

Pavel Jura a Fakulta stavební VUT

Cílem návrhu je najít opačnou podobu dopravní infrastruktury – tedy nikoliv oddělující a obtěžující prvek, ale spojující a posilující životadárnou strukturu města v krajině. Fenomén 43 má pro město i krajinu zásadní a pozitivní potenciál, může hrát roli svorníku města a krajiny, páteře organismu obytného místa, která jednotlivé prvky řídí a spojuje současně. Může hrát roli „zipu“ který spojí dvě „hemisféry“ města do racionálního celku.

Klíčem ke změně současného negativního vlivu X43 je bezpochyby správné dopravní řešení, které vyčlení Územní studii Jihomoravského kraje navzájem s úpravami dopravního řešení.

Bystrc

Trasa X43 i její současná podoba je poměrně vnímána poměrně negativně. Současným řešením trasy (vedené v tunelu), vhodným zapojením do Bystrce a dopravní infrastruktury (úsporné okružní křižovatky) je definován nový potenciál X43, jakožto zelený centrální park – svorník obou částí Bystrce, přístupný ve směru východ – západ, ale i ve směru sever – jih.

Lineární park spojující lesní pohledový horizont obory Holedná a jejího okolí s rekreační zónou Brněnské přehrady by byl celospolečensky vý-

znamným počinem nejen pro městskou část, ale také pro celé město Brno. Dále by přinesl pozitivní ekologický dopad a významným způsobem ekologickým prostředím ÚS. Zvýšil by ekologickou stabilitu krajiny a biodiverzitu, zlepšil by mikroklima.

V lokalitě přístaviště je navržená jedna okružní křižovatka, umístěná v optimální výškové křižovatce strategicky vzhledem ke křižovatce tramvaje X43 a místních komunikací. Oproti původnímu řešení „Územní studie Jihomoravského kraje“ je křižovatka umístěna mírně směrem jižním, což umožňuje jak optimální výškové křížení s trasou tramvaje, tak i bezkolizní pěší trasu Přístavní – přístaviště a její přímknutí k novému přestupnímu uzlu. Základem urbanistické koncepce přístaviště je soustava 3 veřejných prostorů osazených podél pěší osy Přístavní, které tvoří přístupovou „enfiládu“ k přírodním a zeleným prostorům a tedy i různé řešení ploch a výškové zeleně.

V návrhu je potvrzena dále pokračování historické osy z obory Holedná do nově vzniklého městského prostoru, zastávkami tramvaje a novou zastávkou v ústí ulice Nad Dědinou. Na místě staré Bystrce je trasa historické cesty obnovována novými prvky centrálního – solitérního – parku v centrálním parku. Nový přestupní uzel Nad Dědinou – Rakovecká TRAM – Rakovecká BUS je využitý i pro umístění nového objektu nadměstského významu – sportovní stavby aquaparku s komerčním a parkovacím zázemím. Páteřní ulice je doplněna městskou zástavbou polyfunkčních objektů.

Řešení nového obytného komplexu včetně současného podjezdu. Odbornícké je upraveno tak, aby okružní křižovatka umístěná pod X43

(nikoliv nad X43). Tato dopravní koncepce uvolní prostor v prodloužení areálu ZŠ Laštůvkova směrem k ulici Vešperkové a zakládá tak prostor pro nové městské dopravní plochy, zejména s ohledem na optimální topografii, která s menším výškovým rozdílem než je tomu v jiných částech území.

Spojující kolektivní a individuální dopravní řešení modifikována novými prvky v daných částech. V blízkosti přístaviště vzniká nový terminál s parkovacími místy pro P+R.

Kníničky

V Kníničkách je respektováno umístění mimoúrovňové křižovatky Rozdrojovice, avšak s modifikací na všesměrnou mimoúrovňovou křižovatku. Severní část území je posunutá dále na sever – tedy tímto návrhem se prodlouží tak, aby byla minimalizovány vlivy dopravy na sousedící obytné části Kníniček.

Nivele rekreační zóny je navržena tak, aby zachovala hlavní přístupovou osu z Kníniček k přehradě. Současně posun směrem k portálu tunelu umožňuje zapojování turistické trasy z Kníniček údolím Rozdrojovic směrem k přehradě.

Oblouková mostní konstrukce přes údolí řeky „jedním krokem“ překlene údolí a působí velmi subtilně. Konstrukce je racionální, ohleduplná ke krajině a efektivní z hlediska nákladů. Nosná konstrukce je doplněna po obou stranách protihlukovými bariérami, jejichž mírný sklon omezuje hlukovou zátěž v okolí.

Bosonohy

Dopravní řešení navazuje na koncepci „Územní studie Jihomoravského kraje“ a přejímá trasování X43 s určitými úpravami.

V lokalitě severně nad Veselkou je navržena nová mimoúrovňová křižovatka. Toto řešení přináší pozitivní vlivy pro individuální dopravu místních obyvatel, současně eliminuje vliv nákladní dopravy na plochy stávající zástavby.

V prostoru významného vrcholu Hradisko je navržena nová ekodukt. Navržená pozice ekoduktu využívá strategické místo na trase X43, které poskytuje těsný souběh X43 a silnice Žebětín, tedy zakládá nejkratší možný rozpon ekoduktu. Současně je toto místo optimální nejkratší spojnicí PR „Bosonožský hájek“ a protilehlého Hradiska – v širším kontextu tedy i pro spojení krajinných fenoménů přes dopravní infrastrukturu.

Dopravní infrastrukturu je doplněna – nad rámec zástavby novou obytnou zástavbou v lokalitách Bosonohy a Troubsko. V Bosonohách je doplněna zástavba dopravní ulice Troubská – Ševčenkova. Ve východní části Bosonoh v lokalitě ulic Sedla a Klobíška je doplněna plochy bydlení a veřejné prostory. V rámci území je upravena krajinný prvek – vodní plocha s rekreační zelení v nivě potoka Leskavy. V Troubsku je doplněna zástavba mezi ulicemi Nová a Sekorova, současně s novým protihlukovým zeleným valem podél napojení X43 / D1.



Bystrc



Údolí Svratky včetně Kníniček



Přístaviště



Bosonohy