

**LITOMYŠL – SILNICE I/35**  
**Dopravně architektonická studie**  
**zkldnění a humanizace silničního průtahu**  
**po uvedení D35 do provozu**

1. ZADAVATEL STUDIE: Město Litomyšl  
Bří Šťastných 1000, 570 20 Litomyšl

2. ZPRACOVATEL STUDIE: Ateliér DPK, s.r.o.  
Šumavská 416/15, 602 00 Brno  
Ing. Petr Soldán  
Ing. František Havíř  
Spolupráce: Ing. Arch. Zdeňka Vydrová  
Ing. Eva Wagnerová

### 3. ZADÁNÍ

Cílem studie je prověřit možnosti úpravy stávajícího průtahu silnice I/35 městem Litomyšl po uvedení do provozu dálnice D35. Se zprovozněním dálnice se předpokládá snížení intenzit dopravy na průtahu městem, a proto bude možno redukovat počty jízdnicích pruhů a upravit stávající křižovatky na průtahu tak aby se z průtahu stala komunikace, která bude součástí městského prostoru. Cíle studie je navrhnout takové úpravy, které umožní v „uvolněném“ prostoru aplikovat humanizaci veřejného prostranství novými funkcemi jako například parkování, vedení chodců či cyklistů nebo výsadbou zeleně. Studie řeší úsek silnice I/35 v délce 4,65km od křižovatky se silnicí III/36021 (ul. Průmyslová, staničení I/35 - 160,22km) po křížení se silnicí III/36016 (ulice Na lánech, staničení I/35 - 155,57km).

Dr. Skřivánek: Zmizelé Čechy, nakladatelství Paseka 2006:

*„Vážný zásah do struktury města představovala nešťastně vyřešená přeložka silnice I/35, dokončená v roce 1983. Byla sice nezbytně nutná, ale rozřízla město na dvě pro pěší špatně dostupné části a do značné míry znehodnotila další kulturní stánky Litomyšle, zejména Lidový dům, který v roce 1922 dokončil V. Šilhavý. Silnici musely ustoupit sady za Smetanovým domem a celé bloky domů, hlavně tzv. Bělidla s malým náměstím, která se nacházela v místech dnešního autobusového nádraží.“*

### 4. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ STUDIE

- Digitální technická mapa města
- Křižovatka I/35 x III/36021 v Litomyšli DI posouzení (AFRY, 2021)
- Výsledky celostátního sčítání dopravy 2020 (ŘSD 2022)

## 5. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

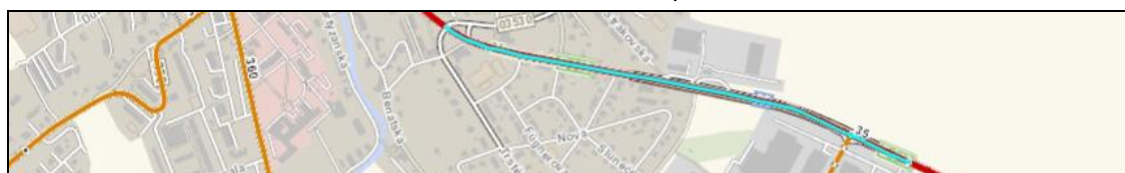
Průtah silnice I/35 městem Litomyšl lze rozdělit na tři kompaktní úseky odpovídající i místnímu dělení dle názvu ulic. V protisměru staničení silnice, tedy ve směru od Svitav na Vysoké Mýto jsou to tyto úseky:

### Ulice Moravská:

Staničení: KM 158,96 – KM 160,22 Délka: 1,26 km

Začátek úseku je definován křižovatkou s ulicí Průmyslovou (sil. III/36021) a končí na křižovatce s ulicí Mařákovou (sil. II/360). Jedná se o třípruhovou silnici, přičemž v téměř celé délce jsou zde ve směru na Svitavy dva jízdní pruhy a jedem pruh do centra města. Na celém úseku není žádný úrovnňový přechod pro chodce a pěší překročení této ulice je v podstatě možné jen v místě křižovatky s ulicí Strakovskou a to velmi nekomfortním podchodem. Tento úsek zcela neprůchodně rozděluje město na dvě části a je nepřekročitelnou bariérou. Podél úseku jsou umístěny úzké, nebo žádné chodníky. Cyklistická doprava v podstatě není řešena a cyklisté se pohybují buď v hlavním dopravním prostoru, a nebo po chodnících. Na úseku se nacházejí dvě sčítací místa intenzit dopravy celostátního sčítání dopravy a intenzity dopravy zaznamenané v roce 2020 dosahují následující hodnoty:

Úsek ke křížení s ulicí Strakovskou: 17.436 suma vozidel / 24hod – RPDl:




Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 5-0572)

... 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 | 1 526 | 702 | 162 | 161 | 143 | 2 067 | 53 | 2  | 2  | 12  | 4 830 | 12 481 | 125   | 17 436 |
|                                       |         | LN    | SN  | SNP | TN  | TNP | NSN   | A  | AK | TR | TRP | TV    | O      | M     | SV     |
| RPDI - pracovní den (Po-Pá)           | voz/den | 1 836 | 920 | 211 | 211 | 186 | 2 693 | 64 | 2  | 3  | 16  | 6 142 | 12 907 | 117   | 19 166 |
| RPDI - volné dny (mimo svátky)        | voz/den | 741   | 149 | 38  | 34  | 33  | 482   | 26 | 1  | 0  | 3   | 1 507 | 11 401 | 145   | 13 053 |
| Hodinová intenzita dopravy            |         |       |     |     |     |     |       |    |    |    |     |       | TV     | SV    |        |
| Padesátirázová intenzita dopravy      | voz/h   |       |     |     |     |     |       |    |    |    |     |       | 497    | 1 796 |        |
| Špičková hodinová intenzita dopravy   | voz/h   |       |     |     |     |     |       |    |    |    |     |       | 415    | 1 499 |        |
| Těžká nákladní vozidla - TNV          |         |       |     |     |     |     |       |    |    |    |     |       | TNV    |       |        |
| Hodnota TNV                           | voz/den |       |     |     |     |     |       |    |    |    |     |       | 6 348  |       |        |

