

 URBANISTICKÝ
PROJEKT ROKU
2021

Urbanisticko – dopravní studie na řešení silničního koridoru X43

URBANISMUS

Pelčák a partner architekti

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ



TUNELOVÉ STAVBY



KONSTRUKCE MOSTU



Úvodem k soutěžnímu návrhu

Předkládaný soutěžní návrh pracuje s poměrně velkým územím na kraji města Brna, řeší několik zájmových ploch, z nichž architektonicky nejdetailněji je zpracována část Bystrce. Výsledkem prací jsou dle požadavku objednatele především výstupy na informační panely a z tohoto důvodu je zpracován hlavní výkres ve formátu nejvíce se blížícím smyslu soutěžních podmínek.

Výstupy ve formě výkresů jsou vloženy do této textové části tak, aby vhodně doprovázely stručný text popisující jednotlivé aspekty řešené problematiky.

Cíl studie

Cílem urbanisticko-dopravní studie je na základě zpracované „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“, dále jen ÚS JMK (zpracovatel knesl kynčl architekti s.r.o., 2019), aktualizovat, popř. zpřesnit urbanistické a prostorové uspořádání v řešeném území, dle dosavadního vývoje v území a dle územně plánovacích podkladů, které prověřily případné i žádoucí změny v území. Dále minimalizovat negativní vlivy dopravy na obytné a rekreační oblasti. Na základě takto provedené aktualizace vytvořit prostorový urbanisticko-dopravní návrh ideového řešení, atraktivně prezentovatelný pro veřejnost včetně doprovodné vize o představách rozvoje této části města ve vazbě na stávající přilehlé okolí, zejména zajištění prostupnosti v území a využití krajinného potenciálu území (konceptní urbanistická idea propojující sídliště Bystrc I a Bystrc II, městskou část s přehradou, městské části (dále jen MČ) Bosonohy s obcí Troubsko).

Účel studie

Urbanisticko-dopravní studie má primárně sloužit jako podklad pro prezentaci zvoleného řešení veřejnosti. Urbanisticko-dopravní studie má poskytnout veřejnosti informace o budoucím rozvoji předmětné části města pro záměr komunikace X43 (případně I/43, dříve označovaný jako R43 nebo D43). Pro lokality, u nichž studie prověří a navrhne funkční využití odlišné od stávajícího platného ÚPmB, může být podkladem pro změnu platného ÚPmB. Předpokládá se, že studie bude podkladem pro zpřesnění (úpravu) Návrhu nového Územního plánu města Brna, nebo pro budoucí změnu nového ÚP města Brna.

Vymezení řešeného území

Řešené území o rozloze cca 480 ha se nachází v západní části města Brna v úseku od Bosonoh až po křižovatku se silnicí do Rozdrojovic a kopíruje průběh „německé průchozí dálnice“, resp. územní rezervy pro komunikaci X43. Liniový charakter předmětu řešení zasahuje do několika katastrálních území (k. ú. Bosonohy, Bystrc, Kníničky, Troubsko, Žebětín a Rozdrojovice). Území pro návrh trasy je vymezeno na jihu hranicí města resp. tělesem dálnice D1 (včetně), na severu částečně zasahuje mimo hranice města až do katastrálního území Rozdrojovic a na západě je území rozšířeno o vstupní oblast přehrady (Rakovec).



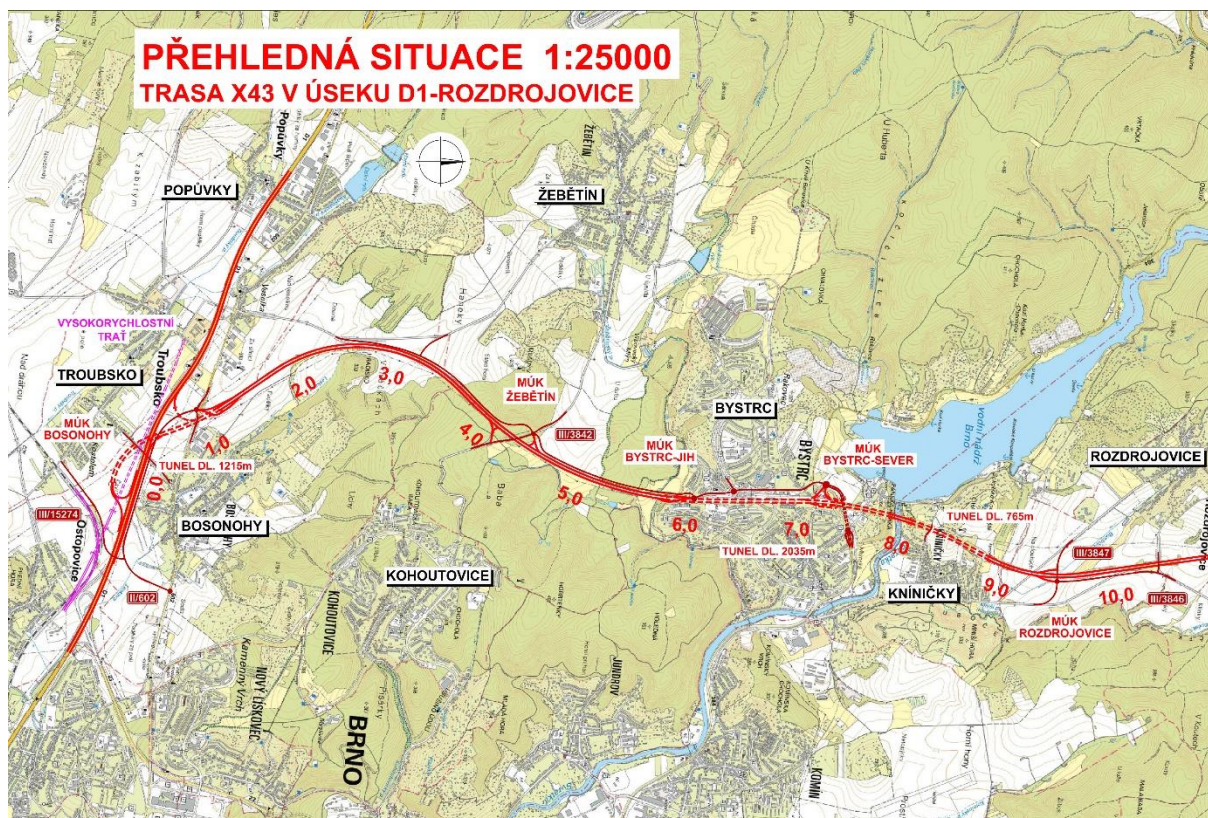
Obr. 1 Vymezení řešeného území ze zadání

