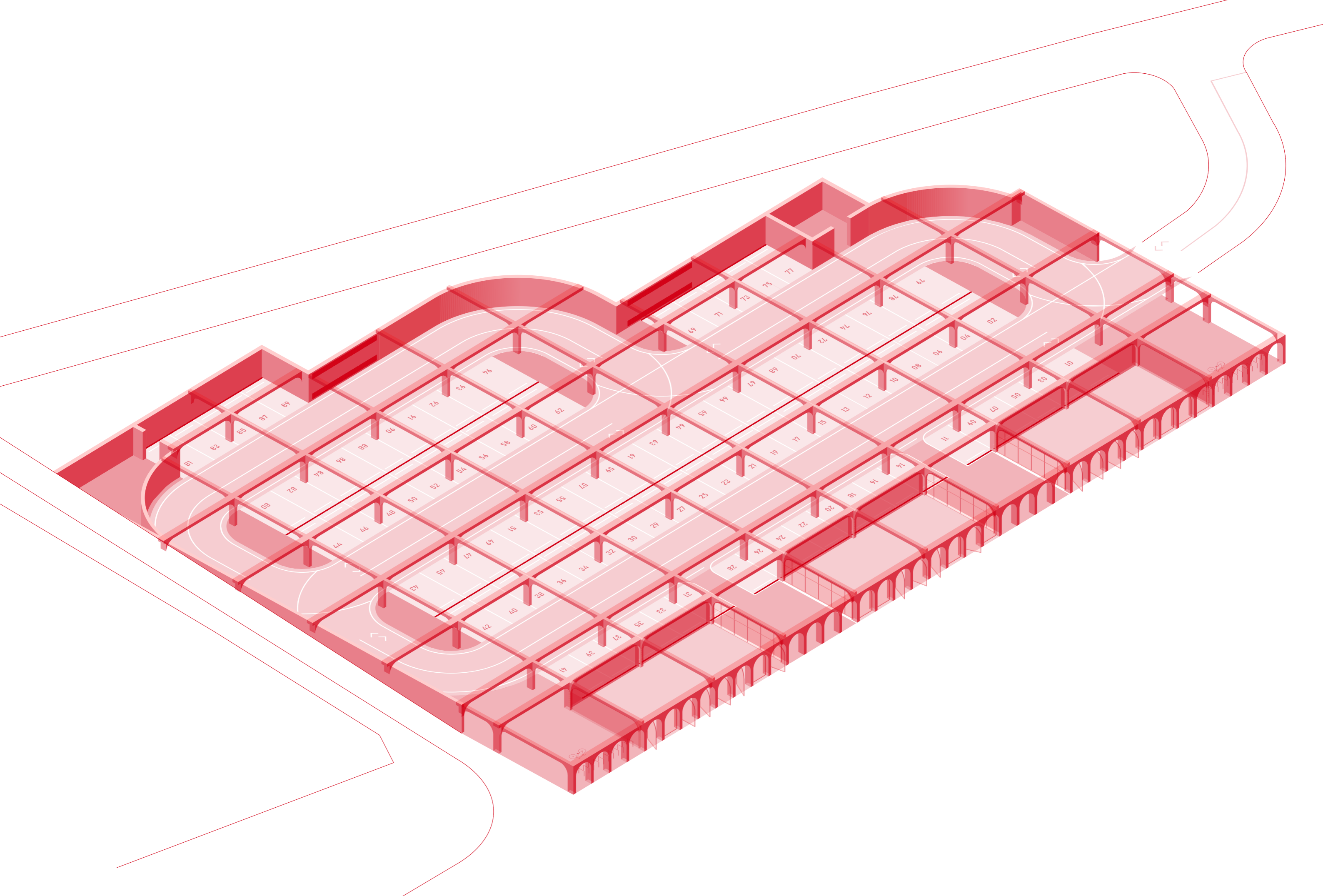
malý skatepark

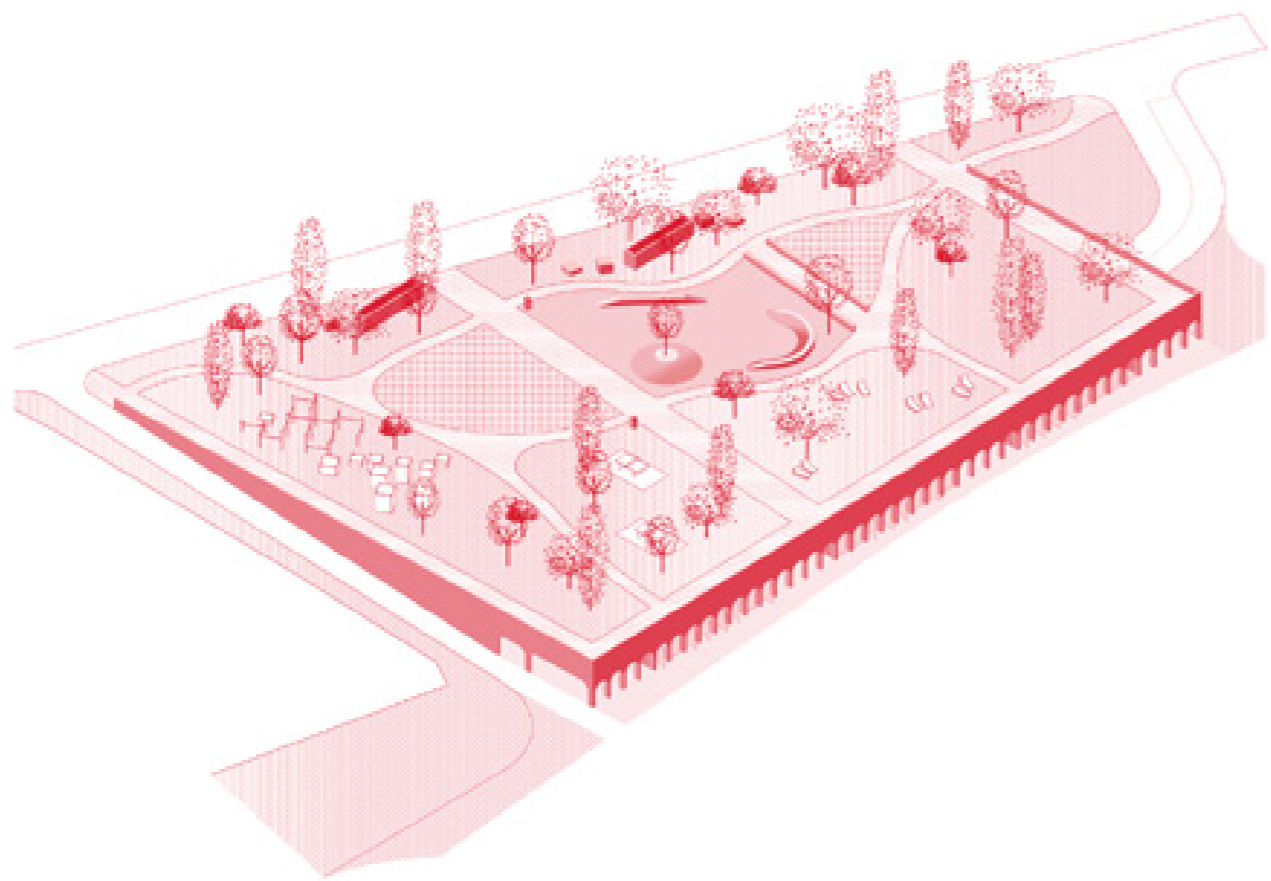
dětské hřiště

stolní tenis