Úsek ke křížení s ulicí Mařákovou: 21.798 suma vozidel / 24hod – RPDl:



**Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 5-0573)** ... 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 | 1 892 | 744 | 196 | 168 | 124 | 2 039 | 111 | 2  | 8  | 18  | 5 302 | 16 382 | 114   | 21 798 |
|                                       |         | LN    | SN  | SNP | TN  | TNP | NSN   | A   | AK | TR | TRP | TV    | O      | M     | SV     |
| RPDI - pracovní den (Po-Pá)           | voz/den | 2 276 | 975 | 255 | 220 | 162 | 2 656 | 133 | 2  | 10 | 24  | 6 713 | 16 942 | 107   | 23 762 |
| RPDI - volné dny (mimo svátky)        | voz/den | 919   | 158 | 46  | 36  | 29  | 475   | 55  | 1  | 2  | 4   | 1 725 | 14 965 | 133   | 16 823 |
| Hodinová intenzita dopravy            |         |       |     |     |     |     |       |     |    |    |     |       | TV     | SV    |        |
| Padesátirázová intenzita dopravy      | voz/h   |       |     |     |     |     |       |     |    |    |     |       | 546    | 2 245 |        |
| Špičková hodinová intenzita dopravy   | voz/h   |       |     |     |     |     |       |     |    |    |     |       | 456    | 1 875 |        |
| Těžká nákladní vozidla - TNV          |         |       |     |     |     |     |       |     |    |    |     |       | TNV    |       |        |
| Hodnota TNV                           | voz/den |       |     |     |     |     |       |     |    |    |     |       | 6 450  |       |        |

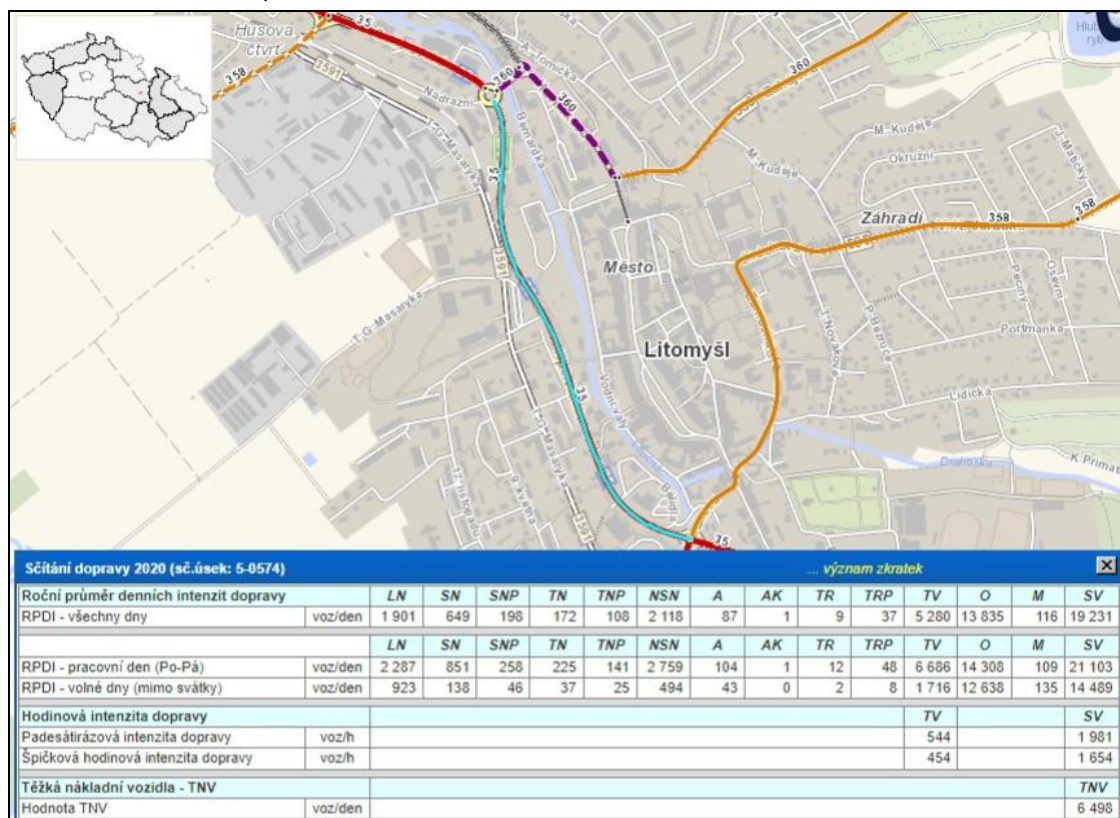


### Ulice Kpt. Jaroše:

Staničení: KM 157,92 – KM 158,96 Délka: 1,05 km

Úsek je ohraničen křižovatkami na začátku s ulicí Mařákovou (sil. II/358) a na konci okružní křižovatkou s ulicí Havlíčkovou (sil. II/360). Celý úsek je čtyřpruhová směrově nedělená komunikace. Pěší trasy kříží komunikaci vždy mimoúrovňově a to podchodem propojujícím autobusové nádraží s centrem města, nadchodem lávkou v blízkosti Smetanova domu a Smetanovou lávkou, navazující na ulici Ropkovu a spojující ulici T.G.Masaryka s historickým centrem města. Z valné části je komunikace vedena v hlubokém zářezu, který je ze západní strany zajištěn opěrnou zdí. Pěší trasy podél komunikace nejsou řešeny, cyklisté se mohou pohybovat v hlavním dopravním prostoru bez jakéhokoli bezpečnostního opatření (to znamená, že se zde v podstatě vůbec nepohybují). Komunikace v zásadě rozřízla centrum města a naprosto necitlivě oddělila centrum města od jeho západní části. Veřejný prostor je užívám pouze pro pohyb vozidel. Výstavbou průtahu bylo průčelí Lidového domu téměř zneprůstupněno a tato stavba ztrácí svůj význam a funkci. Svými čtyřmi jízdními pruhy je komunikace značně předimenzovaná a to hlavně s ohledem na fakt, že před okružní křižovatkou s ulicí Havlíčkovou je zúžena na jeden jízdní pruh na vjezdu do křižovatky, počet více jízdních (řadicích) pruhů má své opodstatnění u křižovatky s ulicí Mařákovou osazené SSZ.

