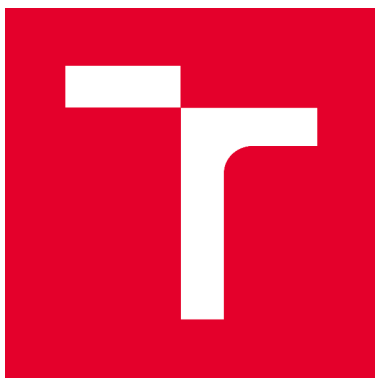




VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV ARCHITEKTURY

INSTITUTE OF ARCHITECTURE

**KOMPLEXNÍ URBANISTICKÁ ANALÝZA
SE ZAMĚŘENÍM NA DOPRAVNÍ PROBLEMATIKU
VYBRANÉHO VEŘEJNÉHO PROSTORU MĚSTA
LITOMYŠLE**

COMPREHENSIVE URBAN ANALYSIS FOCUSING ON TRANSPORT ISSUES OF SELECTED
PUBLIC SPACE IN LITOMYŠL

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

BACHELOR'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Lucie Nováčková

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. arch. JAN MÁJEK, Ph.D.

BRNO 2020



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program	B3656 Městské inženýrství
Typ studijního programu	Bakalářský studijní program
Studijní obor	3647R025 Městské inženýrství
Pracoviště	Ústav architektury

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Student	Lucie Nováčková
Název	Komplexní urbanistická analýza se zaměřením na dopravní problematiku vybraného veřejného prostoru města Litomyšle
Vedoucí práce	Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.
Datum zadání	30. 11. 2019
Datum odevzdání	22. 5. 2020

V Brně dne 30. 11. 2019

doc. Ing. arch. Antonín Odvárka, Ph.D.
Vedoucí ústavu

prof. Ing. Miroslav Bajer, CSc.
Děkan Fakulty stavební VUT

PODKLADY A LITERATURA

GEHL, Jan. MĚSTA PRO LIDI. Nakladatel: Partnerství. ISBN 9788026020806.
GEHL, Jan. ŽIVOT MEZI BUDOVAMI: Užívání veřejných prostranství. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. ISBN 80-85834-79-0.
HRŮŽA, Jiří. STAVITELÉ MĚST. Nakladatel: Agora. ISBN 9788086820088.
JEHLÍK, Jan. RUKOVĚŤ URBANISMU. Nakladatel: Ausdruck Books, 2016. ISBN: 9788026095583.
KRATOCHVÍL, Petr. MĚSTSKÝ VEŘEJNÝ PROSTOR. Vydal: 1. vyd. Zlatý řez o.s., Praha, 2015. ISBN 978-80-88033-00-4.
KRIER, Léon. Architektura - volba nebo osud. Praha: Academia, 2001. ISBN 80-200-0012-7.
LYNCH, Kevin. OBRAZ MĚSTA / THE IMAGE OF THE CITY. Vyd. Polygon. 1. vyd. Praha, 2004. ISBN 80-7273-094-0.
PARTNERSTVÍ, Kolektiv autorů Nadace. PROSTORY - Průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství. 1.vyd. Brno 2003. ISBN 978-80-904918-6-1.
SITTE, Camillo. STAVBA MĚST PODLE UMĚLECKÝCH ZÁSAD. Vydal: ÚÚR, Brno, 2012.
ŠÉPKA, Jan A TŮMOVÁ, Mirka. JAK SE DĚLÁ MĚSTO. 1. vyd. Praha, 2016. ISBN 970-80-87064-15-3.

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ

Při zpracování bakalářské práce je třeba řídit se směrnicí děkana č. 04/2019 Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na Fakultě stavební Vysokého učení technického v Brně vč. všech dodatku a příloh.

ZADÁNÍ, CÍLE PRÁCE, POŽADOVANÉ VÝSTUPY

Úvod:

Identifikace a vymezení řešeného území ve struktuře osídlení. Analýza širších územních vztahů a související literatury, ÚPP a ÚPD. Zvolení vhodné analytické metody. Stručný úvod do řešené problematiky.

Teoretická část:

V teoretické části provést kritickou analýzu řešeného místa, případně více míst se zaměřením na dopravní problematiku. Cílem práce bude zevrubná analýza vybraných aspektů vybraných veřejných prostor města se zaměřením na dopravu.

Závěr:

V závěru popsat shrnutí výsledků práce s nastíněním vize možného dalšího vývoje prostoru s uvažovanými úpravami, případně jiný městský zásah směřující k vylepšení nalezených problémů. Zhodnocení výsledků práce.

STRUKTURA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část závěrečné práce zpracovaná podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (povinná součást závěrečné práce).
2. Přílohy textové části závěrečné práce zpracované podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání, a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (nepovinná součást závěrečné práce v případě, že přílohy nejsou součástí textové části závěrečné práce, ale textovou část doplňují).

Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.
Vedoucí bakalářské práce

ABSTRAKT

Bakalářská práce se zaměřuje na urbanistickou analýzu, veřejný prostor a dopravní situaci v centru města Litomyšle. Seznamuje s dopravní problematikou Smetanova náměstí s ohledem na vytvoření kvalitního veřejného prostoru. První část popisuje současný stav a vývoj náměstí. Druhá část je zaměřena na analýzu prostoru. Jsou zde definovány současné problémy a limity náměstí, kterými veřejný prostor ztrácí na kvalitě a není kvůli nim možný další rozvoj. Třetí část práce řeší návrh variant, které tyto problémy a limity minimalizují, nebo dokonce eliminují. V závěru práce je navrženo výsledné řešení pro revitalizaci prostoru tak, aby došlo k rozvoji veřejného prostoru a eliminaci současných limitů a problému se zachováním urbanistické koncepce centra města.

KLÍČOVÁ SLOVA

Veřejný prostor, dopravní problematika, Smetanovo náměstí, urbanistická analýza, kolize vozidel s chodci, parkovací místa, Litomyšl, parkovací dům.

ABSTRACT

The bachelor's thesis focuses on the urbanistic analysis, public space and transport issues in Litomyšl's town centre. It introduces the transport problems of Smetana's square with regard to an improvement of public space quality. The first part describes current situation and the square's development. The second part focuses on the space analysis and their current problems and limits due to which the public space loses its quality and future development is no more possible. The third part describes possible variants, which minimize the problems and limits or even eliminate them. At the end of the work is the best solution for revitalization suggested in order to develop public space with preserving the urban concept of the town centre.

KEYWORDS

Public space, transport issues, Smetana's square, urbanistic analysis, collision of vehicles with pedestrians, parking places, Litomyšl, parking house.

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

Lucie Nováčková *Komplexní urbanistická analýza se zaměřením na dopravní problematiku vybraného veřejného prostoru města Litomyšle*. Brno, 2020. 94 s., 78 s. příl. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí práce Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.

PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané bakalářské práce s názvem *Komplexní urbanistická analýza se zaměřením na dopravní problematiku vybraného veřejného prostoru města Litomyšle* je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 19. 5. 2020

Lucie Nováčková
autor práce

PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci s názvem *Komplexní urbanistická analýza se zaměřením na dopravní problematiku vybraného veřejného prostoru města Litomyšle* zpracoval(a) samostatně a že jsem uvedl(a) všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 19. 5. 2020

Lucie Nováčková
autor práce

PODĚKOVÁNÍ

Mé poděkování patří Ing. arch. Janu Májkovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady, připomínky, ochotu a čas, který mi při tvorbě bakalářské práce věnoval. Dále bych ráda poděkovala své rodině za podporu, kterou mi poskytovala po celou dobu studia.

OBSAH

1	ÚVOD.....	10
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O ŘEŠENÉM ÚZEMÍ.....	11
3	ZÁKLADNÍ ÚDAJE ŘEŠENÉHO PROSTORU	15
4	HISTORICKÝ VÝVOJ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ.....	18
5	DOPRAVNÍ SITUACE A JEJÍ ROZVOJ	24
5.1	AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	25
5.1.1	PRŮTAH MĚSTEM.....	25
5.2	AUTOBUSOVÁ DOPRAVA.....	32
5.3	AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ	33
5.4	VLAKOVÁ DOPRAVA	37
5.5	MHD	37
6	ROZBOR A ANALÝZA ŘEŠENÉHO PROSTORU	40
6.1	GEOLOGICKÝ ROZBOR PODLOŽÍ.....	40
6.2	ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE	41
6.2.1	ÚZEMNÍ PLÁN	41
6.2.2	MĚSTSKÁ PAMÁTKOVÁ REZERVACE.....	43
6.3	DOPRAVNÍ SITUACE.....	45
6.4	SHRNUTÍ HLAVNÍCH LIMITŮ ÚZEMÍ.....	55
6.4.1	LIMITY ÚZEMÍ.....	55
6.5	PRŮZKUM.....	56
7	PARKOVACÍ DOMY	60
8	SCHÉMA NÁVRHU ŘEŠENÍ	68
8.1	PĚŠÍ ZÓNA	69
8.2	PŘIDÁNÍ PARKOVACÍCH MÍST	70
8.3	VÝSLEDNÉ ŘEŠENÍ	72
8.3.1	DOPRAVNÍ USMĚRNĚNÍ KOMUNIKACE	72
8.3.2	USMĚRNĚNÍ PARKOVÁNÍ.....	74
8.3.3	USMĚRNĚNÍ PĚŠÍ DOPRAVY.....	77
8.3.4	VÝSLEDEK USMĚRNĚNÍ.....	78
9	VYHODNOCENÍ ANALÝZY.....	80
10	ZÁVĚR	81
	POUŽITÁ LITERATURA.....	82

SEZNAM TABULEK.....	88
SEZNAM GRAFŮ	89
SEZNAM MAP	90
SEZNAM OBRÁZKŮ	91
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ	93
SEZNAM PŘÍLOH.....	94

1 ÚVOD

Bakalářská práce řeší veřejný prostor Smetanova náměstí v Litomyšli. Jedná se o komplexní urbanistickou analýzu se zaměřením na dopravní problematiku vybraného veřejného prostoru města Litomyšle. Centrum města se nachází na tomto náměstí, které je velmi živé a využívané. Práce analyzuje současné problémy a jejich eliminaci vhodnou variantou revitalizace prostoru.

V první části práce je objasněno, o jaký prostor se jedná, co se zde nachází a jak historický vývoj náměstí utvářel jeho dnešní podobu. Nejen náměstí, ale celé město Litomyšl má velmi bohatou historii a mnoho zachovalých historických i kulturních památek. Jednou z nich jsou právě i renezanční fasády domů na Smetanově náměstí. Dominantu města tvoří renesanční zámek Litomyšl, zapsaný na Seznam světového dědictví UNESCO. V první části je také popsán vývoj dopravní situace ve městě i na náměstí a jeho nynější stav.

Druhá část práce je zaměřena na rozbor a analýzu prostoru. Specifikace problémů a hlavních limitů utváří celkový rozbor. Dopravní situace, geologické podmínky, územně analytické podklady jsou hlavními body, kterými se tato analýza zabývá. Prostor je limitován několika faktory, památkovou rezervací, záplavovým územím a vysokou hladinou podzemní vody. Hlavními problémy náměstí jsou časté kolize vozidel s chodci, velká dopravní vytíženost prostoru a nedostatek parkovacích míst. Důležitým faktorem, který rozbor dotváří a doplňuje je dotazník. Díky němu víme, jaký je většinový názor obyvatel a návštěvníků náměstí na danou problematiku.

Třetí část práce je zaměřena na návrhy možných variant, které eliminují problémy a limity. Všechny varianty možného řešení jsou zde vyhodnoceny a z nich je následně vytvořeno výsledné řešení pro revitalizaci prostoru. Důležitou část práce tvoří porovnání těchto variant s jinými prostory. Jedná se o náměstí nedalekých měst (náměstí Míru ve Svitavách a náměstí Přemysla Otakara II ve Vysokém Mýtě) a přilehlé ulice centra Litomyšle, které byli nedávno revitalizovány. Výsledná varianta je tedy návrh revitalizace prostoru, tak aby byli současné problémy eliminovány a došlo k rozvoji náměstí. Vyhodnocení analýzy uzavírá komplexní urbanistický rozbor a za pomoci SWOT analýzy dotváří celou práci.

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

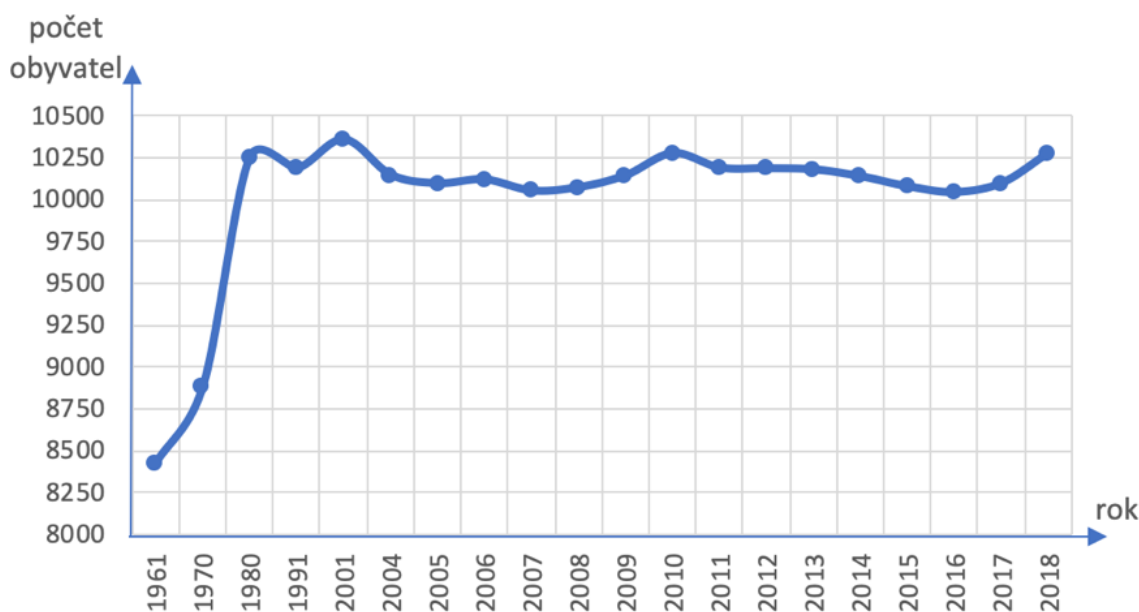
Litomyšl je město v Pardubickém kraji s nadmořskou výškou 330 m n. m. Nachází se v krásné přírodě podhůří Českomoravské vrchoviny. První zmínky pocházejí z roku 981 n. l. Jedná se o obec s rozšířenou působností. [1]



Mapa 1 - Mapa ČR s vyznačením Litomyšle

Zdroj: www.rukaprozivot.cz

Počet obyvatel se zde pohybuje okolo 10 tisíc (k 1. 1. 2019 byl počet obyvatel 10 278). V roce 2001 žilo ve městě nejvíce lidí a to 10 358 (o 80 obyvatel více, než při poslední sčítání). Počet obyvatel v Litomyšli je již několik let téměř konstantní (pohybuje se mezi 10 - 10,3 tisíci). [2]



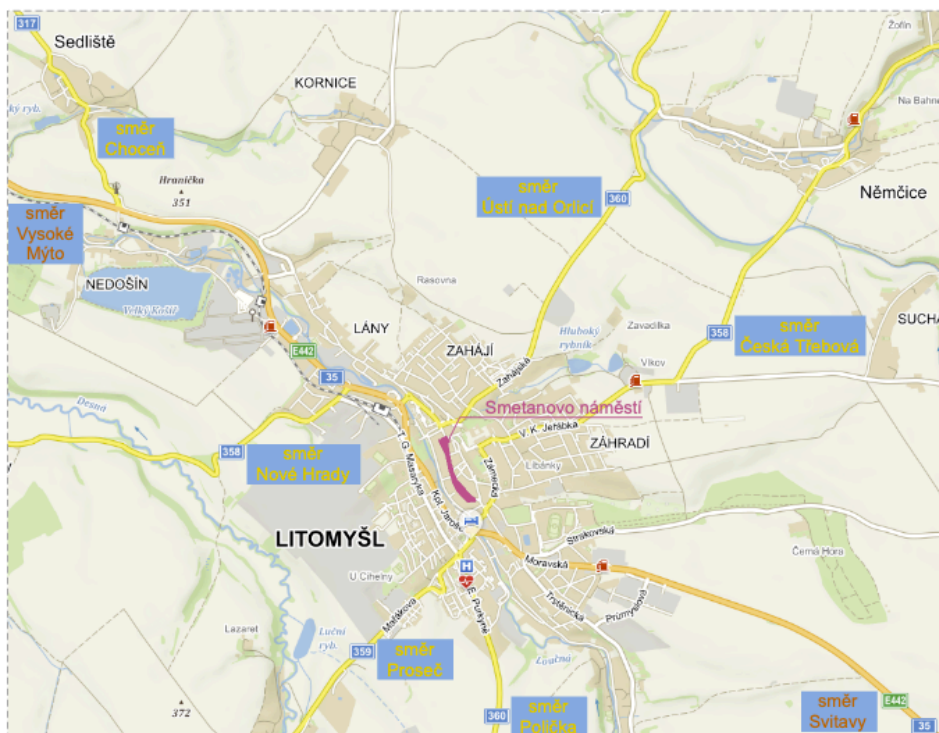
Graf 1 - Historický vývoj počtu obyvatel Litomyšle

Zdroj: www.czso.cz

Zpracování: Autor práce

Litomyšlí prochází významná a velmi frekventovaná pozemní komunikace I/35 (české označení) neboli E442 (evropské označení) směr Hradec Králové – Olomouc. Komunikace prochází celým městem a z velké části lemuje tok řeky Loučné.

Tangenciální dopravní systém je v Litomyšli velmi rozvětvený. Nachází se zde osm hlavních dopravních větví mířících z Litomyšle. Již zmíněná pozemní komunikace I. třídy (Svitavy, Vysoké Mýto) a pozemních komunikací II. třídy spojující Litomyšl s okolními městy (Polička, Proseč, Nové Hradky, Choceň, Ústí nad Orlicí, Česká Třebová).



Mapa 2 - Mapa Litomyšle s vyznačením dopravního napojení Litomyšle s okolními městy

Zdroj: www.mapy.cz

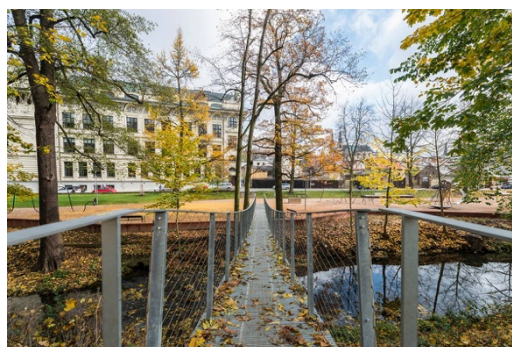
Zpracování: Autor práce

Řeka Loučná těsně lemuje centrum města. V posledních letech dochází k obnově a modernizaci nábřeží, z důvodu vzniku veřejného prostoru podél toku.



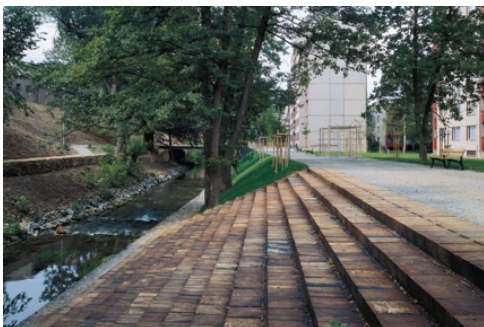
Obrázek 1 - Přírodní přechod přes Loučnou

Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem



Obrázek 2 – Lávka přes Loučnou

Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem



Obrázek 3 - Kaskádovité zpevněné nábreží

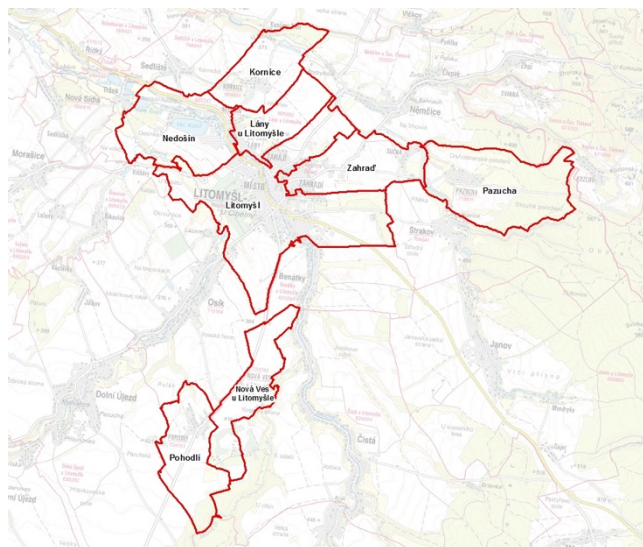
Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem



Obrázek 4 - Obnova hřiště na nábreží

Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem

Katastrální výměra města je 3 345 ha. Město je rozděleno do několika katastrálních celků: Litomyšl (složená z místních částí Zahájí, Litomyšl-město), Záhrad', Pohodlí, Nová Ves u Litomyše, Nedošín, Lány u Litomyše, Kornice, Pazucha. Plochy s ornou půdou tvoří většinu plochy Litomyše. [3]



Mapa 3 - Mapa katastrálních celků Litomyše

Zdroj: www.edpp.cz

Litomyšl utváří mnoho historických památek, ale i staveb moderní architektury. Mezi významné budovy patří Městský bazén Litomyšl (krytý bazén), oceněný Stavba roku 2011, Nová městská síň (napojení moderní architektury na historickou zástavbu), Chrám Nalezení sv. Kříže, Piaristická kolej a mnoho dalších. Nejslavnější a největší budovou je však dominanta města zámek Litomyšl zapsaný na Seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Spolu s domem U rytířů (jeden z domů na Smetanově náměstí) jsou zapsány mezi 1 000 divy světa. Zámek Litomyšl je jedna z nejvýznamnějších renezančních památek v České republice. Hlavně pro svou sgrafitovou výzdobu a dochovaný stav sgrafit. Město není však známo, jen díky významným budovám, ale i Smetanovým náměstím, které je třetí nejdelší náměstí v České republice (hned po pražském Václavském náměstí a Karlově náměstí). [4], [5]



Obrázek 5 - Zámek Litomyšl
Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem



Obrázek 6 - Dům U Rytířů
Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem



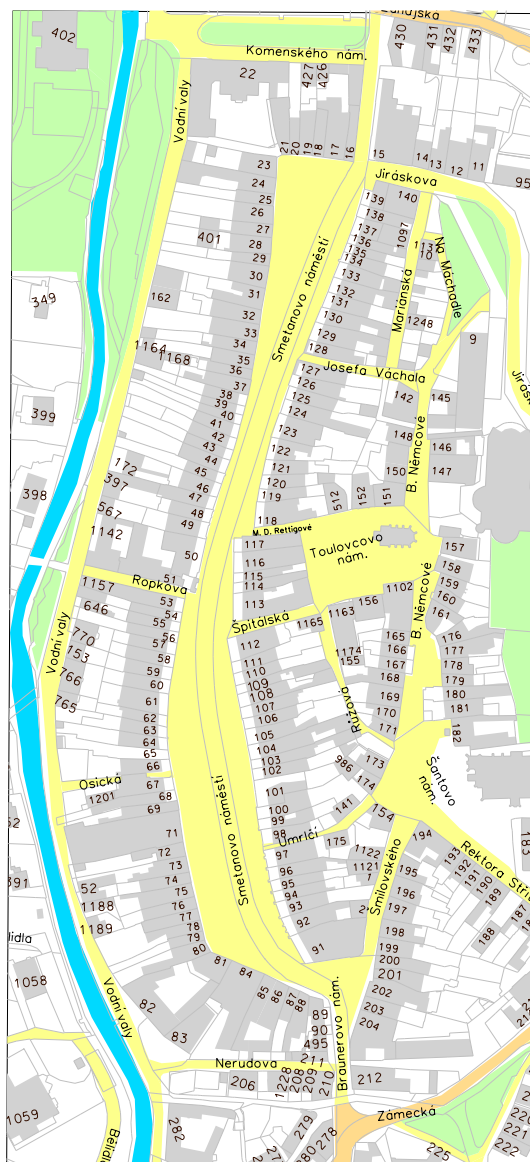
Obrázek 7 - centrum Litomyšle z perspektivy
Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem

3 ZÁKLADNÍ ÚDAJE ŘEŠENÉHO PROSTORU

Smetanovo náměstí dostalo svůj název po slavném rodákovi Bedřichu Smetanovi. Jeho socha stojí v dolní části náměstí a pohled má Smetana upřen na zámek, kde se v místním pivovare narodil.

Smetanovo náměstí spolu s přilehlými uličkami tvoří již od jeho vybudování tzv.: centrum města. Historické měšťanské domy se zachovaným podloubím (v Litomyšli známé jako podsíně – toto pojmenování zde prosadil Alois Jirásek a používá se dodnes), obklopují celé náměstí. Východní stranu náměstí projdeme podsíněmi po celé délce oblouků, podsíní zde napočítáme devadesát šest. Západní stranu lze podsíněmi projít jen částečně, oblouků je zde padesát. Skrz tento prostor prochází komunikace. Protáhlý tvar náměstí připomíná spíše ulici.

Přesné rozměry náměstí jsou jen těžko doměřitelné. Z důvodu nemožnosti určení přesného začátku či konce prostoru. Pokud budeme brát za koncové body náměstí místa, kde stávaly městské brány, je délka náměstí 493 m a rozloha 1,67 ha. Počítáme-li prostor mezi rohy fasádní strany krajních domů (č. p. 88 a 91 na jedné straně a č. p. 16 a 15 na straně druhé). [6], [7]



Mapa 4 - Katastrální mapa Litomyšle s vyznačením čísel popisných domů
Zdroj: MěÚ Litomyšl

Smetanovo náměstí obklopuje 151 městských domů. Přední (fasádní) strany domu jsou zapsány jako kulturní památka města spolu s náměstím. Díky dochování historických fasád (hlavně renesančních) je náměstí ojedinělé a turisty velmi navštěvované (velký počet turistů je jeden z vlivů zvyšování dopravní situace).

Celá plocha náměstí je označena jako placené parkoviště. Tento prostor se dá rozdělit do tří částí: horní náměstí, obytná zóna (střední část u věže) a dolní náměstí. Na celé ploše náměstí je však přesně vymezeno pouze 14 parkovacích míst. Na zbytkové ploše náměstí je umožněno volné parkování, kde není přesně vymezen prostor pro jednotlivá stání. Kapacita parkoviště a celkový počet parkovacích míst se každou minutu může měnit a je tedy jen stěží přesně zjistitelný. Více v kapitole 6.3 Dopravní situace.

Město Litomyšl uvádí na stránkách města [8] kapacitu parkoviště - 231 parkovacích míst na horní části náměstí a 180 parkovacích míst na dolní části. Můžeme tedy počítat, že na Smetanově náměstí se nachází 421 parkovacích míst.

Smetanovo náměstí po celé délce obklopuje chodník. Tento chodník je spojen dvěma přechody pro chodce umístěnými na okrajích náměstí. Rozestup mezi nimi je tedy celá délka náměstí (500 m). Kapacita přechodů pro chodce je tedy velmi nedostačující.

Obytná zóna, která se nachází uprostřed náměstí této problematice napomáhá, avšak ji plně neřeší. Obytná zóna je definovaná v § 39 v zákoně č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích [9]. Ze zákona vyplývá, že chodec smí využívat celou šíři komunikace, avšak musí umožnit vozidlům jízdu a řidič musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům. Obytná zóna na náměstí by měla pomoci bezpečněji překonat komunikaci, ale nedává to chodcům přímou přednost před vozidlem, jak je tomu na přechodu pro chodce.