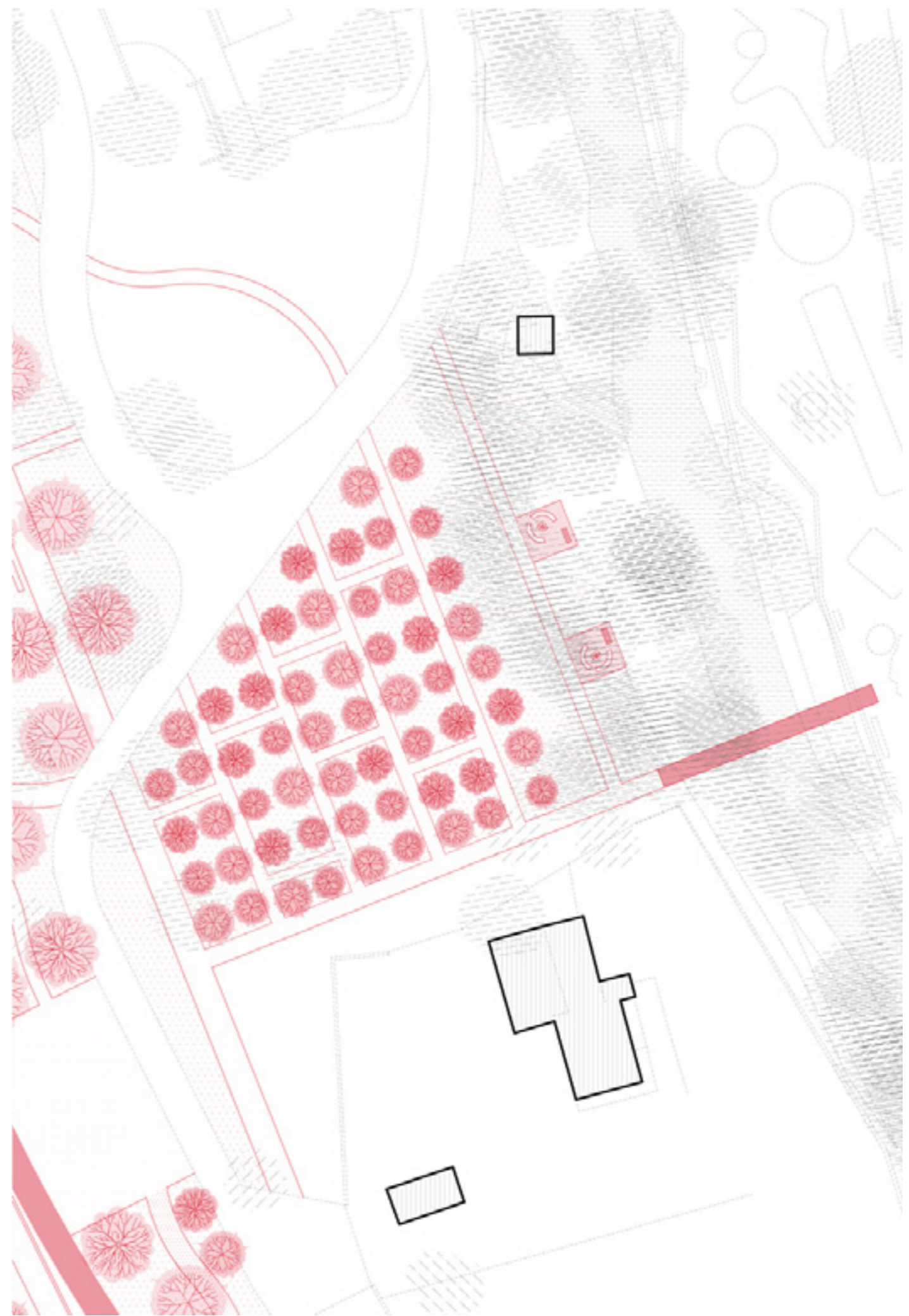
parkour hřiště

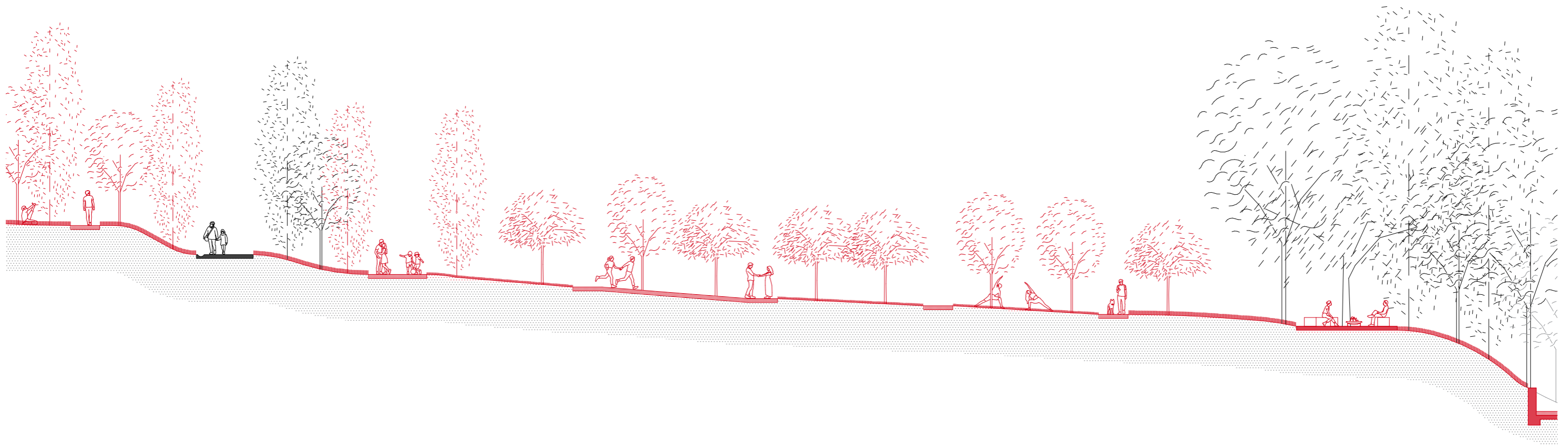
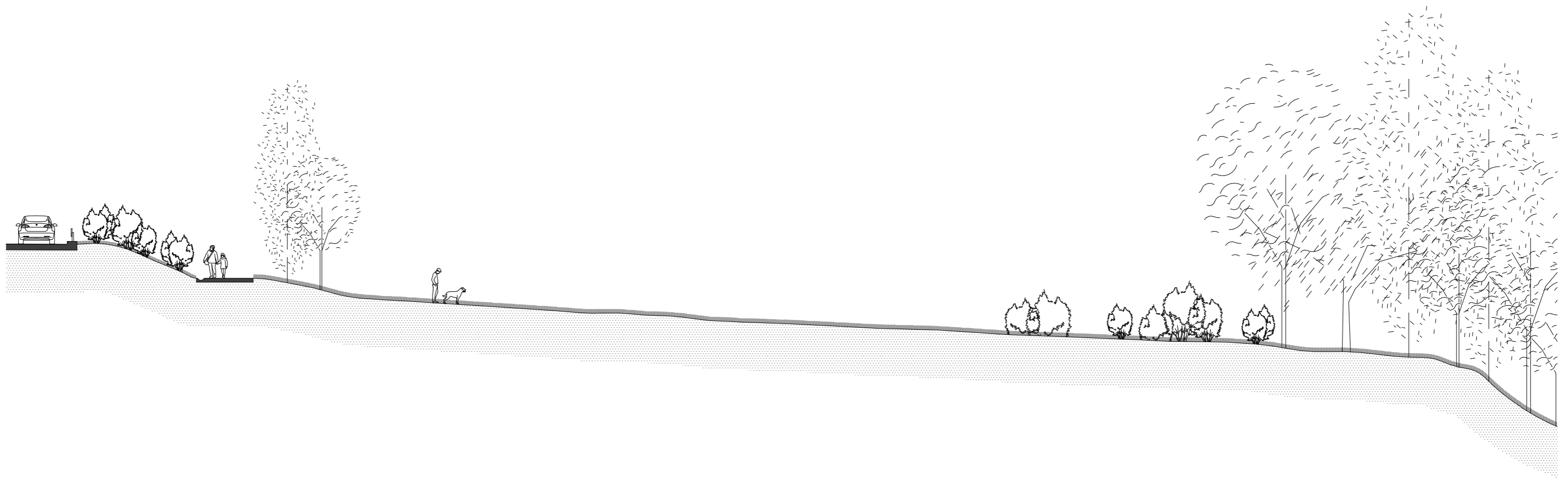