Dopravní řešení obecně

Řešený úsek Trasy X43 je necelých 11 km dlouhý. Jeho počátek je umístěn v napojení na dálnici D1 a konec leží v prostoru mezi MČ Kníničky a obcí Rozdrojovice. Na jeho trase je pět mimoúrovňových křižovatek, tři tunely a jeden významný mostní objekt, kterým Trasa X43 překonává řeku Svratku.

V souladu se zadáním respektuje předložené dopravní řešení směrové vedení ve stopě Staré (Hitlerovy) dálnice a nově řeší její výškovou polohu. Trasu D1 neprotíná, ale opět v souladu se zadáním, předjímá zrušení územní rezervy pro tzv. Jihozápadní tangentu, a proto Trasu X43 připojuje na D1 trubkovitou křižovatkou pomocí kolektorových pásů vedených po obou stranách dálnice D1, které propojí takto vzniklou MÚK Bosonohy s MÚK Brno – Západní přivaděč. Příčné uspořádání je uvažováno v kategorii MR4dc 24,5/80, tj. jako směrově rozdělená silnice se čtyřmi jízdními pruhy šířky 3,5 m.

Charakter problémů, které má předkládaný návrh vyřešit, se významně mění podle lokalit, kterými prochází:



Sdružení Pelcák a partner architekti - HBH Projekt

Obr. 2 Přehledná situace

Ve směru staničení, to znamená od jihu na sever, je první problémovou oblastí samotné připojení Trasy X43 na dálnici D1. Přestože v těchto místech bylo vždy uvažováno s vytvořením mimoúrovňové křižovatky mezi D1 a X43, byla hlavní pozornost projektantů vždy věnována technickému řešení křížení, respektive propojení obou tras. Těžiště předkládaného návrhu spočívá v upřesnění vlastní polohy křižovatky a v relativně detailním návrhu výškového řešení hlavní Trasy X43 a jednotlivých větví MÚK tak, aby dopady na životní prostředí přilehlých oblastí obcí Troubsko a Bosonohy byly co nejmenší. V tomto prostoru studie definuje délky úseků Trasy X43 a křižovatkových větví MÚK Bosonohy, které budou z důvodu zlepšení životního prostředí vedeny v tunelech.

Severněji, v prostoru mezi městskými částmi Žebětín a Kohoutovice, studie navrhuje mimoúrovňovou křižovatku Trasy X43 se silnicí III/3842 (ulice Žebětínská – Kohoutovická). Do této křižovatky budou napojeny i nově navržené doprovodné komunikace vedené po západní straně Trasy X43. Tím bude zajištěna obsluha území doprovodnou komunikací, která spojí tuto komunikaci jak s dálnicí D1, (silnice II/602) od křižovatky Veselka tak i s Jundrovským přivaděčem v Bystrci (ulicí Obvodovou).

Za stěžejní problém, který studie řeší, je považován průchod Trasy X43 městskou částí Bystrc.

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

- Zlepšení kvality životního prostředí obyvatel stávající zástavby v městských částech Bystrc I a Bystrc II
- Uvolnit rozvojový potenciál území mezi Bystrci I a II, blokovaný stavbami nedokončené Staré dálnice a tramvajového tělesa tratě Pisárky – Bystrc, postavené v parametrech rychlodráhy v extravilánu, a to v rozporu s jejím umístěním v centru městské čtvrti.

- Urbanisticky sjednotit rozbitou strukturu a dopravní vazby mezi oběma částmi městské části Bystrc.