V celostátním sčítání dopravy byla v roce 2020 na úseku zaznamenána intenzita dopravy 19.231 suma vozidel / 24hod. – RPDÍ:




### Ulice Sokolovská

Staničení: KM 156,57 – KM 157,91 Délka: 1,34 km

Předmětný úsek je ohraničen okružní křižovatkou s ulicí Havlíčkovou (sil. II/360) na jihu a na severu končí křižovatkou s ulicí Na Lánech (sil. III/36016). V celé své délce je komunikace úseku dvoupruhová s širokými krajnicemi, které jsou užívány k podélnému parkování. Téměř po obou stranách komunikace jsou vedeny chodníky proměnlivé šířky. V roce 2023 byla na úseku realizována nová okružní křižovatka, která napojuje oblast Nedošina a novou prodejnu Lidl. V části ulice Sokolovské slouží k obsluze rodinných domů paralelní komunikace oddělená od hlavního dopravního prostoru opět opěrnou zdí navýšenou plným betonovým zábradlím. Cyklisté se v ulici Sokolovské mohou pohybovat v hlavním dopravním prostoru, místy po širokých zpevněných krajnicích, není zde však učiněno žádné opatření pro zvýšení bezpečnosti jejich pohybu. Pohyb chodců přes ulici Sokolovskou je umožněn úrovnňovými přechody s ochrannými ostrůvky.

Na úseku se nacházejí dvě sčítací místa intenzit dopravy celostátního sčítání dopravy a intenzity dopravy zaznamenané v roce 2020 dosahují následující hodnoty:

Úsek ke křížení s ulicí T.G.Masaryka: 20.160 suma vozidel / 24hod – RPDl:



**Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 5-0575)** ... 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 | 1 746 | 700 | 199 | 187 | 137 | 2 029 | 122 | 1  | 4  | 29  | 5 156 | 14 895 | 109   | 20 160 |
|                                       |         | LN    | SN  | SNP | TN  | TNP | NSN   | A   | AK | TR | TRP | TV    | O      | M     | SV     |
| RPDI - pracovní den (Po-Pá)           | voz/den | 2 103 | 918 | 259 | 245 | 178 | 2 643 | 146 | 1  | 5  | 38  | 6 536 | 15 404 | 102   | 22 042 |
| RPDI - volné dny (mimo svátky)        | voz/den | 849   | 149 | 46  | 40  | 32  | 473   | 60  | 0  | 1  | 6   | 1 656 | 13 606 | 127   | 15 389 |
| Hodinová intenzita dopravy            |         |       |     |     |     |     |       |     |    |    |     |       | TV     | SV    |        |
| Padesátirázová intenzita dopravy      | voz/h   |       |     |     |     |     |       |     |    |    |     |       | 531    | 2 076 |        |
| Špičková hodinová intenzita dopravy   | voz/h   |       |     |     |     |     |       |     |    |    |     |       | 443    | 1 734 |        |
| Těžká nákladní vozidla - TNV          |         |       |     |     |     |     |       |     |    |    |     |       | TNV    |       |        |
| Hodnota TNV                           | voz/den |       |     |     |     |     |       |     |    |    |     |       | 6 434  |       |        |

Úsek ke křížení s ulicí Na Lánech: 18.396 suma vozidel / 24hod – RPDl:

| Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 5-0565) |         |       |     |     |     |     |       |    |    |    |     |       |        |       | ... 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 | 1 734 | 648 | 176 | 184 | 136 | 2 038 | 82 | 5  | 2  | 4   | 5 009 | 13 278 | 109   | 18 396            |  |  |  |  |  |  |
|  |         | LN    | SN  | SNP | TN  | TNP | NSN   | A  | AK | TR | TRP | TV    | O      | M     | SV                |  |  |  |  |  |  |
| RPDI - pracovní den (Po-Pá)            | voz/den | 2 086 | 849 | 229 | 241 | 177 | 2 655 | 98 | 6  | 3  | 5   | 6 349 | 13 732 | 102   | 20 183            |  |  |  |  |  |  |
| RPDI - volné dny (mimo svátky)         | voz/den | 842   | 138 | 41  | 39  | 32  | 475   | 41 | 2  | 0  | 1   | 1 611 | 12 129 | 127   | 13 867            |  |  |  |  |  |  |
| Hodinová intenzita dopravy             |         |       |     |     |     |     |       |    |    |    |     |       | TV     | SV    |                   |  |  |  |  |  |  |
| Padesátirázová intenzita dopravy       | voz/h   |       |     |     |     |     |       |    |    |    |     |       | 516    | 1 895 |                   |  |  |  |  |  |  |
| Špičková hodinová intenzita dopravy    | voz/h   |       |     |     |     |     |       |    |    |    |     |       | 431    | 1 582 |                   |  |  |  |  |  |  |
| Těžká nákladní vozidla - TNV           |         |       |     |     |     |     |       |    |    |    |     |       | TNV    |       |                   |  |  |  |  |  |  |
| Hodnota TNV                            | voz/den |       |     |     |     |     |       |    |    |    |     |       | 6 321  |       |                   |  |  |  |  |  |  |

## 6. POPIS NÁVRHU ÚPRAV PRŮTAHU VEDOUČÍCH KE ZKLIDNĚNÍ A HUMANIZACI VEŘEJNÉHO PROSTORU

Uvedením do provozu dálnice D35 jejíž součástí je i dálniční obchvat města Litomyšl, dojde ke změně dopravních vazeb a vztahů na silniční síti v okolí. Lze předpokládat odklon tranzitní dopravy (směr Svitavy – Vysoké Mýto) ze stávající I/35 jedoucí v současné době Litomyšl na obchvat a zároveň budou přesměrovány i vztahy cílové dopravy do města. Dá se předpokládat, že na silničním průtahu městem poklesne intenzita dopravy o cca 30%. Na snížené intenzity dopravy je možno reagovat stavebními úpravami na průtahu městem a ze stávajícího dopravního prostoru určeného pouze silniční dopravě, vyčlenit prostor pro jiné aktivity než jízda motorových vozidel. Ze stávající neprůchodné bariéry se může stát městský prostor, který opět spojí rozdělené město v jeden celek.