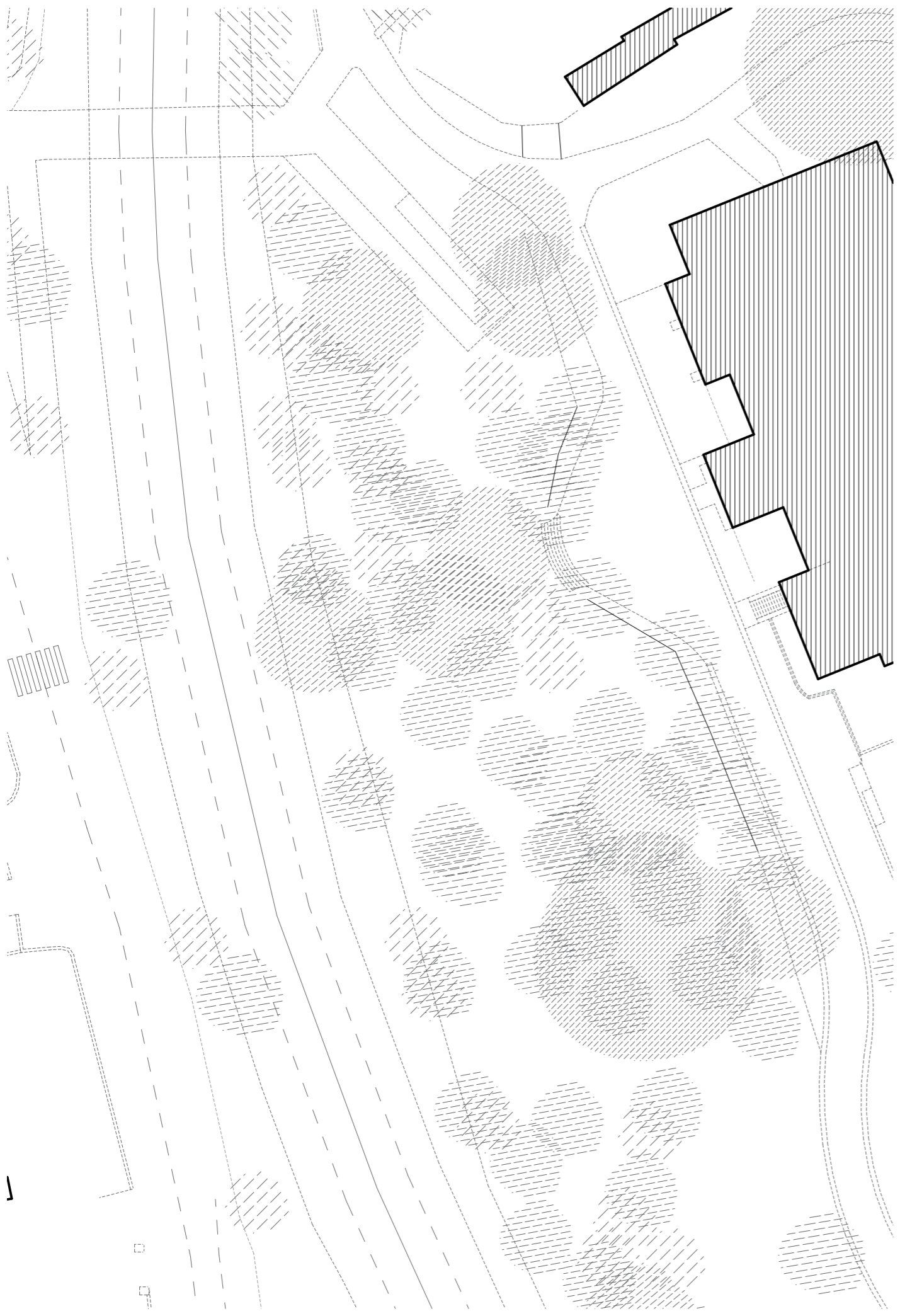


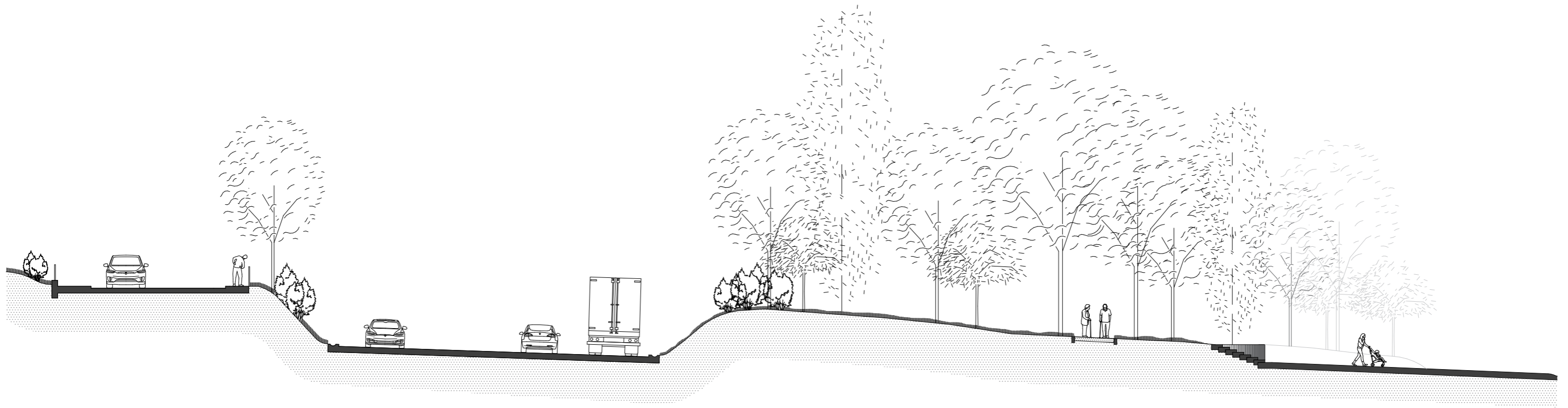


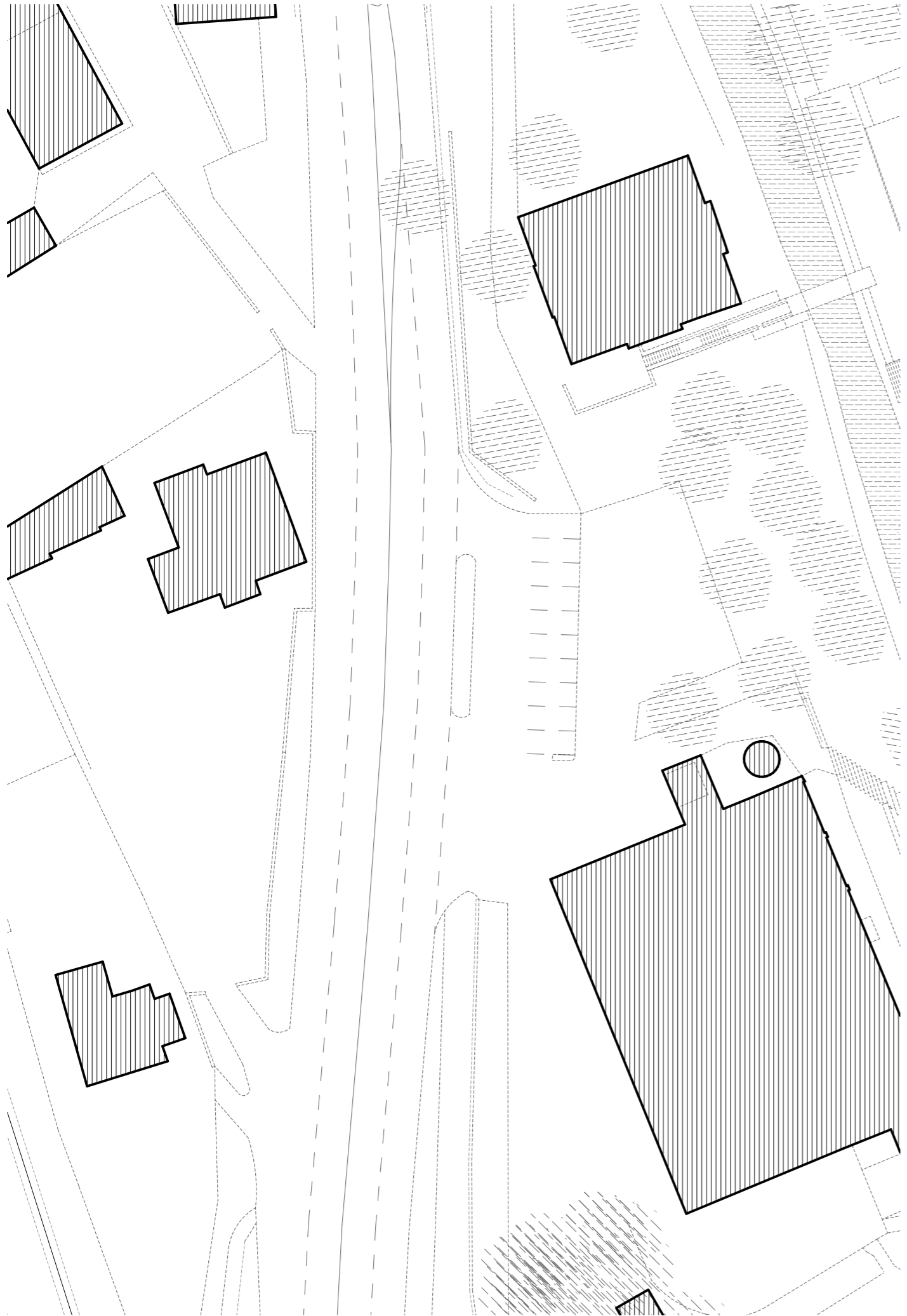