4 HISTORICKÝ VÝVOJ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

První písemné zmínky pochází z Kosmovy kroniky a datují se již od roku 981. Náměstí bylo vybudováno podél obchodní cesty, zvané Trstěnická stezka, která obchodně spojovala Čechy s Moravou. Stezka byla jedna z nejfrekventovanějších a nejvýznamnějších, propojovala dvě velmi významná města Olomouc a Prahu, proto byla Litomyšl obchodně i kulturně vysoce vyspělým městem v českých zemích. Klášter byl první stavba Litomyšle a stal se důležitým střediskem kraje. Pod ním vyrůstalo podél obchodní cesty u řeky Loučné sídliště. V roce 1259 se stala Litomyšl poddanským městem, privilegium udělil král Přemysl Otakar II. právě tomuto sídlišti (dnešní Smetanovo náměstí). [6], [7], [10]

Nejstarší dochovanou památkou na náměstí je pískovcová deska s pernštejnskou erbovní pověstí osazená na nároží renesančního domu č. p. 117 z roku 1500. Pověst praví o prapředku rodu chudého uhlíře Vaňka, který dokázal zkrotit nebezpečného zubra a za to dostal od panovníka svobodu. Na desce je zobrazen majetek i rodový znak v podobě zubří hlavy s houžví v nozdrách. [7]



Obrázek 8 - Památní deska s pernštejnskou erbovní pověstí

Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem

Litomyšl v 18. století podléhala mnoha velkým požárům a povodním. Katastrofální požár postihl město v roce 1775 a 1814. Za dvě hodiny shořelo 192 domů ve městě, z toho 60 na náměstí a zahynulo 33 lidí. Povodeň byla v roce 1781. [6], [7], [10]

Původně byly domy dřevěné, poté byly přestavěny z kamene a ty se dochovaly dodnes. Následkem požárů byly také časté přestavby měšťanských domů, které získávaly v první polovině 19. století převážně empírový ráz. Základy domů jsou však mnohdy mnohem starší. Gotický ráz protáhlých úzkých parcel zůstal dodnes. Více jak polovina domů je postavena s podloubím z důvodu možnosti projít přes náměstí suchou nohou i za deště. Svědčí o tom zmínka z roku 1457, kdy majitel panství Litomyšle (Bohuš Kostka z Postupic) nařídil staviteli domů: „*Dům musí mít lubě sklenuté u předdomí, aby v čas deště, nechvíle, mohl každý jíti, kamž by chtěl, po městě a po suše.*“

[11] Barokní, klasicistní i empírové fasády domů jsou dnes zapsány jako kulturní památka. Přesnou podobu fasád dokládají historické fotografie viz příloha č.3 Století sem století tam. [6], [7], [10]

Na okrajích náměstí stávaly městské brány, které byly zbudovány v roce 1536. Brány střežily nejen náměstí, ale i vstup do města. Horní, zvaná také Německá brána střežila přístup od Svitav. Z důvodu zvýšení silniční dopravy byla roku 1822 odstraněna, aby se příjezd do náměstí rozšířil. Dolní brána od Vysokého Mýta byla roku 1835 zbourána. [7]

Více než jedenáct metrů vysoký Mariánský sloup se sochami panny Marie, sv. Václava a sv. Jana Nepomuckého umístěných na dubovém sloupu, zdobí horní náměstí již od roku 1716. [7]



Obrázek 9 - Morový sloup

Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem



Obrázek 10 - Morový sloup historický snímek

Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem

Mariánské sousoší děkuje litomyšlským občanům za to, že se městu vyhnula morová epidemie kolem roku 1713. Sloup navrhl a realizoval kameník A. Appeler ve spolupráci s Giovannim Battistou Alliprandim. V průběhu let byl sloup se sousoším mnohokrát restaurován, ale svůj vzhled si zachoval. [6], [7], [10]

Od roku 1740 stávala na horní části náměstí kašna mistra Jana Mělnického z Vamberka. Kašna byla v roce 1767 doplněna o pískovcovou sochu sv. Floriána. [7]



Obrázek 11 - Pohled na náměstí kolem roku 1830

Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem

Ta byla dílem zdejšího sochaře Václava Hendrycha. Tohoto svatého patrona si litomyšlští občané vybrali nejspíše z důvodů častých požárů na náměstí. Podle zápisků z městské kroniky, je jasné, že to nepomohlo: *„zlá sudba byla mocnější než patron, k němuž se litomyšlští sousedé uchýlovali. Dva roky po umístění sochy chytily při střelbě o Božím těle domy kolem radnice a od nich skoro celé náměstí.“* [11] Po zřízení vodovodu roku 1894 byla kašna z náměstí odstraněna. Zachovala se socha sv. Floriana, která byla pouze přemístěna na svah u ulice Rektora Stříteského, kde stojí dodnes. [7], [10]



Obrázek 12 - Socha sv. Floriana stojící u ulice Rektora Stříteského

Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem

Velkou povodeň zažili obyvatelé náměstí v roce 1781, kdy se na náměstí prodrala voda z Loučné. Zmínky o této potopě najdeme v kronice města: *„skrže městskou zed’, zatopila náměstí až k radnici, zde odnesla sochu Jana Nepomuckého, i vojáka stojícího tam na hlavní stráži vzala a nesla tak, že se zachytil až u panského mlýna, i dolní*

předměstí zaplavila, na Bernardce vůbec odnesla i lidi brala, z nichž někteří se sice zachytili, na stromech i jinak, ale mnoho jich i utonulo,“. [11] Pomoci se Litomyšlští dočkali hned po záplavě z různých stran i měst. [6], [7], [10]

Hasičské skladiště stálo uprostřed dolního náměstí přímo před hostincem a roku 1814 vyhořelo. Skladovali se zde stříkačky, hadice a podobné vybavení, ale po velkém požáru bylo skladiště přesunuto z náměstí na okraj města. [7]

Za dob okupace obyvatelé Litomyšle velmi trpěli. Proběhlo mnoho poprav přímo na náměstí. Docházelo k zatýkání a označování židů (115 osob zatčeno a odvezeno, válku přežilo 13). Nacisté v Litomyšli zničili 9 továren, 14 obchodů a 3 řemeslné dílny (některé se nacházeli na náměstí). Docházelo k přejmenování ulic dokonce i náměstí bylo přejmenováno roku 1941 na Náměstí Viktoria. Následující rok byl zakázán vstup židům na Viktoria-Platz. [6], [7], [10]

Tzv. konec trhu, neboli přesun prodeje ze stánků (z tržnice) na náměstí do výloh kamenných obchodů proběhl až na podzim 1948. Hlavním důvodem bylo udělování několikaletých trestů a i milionových (většinou likvidačních) pokut za porušení nesmyslných pravidel. Např.: pečení rohlíků muselo spadat pod místní JZD, pokud to tak nebylo, byl podnik živnostníka znárodněn a on musel jít pracovat do národní fabriky nebo do místního JZD. V roce 1954 se v Litomyšli ještě nacházelo 153 soukromých zemědělců a podnikatelů (velká část měla hlavní sídlo, či prodejnu přímo na náměstí). JZD přímo v Litomyšli neexistovalo až do roku 1957. Bylo nařízeno z důvodů velkého znárodnění místních podniků. [6], [7], [10]

Roku 1950 došlo k přesunu autobusového stání ze spodní části náměstí, od pomníku Bedřicha Smetany do horní části náměstí před dům č. p. 71. Následně zde bylo roku 1958 zřízeno autobusové nádraží. Měšťanský kronikář zaznamenal, že „v případě nepříznivého počasí se mohou cestující schovat na podsíních“, což byla největší výhoda prostoru a nejspíše hlavní důvod přesunu a zřízení autobusového nádraží. [7]



Obrázek 13 - Pohled na Smetanovo náměstí z let, kdy zde bylo autobusové nádraží
Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem

Začátkem sedmdesátých let 20. století došlo k rekonstrukci dlažby na náměstí a bylo tedy zapotřebí nádraží dočasně přesunout. Ze Smetanova náměstí se autobusové nádraží přemístilo na Bělidla, kde se nachází i nyní. [7]

První veřejné osvětlení v Litomyšli bylo právě na Smetanově náměstí. Lamy s elektrickými žárovkami se poprvé rozsvítily 1. března 1904. Elektrický proud byl dodáván z Hášovy elektrárny přímo v Litomyšli. Ze zápisků kanceláře Hášovy elektrárny: „Zpočátku svítilo 10 obloukovek do 10 hodin, 150 žárovek do 11 hodin a 75 až do ranního úsvitu.“ [6], [7], [10]

V první polovině 20. století stávaly na náměstí dvě benzínové stanice se dvěma čerpacími stojany. Nacházely se před domem č. p. 32, kde se prodávaly autodíly a druhá před Hotelem Slezák č. p. 77-78. Benzínové stanice byly při rekonstrukci dlažebních kostek na Smetanově náměstí zrušeny a přesunuty k nově vzniklé silnici I/35. [7]

Dvě velké povodně postihly náměstí v roce 1984, 22. července a 17. května. Povodeň přišla velmi náhle a voda stoupala s takovou rychlostí, že lidé z náměstí ani nestačili utéci. Voda stála na náměstí pouze pár hodin, ale ze sklepů domů se odčerpávala ještě několik týdnů. Po poslední povodni se začali realizovat protipovodňové opatření, která jsou v současné době ve špatném stavu a je zapotřebí jejich modernizace. [7]



Obrázek 14 - Povodeň 1984 – dolní náměstí

Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem



Obrázek 15 - Povodeň z roku 1984

Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem



Obrázek 16 - Pohled na náměstí po povodni roku 1984

Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem

V roce 1998 proběhla velká rekonstrukce Smetanova náměstí. Byla upravena dlažba - hlavně barevné oddělení komunikace od zbylé plochy. Byl osazen nový mobiliář (lavičky, odpadkové koše apod.) včetně historizujících lamp po celé ploše náměstí a v přilehlých uličkách. Ve střední části byla vytvořena obytná zóna. [6], [7], [10]



Obrázek 17 - Dlažební kostky na Smetanově náměstí (ukázka „pruhů“)

Zdroj: Autor práce

5 DOPRAVNÍ SITUACE A JEJÍ ROZVOJ

V Litomyšli je tangenciální dopravní systém. Litomyšl můžeme považovat z hlediska dopravy za místo, kde se nachází dopravní uzel. Dochází zde k propojení několika komunikací a propojení několika okolních měst, jak osobní automobilovou dopravou, tak i autobusovou či nákladní dopravou. V Litomyšli dochází neustále k rozvoji dopravní situace.

Město díky své poloze bylo již od nepaměti velmi rozvojové a vždy mělo dobrou dopravní dostupnost. Vedla tudy Trstěnická stezka, která propojovala Prahu s Olomoucí a tím se Litomyšl nacházela na hlavní dopravní trase (Vídeň - Praha), která je částečně zachována dodnes komunikací I/35. Již v roce 1845 jezdil z Litomyšle každý den dostavník do Vysokého Mýta (pokračující až do Prahy) a Svitav (dále pokračoval přes Olomouc až do Brna). Jen málo měst mělo v této době tak vysokou a frekventovanou dopravní propojenost, která přetrvává dodnes. [7]

Litomyšlí prochází významná komunikace I/35, která vede po trase Hrádek nad Nisou - Turnov - Jičín - Hradec Králové - Svitavy – Moravská Třebová - Mohelnice. Silnice I/35 je součástí evropské trasy E 442. Tato silnice je stěžejní pro přepravu mezi Čechami a Moravou. Díky této dopravní propojenosti je dopravní situace v Litomyšli často velmi komplikovaná. Silnice I/35 tvoří průtah města a jedná se o ulici Sokolská dále ulice Kpt. Jaroše a následně ulice Moravská. [12]

Litomyšl slouží jako uzel pro napojení několika silnic druhé třídy na silnici I/35. Silnice druhé třídy jsou přehledně uspořádány v tabulce 1 (včetně směrů) a zobrazeny na mapě 5. Intenzita dopravy ze silnic II. třídy je vysoká, protože napojení nebo alespoň průjezd přes silnici I/35 je pro další dopravu v regionu stěžejní. Na všech silnicích II. třídy je doprava jak osobní, tak i individuální automobilová doprava, ale i nákladní doprava. [12]



Mapa 5 - Silnice II. třídy v Litomyšli

Zdroj: www.mapy.cz

Vypracoval: Autor práce

Silnice II. třídy	Směr
II/360	Polička, Ústí nad Orlicí
II/359	Proseč
II/358	Skuteč, Česká Třebová
II/317	Choceň

Tabulka 1 - Silnice II: třídy v Litomyšli

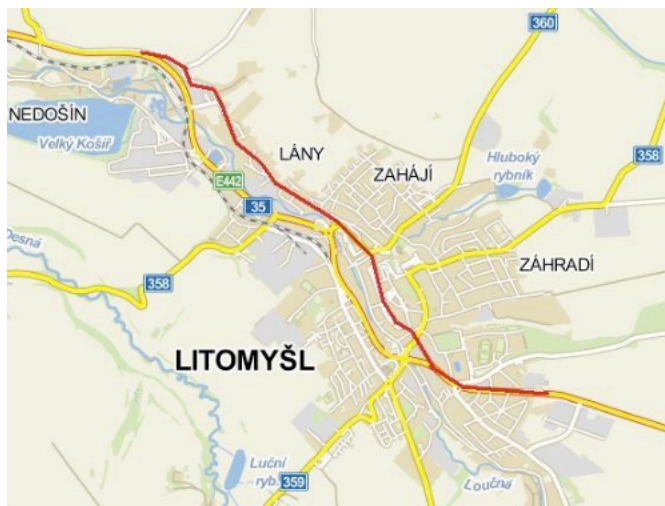
Vypracoval: Autor práce

V Litomyšli je provozována i linka městské hromadné dopravy (MHD), která ale s ohledem na nízký počet spojů nemá velký vliv na dopravu ve městě. Převahu zajišťuje firma Zlatovánek s.r.o. a jízdenky se zakupují u řidiče. Linka má tři okruhy (A, B, C), které lze projet bez přestupování, více v kapitole 5.5 MHD. [13]

5.1 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

5.1.1 Průtah městem

Dříve než byl postaven obchvat města (silnice I/35) vedla hlavní trasa skrz město, tedy přes centrum. Nejen automobilová, ale i tranzitní doprava byla tedy vedena přes Smetanovo náměstí a Havlíčkovu ulici do roku 1968. [14]



Mapa 6 - Vyznačení hlavní trasy vedoucí městem před výstavbou obchvatu

Zdroj: www.mapy.cz

Vypracoval: Autor práce

Veškerá doprava tak byla vedena přes historickou část města. V roce 1968 došlo k rekonstrukci centra města, Smetanova náměstí a Havlíčkova ulice byly kompletně předlážděny. Na Smetanově náměstí jsou tyto dlažební kostky dodnes, Havlíčkova ulice má v současnosti asfaltový povrch. Povrch rekonstruovaných komunikací a kvalita tehdejších vozidel obtěžovala hlukem a emisemi obyvatele města tak, že se začal zpracovávat projekt na obchvat města, a hlavně odklon dopravy z historického centra. Pro porovnání použijeme ukazatel intenzity dopravy a údaje ze sčítání dopravy. [14], [15]



Obrázek 18 - Schéma lokalit intenzity dopravy s vyznačená centra Litomyšle v roce 1968

Zdroj: www.rsd.cz

Číslo úseku	Nl	Ns	Nt	ΣN	T	O	M	Celkem
5-0561	221	370	549	1 140	1 655	2 255	348	4 258
5-0562	341	495	640	1 476	2 071	3 102	961	6 134
5-0563	425	503	615	1 543	2 117	3 196	1 004	6 317
5-0564	375	488	589	1 452	2 174	3 294	1 025	6 493
5-0571	140	352	710	1 202	1 857	1 952	361	4 170

Tabulka 2 - Sčítání dopravy – centrum Litomyšle z roku 1968

Vypracoval: Autor práce

Legenda

Nl	Lehká nákladní vozidla
Ns	Střední nákladní vozidla
Nt	Těžká nákladní vozidla
ΣN	Celkový počet nákladních vozidel
T	Traktory
O	Osobní automobily
M	Jednostopá vozidla
Celkem	Celkový počet motorových vozidel

Vypracoval: Autor práce

Smetanovo náměstí se nachází na úseku 5-063 a 5-064. Z vypočtené intenzity dopravy vyplývá, že nejvyšší počet vozidel za 24 hodin byl v roce 1968 na Smetanově náměstí téměř 6 500 vozidel a okolo 1 500 nákladních vozidel. [16]

V roce 1974 začaly u Hlavňova na severozápadním okraji Litomyšle práce na silničním obchvatu města. Byl naprosto nezbytný, ale podle dnešního pohledu na město a jeho funkčnost byl naplánován zcela špatně. V 70. letech byl přístup k řešení dopravy zcela jiný než dnes (funkcionalistický urbanismus) a vliv na obyvatele se neřešil. Obchvat rozpůlil město na dvě části, zejména pro pěší dosti obtížně dostupné části. V podstatě se ale nejednalo o obchvat města (jako obchvat města měla sloužit rychlostní silnice R35, nyní je projekt přepracován na D35), ale o obchvat historického centra města. [17], [18]

Součástí projektu bylo i vybudování nového autobusového nádraží. Stavba obchvatu historického centra Litomyšle byla zkolaudována v roce 1983, ale kompletní provoz na tomto obchvatu byl povolen již v roce 1981. [17], [18]

S výstavbou bylo spojeno mnoho problémů, v kulturním hledisku se jednalo zejména o zmenšení Rašínových sadů a znehodnocení okolí Smetanova domu, za nímž průtah leží. Mnoho problémů způsobil i chodcům, pro lepší dostupnost průtahem rozděleného města byly vybudovány dva nadchody. [18]

V roce 1985 byl průtah města po silnici I/35 již dva roky zkolaudován a doprava byla provozována po celém jeho úseku. Tak jak byla silnice I/35 v roce 1981 dokončena, kromě přestavby průsečné křižovatky I/35 - Havlíčkova na okružní, funguje dodnes. Ze sčítání dopravy z roku 1985 (dva roky po otevření průtahu) můžeme vidět, jak se změnila intenzita dopravy na Smetanově náměstí a obchvatu. [16], [18]



Obrázek 19 - Schéma lokalit intenzity dopravy v Litomyšli v roce 1985

Zdroj: www.rsd.cz

Číslo úseku	N1	N2	PN2	N3	PN3	A	PA	TR	PTR	T	O	M	C
5-0564	147	27	0	10	2	162	5	1	0	356	3 849	233	4 438
5-0572	593	143	4	901	591	153	8	9	5	2 204	4 674	124	7 002
5-0573	509	159	2	1 079	643	200	12	76	50	2 720	5 781	262	8 772
5-0574	490	151	1	1 112	665	162	4	72	53	2 713	4 270	142	7 125
5-4091	54	27	0	104	48	45	0	55	41	375	1 038	113	1 526
5-1551	185	122	0	218	44	77	0	38	15	700	2 613	222	3 535
5-1561	63	190	23	125	56	52	2	172	123	805	1 052	106	1 963
5-1562	153	47	1	222	101	323	11	22	16	896	2 761	170	3 827

Tabulka 3 - Sčítání dopravy – centrum Litomyšle z roku 1985

zvýrazněny úseky nacházející se na obchvatu – silnice I/35

Vypracoval: Autor práce

Legenda

N1	Lehká nákladní vozidla
N2	Střední nákladní vozidla
PN2	Střední nákladní vozidla s přívěsem
N3	Těžká nákladní vozidla
PN3	Těžká nákladní vozidla s přívěsem
A	Autobusy
PA	Autobusy s přívěsy
TR	Traktory
PTR	Traktory s přívěsy
T	Celkový počet nákladních vozidel
O	Osobní automobily
M	Jednostopá vozidla
C	Součet všech vozidel

Vypracoval: Autor práce

Podstatný rozdíl intenzity dopravy na úseku 5-0564 mezi rokem 1980 a rokem 1985 je zapříčiněno dobudováním obchvatu historického centra. Přestože mezi

uvedenými daty došlo k celkovému poklesu vozidel, nejmarkantnější pokles je právě na úseku, který prochází Smetanovým náměstím. Nejdůležitějším faktorem je, že došlo k poklesu nákladních vozidel z původních cca 1 500 na 356 nákladních vozidel/den a došlo také k poklesu projíždějících vozidel z 6 500 na 4 438 vozidel/den i když celková intenzita dopravy ve městě má stále stoupající tendenci. Cíl obchvatu o odvedení tranzitní dopravy z centra města se tedy podařilo splnit. Intenzita dopravy na komunikaci I/35 v úseku podél centra byla 7125 vozidel/den. [16], [17]

Další sčítání intenzity dopravy, které si uvedeme pro lepší srovnání je z roku 2010. Toto sčítání je již ovlivněno asi největší změnou v organizaci dopravy na průtahu od jeho vybudování. V roce 2008 došlo k úpravě dvou průsečných křižovatek z ulice Havlíčkovy směrem na ulici Na Lánech na silnici I/35. Tyto průsečné křižovatky byly přebudovány na křižovatky okružní. Hlavním cílem výstavby bylo zklidnit dopravu na průtahu, zvýšit bezpečnost chodců a zlepšit možnost vjezdu na I/35. Tyto okružní křižovatky propojují komunikaci od náměstí (ulice Havlíčkova) se silnicí I/35 (směr Vysoké Mýto-Svitavy). [19]



Obrázek 20 - okružní křižovatky propojující Smetanovo náměstí s komunikací I/35

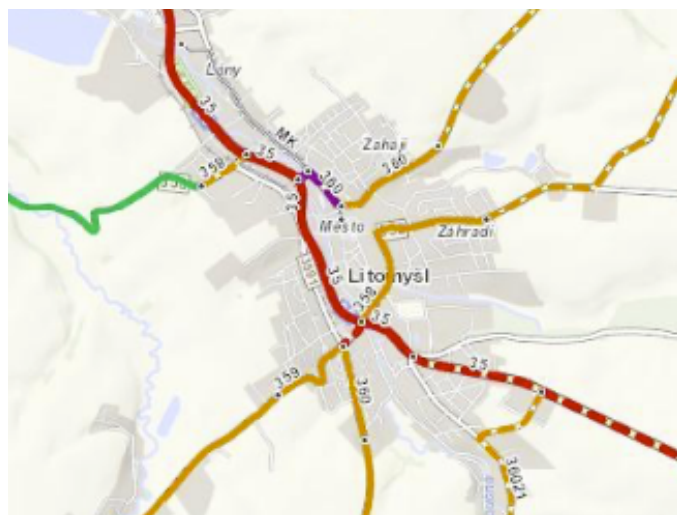
Zdroj: www.mapy.cz

Vypracoval: Autor práce

Po vybudování obchvatu proběhlo poslední sčítání dopravy na Smetanově náměstí v roce 1985. Následně již intenzity dopravy z náměstí nejsou zaznamenávány. Jediné, co můžeme porovnat je ulice Havlíčkova, která propojuje Smetanovo náměstí s obchvatem a samotný obchvat, tedy silnici I/35. [18]

Ze sčítání dopravy z roku 2010 víme, že intenzita dopravy na silnici I/35 v úseku podél centra města projelo 4 839 nákladních vozidel/den a 16 828 motorových vozidel/den. Pokud tyto intenzity porovnáme intenzita dopravy z roku 1985 (tedy 2 roky po otevření obchvatu) zjistíme, že nárůst dopravy je skoro dvojnásobný. Tedy o

2 126 nákladních vozidel/den více a o 9 703 motorových vozidel/den více než v roce 1985. Intenzita dopravy na ulici Havlíčkova v roce 2010 byla 6 821 motorových vozidel/den a 639 těžkých nákladních vozidel/den. Pokud porovnáme intenzity dopravy z roku 2010 s intenzitami z roku 1985 zjistíme, že došlo k nárůstu intenzit také asi o 200 %. Tedy přesně o 283 těžkých nákladních vozidel/den více a o 2 383 motorových vozidel/den více. Navýšení těchto intenzit je způsobeno každoročním zvyšováním dopravy, ale můžeme zde vidět, jak rychle se zvyšuje dopravní vytiženost komunikací v Litomyšli. [19]



Mapa 7 - Schéma lokalit intenzity dopravy v Litomyšli v roce 2010
Zdroj: www.rsd.cz

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 5-0574)															... význam zkratk				
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - všechny dny	voz/den	1 517	794	184	197	170	1 859	88	0	14	16	4 839	11 912	77	16 828				
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	1 850	968	233	240	215	2 350	103	0	17	20	5 996	12 373	68	18 437				
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	686	359	63	89	58	633	50	0	6	7	1 951	10 759	98	12 808				
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV						
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											489	1 700						
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											492	1 422						
Těžká nákladní vozidla - TNV												TNV							
Hodnota TNV	voz/den											6 117							
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem				
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											9 007	1 992	1 391	12 390				
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											1 954	276	354	2 584				
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											1 028	358	468	1 854				
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem		
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											1 942	246	165	359	14	2 726		
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS				
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.00	1.18	0.00	-				
Intenzita cyklistické dopravy												C							
Cyklistická doprava	cyklo/den											8							

Tabulka 4 - Sčítání dopravy silnice I/35 – úsek kolem centra z roku 2010
Zdroj: www.rsd.cz

Legenda

LN	Lehká nákladní vozidla
SN	Střední nákladní vozidla
SNP	Střední nákladní vozidla s přívěsem
TN	Těžká nákladní vozidla

TNP	Těžká nákladní vozidla s přívěsem
NSN	Návěsové soupravy nákladních vozidel
A	Autobusy
AK	Autobusy kloubové
TR	Traktory bez přívěsů
TRP	Traktory s přívěsy
TV	Těžká motorová vozidla celkem
O	Osobní automobily
M	Jednostopá motorová vozidla
SV	Všechna motorová vozidla celkem

Vypracoval: Autor práce

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 5-0562)		... význam zkratk													
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	455	60	7	6	3	5	78	0	9	16	639	6 103	79	6 821
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	565	75	9	7	4	6	92	0	11	20	789	6 619	70	7 478
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	180	24	2	2	1	1	44	0	4	6	264	4 814	101	5 179
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV		
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											78	832		
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											79	721		
Těžká nákladní vozidla - TNV														TNV	
Hodnota TNV	voz/den													214	
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											4 943	536	12	5 491
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											841	34	1	876
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											398	54	2	454
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h									884	65	13	2	11	975
Koefficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS
Koefficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.00	1.08	0.00	-
Intenzita cyklistické dopravy														C	
Cyklistická doprava	cyklo/den													188	

Stále se zvyšující intenzita dopravy je zcela patrná i při porovnání posledních údajů ze sčítání dopravy. Tedy z roku 2010 a 2016, kde je patrné, že na silnici I/35 v úseku okolo centra města a na ulici Havlíčkova došlo k nárůstu.

Ředitelství silnic a dálnic uvádí, že průměrná intenzita dopravy na silnicích I. třídy v roce 2016 byla 7 565 vozidel/den. Na silnici I/35 v roce 2016 byla intenzita dopravy 16 828 motorových vozidel/den. Tato komunikace měla tedy více jak 2x vyšší dopravní intenzitu, než byl průměr na silnicích I. třídy. Silnice I/35 v úseku přes Litomyšl je velmi frekventovaná a vytižená. To potvrzuje, jak velmi nadprůměrná intenzita dopravy, tak i tvořící se každodenní dopravní kolony, které mnohdy dosahují až za hranice města. Kolony se často tvoří u křižovatek na komunikaci. Jedná se hlavně o křižovatku řízenou světelnou signalizací (křížení silnic I/35, II/359 a II/358) a o okružní křižovatku (křížení ulic Havlíčkova, T. G. Masaryka, Sokolovská a Kpt. Jaroše) nacházející se na silnici I/35. U těchto křižovatek se pak řadí vozidla a následně vznikají kolony, které kvůli velkým intenzitám často dosahují několika kilometrů. [16], [20]

Velká dopravní intenzita na silnici I/35 má také vliv na zvyšování dopravních intenzit na Smetanově náměstí. Mnoho řidičů tudy objíždí obchvat historického centra města. Skoro každodenní kolony se stávají pro některé řidiče nepříjemné a silnici I/35 objíždějí přes historický průjezd města (tedy přes ulici Na lánech, Havlíčkově a následně přes Smetanovo náměstí až zpět na I/35).

