HRÁŠKOVÝ PLÁN

Analytická část
Vize rozvoje jižních oblastí Brna
Diplomová práce
ZS 2024/2025 FA ČVUT

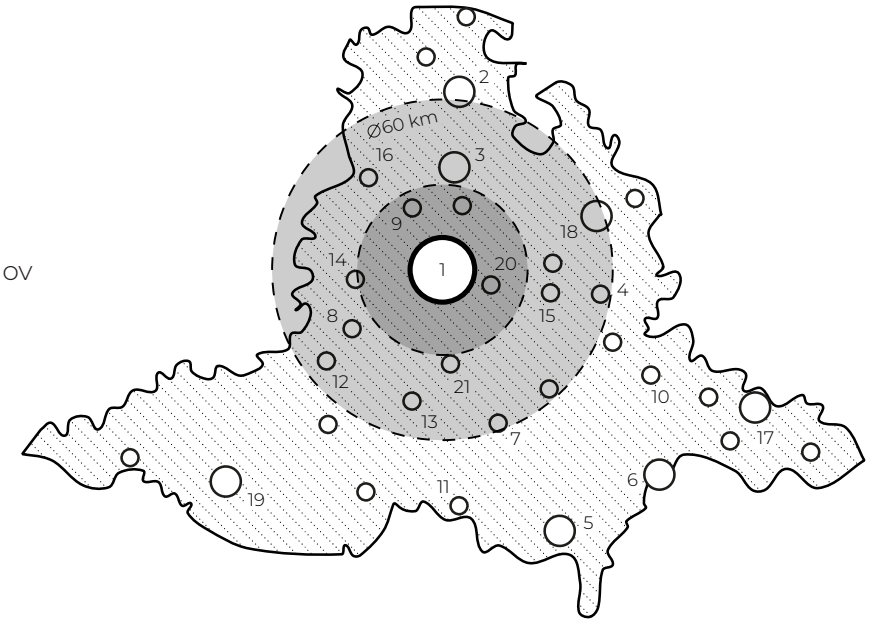
Vypracoval: bc. Jakub Naništa
Vedoucí: doc. Ing. arch. Veronika Šindlerová, PhD.

OBSAH

Širší vztahy
Problematika
Historický vývoj
Zeleň a krajina
Vnímání prostředí
Zástavba
Dělnické kolonie
Ekonomika
Doprava
Záměry v území
Fotodokumentace
SWOT analýza
Témata k řešení
Výkres hodnot
Výkres problémů
Případové studie
Citace

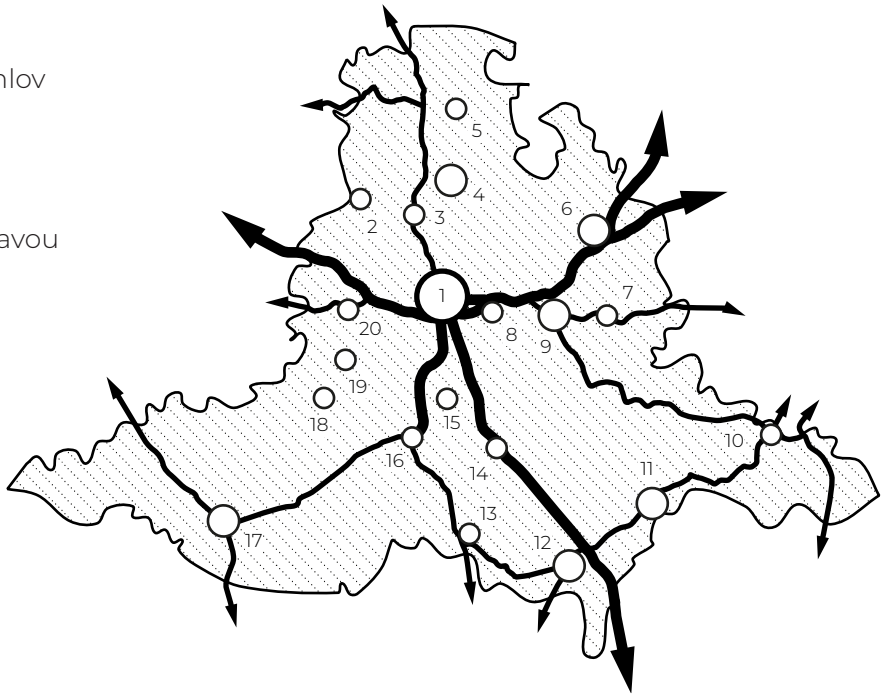
Silnice v Jihomoravském kraji

1. Brno
2. Tišnov
3. Kuřim
4. Blansko
5. Boskovice
6. Vyškov
7. Bučovice
8. Šlapanice
9. Slavkov u Brna
10. Veselí nad Moravou
11. Hodonín
12. Břeclav
13. Mikulov
14. Hustopeče
15. Židlochovice
16. Pohořelice
17. Znojmo
18. Moravský Krumlov
19. Ivančice
20. Rosice



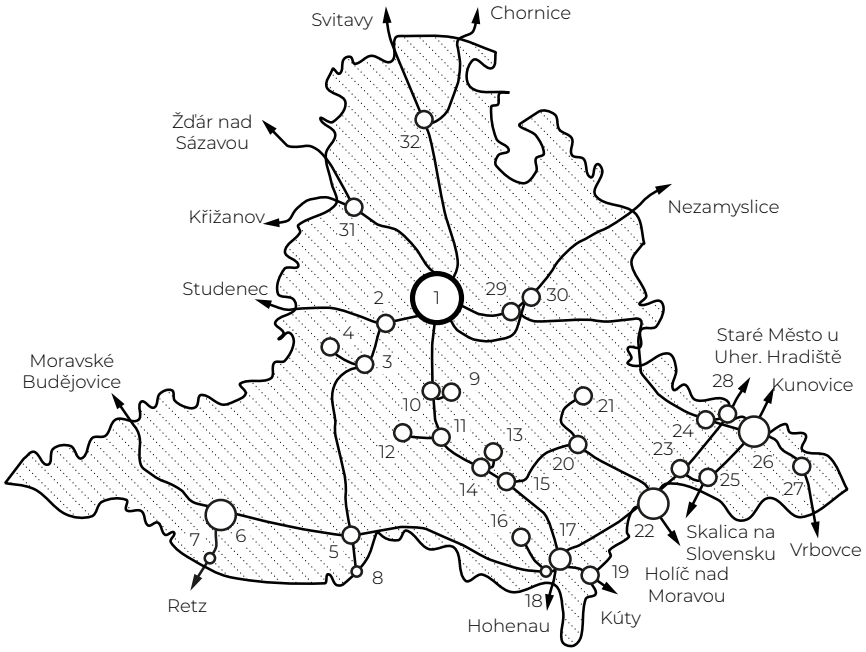
Dostupnost Brna

1. Brno
2. Boskovice
3. Blansko
4. Bučovice
5. Břeclav
6. Hodonín
7. Hustopeče
8. Ivančice
9. Kuřim
10. Kyjov
11. Mikulov
12. Moravský Krumlov
13. Pohořelice
14. Rosice
15. Slavkov u Brna
16. Tišnov
17. Veselí nad Moravou
18. Vyškov
19. Znojmo
20. Šlapanice
21. Židlochovice

