

Pelčák a partner architekti

a HBH Projekt

Řešený úsek trasy X43 je necelých 11 km dlouhý. Jeho počátek je umístěn v napojení na dálnici D1 a končí v prostoru mezi městskou částí Kníničky a obcí Rozdrojovice. Na jeho trase je pět mimoúrovňových křižovatek, tři tunely a jeden významný mostní objekt, kterým X43 překonává řeku Svatku.

Skutečnost, že státní silnice X43 vedená v trase německé dálnice bude urbanizovaným územím Brna vedena pod povrchem, tedy v tunelu, nabízí možnost rozdělení území města scelit.

Bystrc

Ústřední myšlenkou v rámci nyníššího území dopravního koridoru je jeho urbanizace strukturou zástavby, která propojí sídliště Bystrc I a Bystrc II. Tato struktura je kompaktní a formuje městské centrum čtvrtě s ústředním náměstím. Hlavní ulicí nad tunelem v ose dnešního dopravního koridoru. Ve středovém zeleném pásu je vedena tramvaj v aleji stromů. Příčný profil dále tvoří v každém směru jeden silniční pruh, cyklopruh, podélné parkování ve stromové aleji a široký chodník umožňující umístění předzahrádek gastroprovózů. Parter šestipodlažních uličních front je živý, s výkladci obchodu a služeb. Tramvajové zastávky vídeňského typu zpomalují průjezd automobilů a zvyšují komfort pěších. Automobilová doprava projíždějící sídlištěm je vedena Páteřní ulicí, která se dnes nachází v nezastavěném území, takže navýšení její dopravní zátěže nepostih-

ne stávající obytnou zástavbu. Velkou výhodou také je, že průjezdní dopravě z Kamech a sídliště Bystrc II do města nebude sice, nebude sice ulice Odbočinská, tady je sídliště Bystrc I je narušeno zatížením dopravním újde po samostatném ulici Obvodové.

Hlavní ulice je čtyřpruhová aleja, tedy výrazným lineárním prvkem moderní infrastruktury, propojující velké veřejné prostranství na konci ulice v širším měřítku potokem kreační území přehradu a její přístaviště na severozápadě a oboru Holednou a Údolí oddechu na jihovýchodě. Na obou svých stranách je pás nové zástavby ukončen veřejným prostorem: kruhovým náměstím – ústím (ul. Vejrostova a napojení X43) s rondelem na jihu a trojúhelníkovou

zástavbou v Nad Dědinou. Obdélníkové centrální náměstí mezi Hlavní ulicí ústí pro nákupní centrum. Místní aktivita je dána komerčním charakterem uměním tramvajových i autobusových zastávek.

je funkčně smíšenou zástavbu s tím, že zejména podél Hlavní třídy a v ploše při ulici Pod Dědinou bude zástavba obytná, ve východní frontě Páteřní ulice a na jižním kruhovém náměstí (rondelu) – tedy v prostorách s vyšší dopravou – by byly umístěny stavby pro služby a kanceláře. Čtvrť Bystrc by tak získala chybějící pracovní příležitosti a snížila závislost na dojíždění do městských částí města. V obou velkých sportovních areálech vč. sportovních hal je vřezeno soubor komerčních Hlavní ulice by vřezly chybějící veřejná centra a veřejné služby, v bezprostřední blízkosti přehradu i parkoviště P+R a tramvajových zastávek byl

významným volnočasovým centrem a zázemím pro celé město.

V bezprostřední blízkosti přístaviště mezi ulicemi Páteřní, Obvodové a Přístavní je ulice s kapacitní P+R parkovištěm. U ulice Obvodové Přístavní je rozšířen v šířku pěší přechod pod stromy s lemovkou řadou gastroprovózů. Na ní je sportovní areál se sportovní halou v přímouzení Hlavní ulice se bývalá dálnice a dříve rozlehlý sportovní a relaxační park se pozemkovou mezi Přístavní ulicí a Rakovcem. K přístavišti je tak umožněn artikulovaný a přímý přístup ze všech urbanizovaných ploch.

Cílem dopravního řešení bylo vyřešit základní dopravní problémy, které podmiňují dosažení urbanistických cílů studie, jimiž jsou:

- zlepšit kvalitativní prostředí obyvatel stávající zástavby v městských částech Bystrc I a Bystrc II
- uvolnit rozvojový potenciál území mezi Bystrc I a Bystrc II zástavbami neukončené Staré dálnice a tramvajového tělesa tratě Pisárky – Bystrc postavením parametrů rychlodráhy v extralánu, a to v zporu s tím umístění v centru městské čtvrtě
- urbanisticky sjednotit rozbitou strukturu a dopravní vazby mezi oběma částmi městské části Bystrc

Sekundárním, neméně důležitým úkolem, bylo přeměrovat dopravu v ose Žebětín – Kamechy – Bystrc II ulicí Vejrostovou napojením přes Bystrc ulicí Odbočinské ve směru do Brna opačně.

Kníničky

stávající obytnou zástavbu s přehradou ulicí Rebrační i v prostoru podél Rozdrojovického potoka

je zachováno, most je veden v uzavřeném tubusu z důvodu protihlukové ochrany městské části Kníničky a tunel má portál v dostatečné vzdálenosti od zastavěného území.

Niveleta mostu je vedena pod úroveň nivelety přehradní hráze s ohledem na hloubku tunelů a ve snaze nezakrýt při pohledu z hráze Mniší horu a zalesněný vrch zoologické zahrady na obzoru.

Úpravy X43 končí za neúplnou mimoúrovňovou křižovatkou Rozdrojovice, jejíž řešení je převzato z „Územní studie Jihomoravského kraje“.

Bosonohy

Úsek X43 a křižovatkové větve mimoúrovňové křižovatky Bosonohy budou z důvodu zlepšení životního prostředí vedeny v tunelech.

Území v obci je v ose podél dálnice D1, tedy v blízkosti možného zastavěného území. Úkolem studie je vytvořit jeden dopravní koridor. Nově proto musí být propojení sousedních obcí Bosonohy Troubska a Ostropovice pro lokální dopravu, cyklisty a pěší. Propojení Bosonoh s Troubskem je dále: i) však stávající silnici podcházející pod mostem dálnice k ní přidružený obchvat a) je nově navrženou silnicí odbočující z obchvatu a překonávající ho i dálnicí mostem. Paralelně s vozovkou je veden chodník a další stezka pro pěší a cyklisty odbočuje východním směrem podél severní strany železnice k Ostropovickému nádraží.

Severněji, v prostoru mezi městskými částmi Žebětín a Kohoutovice, studie navrhuje mimoúrovňovou křižovátku X43 se silnicí III/3842 (ulice Žebětínská – Kohoutovická). Do této křižovatky budou napojeny i nově navržené doprovodné komunikace vedené po západní straně X43.



Bystrc



Údolí Svatky včetně Kníniček



Přístaviště



Bosonohy