Všechny tyto problémy by mohla vyřešit výstavba plánované D35, která by se stala obchvatem města. Mělo by dojít k odklonění dopravy, která městem jen projíždí.

5.2 AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

V Litomyšli se nachází jeden z mnoha dopravních autobusových uzlů. Jedná se o autobusové nádraží, kde dochází k propojení a křížení několika spojů a směrů. Odjíždí odtud autobusové spoje jak dálkové, tak i po litomyšlském regionu viz Tabulka 6.

Litomyšl (nacházející se v Pardubickém kraji) je autobusovou dopravou propojená i s Jihomoravským, Královéhradeckým, Libereckým krajem a s krajem Vysočina

linka	směr
780850	Prostějov – Brno – Litomyšl - Hradec Králové - Liberec
680814	Svitavy – Litomyšl – Holice - Pardubice
680754	Jevíčko – Moravská Třebová – Svítavy – Litomyšl – Vysoké Mýto – Hradec Králové
640384	Rychnov n. Kněžnou – Ústí n. Orlicí – Litomyšl – Svítavy - Brno
700949	Lanškroun – Č. Třebová – Ústí n.O. - Litomyšl – V. Mýto – Žamberk – Pastviny – Deštné v Orl. h., Šerlích
650555	Pardubice – Seč – Hlinsko – Proseč – Litomyšl – Svratka - Polička
680948	Litomyšl – Ústí n. Orlicí – Česká Třebová – Lanškroun – Čenkovice – Červená Voda – Králíky – Dolní Morava
680036	Polička – Svítavy – Litomyšl – Vysoké Mýto – Holice – Hradec Králové – Jičín – Trutnov - Liberec

640384	Rychnov n. Kněžnou – Ústí n. Orlicí – Litomyšl – Svitavy - Brno
680754	Jevíčko – Moravská Třebová – Svitavy – Litomyšl – Vysoké Mýto – Hradec Králové
680036	Polička – Svitavy – Litomyšl – Vysoké Mýto – Holice – Hradec Králové – Jičín – Trutnov - Liberec
680814	Svitavy – Litomyšl – Holice - Pardubice
700938	Ústí n. Orlicí – Litomyšl – Havl. Brod - Jihlava
780850	Prostějov – Brno – Hradec Králové - Liberec
680811	Svitavy – Vendolí – Trstěnice - Litomyšl
680901	Litomyšl – Sloupnice – Ústí n- Orlicí
700813	Vysoké Mýto – Cerekvice n. Loučnou - Litomyšl
680818	Litomyšl – České Heřmanice - Choceň
680826	Litomyšl – Proseč – Skuteč – Žďárec u Skutče
680819	Litomyšl – Morašice – Nové Hradky
680827	Polička – Sebranice - Litomyšl
680824	Polička – Sebranice – Poříčí u Litomyšle – Dolní Újezd - Litomyšl
680825	Polička - Litomyšl
700933	Česká Třebová – Semanín - Litomyšl
680801	Svitavy – Strakov - Litomyšl

Tabulka 6 - autobusové spoje nádraží Litomyšl

Vypracoval: Autor práce

Většinu regionální a dálkové autobusové dopravy zajišťují dopravci ČSAD Ústí nad Orlicí, Zlatovánek a Connex Východní Čechy. ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s. má v Litomyšli vlastní provozovnu a zajišťuje chod informačního dopravního centra, které se nachází na autobusovém nádraží. [21]

5.3 AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

Díky velké kapacitě autobusové dopravy je autobusové nádraží velmi navštěvované lidmi. Nyní se nachází skoro uprostřed města a bezprostředně navazuje na historickou část města a jeho centrum. Litomyšlské autobusové nádraží prošlo několika změnami.

Původně bylo autobusové nádraží na dolní části Smetanova náměstí (v místech, kde stojí socha Bedřicha Smetany), šlo spíše o větší zastávku než o celé nádraží. Po navýšení autobusových spojů roku 1950 - 1958 došlo k přesunu autobusového nádraží na horní část náměstí. Nyní se již jednalo o malé nádraží (mělo více „nástupišť“), autobusy se rovnaly do řady vedle sebe uprostřed plochy vedle morového sloupu. Velkou výhodou bylo, že na náměstí nebylo potřeba vybudovat žádnou zastávku, přístřešek nebo podobné stavby. V případě špatného počasí se cestující mohli schovat v prostorách podloubí. Díky své poloze přímo na náměstí (tedy ve středu a v centru města) začínalo být nádraží čím dál více využívané a frekventované, což vedlo k větší zátěži a opotřebenosti dlažebních kostek na náměstí, proto bylo nádraží přesunuto z náměstí. Začátkem sedmdesátých let 20.století došlo k rekonstrukci dlažby na náměstí

a bylo tedy zapotřebí nádraží dočasně přesunout. Ze Smetanova náměstí se autobusové nádraží přemístilo na Bělidla, kde se následně vybudovalo nové autobusové nádraží a zůstalo tam dodnes. [7], [22], [23]



Obrázek 21 - Autobusové nádraží na Smetanově náměstí

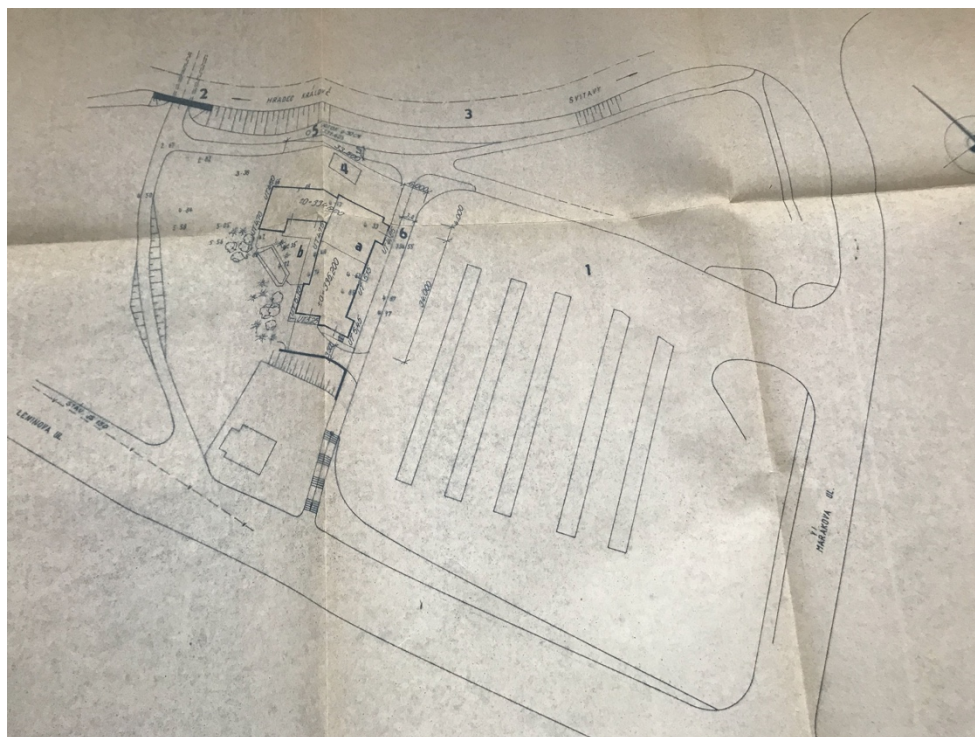
Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem



Obrázek 22 - Výstavba Autobusového nádraží na Bělidlech

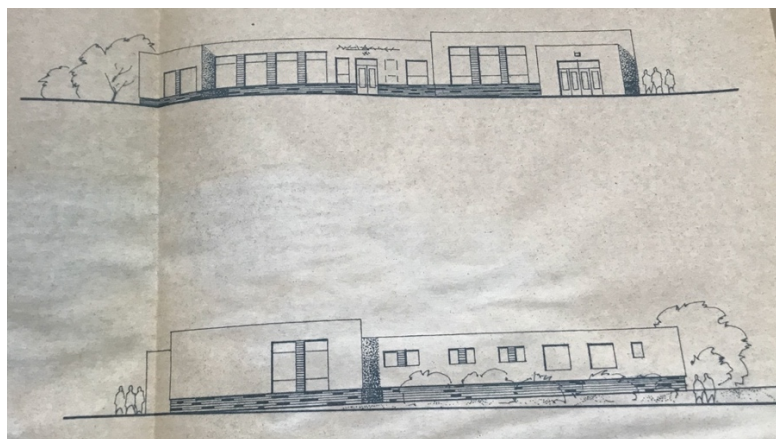
Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem

Autobusové nádraží bylo vystavěno v roce 1982. Jednalo se o velkolepé autobusové nádraží své doby. Mělo 5 nástupních ostrůvků na kterých bylo 14 nástupních nástupišť a napříč nástupišti na okraji nádraží u chodníku byly výstupní plochy bez označení, kam se vešly 4 autobusy za sebe. Na nádraží byla i velká nádražní budova. Bylo to také první vybudované autobusové nádraží v Litomyšli. [43]



Obrázek 23 - Autobusové nádraží – situace nádraží

Zdroj: archiv MěÚ Litomyšl



Obrázek 24 - Pohled na nádražní budovu z projekt
Zdroj: archiv MěÚ Litomyšl



Obrázek 25 - Pohled na autobusové nádraží
Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem



Obrázek 26 - Pohled na nástupiště
Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem



Obrázek 27 - Půdorysný pohled na celý prostor současného autobusového nádraží
Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem
Vypracoval: Autor práce

V roce 2006 proběhla rozsáhlá rekonstrukce autobusového nádraží. Podle představitelů města a architekta byla poloha autobusového nádraží velmi cenná, a proto se rozhodly polohu zachovat a celé nádraží zrekonstruovat. Město Litomyšl není ani provozovatelem ani správcem autobusového nádraží či nádražní budovy a ani nikdy nebylo. Provozovatel a správcem budovy a autobusového nádraží je firma ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s. Hlavní roli však město mělo jako koordinátor projektu. Šlo o to, na plochu starého nádraží umístit nové nádraží s nádražní budovou, parkovištěm a obchodními prostory. Nakonec se rozhodlo, že samotné autobusové nádraží bude doplněno o supermarket, parkoviště se 117 parkovacími stáními, park a nádražní budovu ČSAD. [22], [23]



Obrázek 28 - Současná nádražní budova a autobusové nádraží

Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem



Obrázek 29 - Pohled z prostoru před nádražní budovou směrem na supermarket

Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem



Obrázek 30 - Pohled na park a supermarket u autobusového nádraží

Zdroj: Litomyšl(sko) objektivem

Hlavní budova nového nádraží je dvoupodlažní, částečně zapuštěná do terénu. Kromě čekárny, toalet a zázemí pro dispečery a řidiče tu jsou i prostory určené pro služby (pekárna, restaurace a kancelář pojišťovny). Jde o jednoduchý, utilitární zděný objekt, obložený keramickým páskem, který díky vazbě připomíná skutečné zdivo. Boční fasáda je členěna pravidelně geometricky umístěnými okny, které objektu přidávají na monumentalitě. Nejdůležitějším prvkem je ale dřevěná konstrukce s nosnými sloupy a vazníky z lepeného dřeva, která je u stropu ztužena ocelovými táhly. Do země je zapuštěna pomocí ocelových trnů. Je předsazena před hlavní hmotu budovy a vytváří kryté podloubí pro čekající venku. Je navržena velkoryse a střízlivě, provrtána deseti kruhovými otvory, jimiž proniká světlo. Předmětem kritiky se stal fakt, že ostrůvek s dalšími místy pro přijíždějící autobusy už je bez střechy, ale vzdálenost od hlavní budovy není tak velká, aby to bylo nezbytné. Ve stejném stylu je postaven supermarket Billa, který zapadá do prostoru a vytváří jednotný komplex. [23]

5.4 VLAKOVÁ DOPRAVA

Železniční doprava v Litomyšli není příliš významná. Do Litomyšle vede jediná železniční trať, a to číslo 018 Chocen - Vysoké Mýto - Litomyšl, která je jednokolejná a neelektrifikovaná a jsou po ní vedeny pouze osobní (zastávkové) vlaky. Na území Litomyšle leží kromě železniční stanice Litomyšl zastávky - Litomyšl zastávka a Litomyšl - Nedošín. Maximální rychlost na trati je 60 km/h. [24], [25]



Obrázek 31 - Vlakové nádraží v Litomyšli

Zdroj: www.zdopravy.cz



Obrázek 32 - Železniční trať Litomyšle

Zdroj: www.chocen-litomysl.cz/trat-stanice-litomysl

Zejména kvůli výhodné poloze silničních komunikací v jednotlivých obcích, na rozdíl od železničních stanic, probíhaly s koordinátorem místní dopravy IREDO jednání o zrušení. V roce 2011 bylo rozhodnuto o zrušení osobní dopravy na této trati, po protestech občanů, zůstala železniční doprava ve městě zachována, ale provoz po této trati byl omezen. Jezdí zde 7 spojů za den. Doba jízdy z Litomyšle do Chocně je cca 50 min. Stejná jízda autobusem trvá asi 35 minut. [24]

5.5 MHD

MHD v Litomyšli funguje od roku 2005, ale již dříve existovali linka připomínající MHD v trase Autobusové stanoviště – Nemocnice – Odbočka k nádraží Československých drah – Národní podnik Vertex. Linka nesla číselné označení 57520 a existovala v roce 1977. Lze ji nalézt ještě v knižním jízdním řádu

z roku 1992, později byly k Vertexu prodlouženy spoje regionálních linek. Dnes má závod smlouvu s ČSAD a linka je stále zprovozněna, ale není přístupná veřejnosti. Jedná se o soukromou linku pouze pro zaměstnance. [13], [24]

57520 Litomyšl, out. stan. - Litomyšl, n. p. Vertex
 Převzatá zajišťuje: Litomyšl, Sokolovská, telefon 2251-32

CSAD Hradec Králové, n. p.

km	TR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
0	1	Litomyšl, out. stan.	5:20	5:30	5:40	5:50	6:00	6:10	6:20	6:30	6:40	6:50	7:00	7:10	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00
1	2	Litomyšl, n. p. Vertex	5:25	5:35	5:45	5:55	6:05	6:15	6:25	6:35	6:45	6:55	7:05	7:15	7:25	7:35	7:45	7:55	8:05
2	3	Litomyšl, n. p. Vertex	5:30	5:40	5:50	6:00	6:10	6:20	6:30	6:40	6:50	7:00	7:10	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10
3	4	Litomyšl, n. p. Vertex	5:35	5:45	5:55	6:05	6:15	6:25	6:35	6:45	6:55	7:05	7:15	7:25	7:35	7:45	7:55	8:05	8:15
4	5	Litomyšl, n. p. Vertex	5:40	5:50	6:00	6:10	6:20	6:30	6:40	6:50	7:00	7:10	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20
5	6	Litomyšl, n. p. Vertex	5:45	5:55	6:05	6:15	6:25	6:35	6:45	6:55	7:05	7:15	7:25	7:35	7:45	7:55	8:05	8:15	8:25
6	7	Litomyšl, n. p. Vertex	5:50	6:00	6:10	6:20	6:30	6:40	6:50	7:00	7:10	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20	8:30
7	8	Litomyšl, n. p. Vertex	5:55	6:05	6:15	6:25	6:35	6:45	6:55	7:05	7:15	7:25	7:35	7:45	7:55	8:05	8:15	8:25	8:35
8	9	Litomyšl, n. p. Vertex	6:00	6:10	6:20	6:30	6:40	6:50	7:00	7:10	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40
9	10	Litomyšl, n. p. Vertex	6:05	6:15	6:25	6:35	6:45	6:55	7:05	7:15	7:25	7:35	7:45	7:55	8:05	8:15	8:25	8:35	8:45
10	11	Litomyšl, n. p. Vertex	6:10	6:20	6:30	6:40	6:50	7:00	7:10	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40	8:50
11	12	Litomyšl, n. p. Vertex	6:15	6:25	6:35	6:45	6:55	7:05	7:15	7:25	7:35	7:45	7:55	8:05	8:15	8:25	8:35	8:45	8:55
12	13	Litomyšl, n. p. Vertex	6:20	6:30	6:40	6:50	7:00	7:10	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40	8:50	9:00
13	14	Litomyšl, n. p. Vertex	6:25	6:35	6:45	6:55	7:05	7:15	7:25	7:35	7:45	7:55	8:05	8:15	8:25	8:35	8:45	8:55	9:05
14	15	Litomyšl, n. p. Vertex	6:30	6:40	6:50	7:00	7:10	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40	8:50	9:00	9:10
15	16	Litomyšl, n. p. Vertex	6:35	6:45	6:55	7:05	7:15	7:25	7:35	7:45	7:55	8:05	8:15	8:25	8:35	8:45	8:55	9:05	9:15
16	17	Litomyšl, n. p. Vertex	6:40	6:50	7:00	7:10	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40	8:50	9:00	9:10	9:20
17	18	Litomyšl, n. p. Vertex	6:45	6:55	7:05	7:15	7:25	7:35	7:45	7:55	8:05	8:15	8:25	8:35	8:45	8:55	9:05	9:15	9:25
18	19	Litomyšl, n. p. Vertex	6:50	7:00	7:10	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40	8:50	9:00	9:10	9:20	9:30
19	20	Litomyšl, n. p. Vertex	6:55	7:05	7:15	7:25	7:35	7:45	7:55	8:05	8:15	8:25	8:35	8:45	8:55	9:05	9:15	9:25	9:35
20	21	Litomyšl, n. p. Vertex	7:00	7:10	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40	8:50	9:00	9:10	9:20	9:30	9:40
21	22	Litomyšl, n. p. Vertex	7:05	7:15	7:25	7:35	7:45	7:55	8:05	8:15	8:25	8:35	8:45	8:55	9:05	9:15	9:25	9:35	9:45
22	23	Litomyšl, n. p. Vertex	7:10	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40	8:50	9:00	9:10	9:20	9:30	9:40	9:50
23	24	Litomyšl, n. p. Vertex	7:15	7:25	7:35	7:45	7:55	8:05	8:15	8:25	8:35	8:45	8:55	9:05	9:15	9:25	9:35	9:45	9:55
24	25	Litomyšl, n. p. Vertex	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40	8:50	9:00	9:10	9:20	9:30	9:40	9:50	10:00
25	26	Litomyšl, n. p. Vertex	7:25	7:35	7:45	7:55	8:05	8:15	8:25	8:35	8:45	8:55	9:05	9:15	9:25	9:35	9:45	9:55	10:05
26	27	Litomyšl, n. p. Vertex	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40	8:50	9:00	9:10	9:20	9:30	9:40	9:50	10:00	10:10
27	28	Litomyšl, n. p. Vertex	7:35	7:45	7:55	8:05	8:15	8:25	8:35	8:45	8:55	9:05	9:15	9:25	9:35	9:45	9:55	10:05	10:15
28	29	Litomyšl, n. p. Vertex	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40	8:50	9:00	9:10	9:20	9:30	9:40	9:50	10:00	10:10	10:20
29	30	Litomyšl, n. p. Vertex	7:45	7:55	8:05	8:15	8:25	8:35	8:45	8:55	9:05	9:15	9:25	9:35	9:45	9:55	10:05	10:15	10:25
30	31	Litomyšl, n. p. Vertex	7:50	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40	8:50	9:00	9:10	9:20	9:30	9:40	9:50	10:00	10:10	10:20	10:30
31	32	Litomyšl, n. p. Vertex	7:55	8:05	8:15	8:25	8:35	8:45	8:55	9:05	9:15	9:25	9:35	9:45	9:55	10:05	10:15	10:25	10:35
32	33	Litomyšl, n. p. Vertex	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40	8:50	9:00	9:10	9:20	9:30	9:40	9:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40
33	34	Litomyšl, n. p. Vertex	8:05	8:15	8:25	8:35	8:45	8:55	9:05	9:15	9:25	9:35	9:45	9:55	10:05	10:15	10:25	10:35	10:45
34	35	Litomyšl, n. p. Vertex	8:10	8:20	8:30	8:40	8:50	9:00	9:10	9:20	9:30	9:40	9:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50
35	36	Litomyšl, n. p. Vertex	8:15	8:25	8:35	8:45	8:55	9:05	9:15	9:25	9:35	9:45	9:55	10:05	10:15	10:25	10:35	10:45	10:55
36	37	Litomyšl, n. p. Vertex	8:20	8:30	8:40	8:50	9:00	9:10	9:20	9:30	9:40	9:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00
37	38	Litomyšl, n. p. Vertex	8:25	8:35	8:45	8:55	9:05	9:15	9:25	9:35	9:45	9:55	10:05	10:15	10:25	10:35	10:45	10:55	11:05
38	39	Litomyšl, n. p. Vertex	8:30	8:40	8:50	9:00	9:10	9:20	9:30	9:40	9:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10
39	40	Litomyšl, n. p. Vertex	8:35	8:45	8:55	9:05	9:15	9:25	9:35	9:45	9:55	10:05	10:15	10:25	10:35	10:45	10:55	11:05	11:15
40	41	Litomyšl, n. p. Vertex	8:40	8:50	9:00	9:10	9:20	9:30	9:40	9:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10	11:20
41	42	Litomyšl, n. p. Vertex	8:45	8:55	9:05	9:15	9:25	9:35	9:45	9:55	10:05	10:15	10:25	10:35	10:45	10:55	11:05	11:15	11:25
42	43	Litomyšl, n. p. Vertex	8:50	9:00	9:10	9:20	9:30	9:40	9:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10	11:20	11:30
43	44	Litomyšl, n. p. Vertex	8:55	9:05	9:15	9:25	9:35	9:45	9:55	10:05	10:15	10:25	10:35	10:45	10:55	11:05	11:15	11:25	11:35
44	45	Litomyšl, n. p. Vertex	9:00	9:10	9:20	9:30	9:40	9:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10	11:20	11:30	11:40
45	46	Litomyšl, n. p. Vertex	9:05	9:15	9:25	9:35	9:45	9:55	10:05	10:15	10:25	10:35	10:45	10:55	11:05	11:15	11:25	11:35	11:45
46	47	Litomyšl, n. p. Vertex	9:10	9:20	9:30	9:40	9:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10	11:20	11:30	11:40	11:50
47	48	Litomyšl, n. p. Vertex	9:15	9:25	9:35	9:45	9:55	10:05	10:15	10:25	10:35	10:45	10:55	11:05	11:15	11:25	11:35	11:45	11:55
48	49	Litomyšl, n. p. Vertex	9:20	9:30	9:40	9:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10	11:20	11:30	11:40	11:50	12:00
49	50	Litomyšl, n. p. Vertex	9:25	9:35	9:45	9:55	10:05	10:15	10:25	10:35	10:45	10:55	11:05	11:15	11:25	11:35	11:45	11:55	12:05
50	51	Litomyšl, n. p. Vertex	9:30	9:40	9:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10	11:20	11:30	11:40	11:50	12:00	12:10
51	52	Litomyšl, n. p. Vertex	9:35	9:45	9:55	10:05	10:15	10:25	10:35	10:45	10:55	11:05	11:15	11:25	11:35	11:45	11:55	12:05	12:15
52	53	Litomyšl, n. p. Vertex	9:40	9:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10	11:20	11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20
53	54	Litomyšl, n. p. Vertex	9:45	9:55	10:05	10:15	10:25	10:35	10:45	10:55	11:05	11:15	11:25	11:35	11:45	11:55	12:05	12:15	12:25
54	55	Litomyšl, n. p. Vertex	9:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10	11:20	11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30
55	56	Lit																	

nasazován nízkopodlažní autobus SOR BN9.5 žluté barvy, opatřený polepy města Litomyšl. [24]



Obrázek 35 - nízkopodlažní vůz SOR BN9.5

Zdroj: <https://www.dopravniwebovka.cz/litomysl/>



Obrázek 36 - vůz SOR C9.5

Zdroj: <https://www.dopravniwebovka.cz/litomysl/>

Nejčastěji je projížděn okruh Autobusové nádraží - Vlakové nádraží - Nedošín-na obrátce - Smetanovo nám.-u věže - Autobusové nádraží v uvedeném směru. V této části trasy obsluhují zastávky Kornice, Na Výsluní a U Nemocnice pouze vybrané spoje. Do každé z těchto zastávek se zajiždí samostatně. Pouze jediný spoj, s odjezdem z autobusového nádraží v 10 hod, projíždí všechny tři okruhy za sebou, takže na své trase zastavuje na autobusovém nádraží čtyřikrát. Jízdní doba tohoto spoje činí 55 minut, kilometráž není v jízdním řádu uvedena. Zajímavé je, že v jízdním řádu a ve schématu linky, které je jeho součástí, jsou jednotlivé okruhy odlišeny barevně, a navíc ještě označením písmeny - přes Portmanku zeleně a písmenem A, přes centrum žlutě a písmenem B a přes Trstěnickou červeně a písmenem C. [13]. [24], [25]

Plné jízdné MHD Litomyšl činí 10 Kč a zlevněné (studenti a děti) 5 Kč, děti do 6 let mají jízdné zdarma, přeprava kočárku 5 Kč, měsíční studentské jízdné je ve výši 250 Kč a žákovské 50 Kč a od 1.1.2019 občané starší 65 let mají jízdné zdarma. Platí se pouze v hotovosti u řidiče. Jízdenky platí na libovolnou vzdálenost, jejich platnost končí okamžikem výstupu z autobusu. Za stejnou cenu tedy lze jet na vzdálenost jediné zastávky nebo na druhý konec města. Cestující mají možnost přepravy kočárků a jízdních kol. Jízdní řád je platný (současně i ceny jízdného) od 1. 12. 2019 do 12. 12. 2020. [13]

6 ROZBOR A ANALÝZA ŘEŠENÉHO PROSTORU

Smetanovo náměstí se potýká s několika problémy a má limity díky kterým není možný další rozvoj prostoru. Jedná se hlavně o geologické podloží a současnou dopravní situaci prostoru.

6.1 GEOLOGICKÝ ROZBOR PODLOŽÍ

Litomyšl je součástí geomorfologické oblasti Svitavská plošina v České tabuli, povrch je členitý, má pahorkatý ráz s nadmořskou výškou 285 m n.m. Jde o klimatickou oblast mírně teplou, mírně vlhkou s intenzivním využíváním zemědělských půd. Podíl zemědělské půdy na celkové výměře patří k nejvyšším, z toho je výrazně nadprůměrné zastoupení orné půdy. Oblast spadá do hlavního povodí řeky Labe, dílčího povodí Střední Labe 1 (Loučná). Krajina je mimořádně cenná vzhledem k množství různých neopakovatelných přírodních, historických a dalších hodnot území. Příjemné krajinné prostředí s obytným a zemědělským charakterem láká množství rekreantů, kteří zde mají mnoho značených turistických cest a cyklotras. [26]

Převládající geologickou jednotkou na území České republiky je Český masiv. Český masiv je definován geomorfologicky jako hrášt'ová struktura, vystupující ve střední Evropě z podloží mladších, mezozoických (druhohorních), terciérních (třetihorních) a kvartérních (čtvrtohorních) jednotek. [27]

Celý prostor Smetanova náměstí se nachází v oblasti mezozoikum (druhohor) Český masiv, systém křídý s horninami vápenitým jílovcem až slínovcem (tmavě zelená barva). [27], [28]



Mapa 8 – geologická mapa

Zdroj: www.mapy.geology.cz

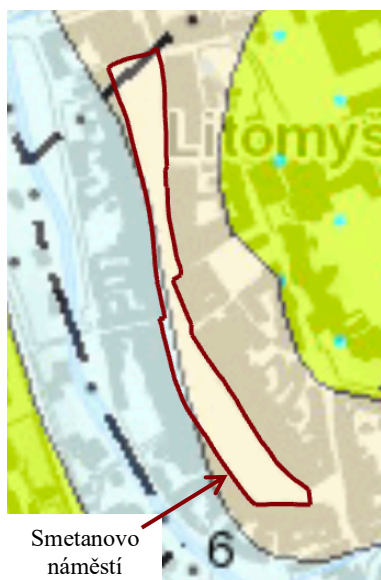
Vypracoval: Autor práce

Slínovec je sedimentární jemnozrnná hornina složená převážně z jílových materiálů.