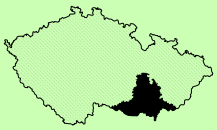


Železnice v Jihomoravském kraji

1. Brno
2. Střelice
3. Moravské Bránice
4. Oslavany
5. Hrušovany n. Jeviš. - Šanov
6. Znojmo
7. Šatov
8. Hevlín
9. Židlochovice
10. Hrušovany u Brna
11. Vranovice
12. Pohořelice
13. Hustopeče u Brna
14. Šakvice
15. Zaječí
16. Lednice
17. Břeclav
18. Boří les
19. Lanžhot
20. Čejč
21. Uhřice u Kyjova
22. Hodonín
23. Rohatec
24. Bzenec
25. Sudoměřice nad Moravou
26. Veselí nad Moravou
27. Velká nad Veličkou
28. Moravský Písek
29. Blažovice
30. Holubice
31. Tišnov
32. Skalice nad Svitavou

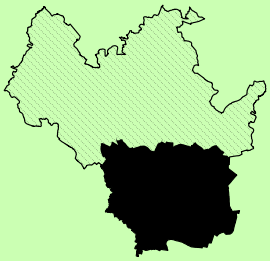


ŠIRŠÍ VZTAHY

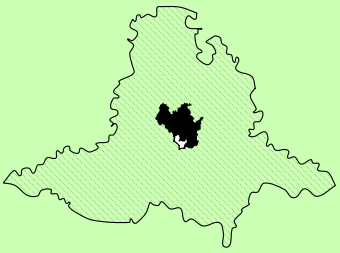


Brno, strategicky položené v srdci Evropy, bylo od svého vzniku klíčovým bodem na obchodních stezkách a centrem regionálního i mezinárodního obchodu. Jeho historie sahá až k osadám vzniklým po zániku Velkomoravské říše, přičemž první písemná zmínka pochází z roku 1091. Díky výhodné poloze se Brno stalo vojenskou pevností chránící císařský dvůr ve Vídni, což přineslo jak rozvoj, tak četné vojenské konflikty. Ve středověku město zažilo rozmach jako sídlo moravských markrabat, centrum trhového obchodu a místo, kde se střetávaly české i zahraniční vlivy, včetně německých kolonistů a židovské komunity.

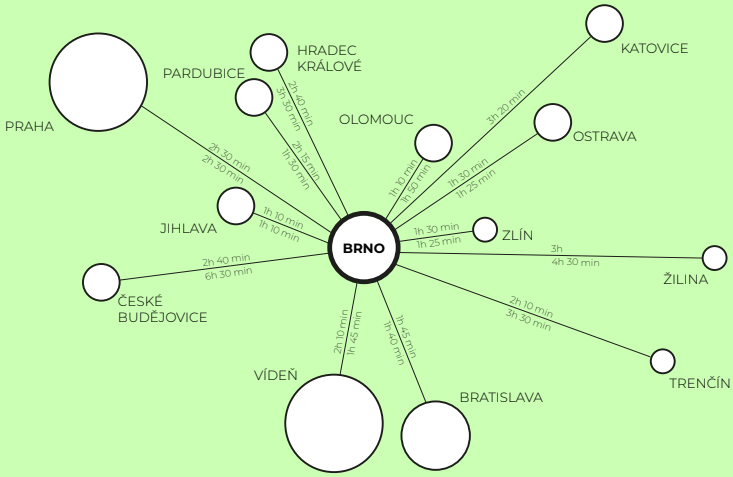
V novověku hrálo Brno důležitou roli v obraně Moravy, například během třicetileté války, kdy se ubránilo švédským vojskům. Ve stoletích následujících se město transformovalo z vojenské pevnosti na průmyslové centrum, stalo se symbolem rozvoje technologií a textilního průmyslu. Připojením okolních obcí v roce 1850 se Brno rozšířilo a během první republiky se stalo významným kulturním, vzdělávacím a průmyslovým centrem Československa. Nicméně jeho historie byla také poznamenána německou okupací během druhé světové války a následnými událostmi, které formovaly moderní podobu města.



Řešené území

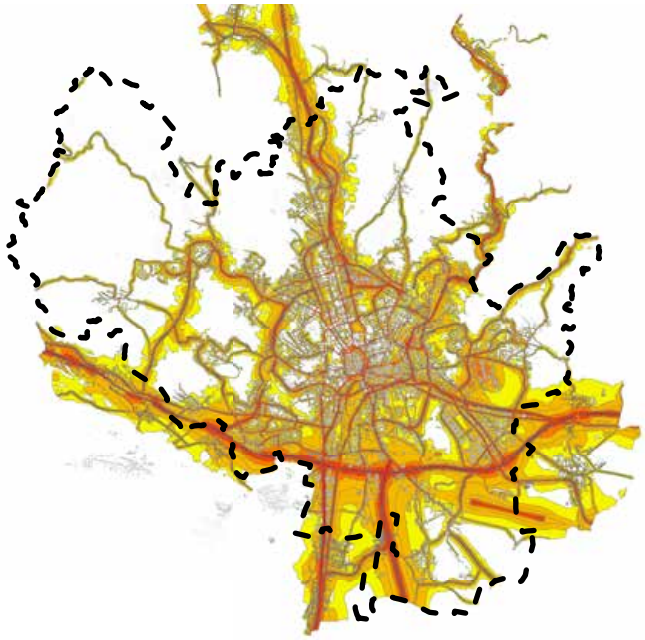


Město Brno



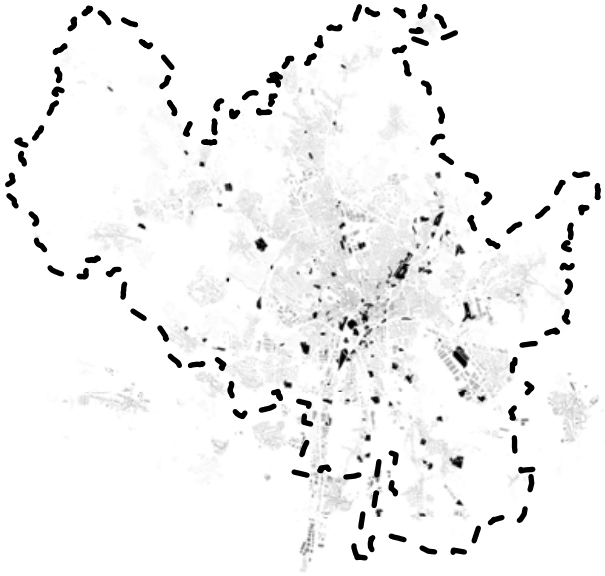
Součástí mé analytické práce byly i obecné analýzy celého města, jejichž cílem bylo lépe pochopit jeho fungování a identifikovat klíčové výzvy a příležitosti. Díky těmto analýzám jsem si mohl vytvořit obecný obraz uspořádání města a odhalit, kde se koncentruje energie, kde dochází k významné aktivitě a kde se naopak kumulují problémy.