V návrhu je kladen důraz na zachování průjezdnosti města v trase stávajícího průtahu a zároveň vytvoření standardního městského prostředí doplněním provázání pěších vazeb, doplněním zeleně a stromořadí a vytvořením nových parkovacích ploch v blízkosti centra města, které umožní redukci parkovacích stání na Smetanově náměstí.

Při zpracování návrhu bylo nutné rozhodnout jakým způsobem bude řešeno vedení cyklo dopravy v prostoru průtahu. Zda v hlavním dopravním prostoru budou navrženy přídatné pruhy pro cyklisty a pokud ano, tak v kterých částech. Po konzultaci se zástupci města bylo rozhodnuto, že v hlavním dopravním prostoru průtahu nebudou navrženy pruhy pro cyklisty, jelikož hlavní cyklistické trasy jsou již v současné době vedeny mimo průtah městem a využívají pro cyklisty bezpečnější koridory vedoucí ulicemi Vodní valy, T.G. Masaryka, Na Lánech, či samostatnými stezkami. Studie však zároveň navrhuje v místech, kde to je možné, dostatečně široké plochy pro smíšený pohyb chodců a cyklistů a místy samostatné cyklostezky. Detailní řešení je popsáno v následujících textech.

Charakteristické prvky pro návrh úpravy průtahu jsou dány jednotným šířkovým uspořádáním po celé délce, a to šířka jízdního pruhu 3,5m, šířka podélného parkovacího stání 2,25m, šířka pro parkovací stání šikmé 5,0m, minimální šířka stezky pro smíšený provoz chodců a cyklistů 3,0m, minimální šířka prostoru pro zeleň 1,5m, minimální šířka chodníku 2,0m. Přechody pro chodce budou opatřeny ochrannými ostrůvky minimální šířky 2,5m při délce přechodu větší jak 7,0m.

Veškeré stavební úpravy průtahu jsou navrženy ve stávající niveletě výškového vedení z důvodu minimalizace investičních nákladů.

Popis úprav průtahu je opět rozdělen na tři kompaktní úseky odpovídající i místnímu dělení dle názvu ulic. V protisměru staničení silnice, tedy ve směru od Svitav na Vysoké Mýto jsou to tyto úseky:



#### Ulice Moravská:

Staničení: KM 158,96 – KM 160,22 Délka: 1,26 km

Na začátku úseku je navržena úprava křižovatky s ulicí Průmyslovou (sil. III/36021), která byla zpracována ve studii již v roce 2021 firmou AFRY. Na tento návrh navazuje předložená studie. Návrh upravuje křižovatku na okružní spirálového typu s možností napojení čtvrtého ramene ze severu. Optimální variantou úpravy se jeví varianta 2.

Obr.: řešení úpravy křižovatky (AFRY 2021)

#### **5.4 VARIANTA 2**

Délka dotčeného úseku I/35: 215 m

Odhad stavebních nákladů: 21 787 336,- Kč (bez DPH v C.Ú. 2021)

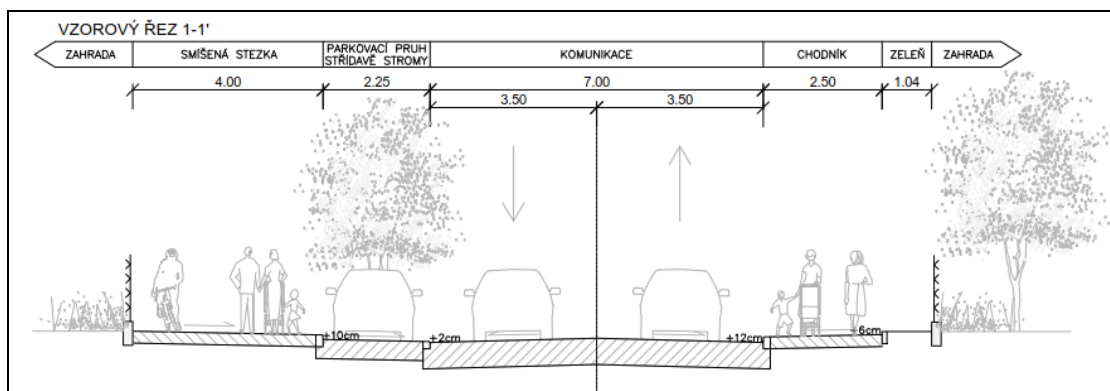
Uspořádání křižovatky: OK, modifikovaná jednopruhová, čtyřramenná, D=31,3 m

Řešení křižovatky je uvedeno na následujícím obrázku a ve výkresové příloze B.2 Situace křižovatky Varianta 2. Odhad stavebních nákladů je uvedený v příloze 6.