Nejvýznamnější slínovec v Litomyšli je opuka. Jílovec je nedokonale vrstevnatý, zpevněný jíl s malým procentem písčité příměsi. Jíly jsou jednou z hlavních složek půd na území České republiky. [26], [27]

Geologické podloží Smetanova náměstí je ovlivněno blízkostí řeky Loučné, díky které se nacházíme jak v záplavovém území, tak v místě s vysokou hladinou podzemní vody. Smetanovo náměstí patří do soustavy Český masiv s pokryvnými útvary postvariské magmaty a do horninového typu nezpevněný sediment. Je tedy jasné, že podloží není příliš pevné a tvrdé. Jedná se spíše o hlíny, písky a jemnozrnné horniny, takovéto sedimenty nejsou příliš příznivé pro výstavbu, či velké změny zatížení. Z tohoto důvodu, je jakákoliv větší stavba, či velká přestavba v tomto území problém a mohlo by to způsobit mnoho komplikací (sesuv půdy, propad zeminy, sedání či

naklonění stavby apod.). Nová výstavba na takto málo únosné a málo pevné zemině není podle nynějších předpisů a nařízení, ani možná. [26], [27]



barevné označení			
generace	fluviální nečlenené + sedimenty vodních nádrží	deluviální	marinní
horninový typ	sediment nezpevněný	sediment nezpevněný	sediment zpevněný
hornina	nivní sediment	hlinito-kamenitý, balvanitý až blokový sediment	pískovce vápnito-jílovité, glaukonitické
soustava	Český masiv - pokryvné útvary a postvariské magmatity	Český masiv - pokryvné útvary a postvariské magmatity	Český masiv - pokryvné útvary a postvariské magmatity
oblast	kvartér	kvartér	kvartér
region			česká křídová pánev
regionální jednotka			jizerský vývoj, orlicko-žďárský vývoj
éra	kenozoikum	kenozoikum	mezozoikum
útvár	kvartér	kvartér	křída
oddělení	holocén		křída svrchní
stupeň			turon
podstupeň			turon střední-turon svrchní
souvrství			jizerské
tradiční název			vyšší část souvrství, kallianasové pískovce
zrnatost horniny	hlína, písek, štěrky	hlinito-kamenitá, balvanitá, blokovaná	jemnozrnná až středně zrnitá
minerální složení		oligomiktní	vápenný, jílovitý, glaukonit

Mapa 9 – Geovědní mapa

Zdroj: www.mapy.geology.cz

Vypracoval: Autor práce

Z geologického rozboru podloží je jasné, že celá západní část (na mapě modrá barva) Smetanova náměstí zasahuje do fluviálního (říčního) nečlenění, což znamená, že celá tato plocha je branná jako tok řeky a přilehlé okolí břehů. Toto podloží má velmi vysokou hladinu podzemní vody, nacházíme se v rozlivu záplavového území a zásahy do tohoto území jsou velmi omezeny z důvodu ochrany toku a možného biotopu řeky. V celé této oblasti se pohybujeme v nivním sedimentu (nezpevněné horniny), který se skládá především z hlín, písků a drobného štěrku. [26], [27]

Plocha veřejného prostoru náměstí a východní část spadá do deluviálního (svahového) sedimentu (hnědá barva na mapě). Tento sediment vzniká na svazích gravitačními pohyby. Jedná se tedy o nezpevněný sediment, hlavně hlinito-kamenitý, balvanitý až blokovaný horniny. Tato lokalita sice není již tak nezpevněná a pískovitá, ale pořád se jedná o ne příliš únosnou zeminu, a ne příliš pevnou půdu. Stále se nacházíme v místě s vysokou hladinou podzemní vody, a i v záplavovém území. [27], [28]

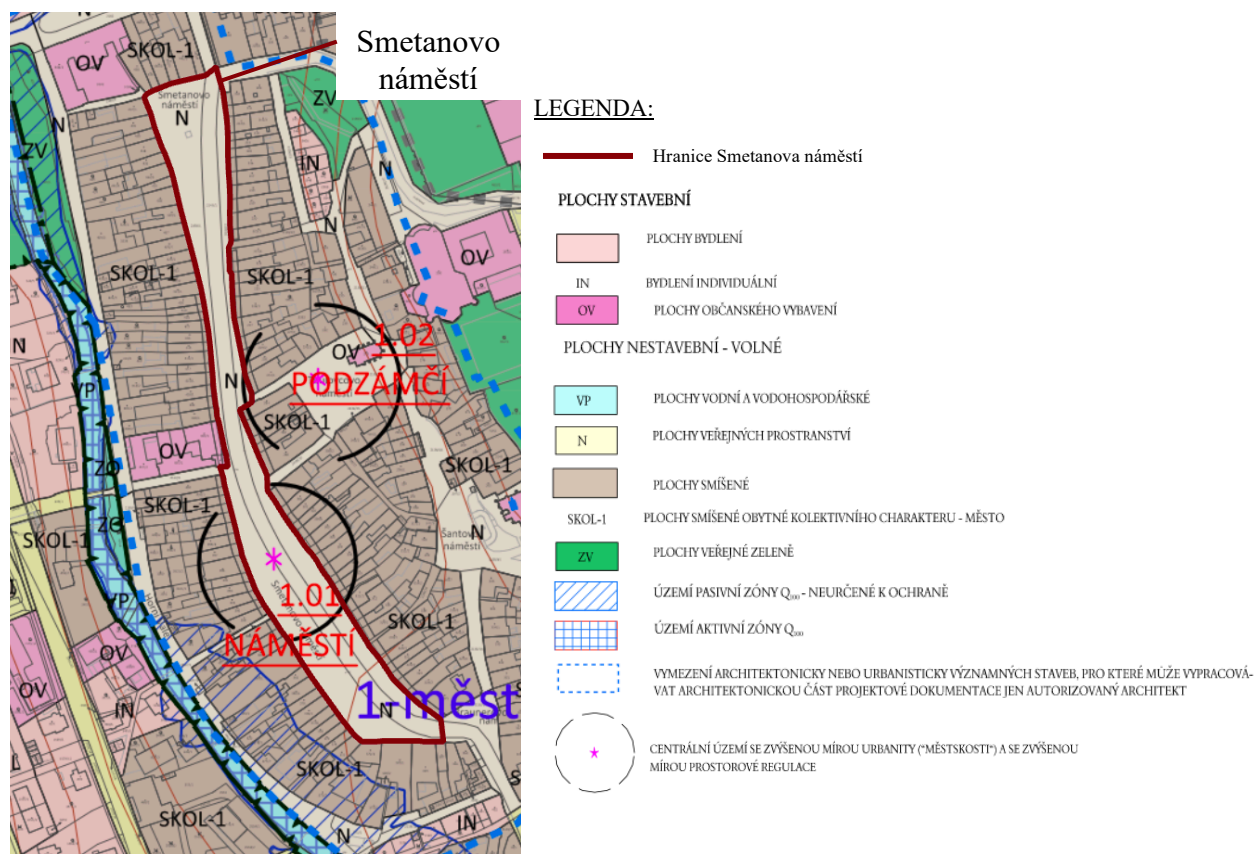
6.2 ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE

6.2.1 Územní plán

Rozvoj veřejných prostranství je v územním plánu Litomyšle specifikován takto: „*Plochy a návrh koncepce veřejných prostranství jsou vyznačeny v grafické části ve výkresu č. I.2 – Hlavní výkres viz příloha Hlavní výkres. Zásady pro rozvoj veřejných prostranství jsou: plochy veřejných prostranství (N) je třeba maximálně respektovat, veškeré činnosti, děje a zařízení by měli mít veřejný charakter a stávající i nově navržené plochy veřejných prostranství je třeba v dostatečné míře doplnit o*

odpovídající zeleň na základě podrobnější dokumentace, se znalostí průběhu inženýrských sítí.“[29]

Smetanovo náměstí se nachází v ploše veřejného prostranství a přilehlé domy patří do smíšené plochy. Pouze dům Staré radnice a dům, kde je pedagogická škola spadají do plochy občanské vybavenosti. Celé území centra města i s náměstím patří do památkové rezervace viz kapitola 6.2.2 Městská památková rezervace. Skoro všechny domy na náměstí jsou vymezeny jako architektonicky nebo urbanisticky významné stavby, pro které může vypracovat architektonickou část projektové dokumentace jen autorizovaný architekt. Ty, které nepatří do těchto staveb jsou jinak historicky nebo památkově chráněny (například Dům u Rytířů je od roku 1958 prohlášen za kulturní památku [31]). Nacházíme se také na centrálním území se zvýšenou mírou urbanity („městskosti“) a se zvýšenou mírou prostorové regulace. Jihozápadní část domů lemující náměstí zasahuje i do pasivní zóny území Q_{100} – neurčené k ochraně (jedná se o území, kde hrozí povodeň při dosažení průtoku, který je z dlouhodobého průměru překročen jedenkrát za 100 let). [29]



Obrázek 37 Územní plán města Litomyšle s vyznačením Smetanova náměstí

Zdroj: www.litomysl.cz

Co představují jednotlivé plochy a co je zde přípustné a nepřípustné najdeme v textové části územního plánu města Litomyšle:

Plochy veřejných prostranství

Hlavní využití: jedná se o plochy veřejného prostranství.

Přípustné jsou: drobné sakrální stavby, drobná architektura a vybavenost ploch (komunikace, osvětlení, vodní prvky), solitérní stromy, odstavná a parkovací stání. Nepřípustné jsou: stavby, činnosti a zařízení neslučitelné s hlavním využitím nebo neuvedené jako přípustné.

Plochy občanského vybavení

Přípustné: stavby, činnosti a zařízení slučitelné s hlavním využitím a soužící veřejné potřebě.

Nepřípustné: stavby, činnosti a zařízení neslučitelné s hlavním využitím, stavby a zařízení pro obchodní prodej mimo staveb uvedených jak podmíněně přípustné, stavby, činnosti a zařízení nesloužící veřejné potřebě nebo nezastávají pro takové stavby, činnosti a zařízení doplňkovou funkci.

Území pasivní zóny Q₁₀₀ – neurčené k ochraně

Přípustné jsou: stavby dopravní infrastruktury, stavby technické infrastruktury, sportovní a rekreační zpevněné ploch bez zázemí.

Nepřípustné je: skladování volně odplavitelných předmětů a materiálu, terénní a jiné úpravy, vznik příčných komunikačních a jiných konstrukcí a náspů, popřípadě shluků vegetace, který by mohly dále vzdouvat vodu v území s ohrožením plynulého odtoku vody.

SKOL-1 plochy smíšené obytné kolektivního charakteru – město

Hlavní využití: funkční plocha slouží k umístění obchodních provozoven, služeb a administrativy, které podstatně neruší bydlení.

Přípustné jsou: stavby pro bydlení (včetně domů s pečovatelskou službou), byty jakožto součásti objektů s jinými funkcemi, ubytovací zařízení do 30 lůžek.

Nepřípustné jsou: parkovací stání, odstavné stání a garáže pro nákladní automobily a autobusy a pro přívěsy těchto nákladních vozidel, stavby a zařízení, které svým provozováním a technickým zařízením narušují užívání staveb a zařízení ve svém okolí, stavby a zařízení snižující kvalitu prostředí souvisejícího území, zařízení dopravních služeb a autobazary, soustředěná skladovací zařízení, všechny typy čerpacích stanic pohonných hmot.

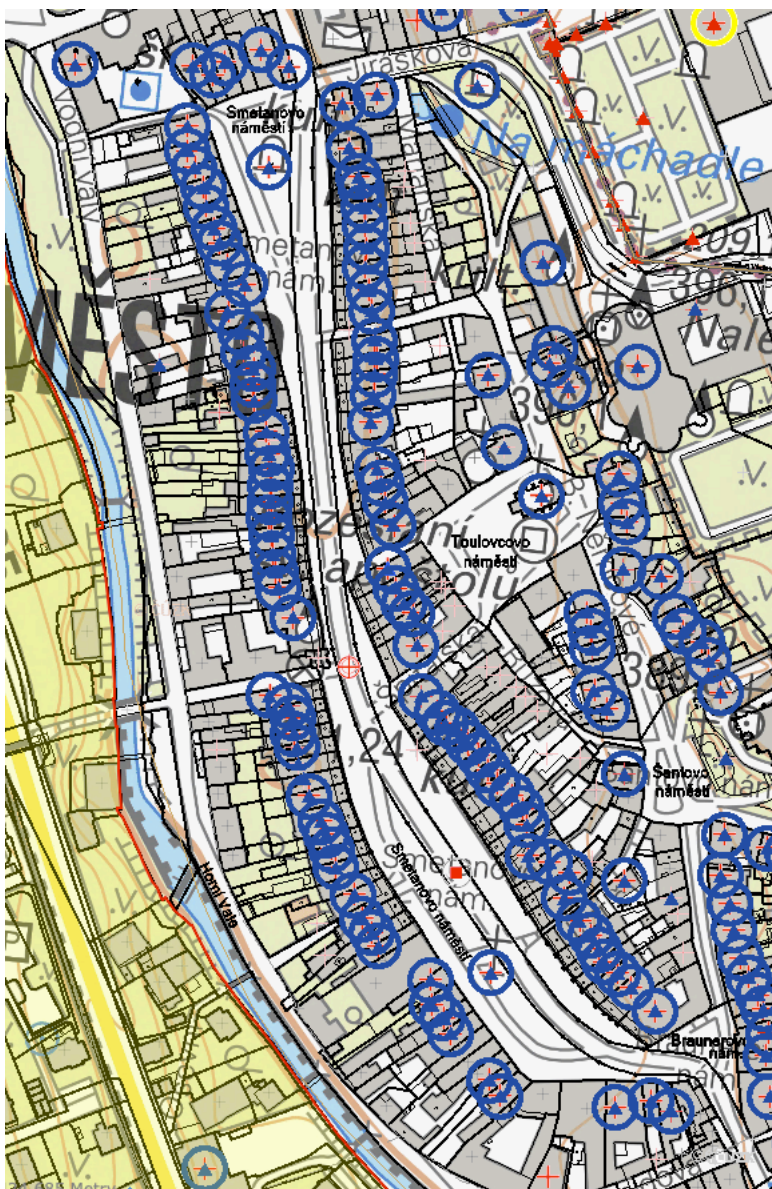
Vymezení architektonicky nebo urbanisticky významných staveb, pro které může vypracovat architektonickou část projektové dokumentace jen autorizovaný architekt

Vymezení architektonicky nebo urbanisticky významných staveb, pro které může vypracovávat architektonickou část projektové dokumentace jen autorizovaný architekt je patrné z výkresu č. I.2 – Hlavní výkres viz příloha Hlavní výkres. Jako architektonicky a urbanisticky významné se stanovují všechny stavby kolem veřejných prostranství značených jako centrální území a ohniska území.

6.2.2 Městská památková rezervace

Území, jehož charakter a prostředí určuje soubor nemovitostí kulturních památek a vláda ČR je prohlásila za památkovou rezervaci. Obec Litomyšl stanovuje nařízení obecné povahy zabezpečování památkové péče v tomto území, které se mohou

Město Litomyšl má jasnou představu obnovy historického jádra města. Regenerace městské památkové rezervace probíhá na základě pevných pravidel a plánů. Ústředním dokumentem obnovy historického centra je práce Ateliéru Brno Hruša & Pelcák „Litomyšl – Program regenerace městské památkové rezervace“[43]. Velká pozornost je věnována rekonstrukci cestní sítě nejen v areálu městské památkové rezervace, ale i bezprostředně navazující komunikací. [30], [32]



Mapa 10 Památkový katalog – mapa
Zdroj: geoportal.npu.cz

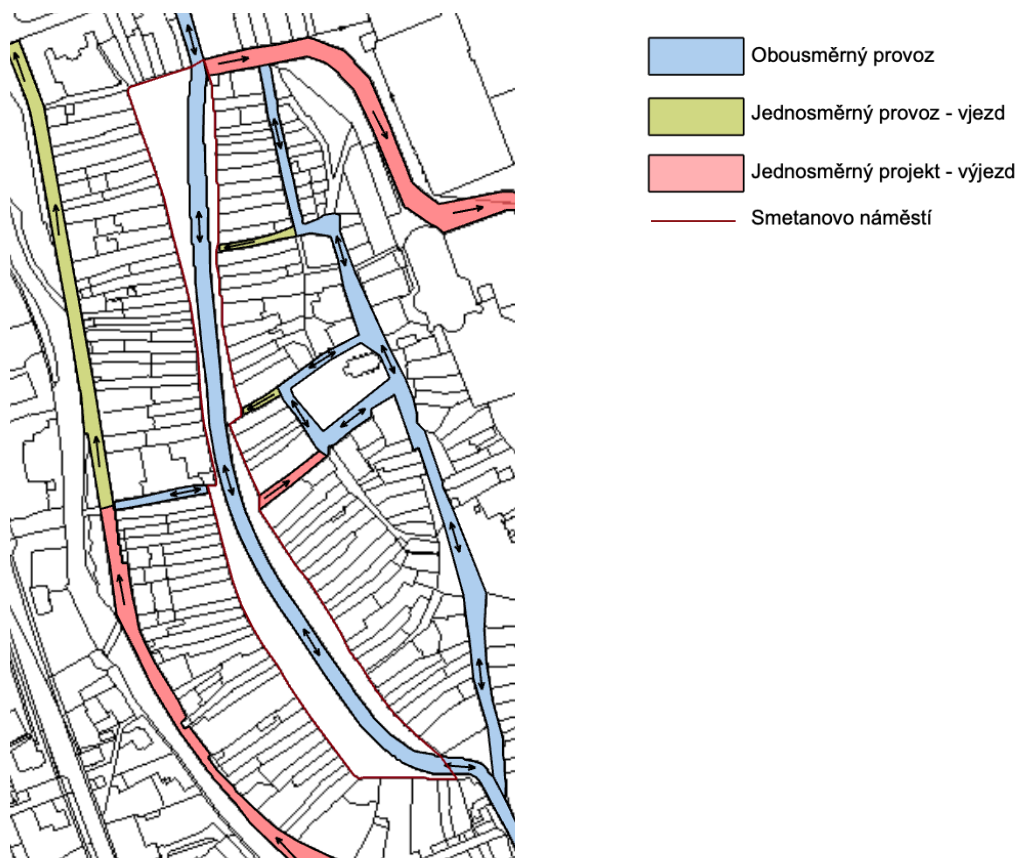
Městskou památkovou rezervaci v Litomyšli upravuje mnoho předpisů:

- Zákon č. 20/1987 Sb., Zákon České národní rady o státní památkové péči (památkový zákon) [33]

- Vyhláška č. 66/1988 Sb. Vyhláška ministerstva kultury České socialistické republiky, kterou se provádí zákon České národní rady č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči [34]
- Vyhláška č. 15/2019 Nařízení města Litomyšl č. 15/2019, kterým se vydává tržní řád (tržní řád) [35]
- Vyhláška č. 11/2019 Obecně závazná vyhláška města Litomyšl č. 11/2019, o místním poplatku za [36]
- Vyhláška č. 9/2019 Obecně závazná vyhláška města Litomyšl č. 09/2019, o zákazu kouření a používání elektronických cigaret na veřejném prostranství v městě Litomyšle [37]
- Vyhláška č. 4/2009 Obecně závazná vyhláška k zabezpečení místních záležitostí veřejného pořádku na veřejných prostranstvích, kterou se zakazuje žebrání na veřejných prostranstvích. [38]
- Vyhláška č. 2/2009 Obecně závazná vyhláška města Litomyšl k zabezpečení místních záležitostí veřejného pořádku na veřejných prostranstvích, kterou se reguluje používání pyrotechnických předmětů pro zábavné účely [39]
- Vyhláška č. 1/2009 Obecně závazná vyhláška města Litomyšl k zabezpečení místních záležitostí veřejného pořádku na veřejných prostranstvích, kterou se zakazuje požívání alkoholických nápojů na veřejných prostranstvích [40]
- Vyhláška č. 4/2008 Obecně závazná vyhláška města Litomyšl, o udržování čistoty na ulicích a jiných veřejných prostranstvích (vyhláška o čistotě) [41]

6.3 DOPRAVNÍ SITUACE

Smetanovým náměstím prochází místní komunikace. Tato silnice rozděluje prostor náměstí na 2 části a tvoří 2 hlavní vjezdy a výjezdy z náměstí. Vjezdů a výjezdů do náměstí je víc, přesně jich je 7, ale nejsou tak využívány a frekventované jako ty dva hlavní nacházející se na této místní komunikaci. Z mapy vjezdů a výjezdů je patrné, že dopravní situace Smetanova náměstí a přilehlých uliček je již nyní na první pohled velmi komplikovaná. Usměrnění dopravy v historických centrech měst je běžná praxe. Úzké uličky většinou ani obousměrný provoz neumožňují (tak je tomu i v Litomyšli). Pokud bychom pozapomněli na vjezdy z přilehlých uliček a brali bychom pouze vjezdy a výjezdy z komunikací, jednalo by se poté o 2 vjezdy a 2 výjezdy. Na Smetanovo náměstí se dostaneme pouze ze silnice II/358 a II/360. Všechny vjezdy a výjezdy ze Smetanova náměstí nakonec končí právě na těchto silnicích.



Mapa 11 Výjezdy a vjezdy na Smetanovo náměstí

Zdroj: www.cuzk.cz

Vypracoval: Autor práce

Prostor Smetanova náměstí je rozdělen do tří částí: horní náměstí – placené parkoviště, obytná zóna (střední část u věže) a dolní náměstí – placené parkoviště.

Za parkování platí řidiči v pracovní dny od 8.00 do 17.00, v sobotu od 8.00 do 12.00 hodin, a to na místech označených dopravními značkami. Parkovné se vybírá dvěma způsoby: parkovacím lístkem, nebo parkovací kartou (ta má několik variant).

Lístek zakoupený prostřednictvím parkovacího automatu nebo v systému elektronického placení stojí prvních 65 minut 10 Kč a každá další hodina 30 Kč/hod, den (24 hodin od času zaplacení) 120 Kč/den. Parkovací lístek měsíční lze zakoupit pouze prostřednictvím elektronického placení mobilní aplikací MPLA. Ostatní parkovací lístky je možno zakoupit prostřednictvím veřejně přístupných parkovacích automatů nebo prostřednictvím elektronického placení mobilní aplikací MPLA. [42]

Parkovací karta Abonentní roční „A“ činí 5.000 Kč / kalendářní rok. Parkovací karta je platná pouze, pokud je viditelně umístěna za předním sklem vozidla a je na ní uvedena RZ vozidla. Kupující je povinen zaregistrovat svou RZ v evidenci města. Parkovací kartu je možno zakoupit v Informačním centru Litomyšl nebo na MěÚ Litomyšl. [42]

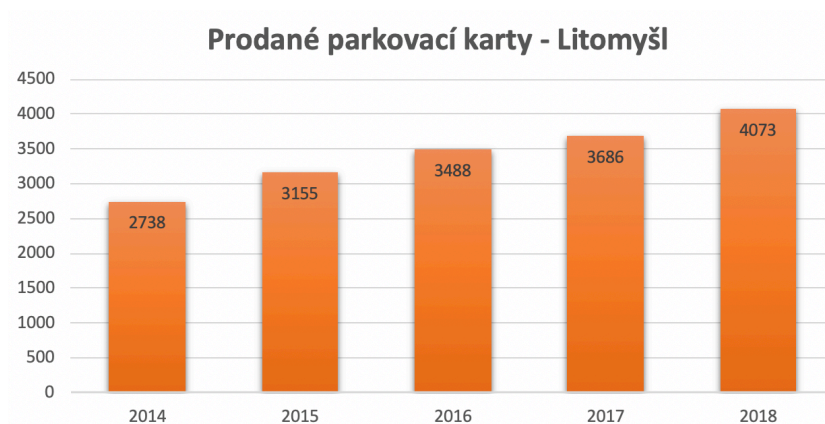
Parkovací karta Rezidenční „R“ stojí pro první dvě vozidla 600 Kč / kalendářní rok a každé další vozidlo 1.200 Kč / kalendářní rok. Tato karta je určena pouze pro vozidla v prokázaném užívání osob s trvalým bydlištěm nebo majitelů nemovitostí v oblastech dle přílohy č. 1 nařízení města Litomyšl č. 10/2019. Parkovací karta je platná

pouze, pokud je viditelně umístěna za předním sklem vozidla a je na ní uvedena RZ vozidla pro které je zakoupena. Kupující k prodeji předkládá technický průkaz vozidla nebo doklad prokazující užívání vozidla, občanský průkaz, případně též platnou nájemní smlouvu nebo výpis z listu vlastnictví. Kupující je povinen zaregistrovat RZ vozidla, na které je známka kupována, v evidenci města. Parkovací kartu je možno zakoupit pouze na služebně Městské policie Litomyšl. [42]

Parkovací známka krátkodobý parking činí 700 Kč / kalendářní rok. Prokazuje zaplacení ceny za parkování v oblastech se zpoplatněným parkováním, a to po dobu do 120 minut od doby začátku parkování v kalendářním roce, který je na ní vyznačen, a v měsíci lednu následujícího kalendářního roku. Parkovací známka je platná pouze v případě současného umístění jednoho parkovacího kotouče viditelně za předním sklem vozidla s označením času začátku parkování. Doba začátku parkování na parkovacím kotouči nesmí být až do doby odjezdu měněna. Po uběhnutí doby 120 minut může být na stejném parkovacím místě prokázáno zaplacení ceny za parkování pouze jiným způsobem (zejména parkovacím lístkem). Parkovací známka je platná pouze, pokud je nalepena na levé boční sklo vozidla, které je umístěno nejbližší zádi vozidla. Kupující k prodeji nepředkládá žádné doklady. Parkovací známku je možno zakoupit v Informačním centru Litomyšl nebo na MěÚ Litomyšl. [42]

Parkovací známka krátkodobý parking – zvýhodněná pro občany města stojí 300 Kč / kalendářní rok. Je určena pouze pro jedno vozidlo ve vlastnictví nebo prokázaném užívání osoby s trvalým pobytem na území města Litomyšle. Prokazuje zaplacení ceny za parkování v oblastech se zpoplatněným parkováním, a to po dobu do 120 minut od doby začátku parkování v kalendářním roce, který je na ní vyznačen, a v měsíci lednu následujícího kalendářního roku. Parkovací známka je platná pouze v případě současného umístění jednoho parkovacího kotouče viditelně za předním sklem vozidla s označením času začátku parkování. Doba začátku parkování na parkovacím kotouči nesmí být až do doby odjezdu měněna. Po uběhnutí doby 120 minut může být na stejném parkovacím místě prokázáno zaplacení ceny za parkování pouze jiným způsobem (zejména parkovacím lístkem). Parkovací známka je platná pouze, pokud je nalepena na levé boční sklo vozidla, které je umístěno nejbližší zádi vozidla. Kupující k prodeji předkládá občanský průkaz, osoba mladší 18 let také doklad o vlastnictví vozidla. Kupující je povinen zaregistrovat RZ vozidla, na které je známka kupována, v evidenci města. Parkovací známku je možno zakoupit v Informačním centru Litomyšl, na služebně Městské policie Litomyšl nebo na MěÚ Litomyšl. [42]

Koupě parkovacích karet každý rok stoupá. Tyto údaje jsou pouze za parkovací karty zakoupené v informačním centru města Litomyšle. [43]



Graf 2 – Prodané parkovací karty za posledních 5 let

Zdroj: Informační centrum Litomyšl

Vypracoval: Autor práce

Parkování a placení parkovného hlídá a pokutuje městská policie, která i kontroluje a hlídá prostor Smetanova náměstí. Pokud nezaplatíte parkovné, dopouštíte se přestupku podle Zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů § 125 písm. c) odst. 1, písm. k). Pokuty za parkování se řídí podle stejného zákona správní delikty § 125 písm. c) Přestupky, odst. 7, písm. a) a hrozí vám bloková pokuta do výše 2 000 Kč. [44]

Na celé ploše parkovišť je však přesně vymezeno pouze 14 parkovacích míst:

1. Jedno parkovací stání vymezené pro městskou policii, před budovou sídla městské policie přibližně u konce horní části náměstí. Dvě vymezené parkovací stání pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu (ZTP) před obchodem Kubík, přibližně uprostřed horní části náměstí.
2. Dvě parkovací stání pro ZTP na dolním náměstí hned vedle obytné zóny a jedno parkovací stání na konci dolního náměstí. Tyto parkovací stání se nacházejí přímo před lékárnami.
3. Podélný parkovací pruh u začátku a konce dolního náměstí se třemi a pěti parkovacími místy.