Brno je ve své podstatě velmi centrickým městem, s většinou důležitých institucí, služeb a pracovních míst soustředěných v centru. Tento trend se částečně promítá i do severních, východních a západních radiál, které zajišťují rozvojovou dynamiku. Jižní oblast města však z těchto analýz vystupuje jako zanedbaná a problematická. Tato část Brna se potýká s negativními jevy, jako je nadměrný hluk, záplavová území, nedostatek kvalitní infrastruktury či přítomnost rozsáhlých brownfieldů. Tyto problémy vytvářejí pocit opomíjení, ale zároveň nabízejí velký potenciál pro revitalizaci a nový rozvoj.

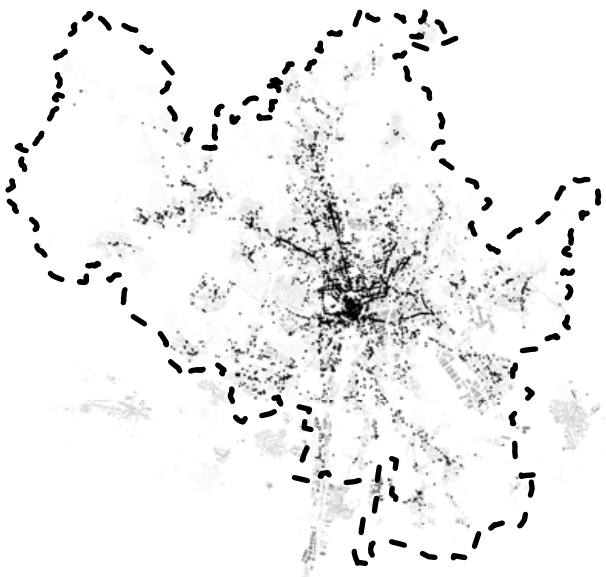


Zatížení hlukem

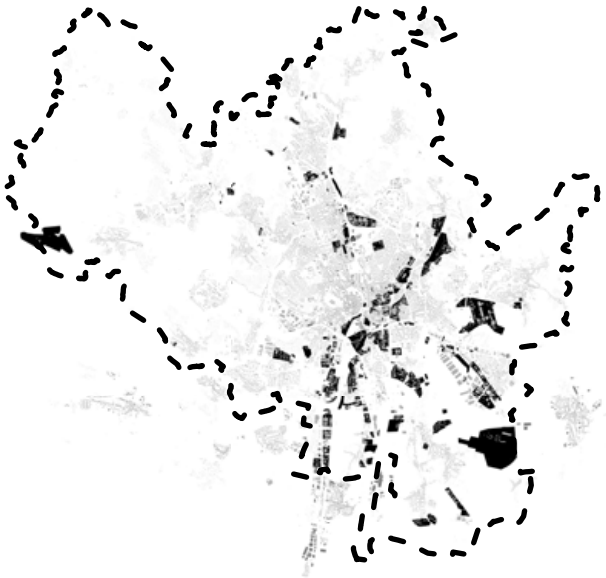
Aktivní plocha záplavového území



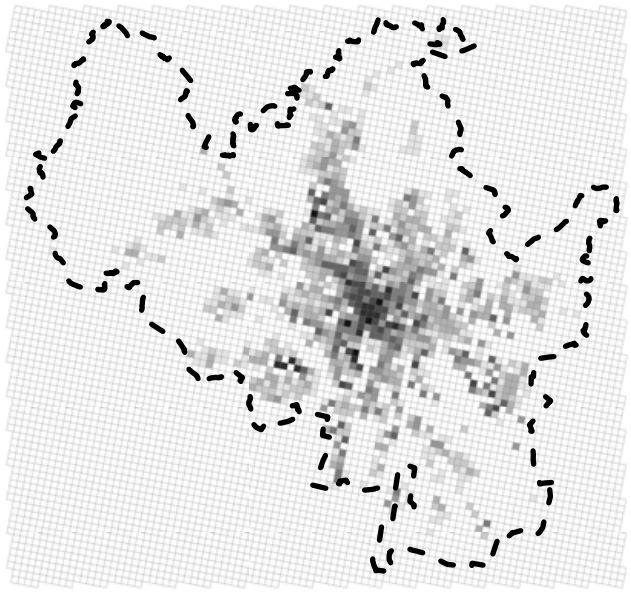