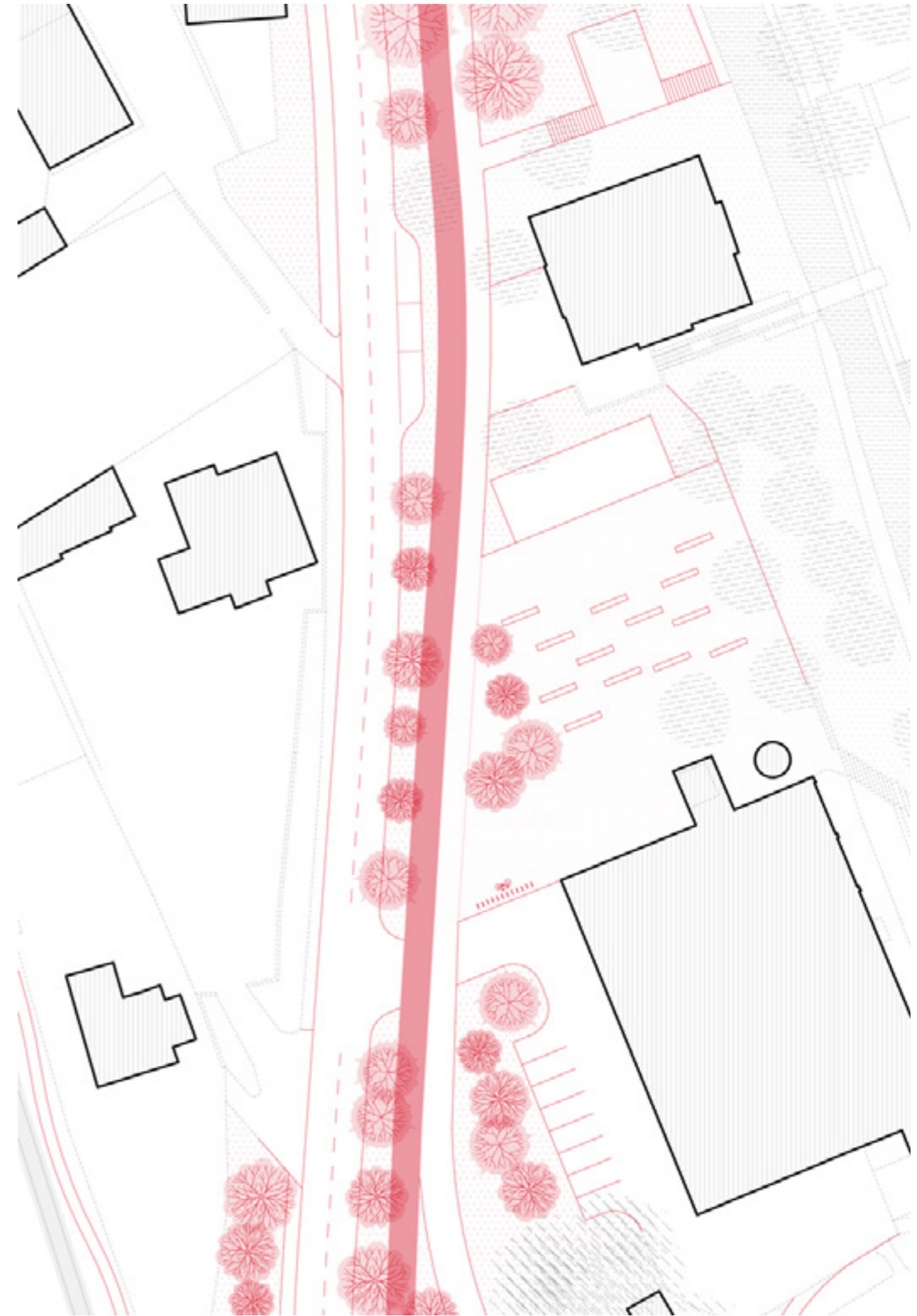




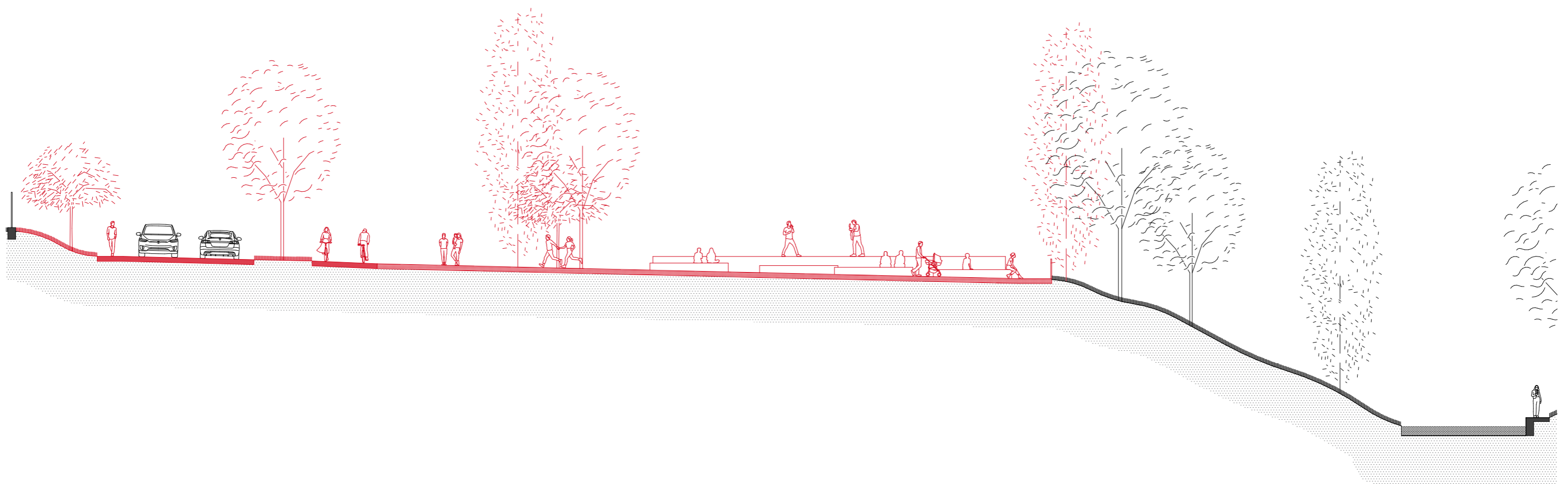
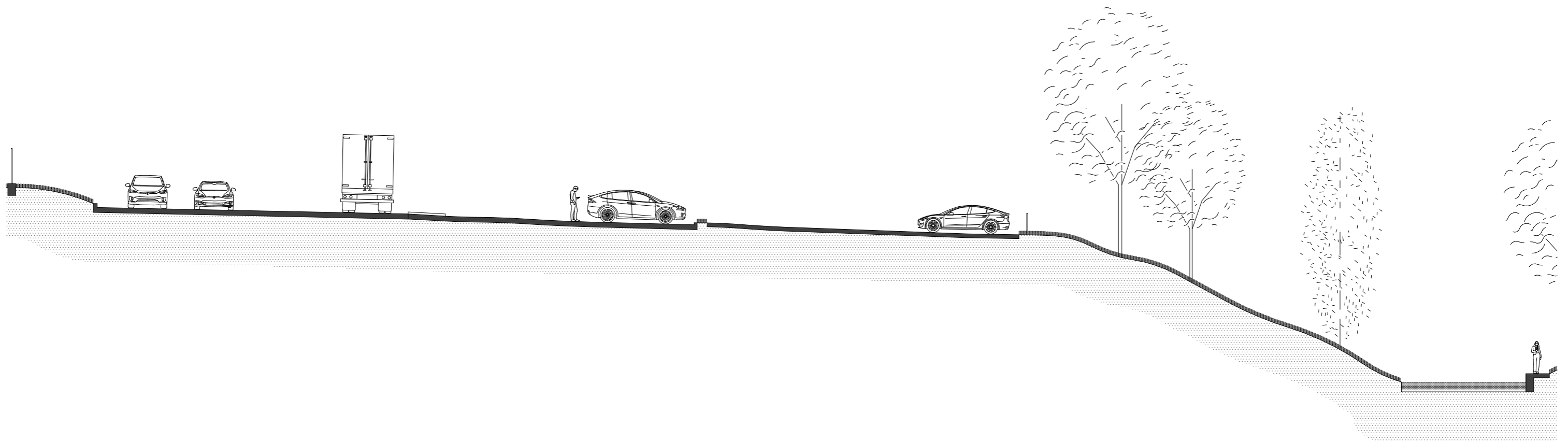