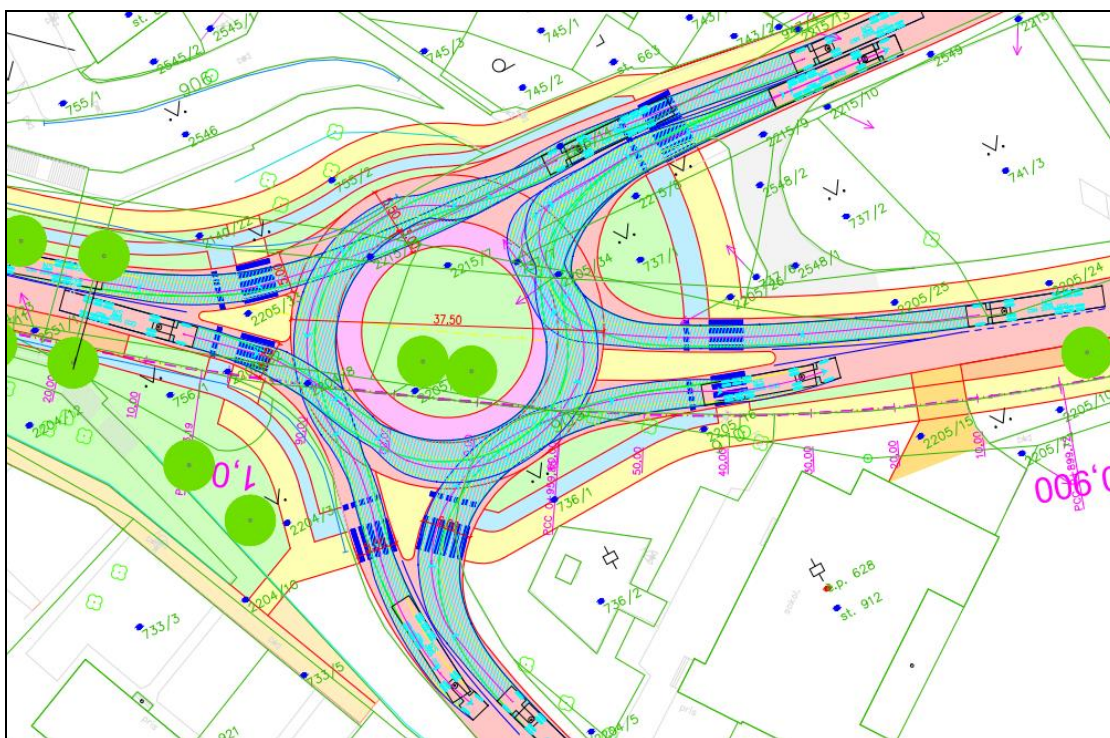
*Obrázek 17 – Návrh křižovatky Varianta 2*



Navazující úsek mezi křižovatkou s ulicí Průmyslovou a Strakovskou je dál veden jako dvoupruhová komunikace, přičemž zbytný uliční profil je využit na pás podélných parkovacích stání prostrkaných pásy zeleně a širokým chodníkem vedeným po jižní straně ulice určeným pro smíšený provoz chodců a cyklistů. Na severní straně ulice je navržen chodník pouze po křížení s protilehlou ulicí Jaselskou.

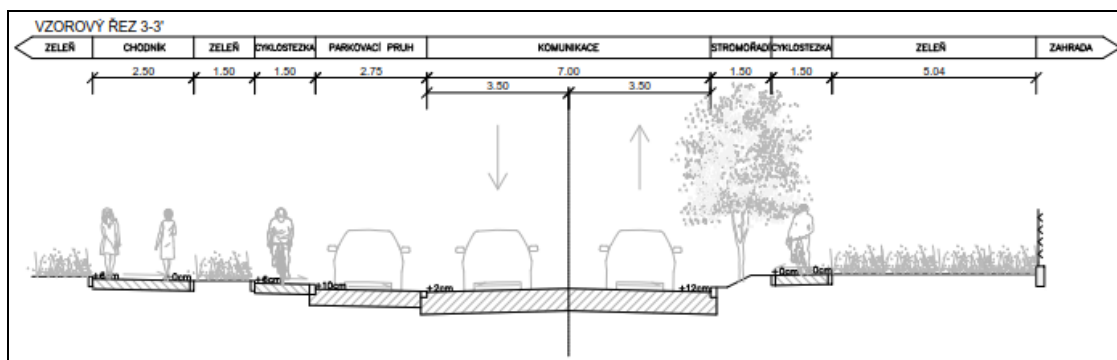


Stávající průsečná křižovatka s ulicí Strakovskou (sil. III/03530) je navržena k přestavbě na křižovatku okružní. Na všech ramenech okružní křižovatky jsou navrženy přechody pro chodce, které nahradí stávající podchod pod průtahem, který bude možno zrušit. Touto úpravou bude pohyb pěších probíhat přirozeně po uličním prostoru bez nutnosti překonání výškových rozdílů podchodem. Je zde doplněn chodník podél severní strany ulice Strakovské ve směru k sportovnímu areálu.



Na úseku mezi křižovatkou s ulicí Strakovskou a ulicí Mařákovou je navržen v přidruženém dopravním prostoru vedení cyklistů na samostatné cyklistické stezce oddělené od chodníku pásem zeleně a od vozovky pásem podélného parkovacího stání či zelení. Oboustranný chodník je navržen v úseku po ulici Tyršovu a na severní straně ulice Moravské podél vozovky dále pokračuje pouze stezka pro cyklisty.





V místě styku ulic Tyršova a Moravská je přes ulici Moravskou navržen nový přechod pro chodce.

S ohledem na předpokládaný pokles intenzit dopravy je navržena úprava stávající průsečné křižovatky ulic Moravská a Mařákova. Navržená úprava spočívá v redukci počtu řadících pruhů, přičemž tato redukce uvolní dostatečný prostor pro nové vedení pěší a cyklistické dopravy. Stavební úprava nezasahuje mimo prostor stávajícího přemostění řeky Loučná. Křižovatka bude nadále osazena světelně signalizačním zařízením.