Brownfieldy



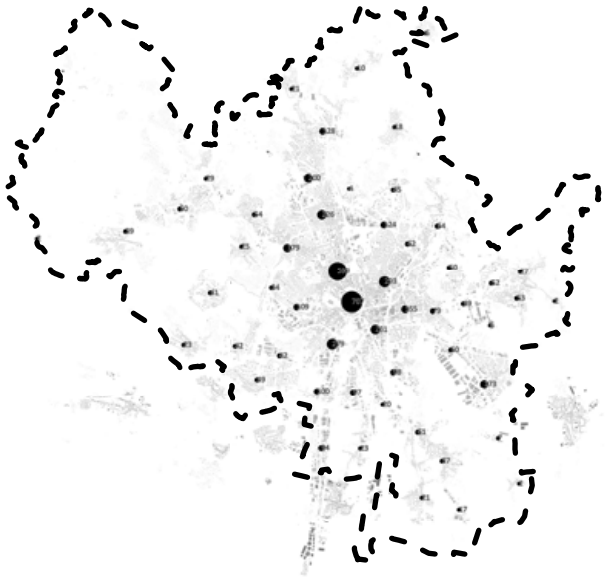
Maloobchodní síť



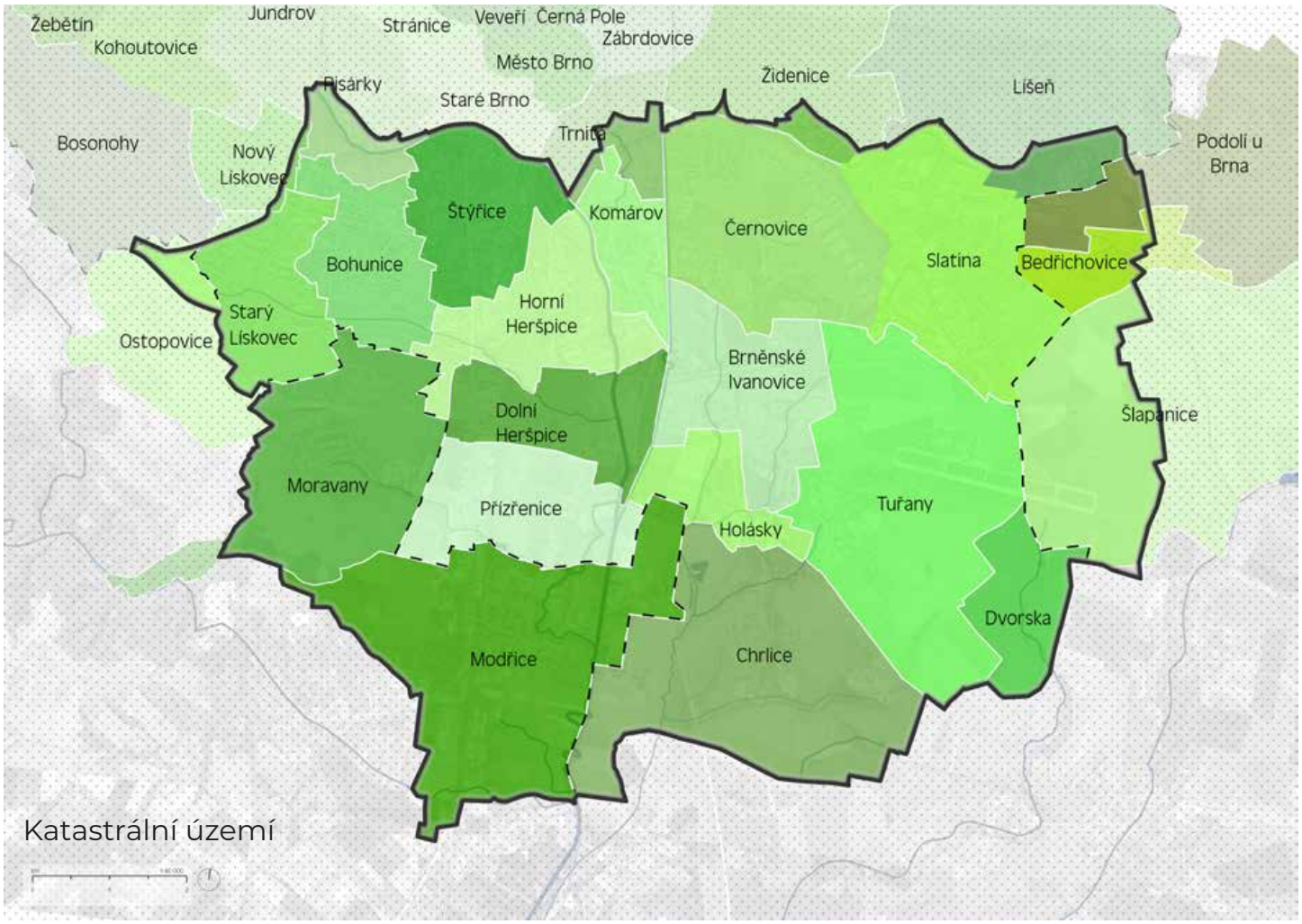
Průmyslové zóny



Počty pracovních míst



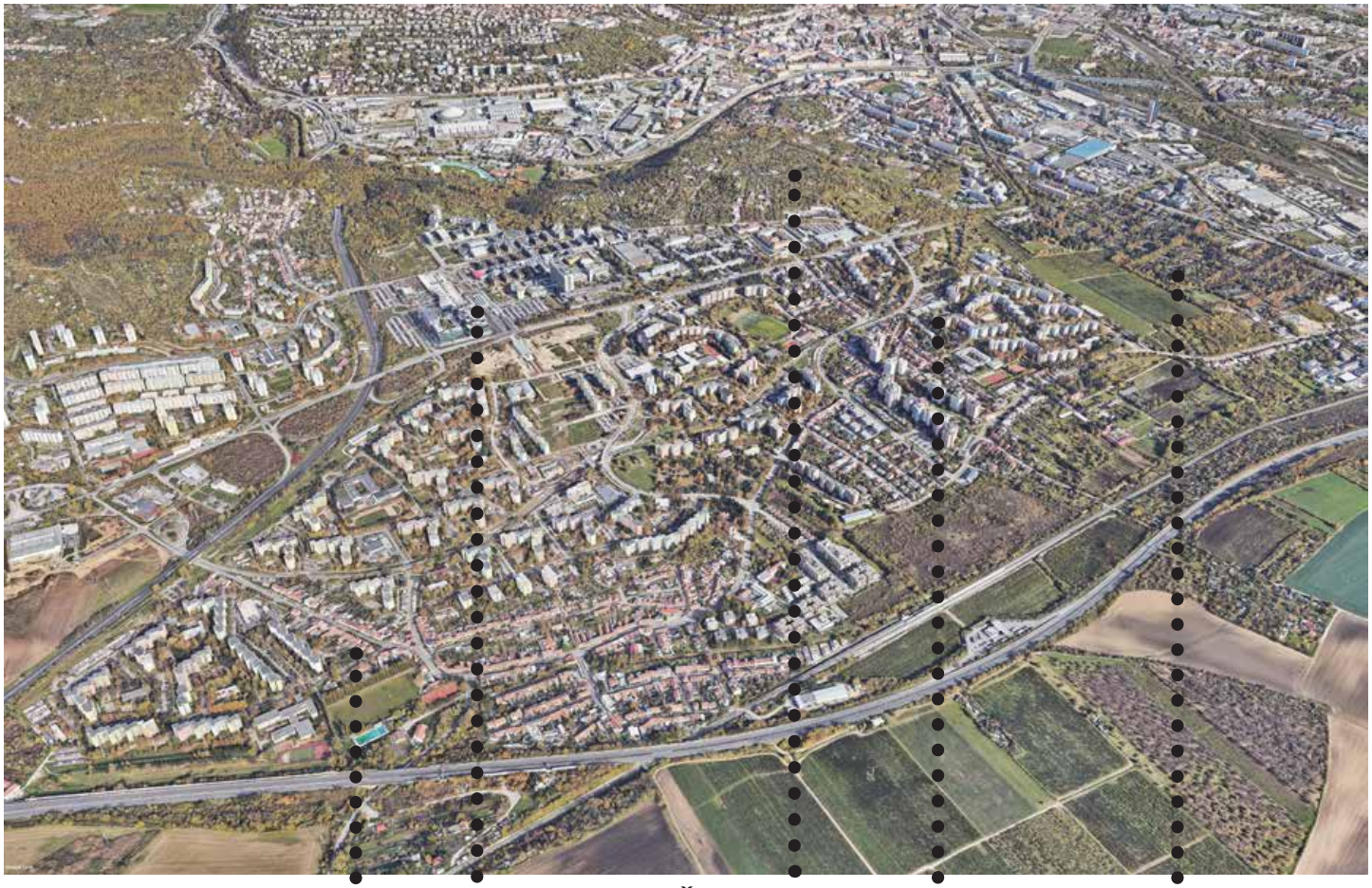
Sídla firem



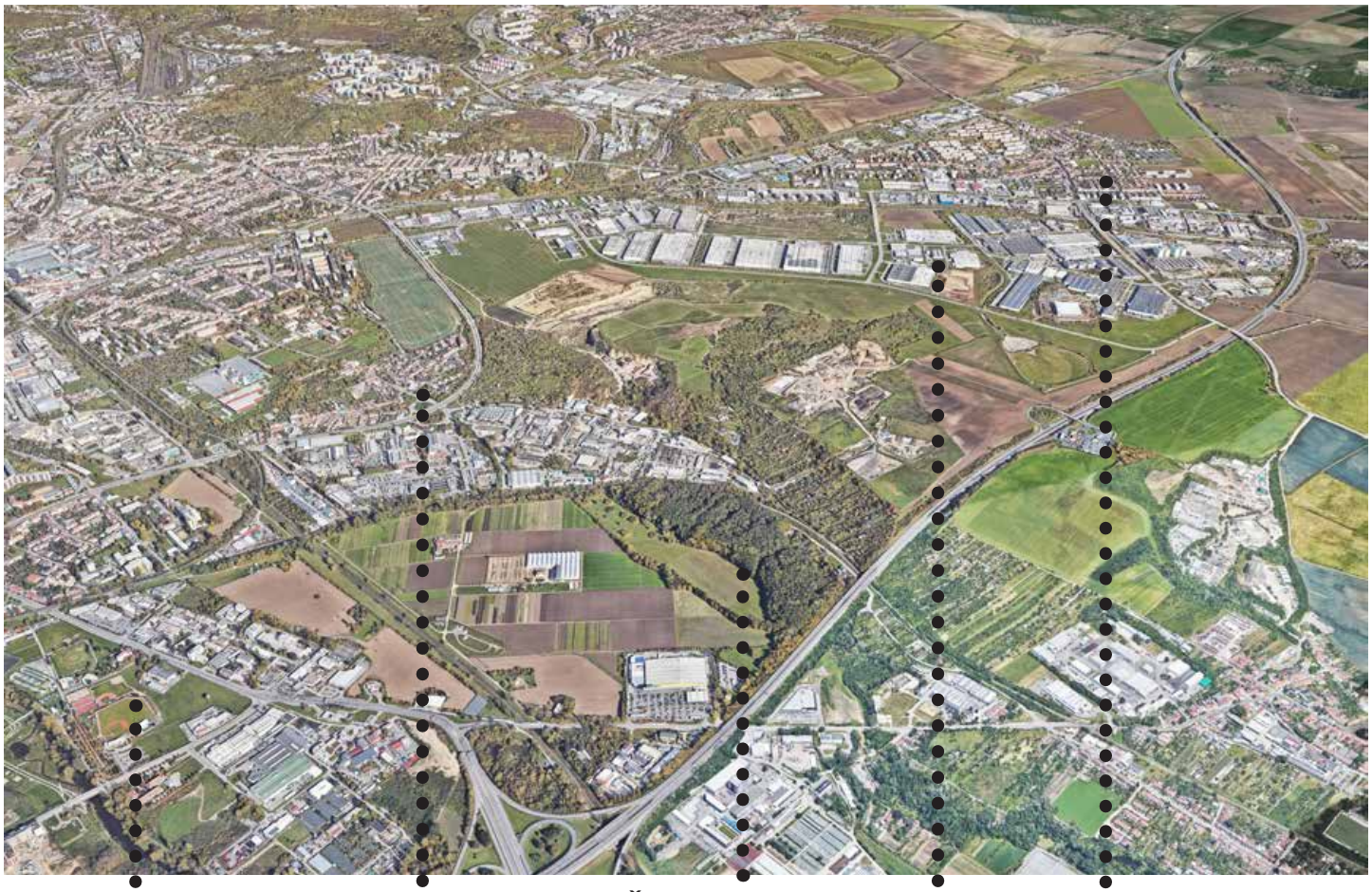
Katastrální území

Řešené území

km
1:40 000
0
1
2



Starý Lískovec
Kampus Bohunice
Červený kopec
Bohunice
Ústřední hřbitov



Areál Hněvkovského
Černovice
Černov. hájek
Černov. terasa
Slatina

Ústřední hřbitov
Heršpická
Komárov
H. Heršpice
Černov. pískovna

Dálnice D52
D. Heršpice
Přízřenice
Modřice
ČOV

PROBLEMATIKA

Stanovenou problematikou je řešení výrazně fragmentovaného území velkého města. Toto území vzniklo postupným připojováním blízkých obcí k Brnu a rozvojem průmyslu v těchto předměstích, avšak bez výrazné společné koordinace nebo dlouhodobé vize. Postupem času sem vstupovala řada nedokončených vizí, které se promítaly do dobových plánů, avšak bez návaznosti na celkovou koncepci. Množství rozsáhlých infrastrukturních staveb, jako jsou železnice nebo dálnice, území svazuje a způsobuje jeho další tříštění. Nedostatek městotvorných prvků tento prostor ještě více degraduje, čímž z něj vzniká jakýsi podivný hybrid mezi městem, krajinou a průmyslovým prostorem. Přestože celé území zahrnuje velmi široké a rozmanité oblasti, mají jeho jednotlivé části společné jmenovatele. Tím nejvýraznějším je historická stopa vesnických jader, která přetrvala i přes nápor nové výstavby, byť jsou některá jádra již značně poškozena.