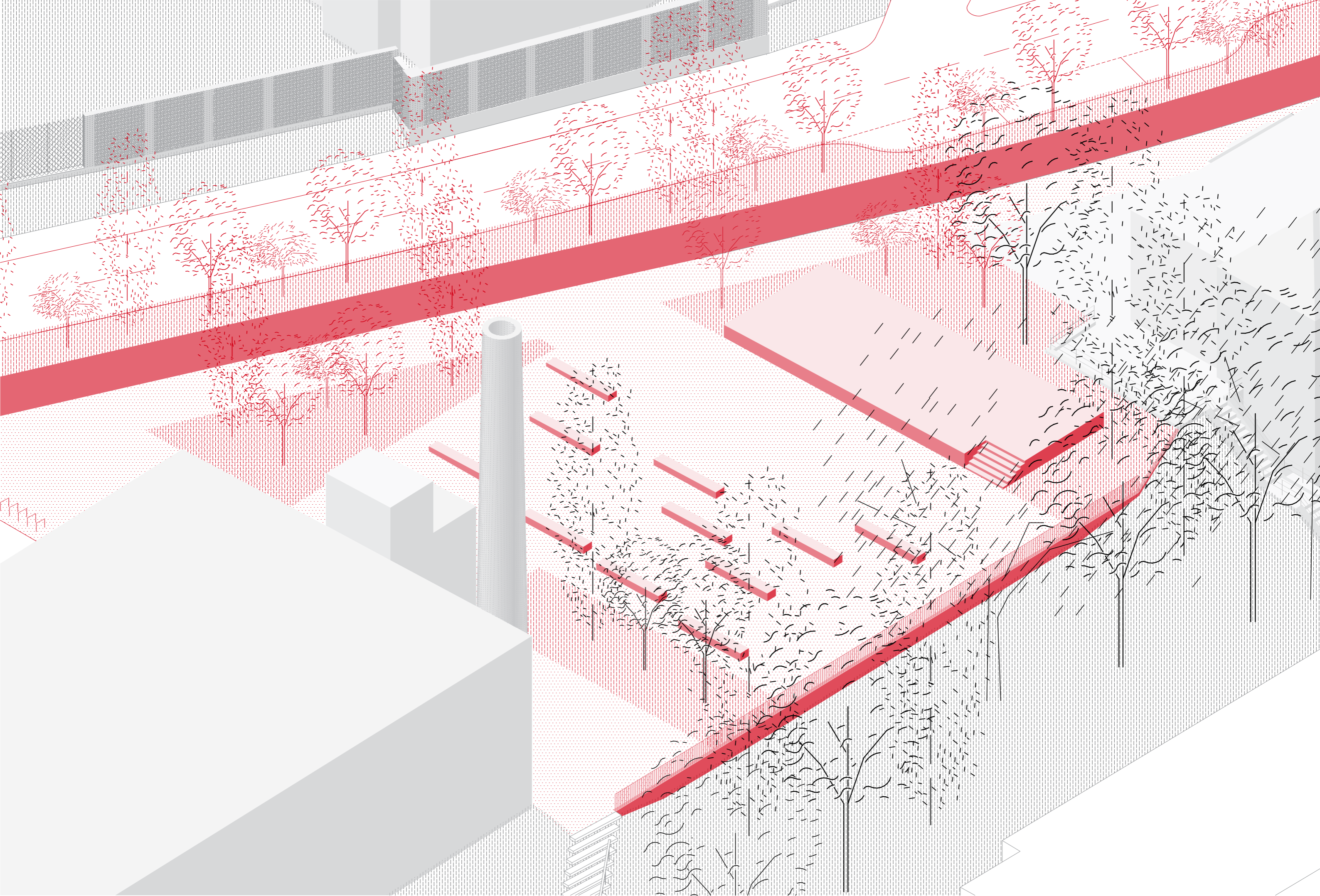


170 letní scéna m 1 : 500

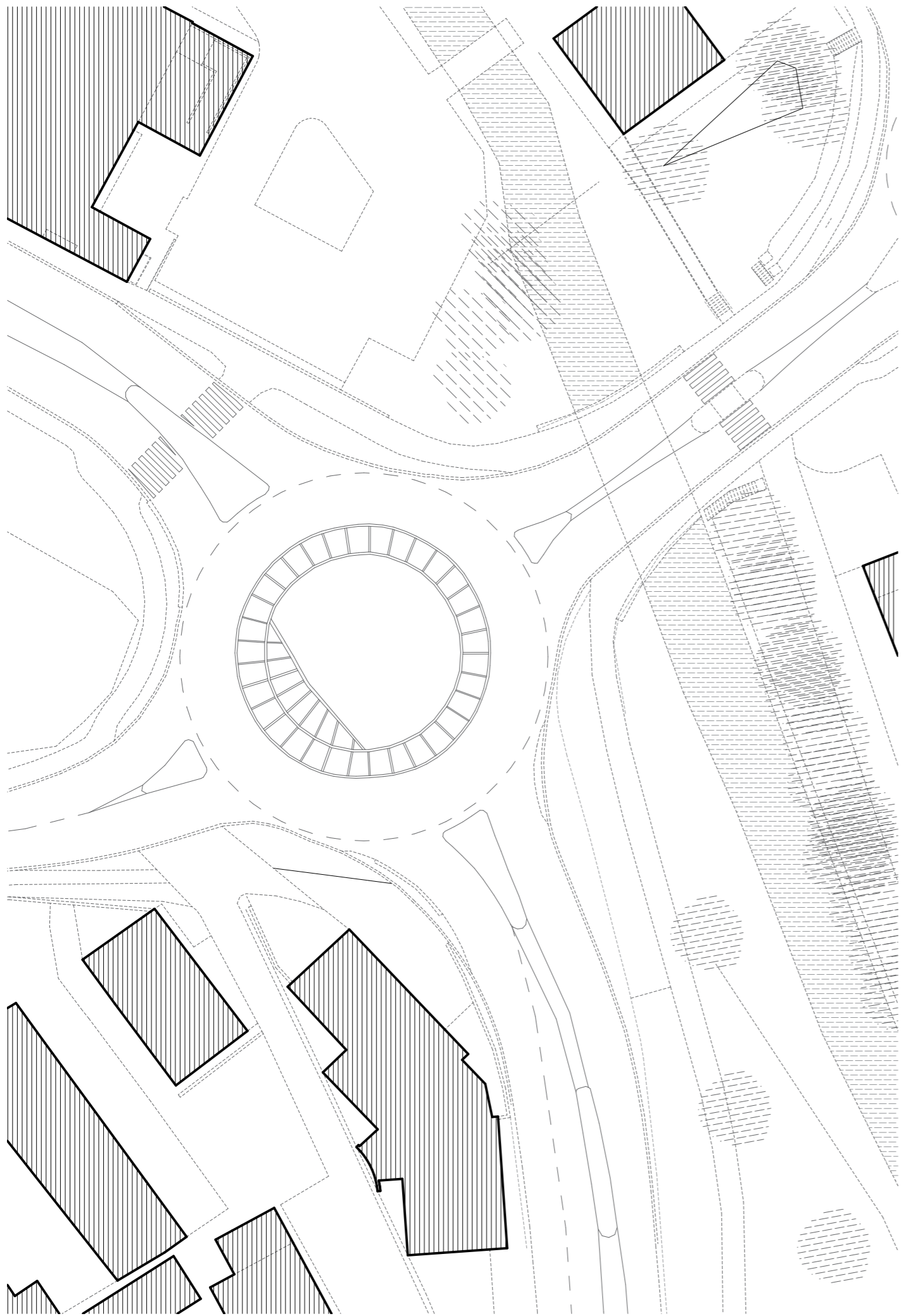


0 5 10 20 50 m S 171

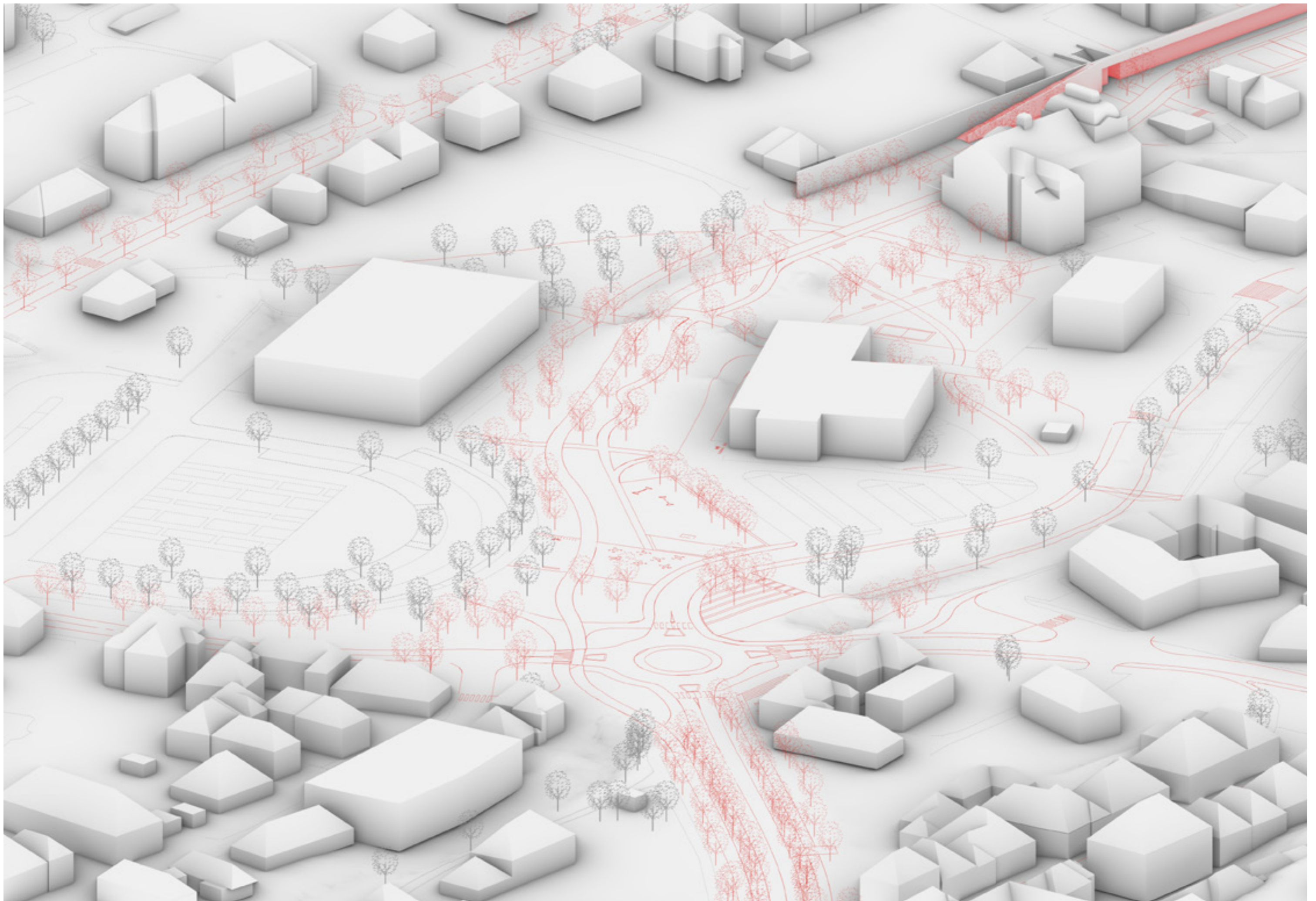


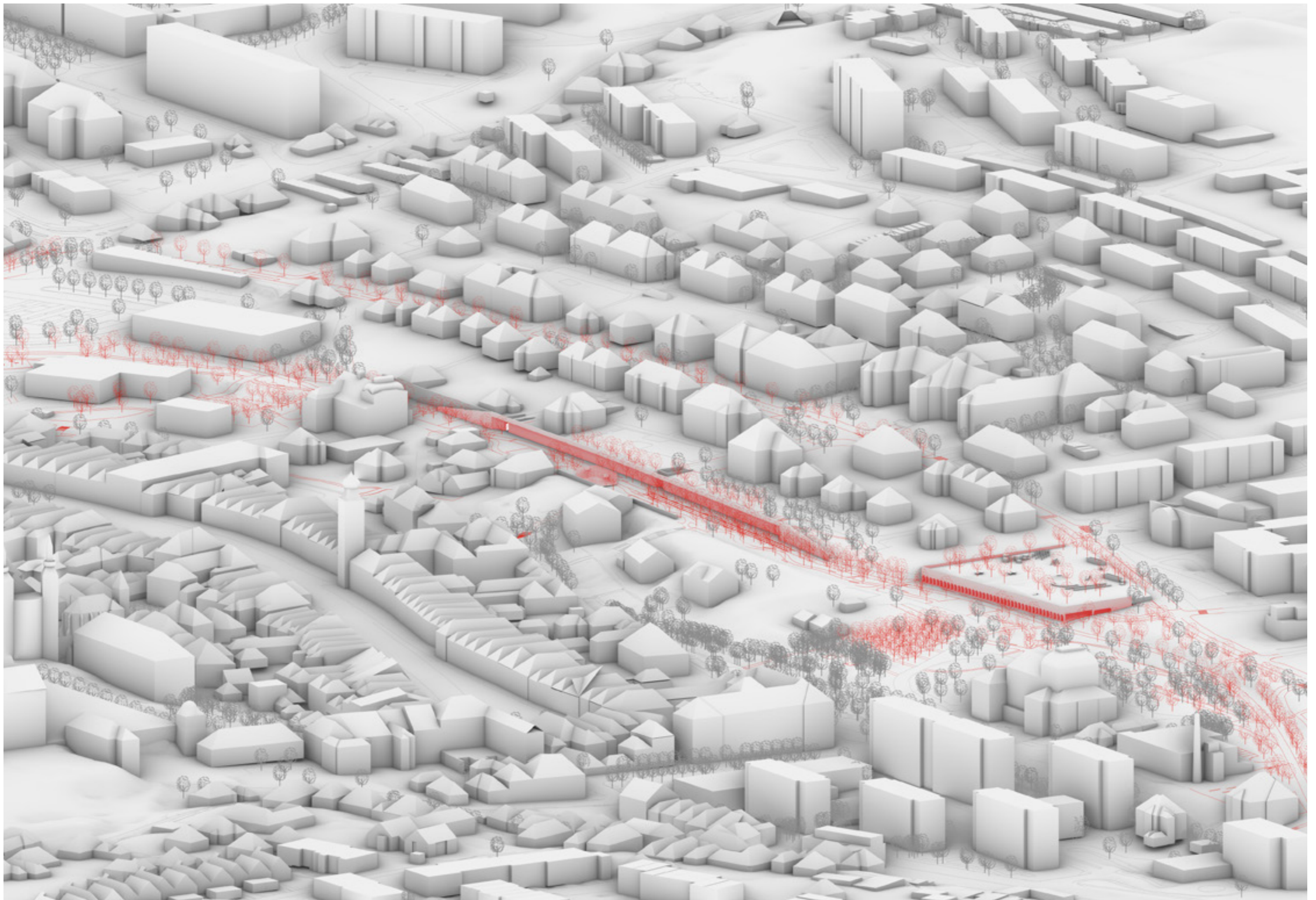


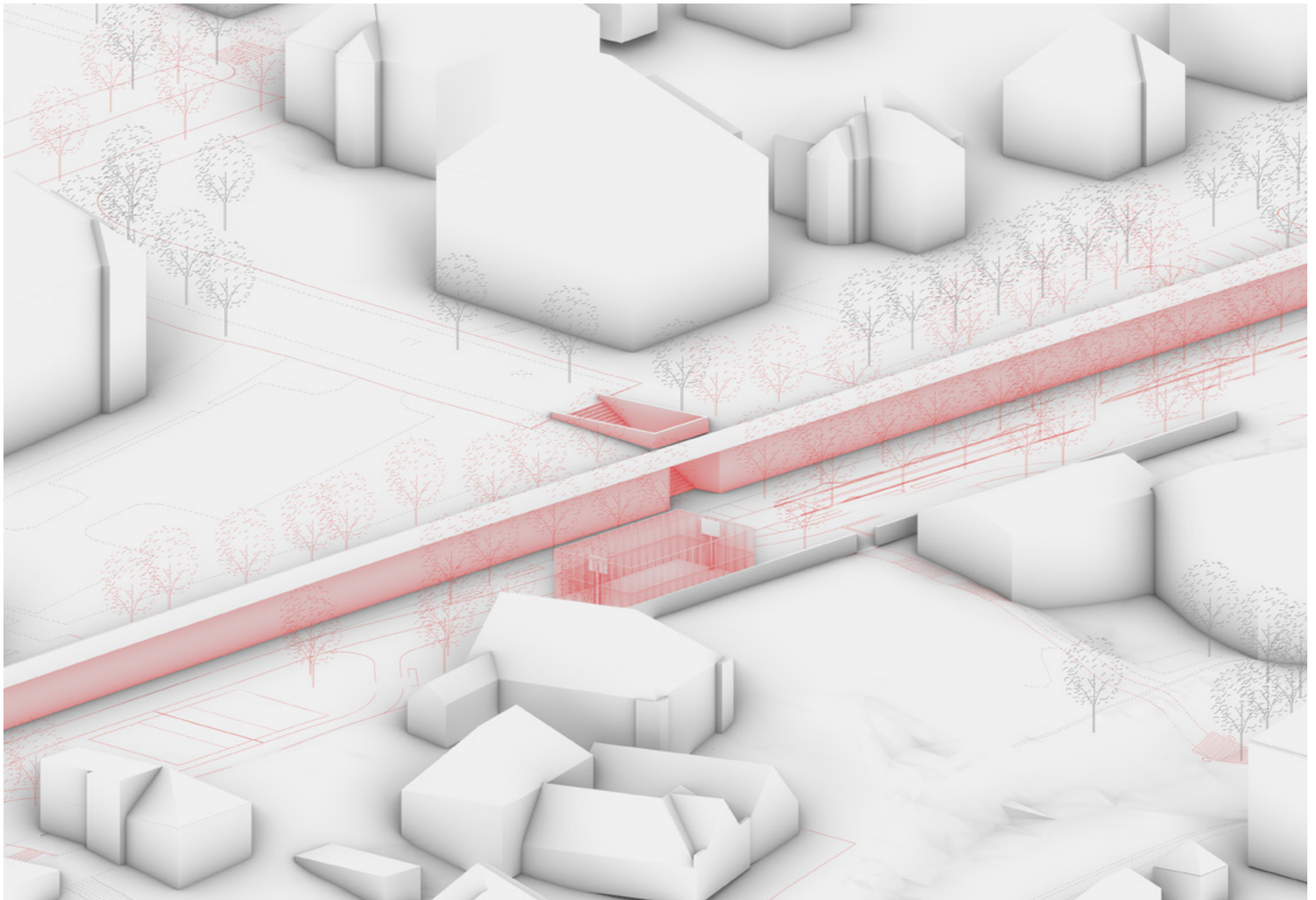


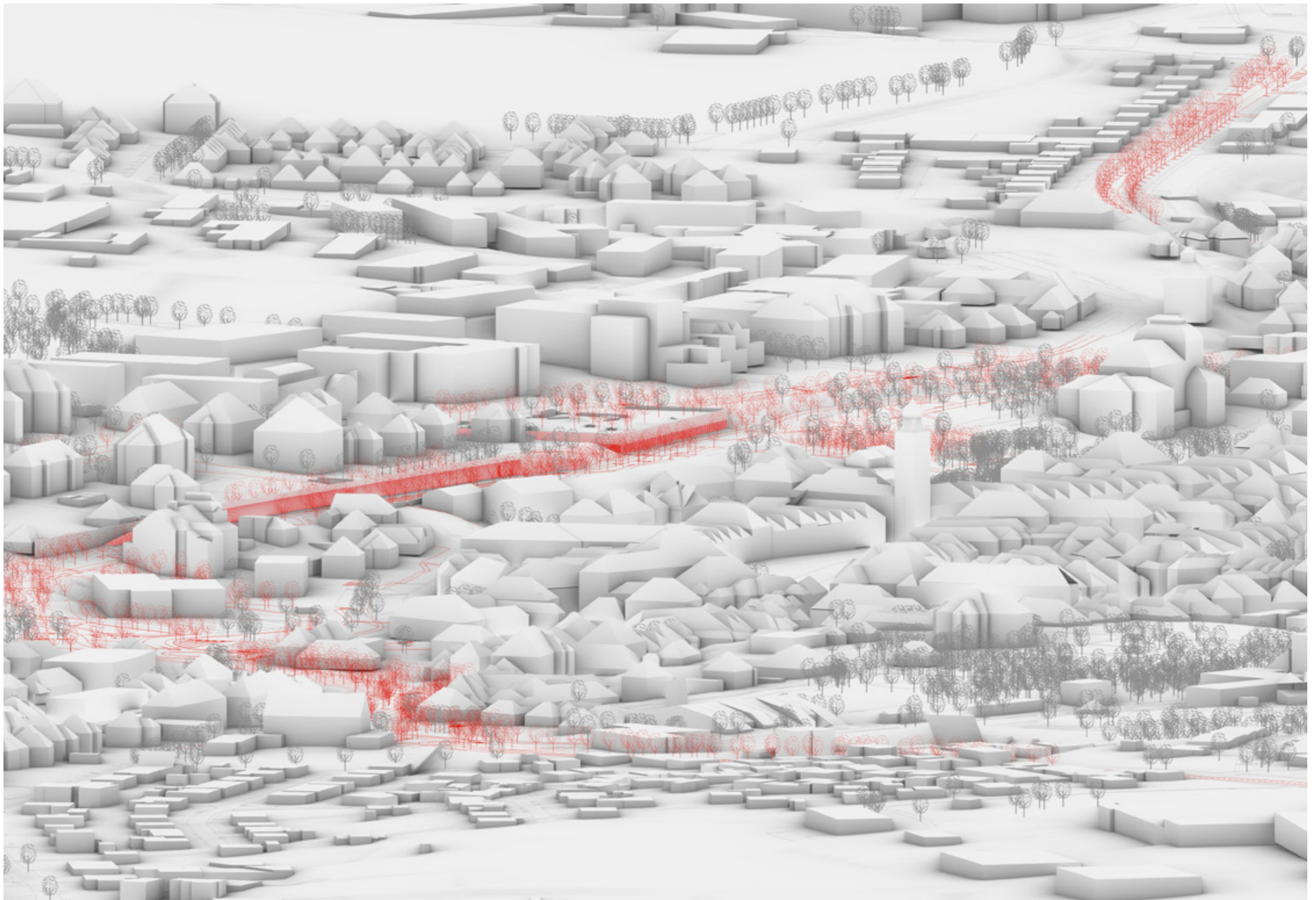


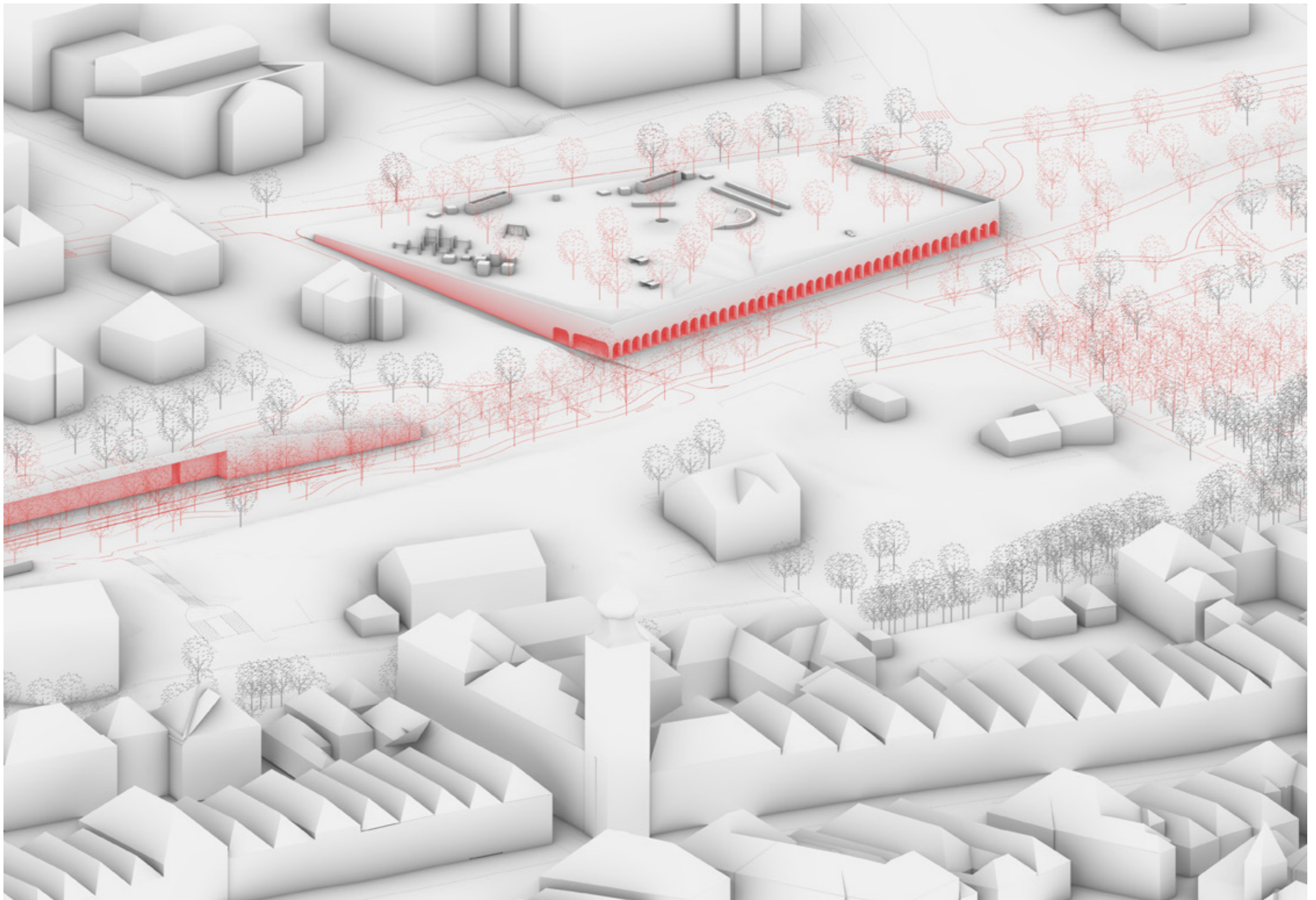












III. závěr

Cílem práce bylo reagovat na čím dál aktuálnější téma výstavby dálničního obchvatu a vystavit otázku, co se má po jeho vybudování stát s průtahem města.