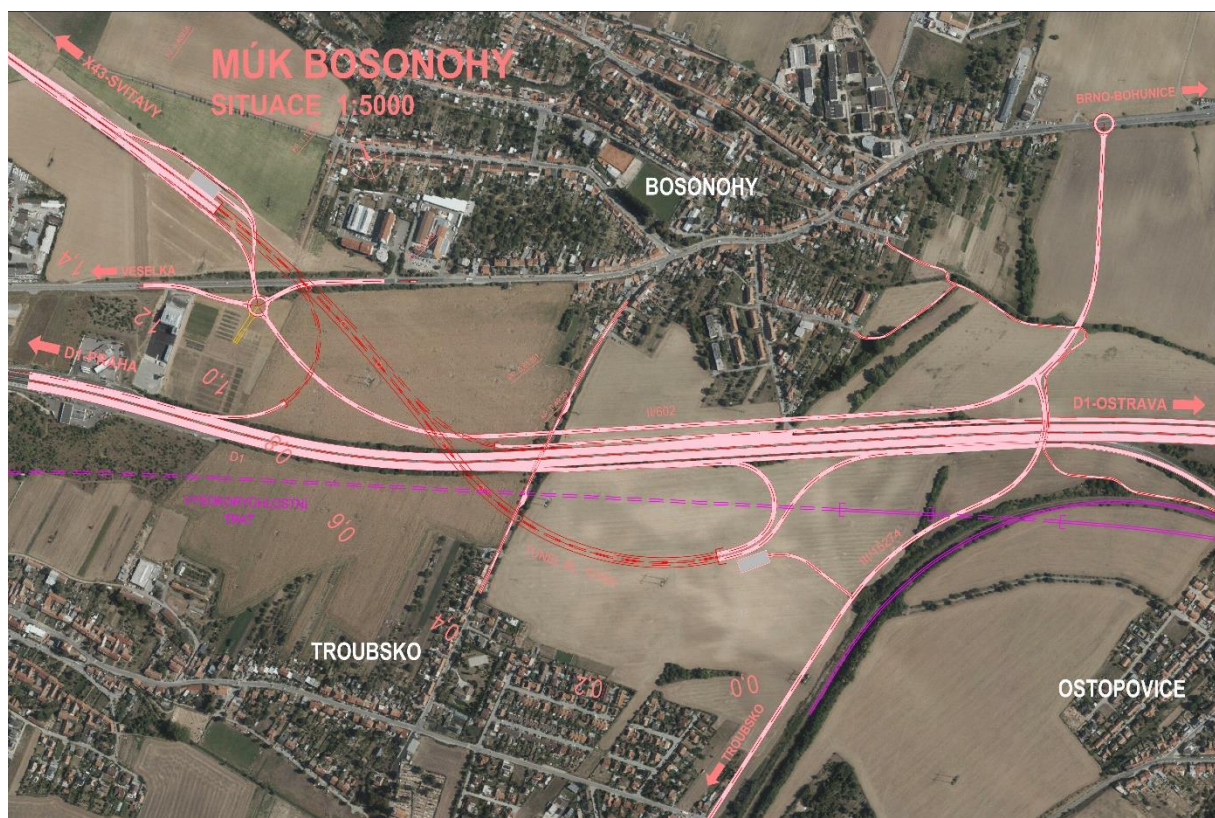
Sekundárním, neméně důležitým úkolem, bylo přesměrovat dopravní proudy vozidel jedoucích v ose Žebětín – Kamechy – Bystrc II ulicí Vejrostovou napříč Trasou X43 přes Bystrc I po ulici Odbojářské ve směru do Brna a opačně. Předkládané řešení by mělo účinným způsobem zamezit průjezdům vozidel jedoucích v tomto směru po ulici Odbojářské, a tím významným způsobem přispět dopravnímu zklidnění centrální části Bystrce I.

Zlepšení kvality životního prostředí obyvatel stávající zástavby obou částí Bystrce bylo dosaženo návrhem rozsáhlého tunelového komplexu, který umístil pod povrch terénu do hloubených tunelů veškerou dopravu severojižní Trasy X43. Do prostoru navržené mimoúrovňové křižovatky Brno – Bystrc bude v tunelech dovedena také trasa radiály jundrovského přivaděče (ulice Obvodová). Rovněž tramvajová trať Pisárky – Bystrc bude v prostoru za zastávkou Přístaviště směrem na Kamechy vedena tunelem tak, aby uvolnila prostor pro vybudování podzemní MÚK Bystrc.

V dalším průběhu Trasy X43 byl navržen most, kterým komunikace překoná údolí řeky Svratky. Výšková poloha mostu je dána úrovní nivelety Trasy X43 potřebné pro zahloubení tunelového profilu i v jeho pokračování severně za křížením s řekou z důvodu protihlukové ochrany městské části Kníničky.

Úpravy Trasy X43 končí za neúplnou MÚK Rozdrojovice, jejíž řešení projektant převzal z předchozích studií bez úprav.