Jedním z klíčových témat je také problematika železniční dopravy, která je v území přítomna už více než 170 let. Po celou dobu byla rozvíjena bez ucelené dlouhodobé koncepce, což vedlo k tomu, že velkou část plochy zabírají kolejová tělesa, která se často nesmyslně vinou územím a tvoří další překážky v jeho funkčním využití. Podobně rozsáhlé a fragmentované území bez jasné vize nemá v Česku obdoby, což je pro Brno jako druhé největší město velkým problémem a zároveň ostudou urbanistického plánování. Tato diplomová práce si klade za cíl vnést do tohoto prostoru řád, vycházející z analýzy současného stavu, a vytvořit koncepční plán, který poskytne tomuto území strukturu a pořádek, jež mu tak zoufale chybí. Ambicí práce je nejen navrhnout řešení pro tento konkrétní prostor, ale také nabídnout přístup, který by mohl být inspirací pro řešení podobně problematických lokalit i v jiných městech.

Zelný trh (1)

HISTORICKÝ VÝVOJ

Brno bylo až do 19. století městem obehnaným hradbami, které sloužilo jako předsunutá pevnost Vídně s nedobytným hradem Špilberkem. Během své historie úspěšně odolalo několika obléháním, z nichž nejznámější je obrana města před švédskými vojsky. Postupem času však mohutné opevnění začalo město spíše omezovat a bránilo jeho dalšímu rozvoji. Tento problém se nejvíce projevil v 19. století, kdy v důsledku průmyslové revoluce docházelo k rychlé urbanizaci. V Brně tehdy chyběl prostor pro další výstavbu.

Zbourání hradeb otevřelo nové možnosti – uvolnilo se rozsáhlé území jak na hradebním a předhradebním okruhu, tak i za tehdejšími hranicemi města. Prvním novodobým urbanistickým zásahem byl regulační plán Josefa Eže, který vytyčil nové reprezentativní ulice, Husovu a Joštovu, inspirované vídeňskou Ringstrasse. Město začalo systematicky a plánovitě rozšiřovat své čtvrti. Příkladem je Náměstí 28. října, které se svým pařížským charakterem dodnes patří k významným urbanistickým počinům.

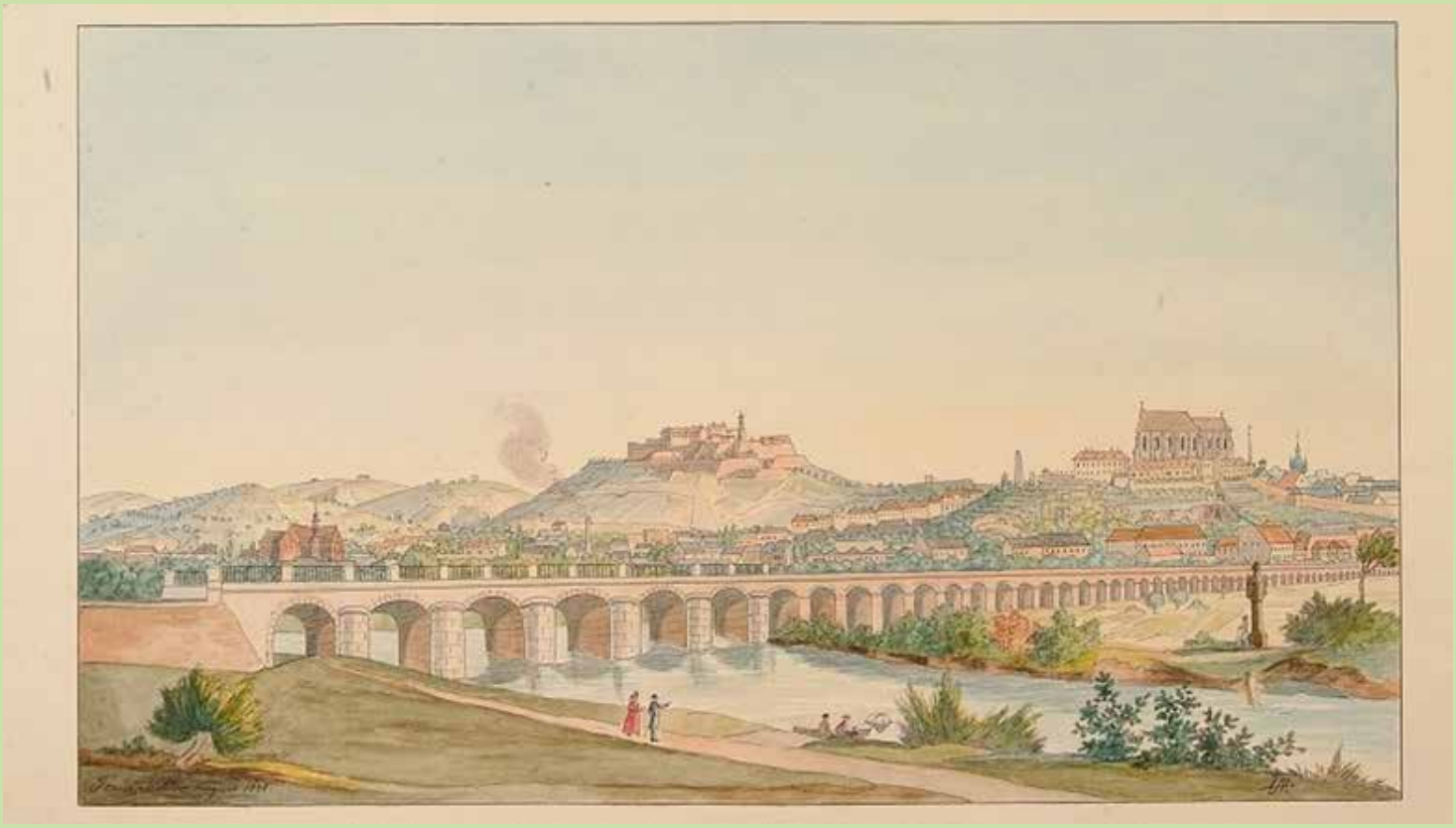
Brno se prudce rozvíjelo zejména na sever, západ a jih, kde vznikala nová bloková zástavba. Jižní část města však začala být opomíjena, pravděpodobně kvůli železniční trati, která tehdy vedla po viaduktu podobnému Negrelliho viaduktu v Praze. Na jihu města vznikaly továrny (například Vaňkovka, Vlněna, továrny na Masné), zatímco zbytek této oblasti zůstal převážně zemědělský. Tento stav přetrvával až do poloviny 20. století.