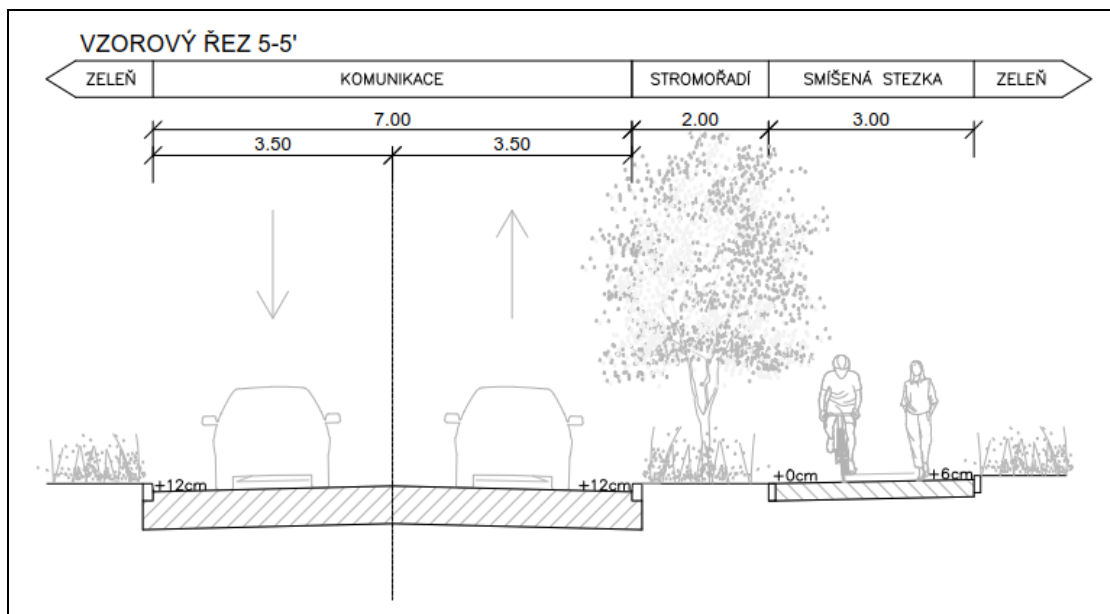


Na předmětném úseku je navrženo 66 nových parkovacích stání. Zásadní význam mají navržená stání v blízkosti nového kostela Církve bratrské, jelikož v současné době zde není žádné parkovací stání v rozumné docházkové vzdálenosti a v době konání obřadů je zde značná poptávka po odstavení osobních vozidel.

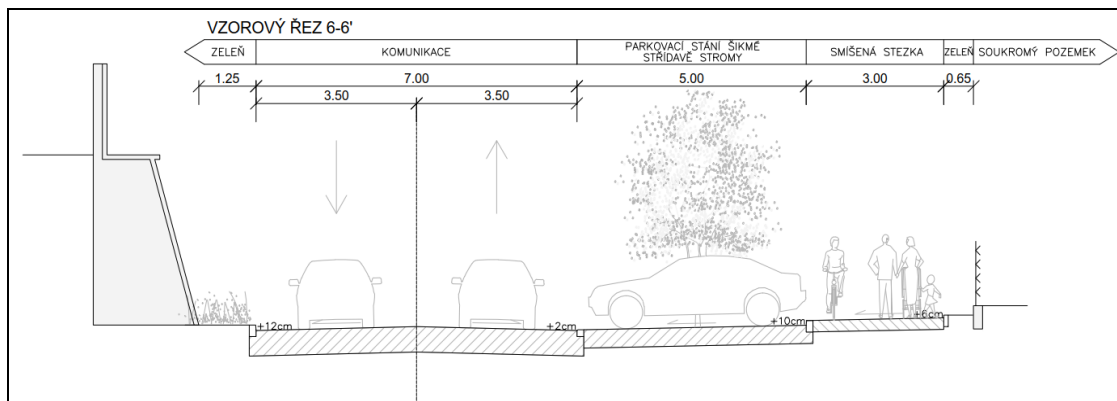
### Ulice Kpt. Jaroše:

Staničení: KM 157,92 – KM 158,96 Délka: 1,05 km

Navazující úsek, ulice Kpt. Jaroše je navržen jako dvoupruhová vozovka s pěší trasou pouze po straně bližší k centru. Stávající podchod pod průtahem vedoucí od autobusového nádraží k centru města je v návrhu ponechán. V úseku od křížení s ulicí Mařákovou k Lidovému domu je na východní straně vozovky navržen pás zeleně se stromořadím, prostřídáný pásem podélných parkovacích stání a stezka určená pro smíšený provoz chodců a cyklistů.



V prostoru před Lidovým domem je navržen rozšířený chodník a pás zeleně. Za Lidovým domem je upraveno dopravní napojení ulice Vodní valy a navržen nový přechod pro chodce zajišťující přístup z prostoru před Lidovým domem a ulicí Vodní valy k ulici T.G. Masaryka. V místě přechodu bude upravena opěrná zeď a doplněno schodiště. Touto úpravou vzniká nový přístup od Městského úřadu do centra města. Podél opěrné zdi je navržen pás šířky 1,25m pro osazení zeleně a popínavých rostlin. V úseku za Lidovým domem k okružní křižovatce s ulicí Havlíčkovou, na straně přiléhající k centru města, jsou navržena šikmá parkovací stání, prostřídaná pásy se stromy a zelení.







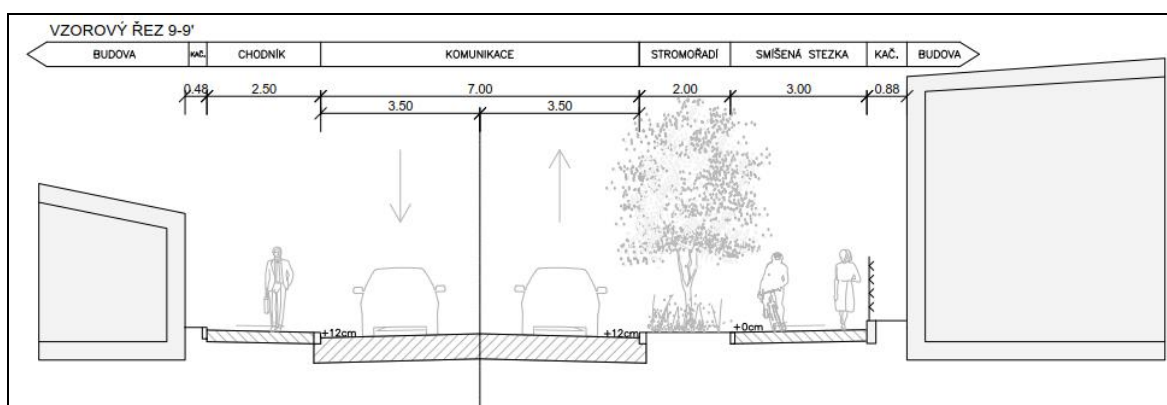


Na celém úseku je navrženo celkem 109 nových parkovacích stání přiléhajících k vozovce průtahu městem a 21 stání v prostoru „U kotelny“. Nová parkovací stání se nacházejí v dobré docházkové vzdálenosti do centra města a mohou tak nahradit část parkovacích stání ze Smetanova náměstí čímž se zde uvolní plocha pro jiné aktivity.