Dopravní řešení Bosonoh a okolí



Sdružení Peličák a partner architekti - HBH Projekt

Obr. 3 Dopravní řešení Bosonohy

Napojení Trasy X43 na dálnici D1 mezi Bosonohami a Troubskem je řešeno trubkovitou křižovatkou. Jak už bylo zmíněno výše, Trasa X43 podchází dálnici D1 tunelem, na jehož portálech jsou navrženy nástupní plochy pro IZS a tunelové vybavení. První plocha u Troubska je přístupná ze silnice III/15274, další plocha u Bosonoh je obsluhována z křižovatkové větve. Popůvky a Bosonohy a včetně jejich obchvatu (přeložka II/602) jsou na Trasu X43 napojeny přes nově navrženou okružní křižovátku. Do křižovátky je dále napojena severně vedoucí souběžná komunikace s Trasou X43, která nahradí původní napojení Žebětína na Starou dálnici. Tato okružní křižovátka spolu s obchvatem Bosonoh, přisunutým co nejbližší k dálnici, umožňují nejen maximalizaci rozvojové plochy obce, ale také její přímé připojení na Trasy X43 směrem na Svitavy. Součástí řešení je dále přeložka silnice III/15274, vedoucí podjezdem pod dálnici D1 a napojující se na obchvat Bosonoh styčnou křižovatkou. Pro zajištění hojně využívaného propojení Troubska s Bosonohami byla zachována stávající komunikace mezi oběma obcemi, nově uvažovaná jen pro místní dopravu.

Dopravní řešení MÚK Žebětín



Sdružení Pelčák a partner architekti - HBH Projekt

Obr. 4 Dopravní řešení Žebětín

Silnice III/3842 propojující Žebětín s Kohoutovicemi je napojena na Trasu X43 osmičkovitou křižovatkou. Do tohoto uzlu je přes okružní křižovátku napojena souběžná komunikace s Trasou X43 vedoucí na jih do Veselky a na sever směřující do Bystrce. Obě zmíněné komunikace budou sloužit především pro místní provoz a městskou hromadnou dopravu.

Dopravní řešení Bystrce

V oblasti Bystrce je dopravní řešení koncipováno tak, aby umožnilo rychlý výjezd z Brna na Svitavy a na dálnici D1 a zároveň minimalizovalo hlavní dopravní zátěž na městské komunikace. U navrženého řešení byl kladen důraz především na oddělení veškerých místních vazeb od dopravy tranzitní. Návrh tak rozlišuje tři úrovně komunikací, a to na významově nejvyšší úrovni, Trasu X43 a větvemi MÚK, které jsou umístěny téměř kompletně v tunelech. Další úrovně jsou místní komunikace sběrné (ul. Obvodová, Páteřní, Štouračova), umožňující nejen rychlé propojení obou částí Bystrce, ale také zajišťující jejich kvalitní napojení na Trasu X43. Síť komunikací pak doplňují místní komunikace obslužné.



Sdružení Pelčák a partner architekti - HBH Projekt

Obr. 5 Tranzit Bystrc

Hlavní dopravní kostru tvoří kromě Trasy X43 i dvě mimoúrovňové křižovatky – MÚK Bystrc-jih a MÚK Bystrc-sever. První, nacházející se v jižní části, je neúplná a umožňuje pouze pohyb pouze z/na jižní části Bystrce směrem na/z Bosonohy. Atraktivní může být především pro motoristy pokračující na ulici Vejrostovu a dále na západ Bystrce. Další MÚK, navržená v severní části Bystrce, je všesměrová a bude využívána zejména dopravou připojující se přes okružní křižovatku z ulice Obvodové a Páteřní. Křižovatkové větve jsou téměř v celé své délce umístěny pod povrch tak, aby uvolnily co největší plochu pro její další využití. U okružní křižovatky je mezi zmíněnými větvemi navržena nástupní plocha pro IZS a tunelové vybavení.

Další úroveň dopravní kostry jsou místní komunikace sběrné, které umožňují plynulou distribuci dopravy z Trasy X43 a jiných městských částí Brna na místní komunikace Bystrce. Tyto sběrné komunikace byly rovněž navrženy tak, aby co nejmenší míře zatěžovaly okolní plochy s funkcí bydlení. Ulice Obvodová tak byla přeložena a je vedena z velké části v tunelu, posílen byl dopravní význam ulice Páteří a nadále se jako se sběrnými komunikacemi počítá s ulicemi Vejrostova a Štouračova.