Po druhé světové válce nastala v Brně další vlna průmyslového rozvoje. Jižní část města, zejména oblasti dnešní městské části Brno-jih (Komárov, Horní Heršpice, Dolní Heršpice, Přízřenice), byla výrazně pozměněna, často bez ohledu na dlouhodobé koncepce. Docházelo k bezohledným zásahům do prostředí, jako byly změny tras vodních toků, a k výrazné kontaminaci půdy i vody. Obnovení budování dálnice D1 v 60. letech území ještě více oddělilo od zemědělské krajiny jižní Moravy. Další zástavba se poté soustředila do prostoru mezi dálnicí a městem.

V oblasti jižního Brna, například ve Starém Lískovci, Slatině a Bohunicích, vznikla rozsáhlá panelová sídliště. Zatímco sídliště ve Slatině byla projektována relativně citlivě, u Starého Lískovce došlo k jistým kompromisům a v Bohunicích byla uliční síť narušena. Typickým příkladem je sousedství čtrnáctipodlažních panelových domů s dvoupodlažními řadovými domky. Do budoucna bude výzvou, jak se s touto nesourodostí urbanisticky vypořádat.

V nedávné historii se výstavba v jižním Brně zaměřila převážně na průmyslové objekty podél dopravních tahů, zejména dálnice D52 (ulice Vídeňská). Významným příkladem plánované průmyslové výstavby je zóna Černovická terasa. Ta vyniká kvalitou svého urbanistického řešení, které zahrnuje stromořadí a cyklostezku na hlavní ulici, oddělené parkování mezi halami, autobusovou dopravu, zelené koridory a dobré propojení pro pěší.

Pohled na Brno z jihu a brněnský viadukt přes Svratku (20)