Na zbytkové ploše náměstí je umožněno volné parkování, tedy není přesně vymezen prostor pro jednotlivá stání.



Mapa 12 – Vymezená parkovací stání na Smetanově náměstí

Zdroj: MěÚ Litomyšl

Vypracoval: Autor práce

Kapacita parkoviště a celkový počet parkovacích míst se každou minutu může měnit a je tedy jen stěží přesně zjistitelný. Pokud nemáme přesně vymezená parkovací stání a parkujeme na volné ploše je kapacita parkoviště silně ovlivněna šikovností řidičů.

Město Litomyšl uvádí na stránkách města kapacitu parkoviště 231 parkovacích míst na horní části náměstí a 180 parkovacích míst na dolní části. Celkem je tedy na Smetanově náměstí 421 parkovacích míst. [8]

Pokud chceme zjistit jaký by měl být počet parkovacích míst na Smetanově náměstí, musíme spočítat odstavná a parkovací stání. Do tohoto výpočtu vstupuje

základní počet odstavných stání - vycházející z tabulky 34 podle normy ČSN 73 6110: doporučené základní ukazatele výhledového počtu odstavných parkovacích stání:

- Odstavné stání pro bydlení:
 - byt do 100 m² by měl mít 1 odstavné parkovací stání
 - byt nad 100 m² by měl mít 2 odstavné parkovací stání [45], [46], [47].

Pokud víme, že na Smetanově náměstí je 242 bytových jednotek [43]. Plocha bytů je ze zákona č. 101/2000 Sb. Zákon o ochraně osobních údajů a ze zákona č. 110/2019 Sb. Zákon o zpracování osobních údajů zakázáno uvádět či zveřejňovat. [48], [49] Plochy domů v soukromých vlastnictvích tedy bez souhlasů všech vlastníků nelze zjistit. Proto budeme předpokládat, že na 1 bytovou jednotku potřebujeme 1,5 odstavného stání. Pokud tedy máme 242 bytových jednotek a na jeden byt připadá 1,5 odstavného stání, potřebujeme 363 odstavných parkování. Tato hodnota je však pouze při součiniteli vlivu stupně automobilizace 1,0. Jedná se o Automobilizaci 1 : 2,5 (1 vozidlo/počet obyvatel), což v našem případě nevychází a na Smetanově náměstí je nutné brát tento součinitel 1,75 (Automobilizace 1 : 1,43). Celkový počet odstavných stání by tedy měl být 636. Město Litomyšl uvádí kapacitu náměstí 421 parkovacích míst, ale nedefinuje zda se jedná o odstavná, nebo parkovací stání, či celkový počet stání. [8], [46], [47]

Odstavné parkování je takové parkovací místo, které je využíváno po celý den a předpokládá se, že na něm budou stát auta majitelů bytů u kterých se parkoviště nachází. Maximální využití se tedy předpokládá v noci. Kdežto parkovací stání je takové stání, které je využíváno jen v určitou dobu podle provozu místa, u kterého se nacházíme. Jedná se především o občanskou vybavenost a parkoviště u těchto budov. Například máme na náměstí obchod, který má celkovou prodejní plochu 100 m², tato provozovna by tedy měla mít v blízkosti obchodu 2 parkovací místa určená pro zákazníky. Toto parkoviště bude v době, kdy má obchod zavřeno prázdné, maximální využití dosáhne v době největší vytíženosti prodejny. [46], [47]

Pokud nebudeme brát rozdíl mezi parkovacími a odstavnými stáními a vezmeme v potaz pouze fakt, že na Smetanově náměstí se nachází 421 míst pro parkování, tak po odečtu 636 odstavných stání pro byty nacházející se na náměstí se již nyní dostáváme do záporných čísel, tedy již nyní nám kapacity nestačí. Na náměstí se však nachází ještě 91 obchodů což znamená minimálně 64 parkovacích míst. Vycházíme opět z výpočtu parkovacích stání – základní počet parkovacích stání (z tabulky 34 podle normy ČSN 73 6110), který je vynásoben součinitelem vlivu stupně automobilizace a součinitelem redukce počtu stání určený sloupcem charakteru území (nacházíme se v historickém jádru a v památková rezervaci v obci do 50 000 obyvatel). A to nepředpokládáme, že plocha jedné prodejny je větší jak 50 m². Kapacita náměstí je již nyní nedostačující (chybí 66 %), a to jsme vůbec nezapočítali, že se na náměstí nacházejí banky, ordinace, pojišťovny, kanceláře, lékárny, služby (kadeřnictví, pedikúra, manikúra, masáže apod.), restaurace, kavárny, bary, knihovna, hotel a pošta. [47]

Pokud bychom vycházeli z návrhu podle normy ČSN 73 6110 a navrhovali počet parkovacích míst podle účelu využití městských domů, je tedy jasné, že by parkoviště nacházející se na náměstí muselo být několikanásobně větší. [46], [47]

Parkovacích míst pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (ZTP – zdravotně a tělesně postižení) je na náměstí pět. Podle vyhlášky 398/2009 Sb., Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientací se počet těchto stání počítá podle celkového počtu parkovacích míst. Na všech vyznačených parkovacích plochách pro osobní motorová vozidla musí být vyhrazen nejméně následující počet pro vozidla osob s omezenou schopností pohybu a orientace:

- jedno stání při celkovém počtu méně než dvacet stání
- dvě stání při celkovém počtu dvacet až čtyřicet stání
- 5% stání při celkovém počtu přesahujícím čtyřicet stání.

Máme-li na horním náměstí 231 parkovacích stání tak 5 % představuje 12 parkovacích míst a na dolním náměstí 180 parkovacích stání tak 5 % je 9 parkovacích míst. Momentálně jsou na horním náměstí 2 parkovací místa pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a na dolním jsou 3. Současný stav je tedy velmi nedostačující. [46], [47]

Pokud vezmeme plochu náměstí a navrhne parkovací místa podle normy ČSN 73 6056. V těchto normách jsou uvedeny rozměry parkovacího stání, které pak poskládáme vedle sebe podél celé plochy parkoviště. Pokud bychom takto vymezili parkovací místa na Smetanově náměstí vznikne nám 371 parkovacích míst, jedná se o hrubý odhad (projekt nebyl vytvořen). Tímto určením počtu parkovacích míst jich získáme ještě méně, než kolik uvádí město Litomyšl, a tedy kapacita parkoviště je ještě více nedostačující. [46], [47]



Mapa 13 - Parkovací stání vymezený podle plochy jednotlivých stání

Zdroj: MěÚ Litomyšl

Vypracoval: Autor práce

Smetanovo náměstí po celém obvodu obklopuje chodník. Dalo by se říci, že prostor pro chodce je také z větší části doplněn o podloubí městských domů. Tyto prostory jsou pouze pro chodce a vytvářejí tedy bezpečný prostor pro pohyb lidí. Podloubí je součástí městských domů, a protože tyto domy jsou převážně v soukromém vlastnictví je tedy i podloubí v soukromém vlastnictví. Sice tento prostor podloubí slouží jako veřejný prostor, a tak je ho tedy mohou využívat a navštěvovat všichni bez výjimek. Problém nastává ve chvíli, když chceme tento prostor revitalizovat, nebo modernizovat, protože se jedná o rekonstrukci městských domů a z veřejného sektoru se

dostáváme do soukromého. Ve vyhlášce města č. 15/2019 Nařízení města Litomyšl č. 15/2019, kterým se vydává tržní řád (tržní řád) je upraven prostor podloubí. Hlavní problém byl, aby tento prostor zůstal prázdný a přístupný občanům. V současné době je povoleno: „Zboží vystavené v podloubí musí splňovat následující podmínky:

1. Zboží (včetně stojanů) musí být umístěno tak, aby nebylo vyšší než 1,7 m a do podloubí nesmí zasahovat více než 0,6 m od zdi (výlohy), nebo
2. Zboží (včetně stojanů) musí být umístěno u vnitřní strany pilíře (sloupu) podloubí tak, aby nebylo vyšší než 1,7 m, nesmí přesahovat do průchodu mezi jednotlivými pilíři a do podloubí nesmí zasahovat více než 0,4 m od pilíře.

Obě dvě možnosti nelze kombinovat, obchodník si musí vybrat jednu z nich. Zároveň musí být zachován ničem neomezený průchod podsíní v šíři alespoň 2 m.“ [35], [48]

Základní šířka pěšího pruhu podle ČSN 73 6110 je 0,75 m, tedy u obousměrného pěšího provozu je minimální šířka 1,5 m. Chodník na Smetanově náměstí je z jedné strany vedený podél souvislé zástavby a z druhé strany parkovací plochou. Je tedy nutné minimální průchozí prostor zvětšit o 0,25 m podél této zástavby a šířku chodníku rozšířit ještě o 0,5 m ze strany parkoviště. Minimální šířka chodníku v tomto případě je tedy 2,25 m. Chodníky jsou spojeny dvěma přechody pro chodce umístěnými na okrajích náměstí. Rozestup mezi nimi je tedy celá délka náměstí (500 m). [35], [48]



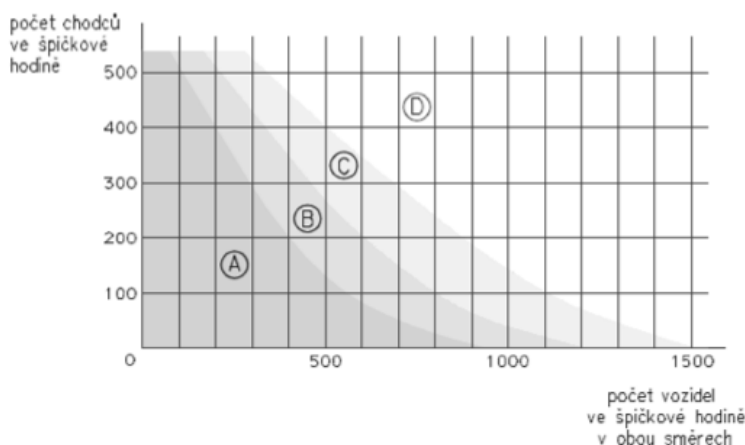
Obrázek 38 – chodník a podloubí na Smetanově náměstí

Zdroj: Autor práce

Přechod pro chodce je definovaný v zákoně č. 361/2000 Sb., o opravu na pozemních komunikacích.[50] Tento zákon definuje přechod pro chodce jako místo na pozemní komunikaci určené pro přecházení chodců, vyznačené příslušnou dopravní značkou. Povinností řidiče, mimo řidiče tramvaje, je podle zákona umožnit chodci, který je na přechodu pro chodce nebo se jej zřejmě chystá použít, nerušené a bezpečné přejítí vozovky. Proto se musí řidič takovému vozidlu přibližovat k přechodu pro

chodce takovou rychlostí, aby mohl zastavit vozidlo před přechodem, a pokud je to nutné, je povinen před přechodem pro chodce zastavit vozidlo. Zákon dále stanoví, že řidič nesmí zastavit a stát na přechodu pro chodce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před ním. Pro chodce pak podle zákona platí, že je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce nebo místo pro přecházení vozovky, musí chodec přecházet jen na těchto místech. [48]

Přechod pro chodce se navrhuje na komunikacích funkční skupiny B, v souvislé zástavbě se přechody pro chodce obvykle zřizují na ramenech křižovatek a mohou se zřizovati v mezikřižovatkových úsecích. Přechod pro chodce se zpravidla navrhuje na křižovatkách při intenzitě vyšší než 50 chodců za hodinu a v mezikřižovatkových úsecích jen při intenzitách chodců a vozidel podle následujícího obrázku [39]. Na komunikacích funkční skupiny C [39] se navrhují přechody pro chodce v závislosti na dopravním významu komunikace a intenzitě přecházejících chodců. Přechod pro chodce se zřizuje jen tam, kde nejvyšší dovolená rychlost není vyšší než 50 km/h. V místech větší koncentrace chodců, zejména dětí (u škol, u zastávek veřejné dopravy). [48]



Uplatnění jednotlivých typů opatření pro přecházení chodců v mezikřižovatkových úsecích dvoupruhových místních komunikací s dovolenou rychlostí 50 km/h.

Obrázek 39 – přehled funkčních skupin

Zdroj: www.fce.vutbr.cz/PKO/novak.m/bm03/prednasky/07.pdf

Na náměstí není nijak usměrněn, nebo omezen pohyb lidí. Chodci tedy kříží a překračují komunikaci i prostor náměstí po celé jeho délce. I když by správně měli pro přechod z jedné strany na druhou využívat přechody pro chodce, nebo přecházet v místě, kde se nachází obytná zóna, většina lidí to nedodržuje. Hlavní důvod, proč chodci přecházejí komunikaci kdekoliv, je ten, že náměstí je velmi dlouhé a místa pro snadnější a bezpečnější přecházení (přechody pro chodce a obytná zóna) jsou od sebe velmi vzdálená.

Obytná zóna, která se nachází uprostřed náměstí této problematice napomáhá, avšak ji plně neřeší. Obytná zóna je definovaná v § 39 v zákoně č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. [50]

§ 39

(1) Obytná zóna je zastavěná oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou "Obytná zóna" a konec je označen dopravní značkou "Konec obytné zóny".

(3) V obytné a pěší zóně směji chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce, přičemž se na ně nevztahuje § 53. Hry dětí na pozemní komunikaci jsou dovoleny jen v obytné zóně.

(5) V obytné zóně a pěší zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 20 km/hod. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo. Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště.

(7) V obytné zóně a pěší zóně musí chodci umožnit vozidlům jízdu. To platí i pro děti hrající si v obytné zóně.

Ze zákona vyplývá, že chodec smí využívat celou šíři komunikace, avšak musí umožnit vozidlům jízdu a řidič musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům. Obytná zóna na náměstí by měla pomoci bezpečněji překonat komunikaci, ale nedává to chodcům přímou přednost před vozidlem, jak je tomu na přechodu pro chodce.

6.4 SHRUTÍ HLAVNÍCH LIMITŮ ÚZEMÍ

Z územního plánu města Litomyšle je tedy patrné, že velké změny s využitím území nejsou možné a jakákoli nová výstavba nebo rekonstrukce či úprava území bude podléhat složitějšímu povolování a musí vyhovovat z mnoha pohledů. Projektová dokumentace musí být doplněna o stanovisko památkové péče města Litomyšle a stanovisko od architektky města paní Ing. Arch. Vydrové. Ta hlídá charakter zástavby, aby se stavba nenacházela v pohledových osách zámku, neclonila výhledu na zámek, a i nadále se zámek tyčil nad městem. Taková to opatření nejsou běžná, a ne v každém městě je najdeme. [43]

6.4.1 Limity území

Z geologického rozboru je patrné:

- **Vysoká hladina podzemní vody.**
- Ne příliš únosná zemina.
- Ne příliš pevná půda.
- Část náměstí se nachází v záplavovém území.

Z územní plánu víme:

- **Městská památková rezervace.**
- Pohledová osa na zámek.
- Plochy veřejného prostranství + plochy smíšeného obytného kolektivního charakteru.

Z dopravní situace je zřejmé:

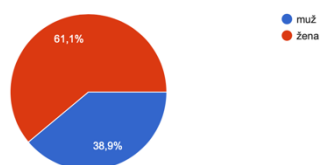
- **Nedostatek parkovacích kapacit.**
- **Velká plocha kolize chodce s vozidly.**
- Velké rozestupy mezi přechody pro chodce.
- Nedostatečná šířka chodníku.
- Prostor není bezbariérový.

6.5 PRŮZKUM

Pro lepší objektivitu dané problematiky, jsem provedla anonymní průzkum za pomoci dotazníku. Otázky jsou zaměřeny na dopravní problematiku Smetanova náměstí. Celkem se průzkumu zúčastnilo 316 tázajících. Dotazník najdete přiložen k práci, jako přílohu 3 – Dotazník. [51], [52]

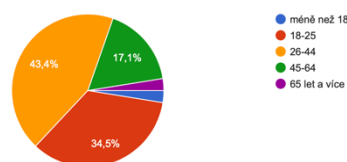
Z dotazníku je patrné, že odpovídající byly převážně ženy (61,1 %). Nejvíce zastoupené byly dvě věkové skupiny 26 - 44 let (43,4 %) a 18 - 25 let (34,5 %). Cílovou skupinu tvoří tito lidé, kteří jsou jak chodci, tak i řidiči vjíždějící do náměstí a využívající tento prostor. Dotazník je zaměřený hlavně na obyvatelé města (32,3 %) a okolních obcí (32,3 %). Tito lidé tráví na náměstí hodně času a navštěvují ho denně (20,9 %), nebo několikrát do týdne (33,5 %), popřípadě jednou za týden (15,8 %). Je tedy zřejmé, že minimálně jednou za týden navštíví náměstí 70,2 % dotazovaných.

Jaké je Vaše pohlaví?
316 odpovědí



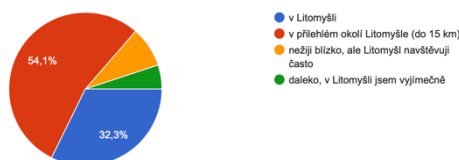
Graf 3 – Pohlaví dotazovaných

Kolik je Vám let?
316 odpovědí



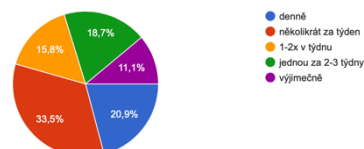
Graf 4 – Věk dotazovaných

Kde žijete?
316 odpovědí



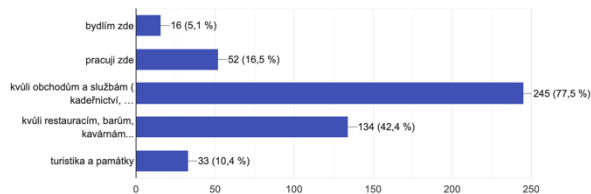
Graf 5 – Místo trvalého bydliště dotazovaných

Jak často navštěvujete Smetanovo náměstí?
316 odpovědí



Graf 6 – Návštěvnost náměstí

Proč navštěvujete Smetanovo nám.? 
316 odpovědí



Graf 7 – Důvod návštěv náměstí

Hlavní důvod, proč jsem průzkum vytvořila byl, abych získala pohled na danou problematiku prostoru od různých lidí s různými názory. Jeden z dotazů zněl: „Proč navštěvujete Smetanovo nám.?“, z odpovědí jsem se dozvěděla, jak tento prostor vnímají a využívají. Teoreticky je mnoho důvodů proč Smetanovo náměstí navštívit, ale podle dotazníku je jasné, že nejčastějším důvodem jsou návštěvy obchodů a služeb

(77,5 %) a druhým důvodem jsou návštěvy restaurací, barů, kaváren apod. (42,4 %). V současné době patří Smetanovo náměstí mezi velmi navštěvované prostory, které jsou plné života a lidí. Proto je důležité zachovat hlavní důvody, proč sem lidé chodí a snažit se o vylepšení tohoto prostoru. Z dotazníku je tedy jasné, že pokud budeme provádět změny na náměstí, nesmíme ohrozit obchody, služby ani bary, kavárny a restaurace, které se tu nachází. V případě plánovaných změn musíme dbát na soulad požadavků, jak lidí navštěvujících náměstí, tak i majitelů těchto provozoven a v neposlední řadě i na funkčnost veřejného prostoru.

Hlavním problémem prostoru jsou velké dopravní intenzity, časté kolize chodce s vozidlem a nedostatek parkovacích míst. Průzkum je otázkami zaměřen na tuto problematiku. Autem na náměstí dojíždí 63,3 %, pěšky 34,8 % a zbylých 1,9 % odpovídajících využívá další způsoby (MHD, kola apod.). Následující otázka je: „*Jak často parkujete na Smetanově náměstí?*“. Nejčastější odpověď byla (31 %): „*Každou návštěvou.*“.

Pro větší přehlednost parkování na Smetanově náměstí jsem vytvořila tři varianty:

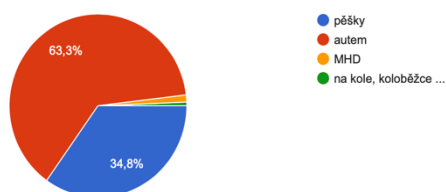
- **parkuji často 37 %** (varianty každý den + každou návštěvu)
- **neparkuji na náměstí, nebo pouze výjimečně 38,6 %** (varianty nejezdím na náměstí, neparkuji na náměstí, parkuji výjimečně)
- **parkuji půl na půl 24,4%**

Z těchto variant je patrné, že nutnost parkování na náměstí je nejednoznačná.

Nemůžeme přesně říci, zda parkování na náměstí je potřebné či nutné, nebo zda by omezení, či zákaz parkování na náměstí prostoru uškodily.

Jak se na náměstí obvykle dostáváte?

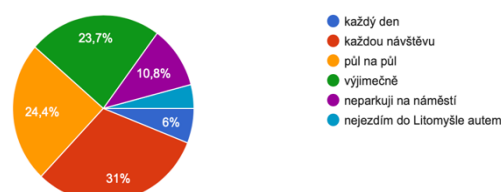
316 odpovědí



Graf 8 – Způsob dopravy

Jak často parkujete na Smetanově náměstí?

316 odpovědí



Graf 9 – Frekvence parkování

Z těchto odpovědí se přímo vybízí varianta, ponechání některých parkovacích míst na náměstí a zbylá přesunout do parkovacích domů, které by měla navazovat na náměstí. Tuto variantu potvrzují i další většinové odpovědi v dotazníku.

Jedná se o otázky:

„Míváte problém zaparkovat na náměstí?“

Když nezaparkujete na náměstí, co děláte poté?“

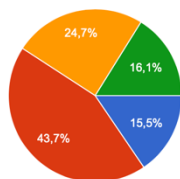
Parkujete pouze na jednom místě?“

Schvalovali by jste možnost zákazu parkování na náměstí?“

Myslíte si, že zákaz nebo omezení parkování na náměstí by zlepšilo pohyb po náměstí?“

Míváte problém zaparkovat na náměstí?

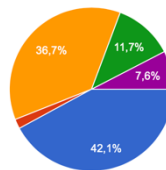
316 odpovědí



Graf 10 –Kapacity parkování.

Když nezaparkujete na náměstí co děláte poté?

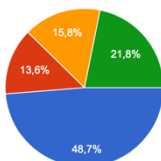
316 odpovědí



Graf 11– Způsob parkování při dosažení max. kapacity

Parkujete pouze na jednom místě?

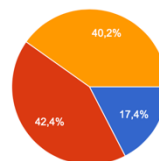
316 odpovědí



Graf 12 – Parkování

Schvalovali by jste možnost zákazu parkování na náměstí?

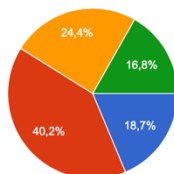
316 odpovědí



Graf 13 – Zákaz parkování na náměstí

Myslete si, že zákaz nebo omezení parkování na náměstí by zlepšil pohyb po náměstí?

316 odpovědí



Graf 14 –Zákaz parkování – zlepšení pohybu chodců

Nedostatek parkovacích míst potvrzují odpovídající tím, že pouze 16,1 % nemívá problém zaparkovat na náměstí. Nutnost výstavby parkovacích domů propojených s náměstím potvrzuje i fakt, že 42,1 % odpovídajících objíždí náměstí, dokud nenajdou volné parkovací místo a 36,7 % dotazovaných parkuje v blízkém okolí či přilehlých uličkách náměstí.

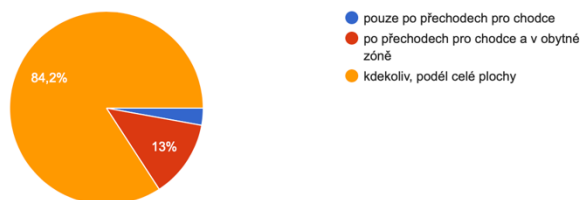
Výstavba parkovacích domů, které by navazovaly na náměstí by pomohla vyřešit nedostatek parkovacích míst a odlehčila by dopravně vytiženému prostoru náměstí. Většina dotazovaných parkuje na jednom místě a následně se po náměstí pohybuje pěšky (70,5 %). Zákaz parkování na náměstí a přesun parkovacích míst do parkovacích domů, které by byly v blízkosti náměstí, by uvítala většina tazajících (57,6 %).

Na náměstí se často setkáváme s kolizí chodce s vozidlem. Tento problém vzniká tím, že celým náměstím prochází komunikace a zbylý prostor náměstí je označen jako parkoviště. Pokud chodec chce přejít z jedné strany na druhou, musí přejít přes parkoviště komunikaci a opět parkoviště. Přechody pro chodce, kde je umožněno bezpečné přejití, najdeme pouze na začátku a konci náměstí. To má za příčinu, že většina lidí přechází přes náměstí kdekoliv. To potvrzuje i nejčastější odpověď v dotazníku, kde 84,2 % dotazovaných přechází kdekoliv podél celého náměstí a pouze 13 % přechází pouze na přechodech pro chodce nebo v obytné zóně. Velká intenzita dopravy a mnoho aut nacházejících se na náměstí vytváří nepřívětivé podmínky, možná

až ohrožení pro chodce. Většina dotazovaných (57,6 %) by uvítala zákaz parkování na náměstí, pokud by se parkování přesunulo do parkovacích domů v blízkosti náměstí.

Kde na náměstí nejčastěji přecházíte?

316 odpovědí

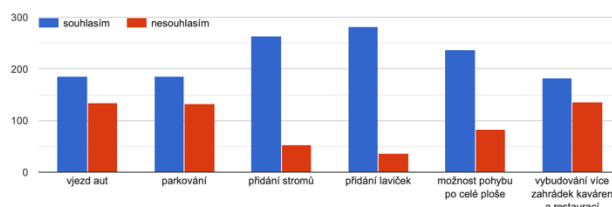


Graf 15 – Přecházení

Z dotazníku také vyplývá, že většina odpovídajících by uvítala vytvoření pěší zóny na Smetanově náměstí. Jednalo by se o:

- zákaz vjezdu aut
- zákaz parkování
- přidání stromů
- přidání laviček
- možnost volného pohybu po celém prostoru
- vybudování zahrádek restaurací, kaváren a barů

Jaký máte názor na možnost zrealizování pěší zóny na celé ploše náměstí? Znamenalo by to zákaz vjezdu autem (možnost pouze zásobování), zákaz parkování, možnost volně se pohybovat po náměstí, přibýly by stromy, lavičky i zahrádky kaváren a restaurací.