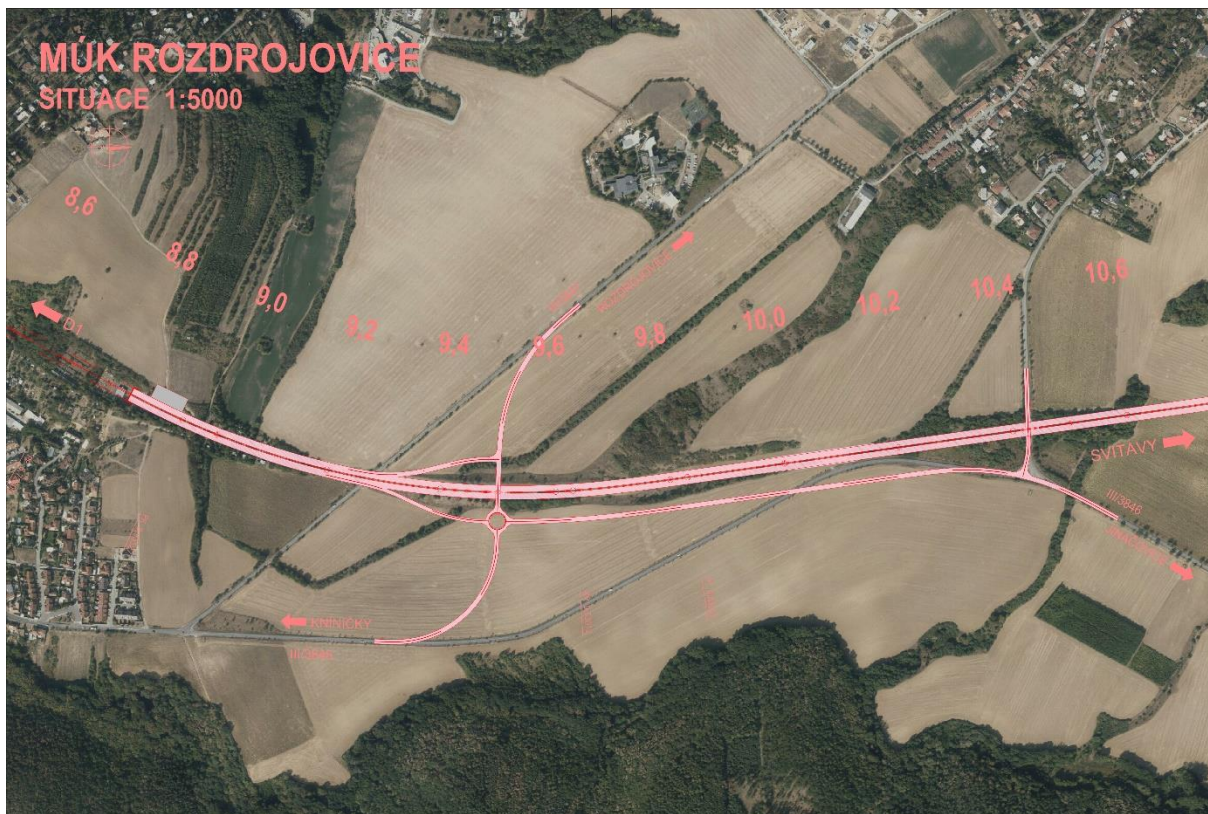
Sdružení Pelcák a partner architekti - HBH Projekt

Obr. 6 Místní vztahy Bystrc

Součástí dopravního řešení je i přeložka tramvajové tratě a její smyčky, která umožní integrovanější začlenění MHD do komunikační sítě a odstraní bariéru, kterou stávající vedení tramvaje v území tvoří. Tramvaj je v místě křížení s ulicí Obvodovou vedena v krátkém tunelu. Komunikace místní sítě, jejich napojení na uvolněnou plochu v místě Staré dálnice, včetně nově vzniklé městské třídy jsou dále předmětem urbanistického řešení.

Dopravní řešení MÚK Rozdrojovice

Poslední křižovatkou v řešeném úseku je neúplná křižovatka MÚK Rozdrojovice, zajišťující napojení silnice III/3846 na Trasu X43 směrem do Bosonoh. Záměrně zde chybí nájezd a výjezd ze směru od Svitav, a to z důvodu snížení možného zatížení městské části Kníniček tranzitní dopravou. Na konci křižovatkové větve u portálu tunelu je navržena nástupní plocha pro IZS a tunelové vybavení.



Sdružení Pelčák a partner architekti - HBH Projekt

Obr. 7 Dopravní řešení Rozdrojovice

Dopravní řešení tunely

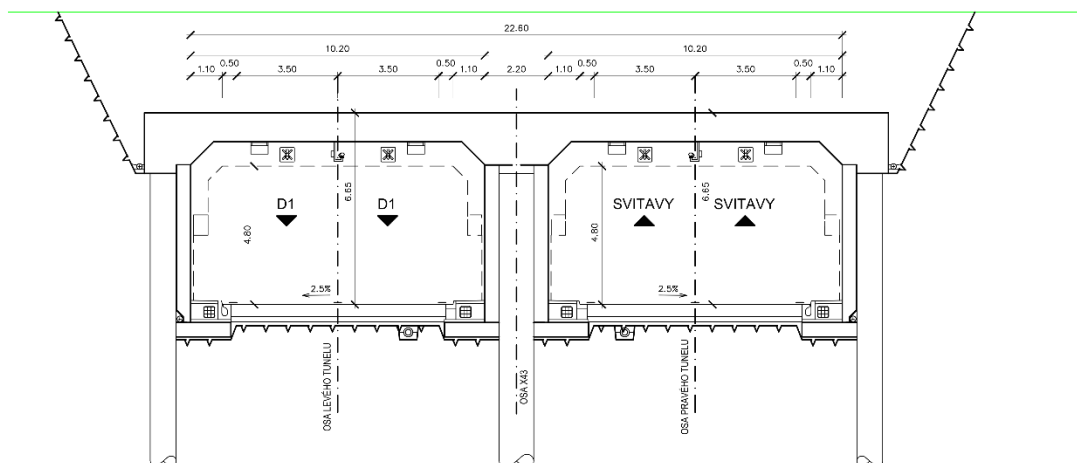
Celkové dopravní řešení X43 Troubsko – Bystrc – Kníničky představuje pět tunelových staveb, z toho jeden tunel tramvajový a čtyři tunely silniční:

Název tunelu	Kategorie	Délka tunelu (m)	Připojovací a odbočné tunelové rampy (m)		Celková délka překrytých úseků (m)
Troubsko	silniční tunel 2 x 2 JP, kategorie T8,0/TA rampy T8,0	1 215	R1	170	1 641
			R2	256	
Bystrc	silniční tunel 2 x 2 JP, kategorie T8,0/TA rampy T8,0	2 035	R1	486	3 465
			R2	277	
			R3	433	
			R4	234	
Kníničky	silniční tunel 2 x 2 JP, kategorie T8,0/TA	765	-	-	765
Přístavní	silniční tunel 2 x 2 JP, kategorie T8,0/TC	310	-	-	310
Prygl	tramvajový dvoukolejný	130	-	-	130
Celkem délka silničních tunelů					6 181 m
Celkem délka tunelových úseků					6 311 m

Obr.8 Přehledná tabulka tunelových staveb

Všechny tunely budou prováděny jako hloubené/přesypané tunely s nízkým nadložím. Předpokládá se výstavba systémem „cut and cover“ (milánské stěny se zastropením a ražba tunelu pod tímto stropem). Výjimku tvoří pouze tunel Bystrc, kde bude úsek délky cca 135 m prováděn jako ražený se společným středovým pilířem metodou NRTM. Všechny tunely budou větrány podélně s pomocí proudových ventilátorů v přístropí, s výjimkou tramvajového tunelu a tunelu Přístavní, kde tyto ventilátory není nutné instalovat. Ve všech silničních tunelových troubách je s ohledem na organizaci dopravy na povrchu a před portály předpokládán výlučně jednosměrný provoz, doprava bude řízena koordinovaně a synchronně s povrchovou dopravou tak, aby v tunelových troubách nedocházelo k dopravním kongescím. Automatický řídicí systém bude napojen na centrální dispečink ŘSD, případně BKOM a DPmB.

VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ X43 V TUNELU V OBLASTI BYSTRCE



Sdružení Peličák a partner architekti - HBH Projekt

Obr. 9 Vzorový příčný řez tunel Bystrc

Dopravní řešení – most u přehrady

Návrh mostu přes údolí Svratky vychází z dispozice údolí a umístění překážek v něm. Řeku Svratku a souběžnou levobřežní místní komunikaci překonává jedno ze dvou hlavních polí mostu o rozpětí 60 m. Krajní pole mají délku 40 resp. 45 m. Podpěry mostu nezasahují do koryta řeky a respektují šikmost křížení. Krajní opěry levého a pravého mostu jsou umístěny ve svazích údolí v prostoru portálů navazujících tunelů a jsou z důvodu šikmosti křížení vzájemně posunuty. Směrové vedení mostu respektuje zadané směrové řešení Trasy X43. 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.

Tvar nosné konstrukce vychází ze snahy o integraci různých funkcí, které musí most v dané lokalitě plnit. Kromě primární nosné funkce zajišťující převedení dopravy přes údolí je cílem omezit také negativní dopady dopravy na okolní rekreační oblast. Z tohoto důvodu je hlavní nosný systém mostu umístěn po stranách průjezdního prostoru a svým tvarem a hmotou současně plní funkci protihlukové stěny a vizuální clony. Díky sloučení více funkcí nemusí být na konstrukci osazovány další doplňkové konstrukce zajišťující protihluková opatření a vyžadující náročnou údržbu pro zachování funkčnosti a estetiky.



Obr. 10 Most u přehrady

Konstrukčně se jedná se o netradiční nosnou konstrukci z předpjatého betonu s dolní mostovkou, kde nosnou funkci zajišťují tzv. Vierendeelovy nosníky spojené deskou mostovky v dolní a žebry v horní části průřezu. Volná šířka mezi svodidly je 10,25 m. Konstrukce převádí dva jízdní pruhy šířky 3,50 m a odstavný pruh v každém směru. Odstavný pruh slouží současně jako bezpečnostní záliv pro navazující tunely. Po obou stranách průjezdního prostoru jsou navrženy revizní chodníky. Pro každý dopravní směr je navržena samostatná konstrukce. Otvory vylehčující příčný řez nosné konstrukce budou vyplněny dle požadavků projektu větrání tunelů a hlukové studie.

Urbanistické řešení - koncepce

V území sídliště Bystrc vytváří trasa německé dálnice a paralelně s ní v terénním zářezu vedené tramvajové kolejiště prostorovou bariéru, pás vyplněný pouze dopravními stavbami, jehož šíře se pohybuje mezi čtvrt a půl kilometrem. Tento dopravní koridor se přitom nachází hluboko v intravilánu města a jeho plocha je stejně velká, jako historické jádro Brna – cca 18 ha. Odřezává město od jeho hlavního rekreačního zázemí – Kníničské přehrady a současně rozděluje na dvě části sídliště Bystrc. Skutečnost, že státní silnice X43 vedená v trase německé dálnice bude urbanizovaným územím Brna vedena pod povrchem, tedy v tunelu, nabízí možnost rozdělené území města scelit, obě části sídliště Bystrc, které se k sobě nyní obracejí zády, spojit a v území získaném na úkor dopravních ploch umístit

jednak centrum čtvrtě, které Bystrc dosud nemá, a jednak bydlení, které městu Brnu tolik chybí.