Výsledkem práce je přeměna významné plochy v centru města na liniový park, který zpět propojí dvě momentálně rozdělené části města do jednoho funkčního celku. Park je převážně zaměřen na kulturu, která má v Litomyšli hlavní roly.

Tento projekt je z velké míry idealistický, představuje subjektivní návrh ideální situace a v některých částech neřeší majetkoprávní vztahy. Hlavní snahou, avšak bylo poukázat na tato místa, která se nacházejí nejen v Litomyšli, a popsat jakým způsobem je lze po ztrátě své primární funkce navrátit městu a věnovat lidem namísto automobilům.

literatura

GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 80-85834-79-0.

JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu: architektura poznávání a navrhování prostředí. Praha: Ausdruck Books, [2016]. ISBN 978-80-260-9558-3.

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

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.

webové stránky

lam.litomysl.cz
litomysl.cz
dalnice-d35.cz
rsd.cz
cs.wikipedia.org

mapové podklady

gis.litomysl.cz
geoportal.rsd.cz
mapy.cz
google.cz/maps

část mapových podkladů zapůjčil:

© český úřad zeměměřický a katastrální

a

Městský úřad Litomyšl, Odbor výstavby a územního plánování

architektonické a urbanistické řešení

doc. Ing. arch. Boris Redčenkov - vedoucí práce
Ing. arch. Vítězslav Danda - odborný asistent

dopravní řešení

Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.
Ing. Arch. Petr Preininger

technické řešení stavby

Ing. Zuzana Vyoralová, Ph.D.

grafická úprava a tiskařské provedení

Pavel Kulišťák, VOALA

děkuji Borisovi Redčenkovi a Vítovi Dandovi
za vedení diplomové práce

děkuji mé rodině za podporu

děkuji všem přátelům a spolužákům