Graf 16 – Pěší zóna

Ve všech těchto možnostech většina dotazovaných souhlasila. Je vidět, že prostor náměstí je místem, kde lidé rádi tráví čas. Obytná, nebo pěší zóna by přispěla chodcům, avšak by plně omezila řidiče i provozovny.

Největší problém je ten, že řidič zaparkuje na náměstí a po vystoupení z vozidla se z řidiče stává chodec a mění se jeho priority. Musíme se snažit dojít k nějakému kompromisu, co by vyhovoval jak řidičům, tak chodcům, ale i majitelům provozoven nacházejících se na náměstí.

7 PARKOVACÍ DOMY

Parkovací dům, je stavba hromadných garáží. Jedná se o objekt, popř. oddělený prostor, který slouží k odstavování nebo parkování vozidel a má více jak tři stání, která jsou seřazena buď u vnitřní komunikace, nebo ve více řadách za sebou na celé ploše podlaží a má zpravidla jeden vjezd.

Jednou z možných variant řešení dopravních problémů na Smetanově náměstí, je výstavba parkovacích domů v blízkosti náměstí. Pokud by přibyla parkovací místa, mohlo by se parkování na náměstí omezit. Díky této výstavbě by se snížila intenzita dopravy na místní komunikaci procházející náměstím a přilehlých uliček. Dopravní vytíženost prostoru by tedy klesla a došlo by i ke zlepšení ovzduší v prostorách náměstí.

Nejen podle výsledků z dotazníku by nové parkovací domy eliminovaly některé limity území a přispěly by k rozvoji prostoru. Je však důležité, aby byly parkovací domy v bezprostřední blízkosti náměstí, nebo ideálně měli vstup přímo z domu na náměstí. Tyto jsou v soukromých vlastnictvích a jediná možnost pro výstavby parkovacích domů by byl jejich odkup. Žádný vlastník však dům prodat městu nechce, a tak je tedy parkovací dům přímo na náměstí nereálný. Je tu však několik lokalit, kde by výstavba byla možná, a dokonce jsou i v blízkosti náměstí.

Město Litomyšl má již několik návrhů na parkovací domy vypracované, ale realizace se zatím nepředpokládá viz příloha 3 – Parkovací domy [53]. Projekty, které jsou vypracované jsou velmi dobré. Domy zapadají do okolní zástavby, přidávají parkovací místa a je možné je vystavět i na špatném podloží, které se na náměstí a v jeho přilehlém okolí nachází. Ze všech projektů, které město má, bych vybrala čtyři, které by měly vliv na náměstí a nacházejí se v okolí.

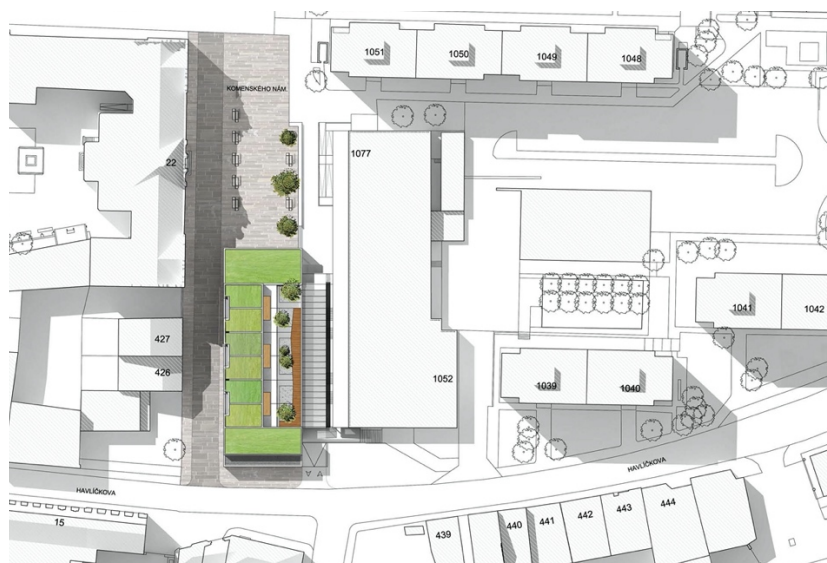
První varianta je parkovací dům na Komenského náměstí, na který následně navazuje veřejný prostor s novým mobiliářem. Jedná se o dvoupatrovou stavbu hromadných garáží a na ni navazující prostor náměstí, který by se oproti dnešní podobě měl stát více přívětivým prostorem pro občany. Koncepce nového náměstí s parkovacím domem se snaží o rozšíření centra a navýšení veřejné plochy, kterou budou obyvatelé opravdu využívat a navštěvovat. Město Litomyšl se snaží veškeré prostory, které již neodpovídají dnešním standardům revitalizovat a modernizovat. Aktuálně se zde nachází 10 podélných parkovacích stání a výstavbou parkovacího domu by přibýlo 78 parkovacích stání. Nyní jsou vymezená parkovací stání podél komunikace a ubírají potřebnou šíři obousměrné komunikaci a tím vytvářejí nepřehlednou dopravní situaci na jednom výjezdu z náměstí. Tento problém by byl odstraněn výstavbou parkovacího domu a tím i zrušením parkovacích stání na komunikaci. Komenského náměstí se nachází v bezprostřední vzdálenosti Smetanova náměstí, tedy docházková vzdálenost od parkovacího domu na náměstí je velmi krátká, jedná se o 100 m (2 minuty).



Obrázek 40 – Současný stav parkování na Komenského náměstí
Zdroj: Autor práce



Obrátek 41 – Vizualizace parkovacího domu na Komenského náměstí
Zdroj: MěÚ Litomyšl



Obrázek 42 – Parkovací dům na Komenského náměstí – půdorys
Zdroj: MěÚ Litomyšl

Druhou variantou je výstavba parkovacího domu v místě, kde se momentálně nachází parkoviště se 45 parkovacími místy. Z tohoto parkoviště na náměstí vede ulička pro pěší. Lokalita tedy plynule navazuje na náměstí a je v blízkosti - 150 m (docházková vzdálenost 2 minuty). Parkovací dům má pro každé podlaží svůj vjezd a výjezd, aby se v domě nemusela nacházet plošina pro výjezd a sjezd a tím je v domě více parkovacích míst. Těch je navrženo 87 a tři pro osoby ZTP. Tímto návrhem by tedy přibýlo 42 parkovacích míst a tři pro osoby se špatnou schopností pohybu a orientace. V současné době je kapacita tohoto parkoviště nedostačující a volných parkovacích stání tu přes den bývá jen pomálu. Jedním z důvodů, proč je toto parkoviště tak vyhledávané a využíváno je ten, že se zde neplatí parkovné a kdokoli tu může, jakkoliv dlouho parkovat. Což vytváří přívětivější podmínky než parkování na samotném Smetanově náměstí. Musíme také myslet na fakt, že se nacházíme v památkové rezervaci města, a tak stavba nesmí narušit celkový památkový a historický ráz okolí. Parkovací dům je železobetonová stavba s oplocením. Plánuje se, že po tomto oplocení porostou popínavé dřeviny (např. břečťan popínavý, přísavník trojcípý, přísavník pětिलistý). Tím se betonová stavba poměrně výrazně zakryje a nedojde ani k eliminaci zeleně v centru. Travnaté plochy, které se nachází v okolí parkoviště budou zachovány a ponechány ve stejném rozsahu. Tím, že se dům nachází v blízkosti zámku je důležité nenarušit pohledové osy. Tím pádem nelze vystavět více jak dvě nadzemní podlaží, abychom nenarušily pohled na zámek a stavba zapadala do výškové hladiny okolní zástavby.



Obrázek 43 – Současný pohled na parkoviště pod zámek

Zdroj: www.mapy.cz



Obrázek 44 – Vizualizace parkovacího domu pod zámek

Zdroj: MěÚ Litomyšl

Třetí variantou je parkovací dům nacházející se v místě současného parkoviště mezi základními školami a silnicí I/35 (mezi ulicemi Kpt. Jaroše a T.G. Masaryka). Momentálně se zde nachází 96 parkovacích míst a dvě parkovací stání vymezené pro osoby se špatnou schopností pohybu a orientace. Výstavba parkovacího domu by zahrnovala nejen plochu hromadných garáží, ale byl by zde zřízen i nadchod přes silnici I/35 končící u Smetanova domu, který se nachází hned za Smetanovým náměstím. Tento nadchod tedy propojuje parkovací dům s centrem města, ale hlavně úplně odklání dopravu, a tedy velmi přispívá ke snížení dopravní vytíženosti náměstí. Tento parkovací dům by vyřešil většinový problém s přesunutím parkovacích stání z náměstí, protože výstavbou toho parkovacího domu přibude 42 parkovacích míst. V současné době prostor tohoto parkoviště, není příliš využíván. Přibylo by tedy všech 138 parkovacích míst (celá kapacita parkoviště) a ne pouze 42. Tento parkovací dům by nebyl v bezprostřední blízkosti náměstí, ale nadchodem se k náměstí dostaneme během pár minut (přesně se jedná o 410 m). Celá plocha nadchodu a část posledního patra je zatravněná a tvoří příjemnější variantu přechodu přes frekventovanou komunikaci.



**Obrázek 45 – Současný pohled na parkoviště před ZŠ.
(příčný pohled)**
Zdroj: Autor práce



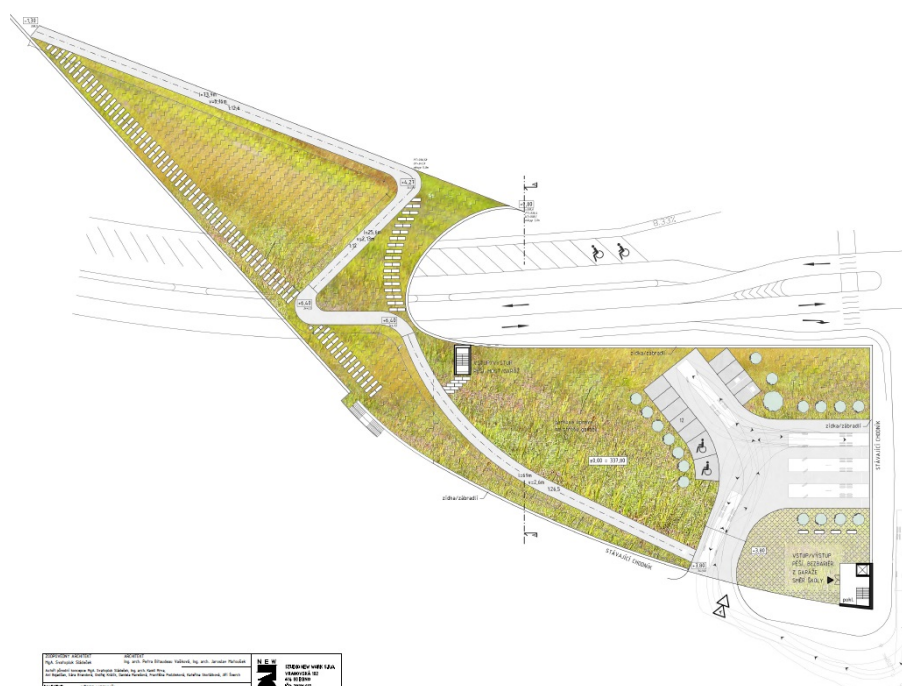
**Obrázek 46 – Současný pohled na
parkoviště před ZŠ (podélný pohled)**
Zdroj: Autor práce



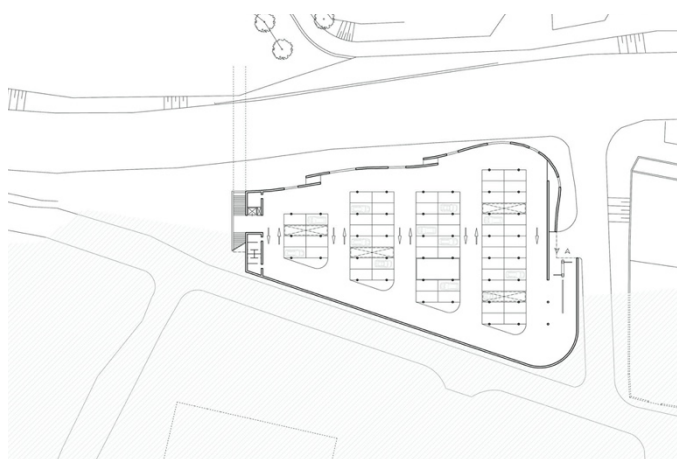
Obrázek 47 – Vizualizace parkovacího domu s nadchodem nad silnicí I/35
Zdroj: MěÚ Litomyšl



**Obrázek 48 – Vizualizace
nadchodu**
Zdroj: MěÚ Litomyšl



Obrázek 49 – Půdorys posledního nadzemního podlaží parkovacího domu a nadchodu
Zdroj: MěÚ Litomyšl



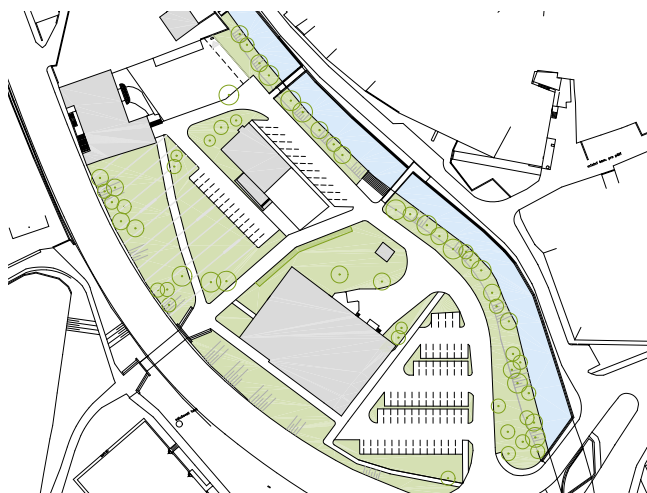
Obrázek 50 – Půdorys 1.NP parkovacího domu
Zdroj: MěÚ Litomyšl

Čtvrtá varianta je parkovací dům vystavěný v místě parkoviště před supermarketem Albert. V současné době se zde nachází 54 parkovacích stání se třemi pro osoby ZTP a výstavbou parkovacího domu by se tato kapacita navýšila na 65 parkovacích míst se třemi pro osoby ZTP. Toto parkoviště patří do vymezených ploch města Litomyšle a má tedy ojedinělý systém možnosti parkování. Město má vlastní parkovací hodiny, jedná se o kartonovou kartičku, na které nastavíte čas příjezdu a můžete zde parkovat maximálně 120 min a parkování je zdarma. Parkovací hodinou jsou k vyzvednutí v informačním centru města, a to zcela zdarma. Parkování bez těchto hodin se dopouštíte stejného přestupku, jako když nezaplatíte parkovné a hrozí Vám nejen bloková pokuta do výše 2 000 Kč, ale i odtah vozidla. Parkoviště je totiž vymezeno pro zákazníky supermarketu. Tento parkovací dům má dvě nadzemní podlaží. Z důvodu špatného podloží by výstavba více pater byla velmi finančně

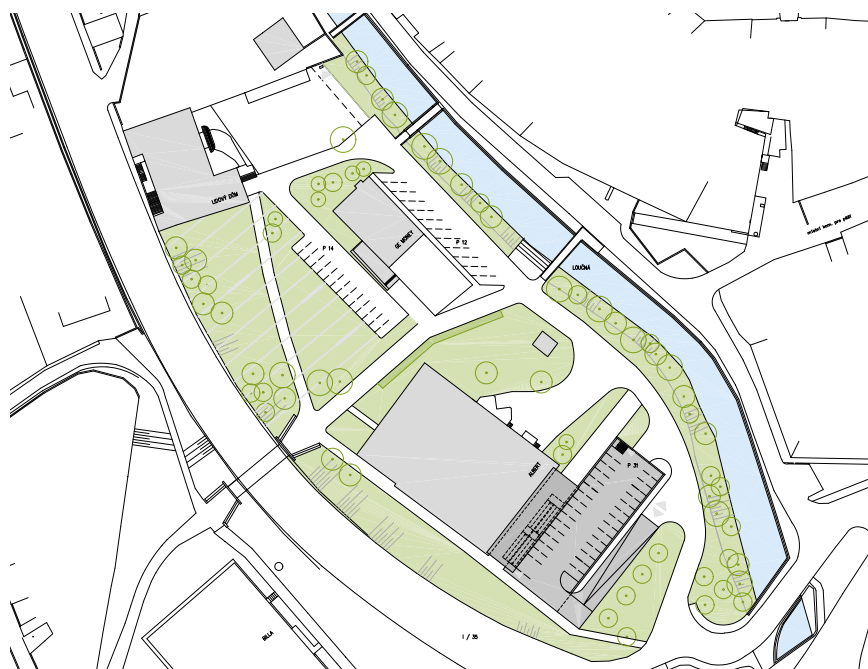
náročná, tedy i nevýhodná. Přibyla by tedy jedna parkovací plocha. Parkovací dům by mohl navazovat na budovu supermarketu, a tak by mohla přibýt i parkovací místa na střeše obchodu. Nemovitost je však v soukromém vlastnictví společnosti a nelze tedy propojit parkovací dům, který by byl ve vlastnictví města s budovou supermarketu. Parkovací dům by byl vzdálený 220 m (docházková vzdálenost 3 minuty) od Smetanova náměstí.



Obrázek 51 – Pohled na současné parkoviště u supermarketu Albert
Zdroj: www.mapy.cz



Obrázek 52 – Současný stav lokality u Alberta (parkoviště)
Zdroj: MěÚ Litomyšl



Obrázek 53 – Parkovací dům u supermarketu Albert

Zdroj: MěÚ Litomyšl

Je důležité, aby kapacita parkovacích domů převyšovala odebraná parkovací stání na náměstí. Nesmíme zapomínat na to, že potřebujeme nejen přemístit parkovací stání z náměstí, ale i navýšit kapacity parkování v centru města.

8 SCHÉMA NÁVRHU ŘEŠENÍ

Variant řešení se podle rozboru a limitů území nabízí několik. V tomto případě je velmi důležitý úhel pohledu. Úplně jiný pohled a požadavky má chodec oproti řidiči, nebo majiteli provozovny nacházející se na Smetanově náměstí. Varianty řešení dané problematiky a eliminace limitů jsou tři. Každá varianta má své výhody a nevýhody a vždy zvýhodňuje jednu skupinu (chodce, řidiče či majitele provozovny). Důležité je, aby na náměstí nedošlo k likvidaci provozoven a tím i odklonu lidí. Hlavním cílem je zlepšit prostor pro lidi, kteří zde tráví čas, tak aby jejich pobyt zde neomezovala nebo neohrožovala nynější dopravní situace. [54]

Před revitalizací náměstí musíme přemýšlet nad možnými dopady. Pro porovnání vezmeme dvě náměstí z okolních měst. Náměstí Míru ve Svitavách, které je svou délkou velmi podobné Smetanovu náměstí bylo před 10 lety místo plné života. Dnešní svitavské náměstí je ztichlý prostor, kde ani za slunečných letních dnů nenajdeme mnoho chodců. K této změně došlo po výstavbě nákupní zóny na okraji města. Nové obchody s velkými parkovišti přímo před prodejny se staly atraktivnější pro obyvatele. Lidé náměstí čím dál méně navštěvovali, až většina prodejen ukončila provoz. Dnes jsou nebytové prostory náměstí využívány hlavně pro kanceláře (pojišťovny, banky apod.) a najdeme jich zde i mnoho prázdných. Parkovací kapacity náměstí, jsou ale i tak stále nedostačující a skoro každý den jsou parkovací plochy zaplněny. Náměstí Míru ve Svitavách je tedy stále jedno velké parkoviště, kde však nedochází k velké kolizi aut a chodců z důvodu malých intenzit chodců. [55]

Pokud bychom zřídily pěší zónu po celé délce Smetanova náměstí, je velká pravděpodobnost, že by mohla nastat podobná situace jako ve Svitavách. Obchodníci, kteří se nacházejí na Smetanově náměstí by se snažili vyrovnat konkurenci ve městě. Díky vzniklým podmínkám prostoru by nemohli konkurovat ostatním provozovnám a docházelo by k přesunu nebo až ukončení provozoven na náměstí. Tím by byla odkloněna velká skupina lidí a s největší pravděpodobností by prostor zpusťl stejně jako ve Svitavách.

Velkou modernizací prošlo náměstí Přemysla Otakara II. ve Vysokém Mýtě. Záměrem modernizace bylo výrazné zklidnění prostoru. Proměna přinesla řadu podstatných novinek. Prostor pro chodce je vydlážděn v jedné výškové úrovni a komunikace je níže. V místech, kde jsou přechody pro chodce je zřízen zpomalovací práh (vyvýšení přechodu zajišťuje větší bezpečnost). Je to proto, aby chodci, jimž je náměstí především určeno, nemuseli překonávat různé výškové bariéry. Proměna upřednostnila chodce před dopravou a vzniklo více odpočinkových zón pro posezení a setkávání. Nejdůležitější změny nastaly v dopravním značení a parkování. Celé náměstí je označeno dopravními značkami „zóna TEMPO 30“ a „zákaz stání“. V celém prostoru je tedy povoleno jet maximálně 30 km/h. S tím také souvisí parkování. Stání vozidel je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště. Tyto parkovací plochy se nachází po obou stranách komunikace, která vede dokola kolem náměstí. Tato komunikace je označena jako kruhový objezd a má jeden jízdní pruh. Je zde tedy příkázaný směr jízdy i vjezdy a výjezdy z náměstí. [56], [57]

Dříve se do náměstí nesmělo vjíždět ani parkovat. Majitelé provozoven na náměstí a obyvatelé města byli však velmi nespokojeni. Docházkové vzdálenosti mezi parkovacími místy ve městě a náměstím byla příliš vzdálená. Nebytové prostory nebyly naplno využívány a lidé neměli důvod náměstí navštěvovat. [56]

Po dokončení modernizace náměstí, byl vytvořen nový prostor, který tvoří přívětivé místo pro lidi. Náměstí je nyní velmi frekventované jak automobily, tak i chodci. Kvůli usměrnění dopravy jak pěší, tak automobilové nedochází ke kolizím chodců a vozidel. Na náměstí se nachází 11 přechodů pro chodce, které nejsou od sebe vzdáleny více jak 60 m. Díky krátkým vzdálenostem přechodů pro chodce a jejich dobrému umístění, nemají chodci potřebu přecházet přes náměstí v jiném místě. Obyvatelé města i návštěvníci náměstí tyto změny přivítali a prostor se stal velmi využívaný a navštěvovaný. Tato modernizace náměstí „oživila“ a došlo zde k velkému rozvoji prostoru. Vysoké Mýto je město srovnatelné s Litomyšlí (podobně velké město), proto jsem přesvědčena, že obdobná modernizace měla stejné pozitivní výsledky. [56]

8.1 PĚŠÍ ZÓNA

Jednou z možných variant řešení je zřízení pěší zóny po celé ploše Smetanova náměstí. Pěší zóny jsou místní (případně účelové) komunikace funkční skupiny D1 – komunikace se smíšeným provozem. Pěší zóny jsou výrazem podpory pěší mobility. Podporují kvalitu prostředí obvykle v centrech měst, v obchodních a lázeňských částech měst (obcí) a v centrech občanského vybavení. Cílem navrhování pěší zóny je umožnění bezpečného pohybu chodců, proto je v pěší zóně preferován pěší provoz. Ostatní druhy dopravy jsou v pěší zóně vyloučeny mimo obslužné motorové dopravy, cyklistické dopravy a veřejné hromadné dopravy za stanovených podmínek provozu. V pěší zóně se všichni účastníci provozu dělí o společný prostor. Obchodní a pobytová funkce této komunikace převládá nad funkcí dopravní. To je zdůrazněno jejím stavebním řešením. [58], [59]

Základní provozní podmínky vyplývají z ustanovení § 23 a § 39 zákona č. 361 / 2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a ust. § 12 odst. 1 písm. h) vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 30 / 2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů [50]

- chodec smí využívat pěší zónu v celé její šířce
- do pěší zóny je povolen vjezd pouze vozidlům uvedeným ve spodní části dopravní značky „Pěší zóny“.

Pokud je povolen vjezd vozidel do pěší zóny:

- řidič smí jet rychlostí nejvýše 20 km/h.
- řidič musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo,
- stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště,
- chodci musí umožnit vozidlům jízdu,

- při vjíždění z pěší zóny na jinou pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě.

Tuto možnost by velmi přivítali chodci. Podle většinových odpovědí z dotazníku je patrné, že pěší zónu na celém Smetanově náměstí by uvítala většina dotazovaných. Podle odpovědí je však patrné, že problém dopravní situace doléhá na většinu návštěvníků náměstí. Pokud bychom zřídili pěší zónu po celé ploše sice bychom úplně eliminovali některé limity území. Chodci by mohli bezpečně a bez problémů přecházet kdekoli na náměstí. Nedocházelo by ke kolizím chodců s vozidly. Nebyl by velký rozestup mezi místy, kde lze bezpečně přecházet. Nevadila by malá šíře chodníku. Navíc výhodou pěší zóny je i navýšení mobiliáře na náměstí. Vznikly by však jiné limity. Nedostatek parkovacích míst by se několikanásobně zvýšil. Provozovny na náměstí by byly velmi omezeny oproti ostatním provozovnám ve městě.

Hrozilo by také, že prostor „utlumíme“ a mohli by dojít ke stejným problémům jako ve Svitavách. Na Smetanovo náměstí také navazují výjezdy a vjezdy do okolních ulic, které by také byly omezeny z důvodu nově navržené pěší zóny. Další problém, který by nově vznikl, je zeleň v prostorách Smetanova náměstí. Momentálně se na Smetanově náměstí nachází jeden vzrostlý strom u Morového sloupu v horní části náměstí a dva vzrostlé stromy u sochy Bedřicha Smetany v dolní části náměstí, zde se také nacházejí květináče se sezónními kvetoucími rostlinami (např. pelargonie). Zeleň je vhodnou součástí pro vytvoření kvalitní pěší zóny. Na Smetanově náměstí se nacházíme v památkové rezervaci a větší zásah do území není možný. Pro zachování historického rázu se podoba náměstí musí zachovávat, a proto přidání pevné zeleně nebo nová výsadba není možná. Hlavním problémem zůstává, že pokud by se z náměstí přesunuly obchody a služby do jiných částí města, náměstí by tím ztratilo na atraktivnosti. [54], [55], [59]

Dle mého názoru (vyplývajícího z analýzy) by pěší zóna sice některé problémy vyřešila a část obyvatel by tuto změnu přivítala, avšak nově vzniklé hrozby a limity by náměstí zhoršily oproti současnému stavu. Pěší zóna na celém Smetanově náměstí by byla příliš radikální a špatně fungující varianta.