Veřejná prostranství



Sdružení Peličák a partner architekti - HBH Projekt

Obr. 11 Nové centrum Bystrce

Dnešní plocha dopravní bariéry, která rozděluje a retarduje městskou čtvrt, se tak stane územím, které spojuje. Velká plocha dopravních staveb není jenom budoucí stavební plochou, ale také – a v první řadě – cenným městským prostorem, který může ze dvou od sebe se odvracejících částí sídliště vytvořit skutečnou městskou čtvrt a současně zhodnotit přilehlé oblasti. A to za předpokladu, že bude koncipován tak, aby nabízel kvality, které sídlišti chybí, že se obě části sídliště k němu budou orientovat jako ke svému centru a těžišti, namísto aby se od sebe odvracely a že budou odstraněny všechny dopravní bariéry. Ne tedy pouze torzo německé dálnice – silnice X43, ale též zářez tramvajové rychlodráhy a tranzitní doprava ulicí Odbojářskou, která zatěžuje a rozděluje starší část sídliště Bystrc 1.

Centrum čtvrti Bystrc – náměstí a hlavní ulice

Ústřední myšlenkou využití nynějšího území dopravního koridoru tedy je jeho urbanizace strukturou zástavby, která propojí sídliště Bystrc 1 a Bystrc 2. Tato struktura je kompaktní a formuje městské centrum čtvrtě s ústředním náměstím (na němž se nabízí umístit radnici) a její Hlavní ulic nad tunelem v ose dnešního dopravního koridoru. Ve středovém zeleném pásu je vedena tramvaj v aleji stromů. Takto použitá tramvaj není v území bariérou, nýbrž prostředkem městské hromadné dopravy par excellence. Příčný profil dále tvoří v každém směru jeden silniční pruh, cyklopruh, podélné parkování ve stromové aleji a široký chodník umožňující umístění předzahrádek gastroprovozů. Parter šestipodlažních (6+1) uličních front (paneláky v okolí jsou zpravidla osmipodlažní) je živý, s výkladci obchodu a služeb. Tramvajové zastávky vídeňského typu zpomalují průjezd automobilů a zvyšují

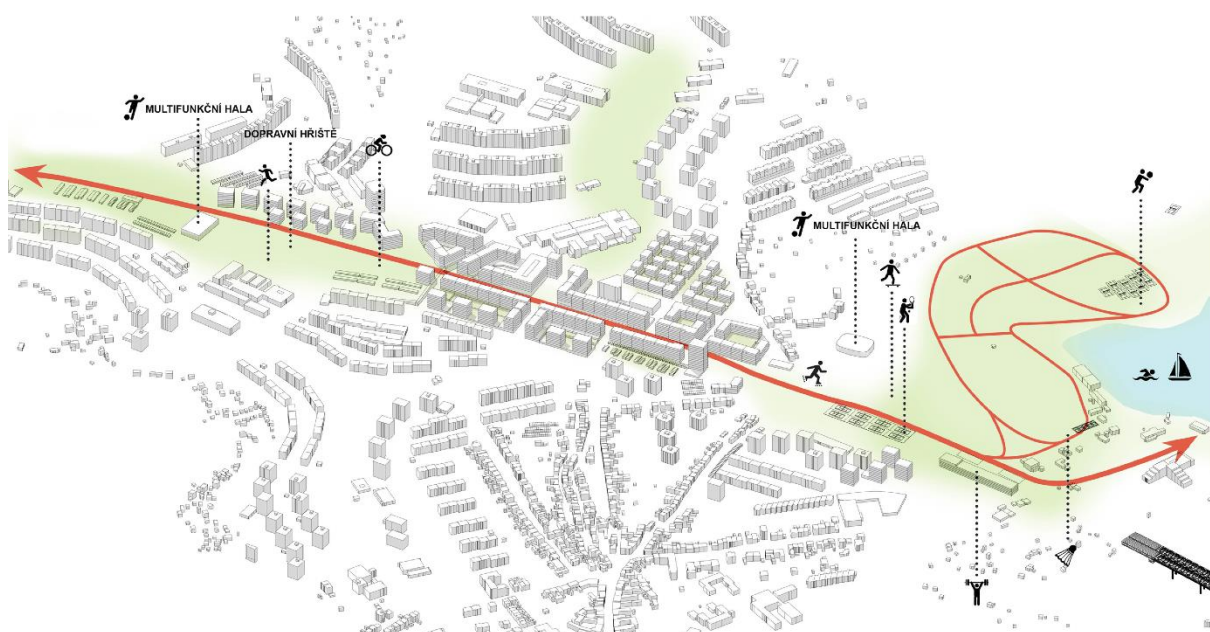
komfort pěších. Automobilová doprava projíždějící sídlištěm je vedena Pátevní ulicí, která se dnes nachází v nezastavěném území, takže navýšení její dopravní zátěže nepostihne stávající obytnou zástavbu. Velkou výhodou také je, že průjezdní dopravě z Kamech a sídliště Bystrc 2 do města a zpět nadále nebude sloužit ulice Odbojářská, takže sídliště Bystrc 1 jí nebude zatíženo. Naopak půjde po samém jeho okraji ulicí Obvodovou.

Hlavní ulice se čtyřřadou alejí je tedy výrazným lineárním prvkem zelenomodré infrastruktury, propojujícím velké navržené sportovní areály na svých obou koncích a v širším měřítku potom rekreační území přehrady 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 návší s parkem v místě navázání na starou vesnickou zástavbu v ulici Nad dědinou. Obdélníkové centrální náměstí ve středu Hlavní ulice ústí proti nákupnímu centru Max a jeho atraktivita je dále krom možného situování nové bystrcké radnice dána komerčním parterem a umístěním tramvajových i autobusových zastávek.