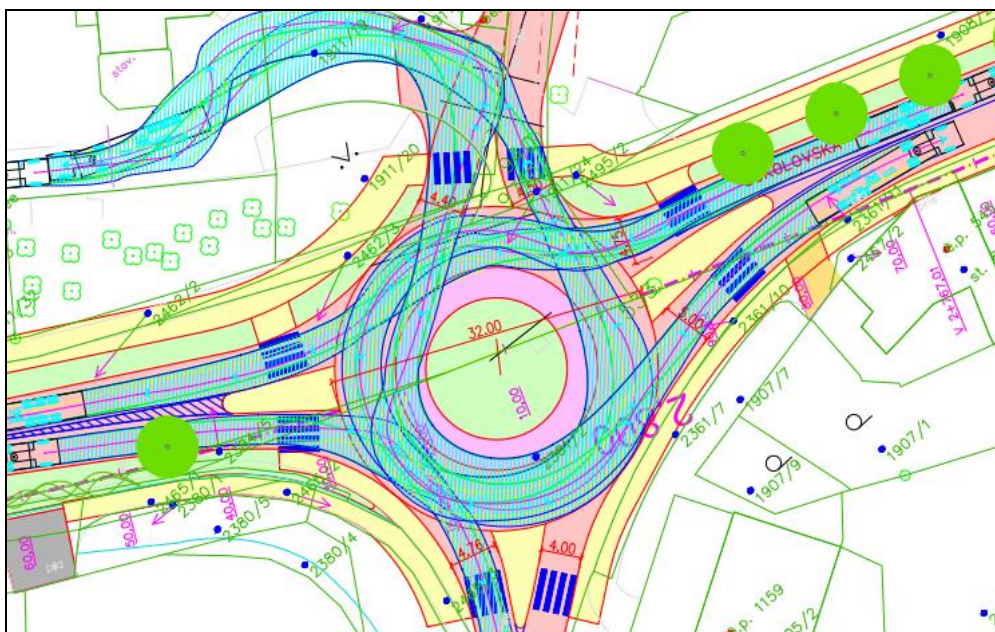
### Ulice Sokolovská

Staničení: KM 156,57 – KM 157,91 Délka: 1,34 km

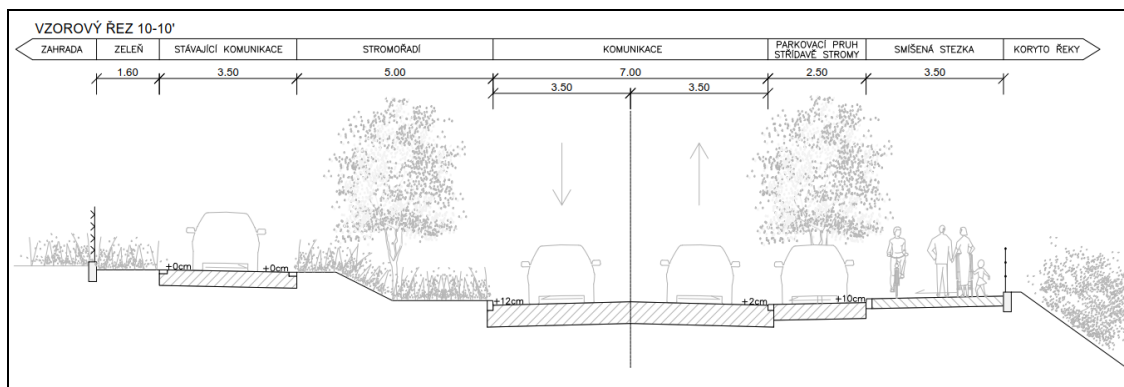
V úseku ulice Sokolovská je navrženo zrušení stávajících širokých zpevněných krajnic a využití tohoto prostoru pro umístění pásů zeleně, stromořadí a podélných parkovacích stání. Celý úsek je opět navržen jako dvoupruhový s šířkou jízdního pruhu 3,5m. Chodník přiléhající k vozovce ze severu je navržen rozšířený tak aby jej bylo možné využít jako stezku pro smíšený provoz chodců a cyklistů.



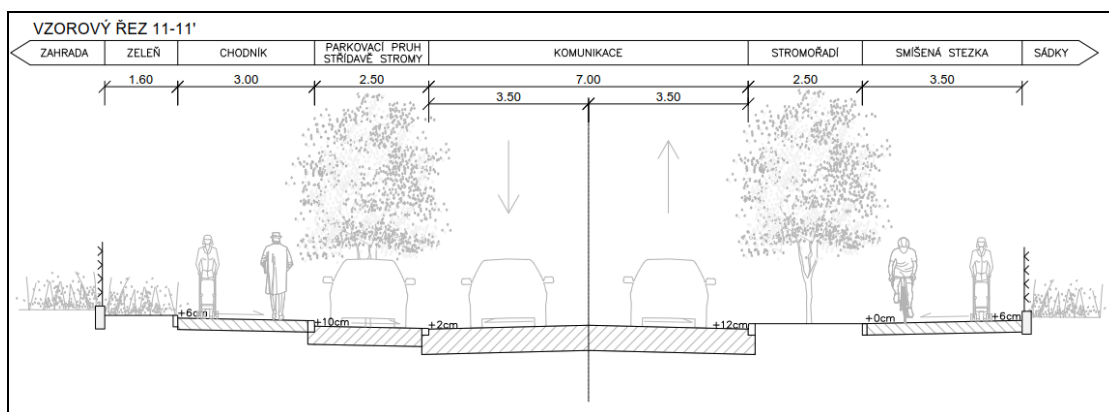
Stávající průsečná křižovatka ulic Sokolovská a T.G. Masaryka je navržena k přestavbě na křižovatku okružní. Tento návrh umožní komfortní napojení obchodních aktivit na severním ramenu křižovatky a umístění bezpečných přechodů pro chodce na všechna ramena křižovatky. Úprava křižovatky zajistí i kvalitnější pěší napojení ulice Zahradní, která se nachází nad ulicí Sokolovskou.