8.2 PŘIDÁNÍ PARKOVACÍCH MÍST

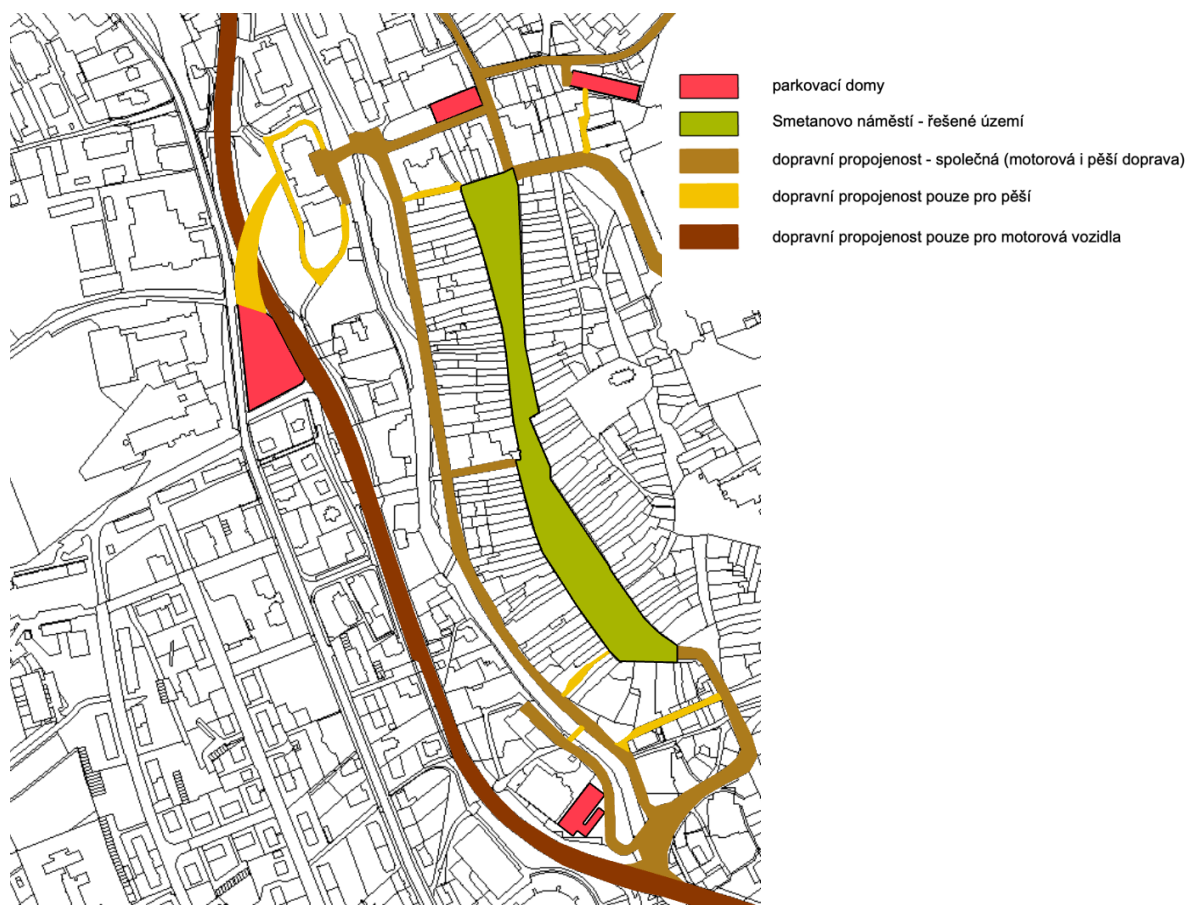
Další variantou je přidání více parkovacích míst, a tak navýšení nedostatečné kapacity parkovacích ploch. Plocha Smetanova náměstí nemá příliš mnoho míst, kde by ještě šla přidat parkovací místa. Jedna z lokalit, kde by se parkovací místa mohla přidat, je obytná zóna. Tato zóna by se musela zrušit, aby se dalo i v tomto místě parkovat podél komunikace. Takto tomu bývá v době, kdy je část náměstí uzavřena z důvodu konání kulturní akce. Podél komunikace v místě obytné zóny lze přidat pouze pár parkovacích stání.

Pro výrazné navýšení parkovacích kapacit je zapotřebí vystavět parkovací domy. Z důvodů špatného podloží v okolí Smetanova náměstí a řeky Loučné nesmí být stavba příliš těžká. Velkou zátěž by málo únosná půda nedokázala unést a stavba by začala sedat, propadat se apod. Pokud bychom chtěli vystavět parkovací domy v okolí Smetanova náměstí musíme i pamatovat na pohledové osy a nesmíme clonit zámek.

Můžeme využít projekty, co již město zpracované má, ale aby došlo ke znatelnému navýšení kapacit je potřeba výstavba více parkovacích domů.

Navíc musíme myslet na správné umístění domů a jejich dopravní napojení na hlavní tahy. Ideální varianta by byla rovnoměrné rozmístění, nejen parkovací domy, ale i stejný počet parkovací místa a jejich napojení na hlavní tah. Mnoho dalších variant, než jsou lokality v projektech, co má město Litomyšl viz kapitola 7 – Parkovací domy [53]. Velkým problémem je odkup možných ploch či domů. Město Litomyšl nevlastní skoro žádné domy v centru a pokud je již něco ve vlastnictví města, jedná se o chráněné památkové stavby.

Parkovací domy by mohly být vybudovány v lokalitách Komenského náměstí, pod zámek, před ZŠ, u supermarketu Albert. Další lokality, které by se nacházely v blízkosti náměstí bohužel v centru města nenajdeme. Město Litomyšl mělo již několik variant a pokoušelo se několik nemovitostí vykoupit, jenže vždy se vlastník rozhodne prodej neuskutečnit. [53]



Mapa 14 Schéma parkovacích domů a jejich dopravní propojenost s náměstím

Zdroj: www.cuzk.cz

Vypracoval: Autor práce

Pokud bychom řešili variantu pouze přidání parkovacích míst, sice by to současnému nedostatku parkovacích kapacit pomohlo a tento problém by byl vyřešen, ale nedošlo by k rozvoji prostoru. Přidáním parkovacích míst by vůbec neřešilo

dopravní problematiku prostoru a dané problémy náměstí by zůstaly. Tato varianta nepřispěje k rozvoji prostoru, ani k eliminaci limitů a problémů.

8.3 VÝSLEDNÉ ŘEŠENÍ

Musíme se snažit najít kompromis mezi variantami pěší zóny a navýšení parkovacích míst. Dostaneme se na variantu podobnou té, která byla aplikovaná na vysokomýtském náměstí. Kompromis mezi variantami i mezi pohledy jednotlivých návštěvníků náměstí je jak zachování určitých parkovacích stání na náměstí, tak i výstavba parkovacích domů pro navýšení parkovacích kapacit, tak i usměrnění dopravní situace a rozšíření plochy pro chodce a tím i vytvoření bezpečnějšího a přívětivějšího prostoru pro chodce.

8.3.1 Dopravní usměrnění komunikace

Celým Smetanovým náměstím prochází komunikace, kterou je potřeba zachovat. Dopravní zátěž na této komunikaci lze zklidnit tím, že by se celý prostor Smetanova náměstí vymežil jako „obytná zóna“ nebo „zóna TEMPO 30“. Pokud by bylo náměstí v jedné z těchto zón snížila by se maximální povolená rychlost vozidel z nynějších 50 km/h na 20 nebo 30 km/h. [57], [59], [60]

Obytná zóna s sebou přináší výrazné zvýšení komfortu bydlení. Hlavním důvodem zřízení obytné zóny má být snaha o zvýšení bezpečnosti provozu a posílení nebo zdůraznění pobytové funkce. Obytné zóny se navrhuje na komunikacích s malým dopravním významem. Obytné zóny jsou z pravidla situovány v obytných souborech mimo obchodní centra měst v oblastech čistého nebo převážně čistého bydlení. Má-li být v obytné zóně umístěna jiná aktivita, je třeba prověřit, že pobytová funkce nebude významně narušena, a současně, že objekt má zajištěn potřebný standart obslužné dopravy. Drobné obchody, služby, kostely a aktivity podobného druhu, pokud nebudou významným zdrojem nebo cílem dopravy, nebrání zřízení obytných zón. Optimální pro návrh obytné zóny jsou komunikace s nízkopodlažní zástavbou, kde se vzhledem k absenci ploch zeleně a hřišť nedostává místa pro pobyt, setkávání obyvatel a hru dětí. Navrhování obytných zón ve vysokopodlažní zástavbě je možné, pokud je zajištěn dostatečný počet odstavných a parkovacích stání, třeba i mimo obytnou zónu (např. hromadné garáže, parkoviště na okraji zóny). V obytné zóně se nemá vyskytovat žádný objekt, který by vyžadoval obsluhu rozměrnějšími vozidly, než jsou vozidla pro odvoz odpadků. Nákupní střediska a větší parkoviště se v obytné zóně nenavrhují. [54], [59], [60]

Zóna TEMPO 30 je tvořena zklidněnými komunikacemi s „klasickým“ šířkovým uspořádáním – je rozdělena na hlavní dopravní prostor a přidružený prostor (jízdni pruhy, chodníky, případně dělicí nebo zelené pásy atd.). Hlavním důvodem zřízení „zóny TEMPO 30“ má být snaha o zvýšení bezpečnosti provozu a zlepšení životního prostředí za současného zachování provozu motorových vozidel. Nezvyšuje ale na rozdíl od obytné nebo pěší zóny pobytovou funkci zklidněné komunikace. Navrhují se na komunikacích s vyšším dopravním významem než obytné zóny. Dovolená rychlost je omezena v oblasti celé zóny dopravním značením. Zóna TEMPO 30 má být vybavena stavebními prvky regulujícími rychlost vozidel, především dlouhými

zpomalovacími prahy na vjezdu do zóny a dlouhými zpomalovacími prahy, zpomalovacími polštáři a zvýšenými křižovatkovými plochami uvnitř zóny. Pokud se jedná o rekonstrukci, může být zóna realizována i jen pomocí dopravního značení. [54], [59], [60]

Rozdíl mezi zónami je v tom:

- Zóna TEMPO 30 je komunikace, kde je maximální povolená rychlost 30 km/h (v obytné zóně 20 km/h).
- Zóna TEMPO 30 je komunikace funkční třídy C, zatímco obytná zóna je třídy D1. Z toho vyplývají pravidla provozu na takových komunikacích.
- V zóně TEMPO 30 je oddělená pěší doprava od ostatní dopravy. V obytné zóně to tak není.
- Začátek a konec zóny TEMPO 30 je označen dopravní značkou IP 25a a IP 25b případně pouze dopravní značkou B 20a. Obytná zóna se vždy začíná i končí dopravní značkou IP 26a a IP 26b.
- Zóna TEMPO 30 může být průjezdná, zatímco u obytné zóny to není doporučeno.

Z přehledů je jasné, že pro lokalitu Smetanova náměstí je zóna TEMPO 30 vhodnější. Pokud bychom na místní komunikaci procházející náměstím zřídili toto dopravní usměrnění, bude potřeba aby byla zóna oddělena dlouhými zpomalovacími prahy u vjezdů do náměstí. Na dvou vjezdech do náměstí se již nyní tyto zpomalovací prahy nacházejí. Ty byly zřízeny při rekonstrukci Jiráskovi ulice v roce 2011. Jiráskova ulice následně navazuje na náměstí Václava Havla (zámecké návrší) a celá tato lokalita prošla rekonstrukcí, byl zde omezen provoz a navýšená plocha pro chodce. Tato lokalita spadá ještě do centra města a památkové rezervace, a proto bylo hlavním cílem tento prostor přizpůsobit chodcům, ale zůstala zde zachována komunikace i parkovací místa.

Vedení města Litomyšle se snaží o revitalizaci celého centra. Každoroční zvyšující se turistický ruch ve městě a snaha o zlepšení života v Litomyšli jsou hlavními důvody proč k revitalizaci centra dochází. Jiráskova ulice, náměstí Václava Havla, zámecký areál, ulice Vodní valy, park u Smetanova domu, nábreží řeky Loučné jsou lokality, kde již revitalizace proběhly. Vždy je brán největší důraz na chodce, aby jejich pobyt v centru města byl bezpečnější, přívětivější a kvalitnější. Jde také o lepší propojenost celého centra. Součástí těchto lokalit jsou právě obytné zóny, pokud není celá lokalita vymezena jako obytná zóna je aspoň většinová plocha v obytné zóně. Část ulice Vodní valy i Jiráskovi ulice je obytná zóna jako část Smetanova náměstí. Obytná zóna byla v roce 1998 zřízena na náměstí. Tato plocha náměstí byla zvednuta, aby zóna představovala jeden dlouhý zpomalovací práh. Hlavním důvodem bylo vytvořit klidovou část náměstí z důvodu stále se zvyšující dopravní vytíženosti. [43], [53]

Optimální variantou revitalizace Smetanova náměstí je tedy zřízení zóny TEMPO 30 na místní komunikaci procházející náměstím. Musíme nejdříve vyřešit problém existence obytné zóny uprostřed náměstí. Zónu můžeme ponechat, ale na začátek a konec zóny musíme přidat dopravní značení. Byly by tedy zřízeny na Smetanově náměstí tři zóny, nejdříve zóna TEMPO 30 pak obytná zóna a následovala by zóna TEMPO 30. Tato varianta by byla zbytečně komplikovaná a rozdělovala by prostor a

dělila jej. Pro vytvoření komplexního prostoru je výhodnější obytnou zónu na náměstí zrušit a celé náměstí nechat v jedné společné zóně. Pokud prostor náměstí bude vytvářet jedno dopravní omezení a jeden styl úpravy terénu vznikne celistvý prostor, který bude přívětivější i přehlednější pro obyvatele i návštěvníky náměstí. [57], [59], [60]

Zřízením zóny TEMPO 30 dosáhneme pouze zklidnění motorové dopravy, ale neřeší nám to parkování v centru. Je tedy důležité doplnit zónu o zákaz stání, tedy přidání dopravního značení.

Dopravní značka B 29 Zákaz stání - zakazuje stání, tj. uvedení vozidla do klidu, kromě ploch vymezených jako parkoviště (pokud se nacházíme v zóně). Tato dopravní značka, lze dodat na tabuli ke značce začátek zóny TEMPO 30. Tímto dodatkem bychom docílili přesného usměrnění parkování, tedy možnost parkovat pouze ve vymezených plochách, a ne po celé ploše náměstí. [60], [61]

Celé centrum Litomyšle je dopravně omezeno, a to zónou a zákazem vjezdu určitého typu vozidel. Přesněji je to: Dopravní značka B 12 Zákaz vjezdu vyznačených vozidel, tento zákaz platí pro vjezd potahových vozidel, traktorů, nákladních automobilů. Toto omezení je v Litomyšli pro celé centrum tedy i Smetanovo náměstí. Většina center měst má podobné zákazy. Celé centrum také patří do „Zóna s dopravním omezením“ (č. IZ 8a). Tato zóna vymezuje část města (v Litomyšli se jedná o centrum), kde platí zákaz stání. Konec této zóny opět vyjadřuje dopravní značka „Konec zóny s dopravním omezením“ (č. IZ 8b). [60], [61]

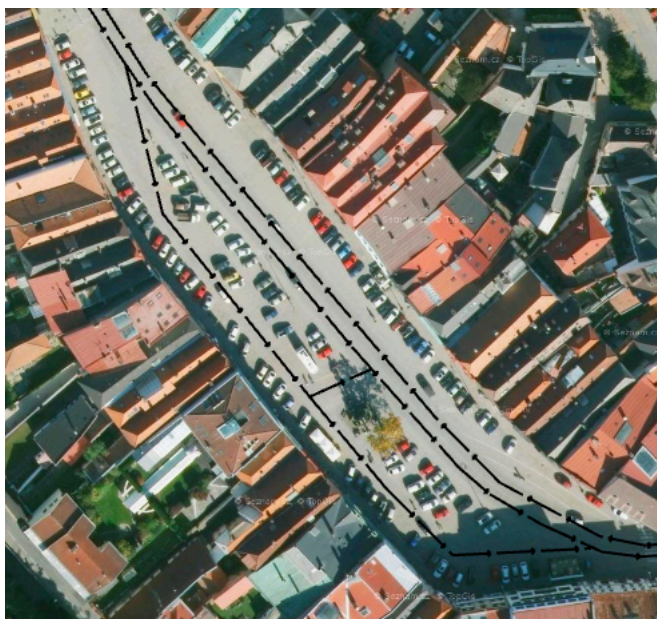
Díky těmto dopravním omezením celého centra není nutné k nově vzniklé zóně na náměstí přidávat dodatky a doplňkové dopravní značení. Dopravní usměrnění motorové dopravy máme, ale nemáme vyřešené parkování, ani oddělení pěší od motorové dopravy.

8.3.2 Usměrnění parkování

Aktuálně se na Smetanově náměstí může parkovat volně. Přesně vymezených parkovacích stání na náměstí najdeme pouze 14 viz kapitola 3 Základní údaje řešeného prostoru. Tyto parkovací stání na sebe nenavazují, ani netvoří ucelenou plochu. Jsou rozptýlené po celé ploše a vymezeny dopravním značením (dopravní značkou a vodorovným dopravním značením – „bílou čarou“). Tyto parkovací stání jsou vymezeny z důvodu potřeby uspořádání prostoru. Dříve se na náměstí nenacházela žádná parkovací stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Dnes je jich pět a správně by jich mělo být více. Stále se zvyšující dopravní zátěž náměstí však nutí zastupitele města vyčleňovat čím dál více parkovacích stání. Parkovací kapacita náměstí je často nedostačující, a to vytváří mnoho problémů nejen pro osoby ZTP, ale i například pro městskou policii, která potřebuje mít vozidlo neustále k dispozici a v blízkosti pobočky. Je jasné, že počet parkovacích míst přímo úměrně souvisí s dopravní intenzitou na komunikaci. Snížíme-li dopravní zátěž na komunikaci můžeme snížit i počet parkovacích míst a naopak. Pokud se budeme snažit usměrnit dopravu na náměstí nesmíme tedy zapomínat na usměrnění parkovacích míst. [62], [63], [64]

Parkovací místa se zpravidla umísťují podél komunikace, tím docílíme jednotné plochy vymezené pro motorová vozidla. Toto pravidlo však na Smetanově náměstí aplikované nenajdeme. Parkuje se zde podél chodníků a uprostřed prostoru. Jakási

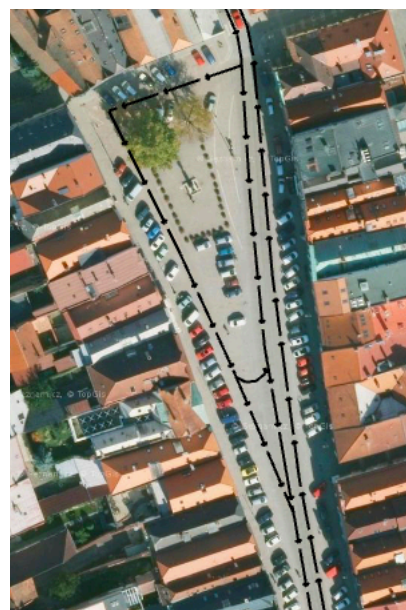
pravidla parkování tu najdeme, ale nejedná se o oficiální nařízení. Každý „Litomyšlák“ ví, jak se na náměstí parkuje i kde je jaký směr jízdy viz mapa níže. [58],



Mapa 15 – horní část náměstí s vyznačením směru jízdy.

Zdroj: www.mapy.cz

Vypracoval: Autor práce



Mapa 16 – dolní část náměstí s vyznačením směru jízdy

Zdroj: www.mapy.cz

Vypracoval: Autor práce

Parkování bych po vzoru vysokomýtského náměstí volila podél komunikace. Vznikl by ucelený prostor vymezený pro motorová vozidla a oproti současnému stavu by se tento prostor sjednotil a zúžila by se šíře, kde dochází ke kolizím vozidel s chodci. Umístíme-li parkovací místa pouze podél komunikace, tak zpřehledníme náměstí nejen pro řidiče, ale i pro chodce. Podobně jsou některé lokality v Litomyšli již řešeny. Parkovací stání jsou umístěna podél komunikace. Zpomalovací prahy se nachází na této komunikaci i když jsme v zónách a zpomalení dopravy v podobě zpomalovacích prahů není nutná.

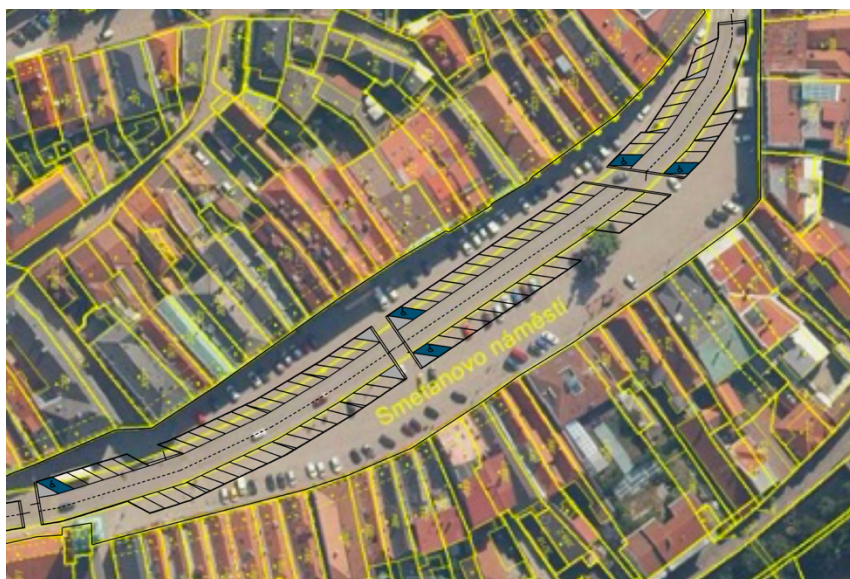
Nově by na náměstí vzniklo 137 parkovacích míst a z toho 9 parkovacích stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Pro vymezení parkovacích stání pro osoby ZTP také musíme myslet na jejich rozmístění. Důležité je tyto parkovací místa umístit před lékárnami, obchody s potravinami a mít je rovnoměrně rozptýlené podél komunikace. Smetanovo náměstí v současné době není bezbariérové. Z důvodu památkové rezervace musíme zachovat dlažební kostky na náměstí, aby zde zůstal historický ráz. Není tedy možné udělat náměstí úplně bezbariérové, ale můžeme se tomu snažit přiblížit, jako u revitalizovaných částí centra (např. ulice Komenského, nebo Vodní valy). Bezbariérové řešení musí navazovat na parkovací stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Výstavbou parkovacích domů v přilehlém okolí náměstí navýšíme kapacity parkování v centru města oproti dnešní podobě. Každý projekt parkovacího domu obsahuje i parkovací stání pro osoby ZTP. [46], [47], [58], [63]



Mapa 17 Schéma návrhu nového dopravního usměrnění s podkladem současného stavu – dolní část náměstí

Zdroj: www.cuzk.cz

Vypracoval: Autor práce



Mapa 18 Schéma návrhu nového dopravního usměrnění s podkladem současného stavu – horní část náměstí

Zdroj: www.cuzk.cz

Vypracoval: Autor práce

Současně musíme pozměnit způsob placení parkovného, než je v současné době. Parkování v parkovacích domech je potřeba mít levnější než na náměstí. Díky tomu docílíme, že se stane atraktivnějším. Musíme také myslet na občany, kteří na náměstí bydlí. Pokud umožníme těmto obyvatelům parkování zdarma pro jedno vozidlo v parkovacím domě a každé další za nižší cenu, než bude cena rezidenčních parkování na náměstí, bude už pouze na jejich uvážení, zda je pro ně parkování na náměstí tak důležité. U každého vjezdu do parkovacího domu se umísťují dopravní kamery a skenery, díky kterým, by podle nahlášené SPZ vozidla na MěÚ v Litomyšli měli tito rezidenční parkující volný vjezd, právě pro jejich vozidlo. Nejen pro obyvatele, ale i pro časté návštěvníky náměstí existuje možnost zakoupení celoročního parkování. Tato

varianta je ideální pro parkování v parkovacích domech. Na náměstí bych zachovala pouze rezistenční a jednorázové parkování (lístek zakoupený prostřednictvím parkovacího automatu), které vychází i v současné době dražší než celoroční parkovací karta. Bude však zapotřebí i tuto dražší variantu zdražit. Pokud parkování v parkovacích domech bude například první hodina zdarma, každá další za 20 Kč/hod a na náměstí parkovací lístek koupíte pouze u automatu a to například 50 Kč za každou hodinu. Ceny za parkovné se v ČR pohybují 10-40 Kč/hod. Parkovné na náměstí bych volila nad průměrné a minimálně dvakrát vyšší než v parkovacích domech. Vytvoříme, tím atraktivnější podmínky parkovacímu domu. Samozřejmě placené parkovné neplatí osoby ZTP, pro které budou vymezeny parkovací místa jak v parkovacích domech, tak i na Smetanově náměstí. [42], [47]

Posledním problémem v usměrnění motorové dopravy zůstávají odbočky a napojení komunikace na náměstí s přilehlými uličkami, tedy napojení dalších vjezdů a výjezdů z náměstí mimo ty dva hlavní, které se nacházejí přímo na komunikaci. Všechny vjezdy a výjezdy bych ponechala, až na jeden. Ulice Josefa Váchala tzv. Váchalova ulička, jedná se o jednosměrnou úzkou uličku, kde na fasádě domu jsou sgrafita známého umělce Josefa Váchala. Tato ulička tvoří turisticky zajímavé místo a často se zde pohybují chodci, kteří fasádu a sgrafita obdivují, fotí si je a sebe s nimi. Tito chodci se tedy pohybují po komunikaci, sice tato část města spadá ještě do obytné zóny, ale i tak je tato ulice nepřehledná. Pokud se tato ulice uzavře pro motorová vozidla, nenastane v centru města komplikace. Mariánská ulice navazuje na ulici Josefa Váchala a doprava zde může plynule pokračovat. Výjezd z ulice Josefa Váchala je nepřehledný, a proto byla u tohoto výjezdu vymezena podélná parkovací stání. Rozhledový trojúhelník je v tomto místě zcloněn zaparkovanými vozidly.

8.3.3 Usměrnění pěší dopravy

Každý veřejný prostor má být přívětivý pro lidi. Přeci jen jej utvářejí právě lidé, kteří se tu nacházejí. Všechny modernizace, revitalizace veřejného prostoru jsou realizovány, právě z důvodu vytváření bezpečnějšího a příjemnějšího prostoru, který bude více navštěvovaný lidmi. Po vzoru revitalizací již proběhlých v centru města a po modernizaci vysokomýtského náměstí bych aplikovala i podobné usměrnění a rozšíření ploch pro chodce na litomyšlském náměstí.

Současný stav je pro chodce na náměstí nepřívětivý a bezpečný prostor tvoří pouze prostory podloubí a chodníků. Celá šíře náměstí je momentálně uzpůsobena spíše pro motorovou dopravu. Z historických záznamů a fotografií víme, že na náměstí se vždy shromažďovali lidé, kteří zde trávili mnoho času. Litomyšlské náměstí bylo, a i je stále plné života a spousty chodců. Veřejný prostor by měl být právě pro tyto chodce bezpečným prostorem, což na Smetanově náměstí už příliš neplatí.

Část centra města Litomyšle je již revitalizována a na tyto prostory by modernizace náměstí plynule navazovala. Parkovací místa, která jsou v současné době rozmístěna po celé ploše by byla nahrazena rozšířenými plochami pro chodce. Parkovací stání by byla pouze podél komunikace a zbylý prostor by se stal bezpečnou zónou pro chodce.