Přístaviště

V bezprostřední blízkosti přístaviště, mezi ulice Pátevní, Obvodovou a Přístavní je umístěno kapacitní P+R parkoviště, sloužící ve dnech volna jako parking rekreačního území přehrady. Od ulice Obvodové je Přístavní ulice rozšířena v širokou pěší promenádu pod korunami stromů, lemovanou řadou gastroprovozoven. Na ni navazuje sportovní areál se sportovní halou v prodloužení Hlavní ulice v ose bývalé dálnice a dále rozlehlý sportovní a relaxační park v ploše pod Rakoveckou mezi Přístavní ulicí a Rakovcem s inlineovou dráhou, venkovními hřišti a pobytovou loukou na místě dnešního pole svažující se ke břehu s výhledy na vodní hladinu. Pro zatraktivnění pobytu je louka vybavena mnoha místy pro grilování. K přístavišti je tak umožněn artikulovaný a přímý přístup ze všech urbanizovaných ploch.

Volnočasové aktivity



Sdružení Peličák a partner architekti - HBH Projekt

Obr. 12 Volnočasové aktivity

Kapacita a ekonomie

Suburbanizace Brna má pro město velmi negativní dopady. Město denně užívá 110 tisíc lidí, kteří do něj dojíždí z bydliště mimo jeho správní území. Využívají příležitosti města a jeho infrastrukturu, kterou přetěžují, aniž by v něm odváděli daně a podíleli se tak na jeho údržbě a rozvoji. Město tak dle svých vlastních odhadů přichází o více než 1,5 mld Kč ročně. Suburbanizace je přitom jen zčásti důsledkem touhy lidí bydlet „za městem“. Nmalou částí je vytvářena nemožností pořídit si bydlení ve městě, které trpí obrovským nedostatkem bytů a s ním související jejich vysokou cenou. Kdyby 40% uživatel města denně do něj dojíždějících, tedy 36 tis lidí, ve městě chtělo raději bydlet, než do něj denně dojíždět, pak při průměrné obsazenosti 2,1 osob/byt by ve městě chybělo cca 17 300 bytů (ročně se jich v minulých letech dokončovalo cca 1000, tento počet letos klesne přibližně na polovinu). Navržená urbanizace plochy městské čtvrti Bystrc obsazené dnes dopravními stavbami přináší kapacitu cca 300 tis. m² HPP, která může v závislosti na výšce zástavby a poměru směsi bytových a pracovních ploch umožnit bydlení 5 – 10 tisíc obyvatel. Při kapacitě 7 000 stálých obyvatel by přispěla do rozpočtu města ročně 110 – 120 milionů Kč daňového výnosu, při přerozdělení mezi městem a městskou částí potom do rozpočtu MČ Bystrc cca 25 – 30 mil. Kč, což by bylo jeho navýšení o cca 7,5%. Podstatným přínosem navržené urbanizace intravilánu města výborně obsluženého MHD by rovněž bylo snížení dopravy ve městě.

Funkční využití, etapizace a čas

Navržená zástavba je důsledně umístěna mimo ochranné pásmo navrženého tunelu silnice X43. Stavba X43 a využití území na povrchu vzniklém jejím podpovrchovým vedením jsou tedy na sobě navzájem nezávislé. Vedení X43 skrze zastavěné území města v tunelu pouze otevírá příležitost území, které se převážně nachází ve vlastnictví města, v jeho prospěch také využít, a tudíž ho urbanizovat. Návrh uvažuje 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 prostorech s vyšší dopravou – by byly umístěny stavby pro služby a kanceláře. Tato místa jsou výborně dopravně dostupná (X43, D1, MHD) a přitom situovaná uprostřed rezidenčního území, což zvyšuje jejich atraktivitu pro umístění tiché produkce v kancelářských budovách (IT atd.) a služeb, vč. tzv. back offices. Čtvrť Bystrc by tak získala chybějící pracovní příležitosti a tím se snížila dnes vysoká dojíždka do zaměstnání do jiných částí města, tzn. daleko. Naopak velké sportovní areály vč. sportovních hal navržené na obou koncích Hlavní ulice by vytvářely chybějící volnočasová centra čtvrti. Tten severní, v bezprostřední blízkosti přístaviště, přehrady i parkoviště P+R a tramvajových zastávek by byl významným volnočasovým centrem a zázemím pro celé město. Realizace každého z dílů bystrckého sídliště (Bystrc 1, Bystrc 2, Kamechy, Kamechy 2) trvala přibližně jednu dekádu. Je proto logické, že rovněž urbanizace dnešního dopravního koridoru německé dálnice by probíhala v etapách a v podobném časovém úseku. Může být prováděna městem, soukromými investory nebo kombinací obou, což lze pokládat za nejrealističtější řešení.



Sdružení Pelčák a partner architekti - HBH Projekt

Obr. 13 Nová Bystřice

Závěrem

Vedení X43 tunelem a další výše popsaná navržená dopravní řešení umožní nejen výrazné snížení hlukové zátěže městské části Bystřice, ale také zajistí i její celkové dopravní zklidnění vedoucí ke zlepšení životního prostředí všech jejich stávajících i budoucích obyvatel.