Zmenšení hlavního dopravního prostoru umožnilo vytvoření dostatečně širokého zeleného pásu podél jižní strany ulice pod opěrnou zdí pod ulicí Zahradní. Tento pás je možno osadit zelení a popínavými rostlinami. Ze severu k vozovce přiléhá pruh podélného parkovacího stání prostrádaný pruhem zeleně.



Od křižovatky s ulicí Žižkovou až po novou okružní křižovatku u Lidlu je na jižní straně průtahu navržen pruh podélných parkovacích stání a na severní straně souvislý pás zeleně a stezka pro smíšený provoz chodců a cyklistů.



V prostoru před okružní křižovatkou u Lidlu je navržena nová úprava provozu spočívající ve vložení přechodu pro chodce a tím zkrácení docházkových vzdáleností a zvýšení bezpečnosti dopravy.



V celém úseku je navrženo celkem 53 podélných parkovacích stání.

## 7. SADOVÉ ÚPRAVY

Součástí návrhu úpravy komunikace je i návrh doplnění vegetace podél průjezdu městem. Jak trasa postupně prochází intravilánem, od okraje přes území rodinných domů a firem do středu města, postupně se mění i charakter navržené dosadby stromů. Spon mezi stromy reaguje na měnící se parametry, měřítko území, parkovací plochy a na významné stavby podél trasy. Zachovávají se průhledy do centra a na orientační body městské krajiny.

Pro dosadbu byl zvolen koncept výsadby stromů v jednodruhových segmentech, které se podél komunikace střídají s akcenty soliter odlišného charakteru a barevnosti.

Pro dosadbu byly vytipovány tři základní druhy, které jsou spolehlivé v městských podmínkách, jsou to domácí dřeviny a jsou schopné poměrně dlouhé doby dožití.

Charakteristika navrhovaných druhů stromů :

*Carpinus betulus* / habr obecný

Trvanlivost, dlouhé dožití, pevné dřevo, bez chorob a škůdců, vydrží městské podmínky . krásná kresba kmenů, část listů vydrží přes zimu, schopný řezu a vyvětvení na podjezdnou výšku, má tenké větve, nehrozí poškození polámání větví nad vozovkou, na podzim zlátnou listy.





*Acer campestre* / javor babyka

Trvanlivost, dlouhé dožití, pevné dřevo, bez chorob a škůdců, vydrží městské podmínky . schopný řezu a vyvětvení na podjezdnou výšku – trochu obtížnější řez , má tenké větve, nehrozí poškození polámaní větví nad vozovkou, časný nástup do vegetace, nejdříve na jaře se zazelená , na podzim zlatožluté listy.



*Prunus avium Plena* / plnokvětá třešeň ptačka

Trvanlivost,- středně dlouhé dožití, pevné dřevo, bez chorob a škůdců, vydrží městské podmínky . méně tolerující řez ale vyvětvení na podjezdnou výšku je možné,, má silnější větve, v těsné blízkosti vozovky hrozí poškození polámání větví nad vozovkou. Výrazný efekt bílého plného květu a výrazná podzimní barevnost listů do oranžova.



Stromy jsou velmi cenným prvkem v městském parteru, v doprovodu komunikací se objevují v kulturních zemích po mnoho staletí. Do současného i budoucího města mohou vnést přirozenost, přírodní, dobře rozpoznatelný prvek, tím přispějí k lepší orientaci návštěvníků i místních lidí. Zpříjemní cestu podél vozovky, chůze při frekventované dopravní trase je pod korunami stromů snesitelnější. V letních horkých dnech prokazatelně snižují teplotu ovzduší a prašnost v okolí.



Pro výsadbu je nutné vytvořit technické podmínky. Stromy nejsou umístěny v rozhledových úhlech křižovatek a výjezdů, jsou mimo koridory inženýrských sítí a jejich prostory pro kořeny by měly být dostatečné velikosti v odpovídající kvalitě / ideální výsadba do strukturálního substrátu s možností dotace vodou v době sucha.

## 8. ZÁVĚR

Studie dostatečně prokázala, že se zbytným prostorem po úpravách stávajícího průtahu silnice I/35 městem Litomyšl lze městotvorně nakládat a řešit začlenění silnice do městského prostředí. Studii je nutno brát jako návrh, se kterým je potřeba dále pracovat, jít do technických podrobností odpovídajících například i novým trendům hospodaření s dešťovou vodou a začlenění úprav průtahu do koncepce modrozelené infrastruktury.

V dalších krocích je nutné zpracovat podrobnou technickou studii a investiční záměr nad kterým by bylo možno rozhodnout o budoucích investorech, vlastnících a správcích.

Taktéž je potřeba předmětné úpravy projednat s veřejností a dotčenými orgány státní správy.

Rehabilitace řešeného prostoru směřující k vytvoření bezpečného a kvalitního městského prostoru bude nepochybně probíhat postupně. Na tento prostor navazují v širším kontextu další území, která mohou být následně kultivována a mohou svým charakterem obohatit veřejný prostor města. Stromořadí, která mohou vizuálně spojit město nebo vytvářet akcenty proměňující atmosféry veřejného prostoru, není možné navrhovat v žádoucích místech, neboť by nyní byla v kolizi s umístěním podzemních inženýrských sítí.

Změna užívání a organizace dopravního prostoru by měla postupně s řešením odvodnění ploch přispívat ke zlepšení podmínek vegetace a měla by vést k cílenému odvádění dešťových srážek ke stromařadím.

V Brně dne 14.5.2024

  
Atelier DPK, s.r.o.  
Šumavská 15, 602 00 Brno  
telefon 541 240 616  
DIČ CZ25348817  
Ing. Petr Soldán