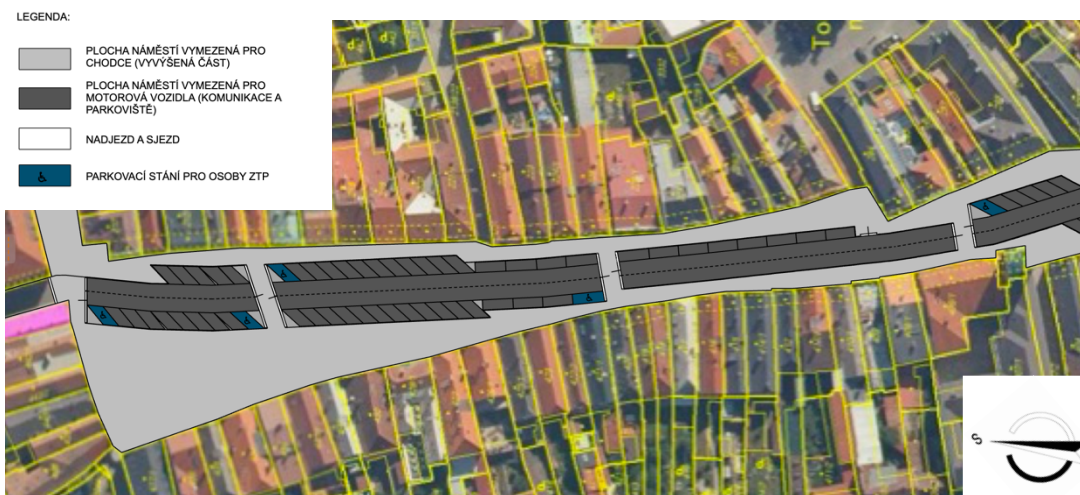
Stojíme-li na jedné straně náměstí (na chodníku před jedním z domů co obklopují náměstí) a rozhodneme se přejít na druhou stranu vznikne problém. Musíme přejít mezi řadou zaparkovaných aut přes komunikaci poté mezi dvěma řadami zaparkovaných vozidel poté opět přes komunikaci tentokrát přes dva pruhy, pak přes volný prostor a poté mezi zaparkovanými vozidly projdeme až na druhou stranu a dostaneme se na druhý chodník. Nebo musíme dojít na přechod pro chodce, který je pouze na začátku a konci náměstí. Poslední variantou je, že dojdeme doprostřed náměstí, kde je obytná zóna. Z podloubí přejdeme přes volný prostor až ke komunikaci, ale tady pozor sice by řidiči měli dbát zvýšené ohleduplnosti vůči nám chodcům, ale nemáme zde přímou přednost. Tak tedy musíme vyčkat až bude bezpečné přejít přes oba pruhy komunikace. Následně přejdeme volný prostor a jsme na druhé straně v podloubí. Všechny tři varianty nejsou příliš přívětivé pro chodce natož třeba pro děti, kterých je na náměstí každý den mnoho.

Modernizace prostoru by tuto situaci vylepšila. Chodníky podél městských domů zrušíme a celý prostor od fasád domů až po obrubníky lemující parkovací stání propojíme a utvoříme tím jednu plochu vyhrazenou pro chodce (takový široký chodník). Dojde také k výškovému rozdílu. Komunikaci s parkovacími místy ponecháme v současné niveletě a plochu pro chodce zvedneme (chodník, který je na náměstí je dnes také výše než zbylá plocha náměstí). Výškové odsazení nám lépe pomůže oddělit plochy určené pro chodce od ploch pro vozidla.

Další úpravou bude přidání přechodů pro chodce. Tyto přechody je nejlepší umísťovat na dlouhých zpomalovacích prazích, aby prostor pro chodce byl stále ve stejné výšce a řidič byl donucen před přechodem zpomalit. Rozestupy mezi přechody pro chodce by neměly přesáhnou rozestup maximálně 100 m. Přidala bych pět přechodů pro chodce do prostoru náměstí. Po zrušení obytné zóny je důležité mít přechody pro chodce rovnoměrně rozděleny přes celé náměstí. Nesmíme zapomínat na dopravní napojení bočních uliček, proto bych přidala přechody pro chodce na zpomalovacích prazích i mezi podloubími nacházejícími se v těchto přilehlých ulicích.

8.3.4 Výsledek usměrnění

- Vytvoření zóny TEMPO 30 na komunikaci
- Parkování pouze podél komunikace
- Přesně vymezené parkovací stání
- Změna tarifů parkovného
- Výstavba parkovacích domů
- Redukce chodníků
- Navýšení prostorů určených pouze pro chodce
- Pěší doprava vyvýšená oproti motorové
- Přidání přechodů pro chodce
- Zrušení obytné zóny na náměstí
- Uzavření ulice Josefa Váchala pro motorová vozidla
- Přechody pro chodce umístěné na dlouhých zpomalovacích prazích



Mapa 19 Schéma návrhu dopravního usměrnění – dolní část náměstí

Zdroj: www.cuzk.cz

Vypracoval: Autor práce



Mapa 20 Schéma návrhu dopravního usměrnění – horní část náměstí

Zdroj: www.cuzk.cz

Vypracoval: Autor práce

Ve schématu jsem zvolila šikmá parkovací stání podél komunikace, z důvodu zachování co nejvíce parkovacích míst a podélná parkovací stání v místě, kde dochází ke zúžení prostoru (přibližně uprostřed). Komunikaci jsem zachovala, jak polohu, tak i niveletu podle nynějšího stavu.

9 VYHODNOCENÍ ANALÝZY

Při provedení analýzy jsem došla ke zjištění, že řešené území má relativně funkčně využitý potenciál. Je zde dobrá urbanistická kompozice. Estetická podoba a kompoziční uspořádání náměstí jsou velkým plusem prostoru. Smetanovo náměstí je ucelený uzavřený veřejný prostor, který však narušuje velká intenzita dopravy a rozlehlá parkovací plocha. Je potřeba říci, že většina nedostatků náměstí vychází z dopravní situace. [54], [55], [65], [66], [67], [68], [69], [70]

Hlavním problémem je neusměrněná doprava a její křížení (kolize chodce s vozidlem). Dalším problémem je nedostatek parkovacích míst v centru. Ačkoliv území slouží zejména pěším, podmínky pro chodce zde nejsou příliš příznivé. Špatné možnosti přecházení nevytvářejí bezpečný prostor a náměstí spíše připomíná velké parkoviště. V současné době se snažíme odklonem dopravy z center měst vytvářet bezpečné prostory pro chodce a tím zachovat funkce veřejných prostor.

Řeka Loučná, která se nachází v blízkosti náměstí a ohrožuje ho možnými povodněmi. Vysoká hladina podzemní vody a možný rozliv vody z řeky jsou limity prostoru na které je zapotřebí myslet při veškerých větších zásahách do podloží.

Naopak kladem, který pramení z historického vývoje, jsou zachovalá podloubí na náměstí. Ty utvářejí unikátní zastřešený „veřejný“ prostor vymezený pro chodce. Historický ráz náměstí vytváří vzájemnou symbiózu celého centra.

Na Smetanově náměstí najdeme rozmanitou občanskou vybavenost, která tvoří hlavní důvod návštěv. Díky této plnohodnotné občanské vybavenosti je náměstí velmi živý prostor, což je zapotřebí zachovat. Turistický ruch je hlavně přes letní měsíce v Litomyšli poměrně vysoký a jedním z turisticky navštěvovaných míst je právě řešené Smetanovo náměstí. Z těchto důvodů je také nutné mít zajištěný plnohodnotný a dostačující mobiliář, který je nutností každého kvalitního veřejného prostoru. [54], [55], [65], [66], [67], [68], [69], [70]

Zjištěné poznatky z provedené analýzy jsou definovány a shrnuty ve SWOT analýze.

SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
občanská vybavenost	kolize chodců s vozidly
kompoziční uspořádání	nedostatek parkovacích stání
podloubí	velká intenzita dopravy
dobrá dostupnost	podloubí v soukromém vlastnictví
výška zástavby v lidském měřítku	památková rezervace
parkování v centru	
historické centrum	
Příležitosti	Hrozby
lepší podmínky pro chodce	povodně
realizace parkovacích domů	rostoucí intenzita dopravy
rozvoj turistického ruchu	

Tabulka 7 – SWOT analýza

Vypracoval: Autor práce

10 ZÁVĚR

V dnešní době technologii a online služeb, je kvalitní veřejný prostor důležitější než kdy dříve. Je potřebné snažit se o udržitelnost těchto míst. Snad nejstručnější, ale plně jasnou definici veřejného prostoru či prostranství najdeme v zákonu o obcích: *„Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.“* Z této definice je jasné, že na tvorbě veřejného prostoru se podílíme my všichni, zatímco o jeho údržbu se stará převážně město. Kvalitu veřejného prostoru si částečně utváříme sami, nejen péčí o něj, ale také způsobem užívání – buď si jeho hodnot vážíme, anebo jej poškozujeme (v Litomyšli se především jedná o dopravní vytíženost).

Silniční doprava je nejvyužívanějším druhem motorové dopravy v ČR. Počet vozidel využívajících pozemní komunikace stále roste a zatížení dopravní infrastruktury je tak stále vyšší a vyšší. V dávné historii bylo hlavním cílem zavést cesty a silnice do center měst, aby byla přeprava co nejpohodlnější a nejrychlejší. S rostoucí intenzitou dopravy se však tento cíl měnil a průtahy byly budovány tak, aby vozidla co nejméně zatěžovala obyvatele města. V současnosti je cíl budování infrastruktury jiný, hlavní snahou je odvést dopravu z měst pomocí obchvatů. Stejný případ jako v mnohých jiných městech je i v Litomyšli. Původní průtah města vedl přes centrum, vybudování současného průtahu sice centru od dopravy pomohlo, ale v současné době jsou intenzity dopravy tak vysoké, že dopravní situaci v centru je opět neúnosná. Veřejný prostor je dopravně velmi vytížený.

Bakalářské práce je zaměřena na komplexní urbanistickou analýzou se zaměřením na dopravní problematiku vybraného veřejného prostoru města Litomyšle. Jednalo se o Smetanovo náměstí, které tvoří hlavní část centra města. Pro pochopení veřejného prostoru bylo nejprve nutné seznámit se s jeho historickým vývojem, který utvářel jeho dnešní podobu.

Cílem bakalářské práce bylo zanalyzovat veřejný prostor, pro jeho možný další rozvoj. Celý prostor náměstí byl komplexně zanalyzován tak, aby došlo k bližšímu popsání a chápání celého řešeného území. Celou práci doplňuje SWOT analýza, která dotváří a zpřehledňuje vyhodnocení urbanistické analýzy.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] Litomyšl - základní údaje. *Litomysl.cz* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: https://www.litomysl.cz/?id_str=1311053145839
- [2] Vývoj počtu obyvatel v obci Litomyšl, Svitavy. *Obyvatelé česka* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <https://www.obyvateleceska.cz/svitavy/litomysl/578347>
- [3] Charakteristika zájmového území. *Litomysl* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: https://www.edpp.cz/lito_charakteristika-zajmoveho-uzemi/
- [4] BEDÜRFTING, Friedemann. *1000 divů světa*. Svojk & Co., 2004. ISBN 80-7352-133-4.
- [5] Litomyšl versus Svitavy. Kdo má delší náměstí? *Český rozhlas* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <https://pardubice.rozhlas.cz/litomysl-versus-svitavy-kdo-ma-delsi-namesti-6028470>
- [6] JANDÍK, Petr, Iveta VACHOVÁ a Miroslav VACHA. *Litomysl*. Praha a Litomyšl: Ladislav Horáček - Paseka, 2006. ISBN 80-7185-744-0.
- [7] GLOSER, Jaroslav Jan. *Litomysl městem krok za krokem*. České Budějovice: Agro, 2005. ISBN 80-7203-749-8
- [8] Parkovací plochy v Litomyšli. *Litomysl.cz* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <https://www.litomysl.cz/?co=mapa&akce=parkovani>
- [9] § 39 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000361>
- [10] SKŘIVÁNEK, Milan. *Litomysl starobylé město*. Praha, Litomyšl: Paseka, 1997. ISBN 80-7185-122-1.
- [11] Městské kroniky města Litomyšle
- [12] Mezinárodní silnice E442, Mezinárodní silnice na území ČR. *Dálnice - silnice.cz* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: http://www.dalnice-silnice.cz/e_silnice.htm
- [13] Městská autobusová doprava. *Litomysl.cz* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: https://www.litomysl.cz/?id_str=1311053930719
- [14] ŠTĚPÁN L.; PRAŽAN J.: *Silnice v Pardubickém kraji*. Pardubice: Mayday, 2009, 259 stran. ISBN 9788086986463

- [15] TP 225 - Prognóza intenzit automobilové dopravy, schváleno MD ČR, účinnost od 12. 10. 2012, EDIP s.r.o., 2012, Praha, ISBN 978-80-87394-07-6
- [16] SKŘIVÁNEK M; VOSYKA S.: Litomyšl 1259 - 2009. Litomyšl: Město Litomyšl, 2009, 615 stran. ISBN 978-80-254-5129-8
- [17] Intenzita dopravy. *Rsd.cz* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné na <http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit/Intenzita-dopravy>
- [18] Publikace o R35. *Rsd.cz* [online]. [cit. 2020-05-09] Dostupné na <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Rychlostni-silnice/publikace-o-r35-2013>.
- [19] Celostátní sčítání dopravy 2010. *Rsd.cz* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/map/default.aspx>
- [20] Celostátní sčítání dopravy 2016. *Rsd.cz* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx>
- [21] Litomyšl: město. *Spvd.cz* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <http://www.spvd.cz/index.php/litomysl>
- [22] Bělidla (autobusové nádraží). *Litomysl.cz* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: https://www.litomysl.cz/?lang=cz&co=moderni_architektura&akce=detail&id=118836683152
- [23] Rekonstrukce autobusového nádraží zahájena! *Litomysl.cz* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <https://www.litomysl.cz/?lang=cz&co=aktualita&id=1153894441630>
- [24] Litomyšl. *Dopravní webovka* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <https://www.dopravniwebovka.cz/litomysl/>
- [25] Místní dráha Chocẽ - Litomyšl. *Pardubický spolek historie železniční dopravy* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <http://www.pshzd.cz/litomysl.html>
- [26] Krajina v geologii - geologie v krajině. *Mzp.cz* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/016457A3543EBA23C12570DE00258F3B/\\$file/KrajinyČR.pdf](https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/016457A3543EBA23C12570DE00258F3B/$file/KrajinyČR.pdf)
- [27] Mapová aplikace. *Geology.cz* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <http://www.geology.cz/extranet/sluzby/aplikace/mapove>

- [28] Teologická mapa 1 : 25 000. *Geology.cz* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: http://mapy.geology.cz/geocr_25/
- [29] Územně plánovací dokumentace obce Litomyšl. *Litomysl.cz* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: https://www.litomysl.cz/?id_str=1458072016529
- [30] Litomyšl právní ochrana. *Npu.cz* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/pravni-ochrana/litomysl-84257>
- [31] Dům U Rytířů - Litomyšl. *Npu.cz* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <https://www.npu.cz/cs/planujete-vylet/tipy-na-vylet/9145-dum-u-rytiru-litomysl>
- [32] Památkový katalog - mapa. *Geoportál NPÚ* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: https://geoportal.npu.cz/webappbuilder/apps/93/?se=Právn%C3%AD%20stav&la=0&fk0=AktStav_id&fv0=523770&zo=1
- [33] Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (památkový zákon)
- [34] Vyhláška č. 66/1988 Sb.
- [35] Vyhláška č. 15/2019 Nařízení města Litomyšl č. 15/2019, kterým se vydává tržní řád (tržní řád)
- [36] Vyhláška č. 11/2019 Obecně závazná vyhláška města Litomyšl č. 11/2019, o místním poplatku za
- [37] Vyhláška č. 9/2019 Obecně závazná vyhláška města Litomyšl č. 09/2019, o zákazu kouření a používání elektronických cigaret na veřejném prostranství v městě Litomyšle
- [38] Vyhláška č. 4/2009 Obecně závazná vyhláška k zabezpečení místních záležitostí veřejného pořádku na veřejných prostranstvích, kterou se zakazuje žebrání na veřejných prostranstvích.
- [39] Vyhláška č. 2/2009 Obecně závazná vyhláška města Litomyšl k zabezpečení místních záležitostí veřejného pořádku na veřejných prostranstvích, kterou se reguluje používání pyrotechnických předmětů pro zábavné účely
- [40] Vyhláška č. 1/2009 Obecně závazná vyhláška města Litomyšl k zabezpečení místních záležitostí veřejného pořádku na veřejných prostranstvích, kterou se zakazuje požívání alkoholických nápojů na veřejných prostranstvích
- [41] Vyhláška č. 4/2008 Obecně závazná vyhláška města Litomyšl, o udržování čistoty na ulicích a jiných veřejných prostranstvích (vyhláška o čistotě)

- [42] Změny v systému parkování od 1. ledna 2020. *Litomysl.cz* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z:
<https://www.litomysl.cz/?lang=cz&co=aktualita&id=1573036753963>
- [43] Městského úřadu Litomyšl – odbor výstavby a územního plánování
- [44] § 125 písm. c) odst. 1, písm. k) v zákoně č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů
- [45] Norma ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- [46] Předmět: MD1 - Konstrukce a dopravní stavby. *FAKULTA STAVEBNÍ – ÚSTAV POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z:
https://www.fce.vutbr.cz/PKO/smely.m/dal_stud.htm
- [47] Návrh parkovacích ploch, zastávek BUS a MHD. *Fce.vutbr.cz* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z:
<https://www.fce.vutbr.cz/PKO/novak.m/bm03/prednasky/09.pdf>
- [48] Chodníky, přechody pro chodce a místa pro přecházení. *Fce.vutbr.cz* [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z:
<https://www.fce.vutbr.cz/PKO/novak.m/bm03/prednasky/07.pdf>
- [49] Zákon č. 110/2019 Sb. Zákon o zpracování osobních údajů zakázáno uvádět či zveřejňovat.
- [50] Zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů
- [51] Dotazník - Analýza prostoru Smetanova náměstí v Litomyšli s ohledem na dopravní vytíženost. Formuláře Google.com [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z:
https://docs.google.com/forms/d/1KlrsV4oGd_PbgtqcBhwvsmhlQjyrZqGiGA_TKtV6YHk/edit
- [52] Dotazník - 316 odpovědí. Formuláře Google.com [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z:
https://docs.google.com/forms/d/1KlrsV4oGd_PbgtqcBhwvsmhlQjyrZqGiGA_TKtV6YHk/edit#responses
- [53] Městský úřad Litomyšl – odbor rozvoje a investic
- [54] Dopravní urbanismus. Fast Vut - Dopravní inženýrství - vzdělávací modul [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <http://projekt150.ha-vel.cz/node/87>

- [55] Principy a zásady urbanistické kompozice v příkladech. Mmr.cz [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: https://www.mmr.cz/getmedia/82ed4e8c-759a-4490-a59f-23d47a3791a4/2016_III_31_Principy-a-zasady-urbanisticke-kompozice-v-prikladech.pdf
- [56] Náměstí Přemysla Otakara II. - Vysoké Mýto. Historická sídla [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <https://www.historickasidla.cz/dr-cs/810-namesti-premysla-otakara-ii.html>
- [57] Zóny 30 a jejich přínosy pro chodce. Cdv.cz [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/file/prezentace-brnowalk-09-zony-30-a-jejich-prinos-pro-chodce/>
- [58] Projektování místních komunikací ČSN 73 6110. Platforma-snop.cz [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: http://www.platforma-snop.cz/wpcontent/uploads/2015/05/ČSN_736110.pdf
- [59] Navrhování dopravního zklidňování, pěších zón, veřejných prostor a obytných zón. Fce.vutbr.cz [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <https://www.fce.vutbr.cz/PKO/novak.m/bm03/prednasky/10.pdf>
- [60] Zóna s dopravním omezením. Schroter [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <http://www.schroter.cz/zn05infzon/zninfzon-iz8a.htm>
- [61] Zákazové dopravní značky. Bezpečné cesty [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/dopravni-znacky/zakazove-dopravni-znacky>
- [62] Šířkové uspořádání městských komunikací. Fce.vutbr.cz [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <https://www.fce.vutbr.cz/PKO/novak.m/bm03/prednasky/02.pdf>
- [63] Jak mohou osoby s handicapem využívat vyhrazené parkování. Medicco.cz [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <https://www.medicco.cz/blog/parkovani-vozickaru>
- [64] tab.34 - Informativní dopravní značky. Bezpečné cesty [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/autoskola/dopravni-znacky/informativni-dopravni-znacky>
- [65] Co je veřejný prostor a kdo jej utváří? MAKS [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <https://www.maks-ricany.cz/maks/co-je-verejny-prostor-a-kdo-jej-utvari>

- [66] VYBRANÉ POJMY URBANISTICKÉ KOMPOZICE. Uur.cz [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=4738#kompozice>
- [67] GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, 2012. ISBN 978-80-260-2080-6
- [68] LYNCH, Kevin. Obraz města. Praha: Nakladatelství RNDR. Ivana Hexnerová – BOVA POLYGON, 2004. ISBN 80-7273-094-0
- [69] ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE. Principy a zásady urbanistické kompozice v příkladech. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2015. ISBN 978-80-7538-057-9
- [70] GEHL, Jan. Život mezi budovami. Brno: Partnerství, 2000. ISBN 80-85834-79-0

SEZNAM TABULEK

Ozn.	Název
Tabulka 1	Silnice II. třídy v Litomyšli
Tabulka 2	Sčítání dopravy – centrum Litomyšle z roku 1968
Tabulka 3	Sčítání dopravy – centrum Litomyšle z roku 1985
Tabulka 4	Sčítání dopravy silnice I/35 – úsek kolem centra z r. 2010
Tabulka 5	Sčítání dopravy ulice Havlíčkova z roku 2010
Tabulka 6	Autobusové spoje nádraží Litomyšle

SEZNAM GRAFŮ

Ozn.	Název
Graf 1	Historický vývoj počtu obyvatel Litomyšle
Graf 2	Prodané parkovací karty za posledních 5 let
Graf 3	První graf z dotazníku
Graf 4	Druhý graf z dotazníku
Graf 5	Třetí graf z dotazníku
Graf 6	Čtvrtý graf z dotazníku
Graf 7	Pátý graf z dotazníku
Graf 8	Šestý graf z dotazníku
Graf 9	Osmý graf z dotazníku
Graf 10	Devátý graf z dotazníku
Graf 11	Desátý graf z dotazníku
Graf 12	Jedenáctý graf z dotazníku
Graf 13	Dvanáctý graf z dotazníku
Graf 14	Čtrnáctý graf z dotazníku
Graf 15	Sedmý graf z dotazníku
Graf 16	Třináctý graf z dotazníku

SEZNAM MAP

Ozn.	Název
Mapa 1	Mapa ČR s vyznačením Litomyšle
Mapa 2	Mapa Litomyšle s vyznačením dopravního napojení Litomyšle s okolními městy
Mapa 3	Mapa katastrálních celků Litomyšle
Mapa 4	Katastrální mapa Litomyšle s vyznačením čísel popisných domů
Mapa 5	Silnice II. třídy v Litomyšli
Mapa 6	Vyznačení hlavních trasy vedoucí městem před výstavbou obchvatu
Mapa 7	Schéma lokalit intenzity dopravy v Litomyšli v r. 2010
Mapa 8	Geologická mapa
Mapa 9	Geovědní mapa
Mapa 10	Památkový katalog – mapa
Mapa 11	Výjezdy a vjezdy na Smetanovo náměstí
Mapa 12	Vymezená parkovací stání na Smetanově náměstí
Mapa 13	Parkovací stání vymezený podle plochy jednotlivých stání
Mapa 14	Schéma parkovacích domů a jejich dopravní propojenost s náměstím
Mapa 15	Horní část náměstí s vyznačením směru jízdy
Mapa 16	Dolní část náměstí s vyznačením směru jízdy
Mapa 17	Schéma návrhu nového dopravního usměrnění s podkladem současného stavu – dolní část náměstí
Mapa 18	Schéma návrhu nového dopravního usměrnění s podkladem současného stavu – horní část náměstí
Mapa 19	Schéma návrhu dopravního usměrnění – dolní část náměstí
Mapa 20	Schéma návrhu dopravního usměrnění – horní část náměstí

SEZNAM OBRÁZKŮ

Ozn.	Název
Obrázek 1	Přírodní přechod přes Loučnou
Obrázek 2	Lávka přes Loučnou
Obrázek 3	Kaskádovité zpevněné nábřeží
Obrázek 4	Obnova hřiště na nábřeží
Obrázek 5	Zámek Litomyšl
Obrázek 6	Dům U Rytířů
Obrázek 7	Centrum Litomyše z perspektivy
Obrázek 8	Památní deska s pernštejnskou pověstí
Obrázek 9	Morový sloup
Obrázek 10	Morový sloup historický snímek
Obrázek 11	Pohled na náměstí kolem roku 1830
Obrázek 12	Socha sv. Floriana stojící u ulice Rektora Stráteského
Obrázek 13	Pohled na Smetanovo náměstí z let, kdy zde bylo autobusové nádraží
Obrázek 14	Povodeň r. 1984 – dolní náměstí
Obrázek 15	Povodeň z roku 1984
Obrázek 16	Pohled na náměstí po povodni roku 1984
Obrázek 17	Dlažební kostky na Smetanově náměstí (ukázka „pruhů“)
Obrázek 18	Schéma lokalit intenzity dopravy s vyznačením centra Litomyše z roku 1968
Obrázek 19	Schéma lokalit intenzity dopravy v Litomyšli v r. 1985
Obrázek 20	Okružní křižovatky propojující Smetanovo náměstí s komunikací I/35
Obrázek 21	Autobusové nádraží na Smetanově náměstí
Obrázek 22	Výstavba Autobusového nádraží na Bělidlech
Obrázek 23	Autobusové nádraží – situace nádraží
Obrázek 24	Pohled na nádraží budovu z projektu
Obrázek 25	Pohled na autobusové nádraží
Obrázek 26	Pohled na nástupiště

Obrázek 27	Půdorysný pohled na celý prostor současného autobusového nádraží
Obrázek 28	Současná nádražní budova a autobusové nádraží
Obrázek 29	Pohled z prostoru před nádražní budovou směrem na supermarket
Obrázek 30	Pohled na park a supermarket u autobusového nádraží
Obrázek 31	Vlakové nádraží v Litomyšli
Obrázek 32	Železniční trať Litomyšle
Obrázek 33	Jízdní řád linky 57520 z roku 1977
Obrázek 34	Schéma linek MHD Litomyšle
Obrázek 35	Nízkopodlažní vůz SOR BN9.5
Obrázek 36	Vůz SOR C9.5
Obrázek 37	Územní plán města Litomyšle s vyznačením Smetanova náměstí
Obrázek 38	Chodník a podloubí na Smetanově náměstí
Obrázek 39	Přehled funkčních skupin
Obrázek 40	Současný stav parkování na Komenského náměstí
Obrázek 41	Vizualizace parkovacího domu na Komenského náměstí
Obrázek 42	Parkovací dům na Komenského náměstí – půdorys
Obrázek 43	Současný pohled na parkoviště pod zámkem
Obrázek 44	Vizualizace parkovacího domu pod zámkem
Obrázek 45	Současný pohled na parkoviště před ZŠ (příčný pohled)
Obrázek 46	Současný pohled na parkoviště před ZŠ (podélný pohled)
Obrázek 47	Vizualizace parkovacího domu s nadchodem nad silnicí I/35
Obrázek 48	Vizualizace nadchodu
Obrázek 49	Půdorys posledního nadzemního podlaží parkovacího domu a nadchodu
Obrázek 50	Půdorys 1.NP parkovacího domu
Obrázek 51	Pohled na současné parkoviště u supermarketu Albert
Obrázek 52	Současný stav lokality u Alberta (parkoviště)
Obrázek 53	Parkovací dům u supermarketu Albert
Obrázek 54	Parkování v obytné zóně na Smetanově náměstí (v dobu konání kulturní akce na horní části náměstí)

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ

ZTP	Zvlášť těžké postižení
RZ	Registrační značka
SPZ	Státní poznávací značka
MěÚ	Městský úřad
Q ₁₀₀	výška hladiny při stoleté vodě
SWOT	SWOT analýza je metoda, pomoci které je možno identifikovat silné stránky (anglicky Strengths), slabé stránky (anglicky Weaknesses) stránky, příležitosti (anglicky: Opportunities) a hrozby (anglicky. Threats)
ČSAD	Česká státní automobilová doprava

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1	Století sem století tam
Příloha č. 2	Hlavní výkres
Příloha č. 3	Dotazník
Příloha č. 4	Parkovací domy