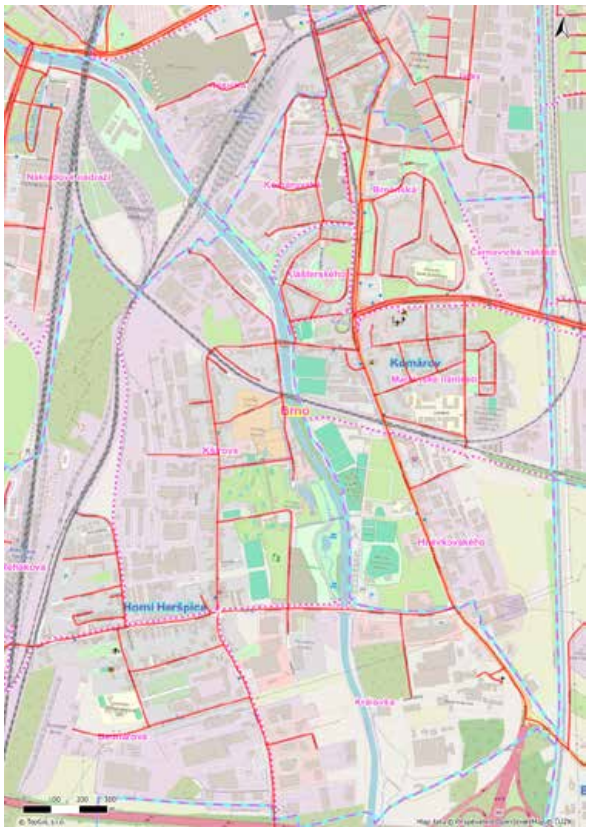
Heršpická a Vídeňská

OPEN STREET MAP

III. voj. mapování

19

Komárov



53

2003

2018

Černovice

OPEN STREET MAP

1953

III. voj. mapování

20

19

Starý Lískovec a Bohunice

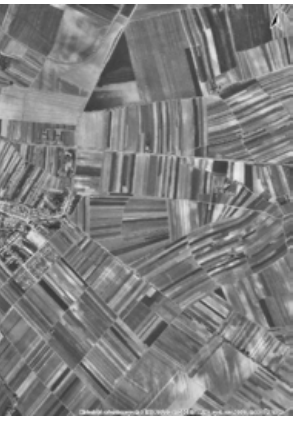
Slatina

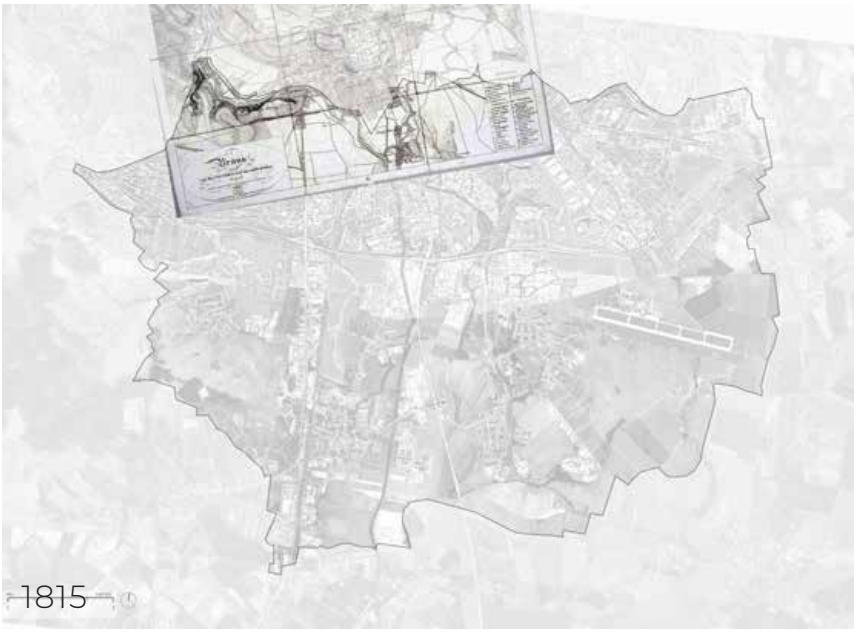
03

53

2006

2018

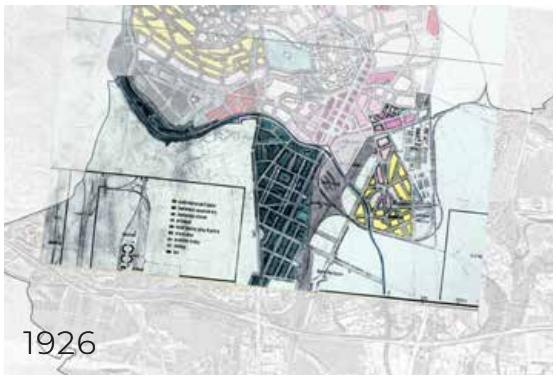




1815

1901

1902



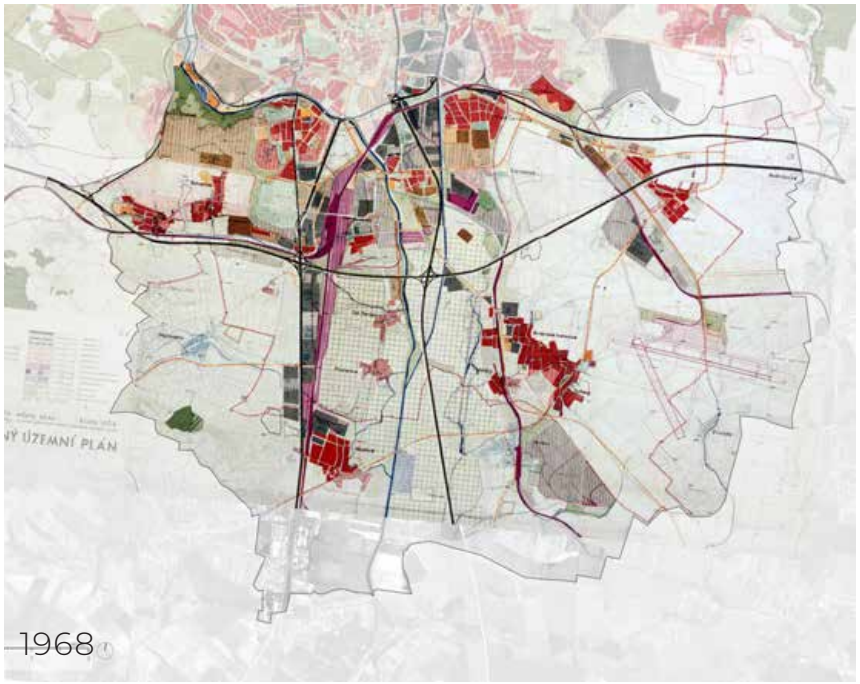
1926

1926

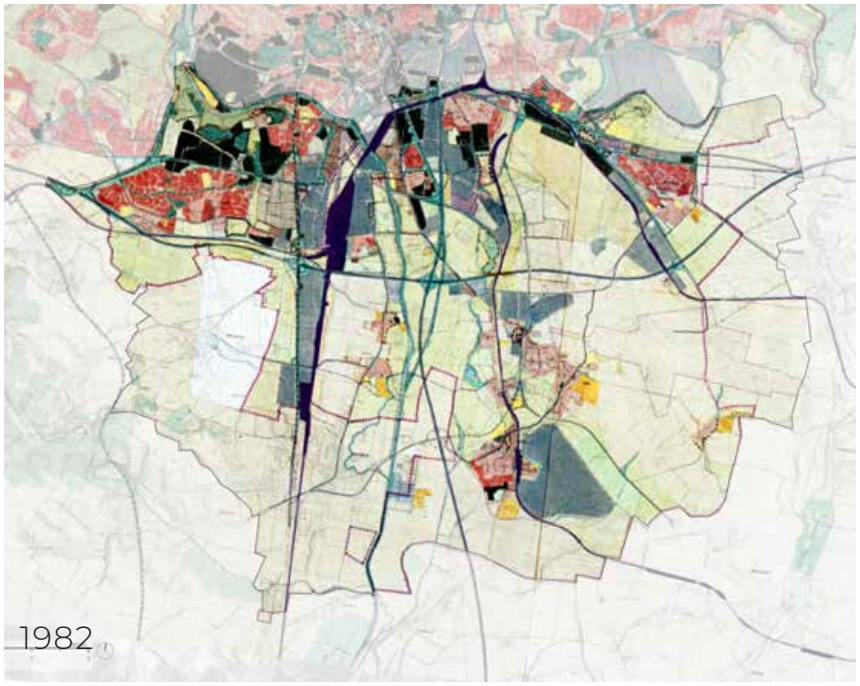
1947

1933

1956



1968



1982

Závěr

Jižní Brno bylo v minulosti územím s vysokým potenciálem dalšího rozvoje, který však byl využíván pouze nahodile a bez dlouhodobé vize. Dobové plány ukazují celou řadu koncepcí, přičemž s každým novým plánem docházelo ke změně přístupu. Největším problémem této oblasti je komplikovaná železniční infrastruktura, která zde brání rozvoji již od 19. století. Je nezbytné vypracovat plán, který celému území přinese jasnou koncepci a dlouhodobou srozumitelnost, a to s horizontem alespoň 50–80 let. Bez takového plánu hrozí, že se bude území nadále fragmentovat, což povede k jeho dalšímu znehodnocení.

Holásecká jezera (18)

ZELEŇ A KRAJINA

Město Brno se nachází přibližně 6 kilometrů severně od soutoku řek Svratky a Svitavy, pod výraznými vrchy Petrov a Špilberk. Reliéf města určuje především síť tří vodních toků – Svratky, Svitavy a Ponávky. Svratka přitéká ze západu, Svitava z východu a Ponávka ze severu. Řeka Ponávka je dnes zatrubněna a její původní tok byl odkloněn, nyní ústí do Svitavy přibližně 15 kilometrů od původního vtoku do Svratky. V Brně se tyto tři vodní toky spojují, a Svratka pokračuje dále na jih.

Reliéf města postupně klesá od severu na jih a přechází z kopců Drahanské a Hornosvratecké vrchoviny do rovinatých polí moravských úvalů. Řešené území v jižní části města tvoří mělké údolí, které se na východě zvedá na Černovickou terasu a Stránskou skálu a na západě na Červený kopec a zalesněné svahy nad Svratkou. Jižní část území je charakteristická spíše rovinatým reliéfem.

Významné krajinné prvky

V řešeném území se nacház:

- Červený kopec – výrazná krajinná dominanta se zalesněnými svahy.
- Stránská skála – přírodní památka s geologickým a paleontologickým významem.
- Černovický hájek – lesní enkláva s významnou rekreační a ekologickou hodnotou.
- Holásecká jezera – soustava vodních ploch s bohatým biotopem.
- Sady u Starého Lískovce – významný zelený pás v blízkosti obytné zástavby.
- Zalesněné svahy nad Svratkou – přírodní bariéra a ochranný prvek.
- Staré rameno řeky Svratky u Modřic – přírodní biotop s historickým významem.

Krajinný kontext jižně od města

Za dálnicí D1 směrem na jih se nachází rozsáhlá zemědělská krajina s venkovským charakterem. Tato oblast však čelí řadě problémů:

- „Ribbon development“ průmyslu a logistiky podél dálnice D52 vytváří silnou bariéru v krajině.
- Intenzivní zemědělství kolem Moravan vede k rozsáhlým půdním blokům bez přírodních prvků, což zhoršuje stav půdy a podporuje erozi.
- Meziprostor mezi dálnicemi je charakterizován monotónní krajinou, kde je plánována nová výstavba.

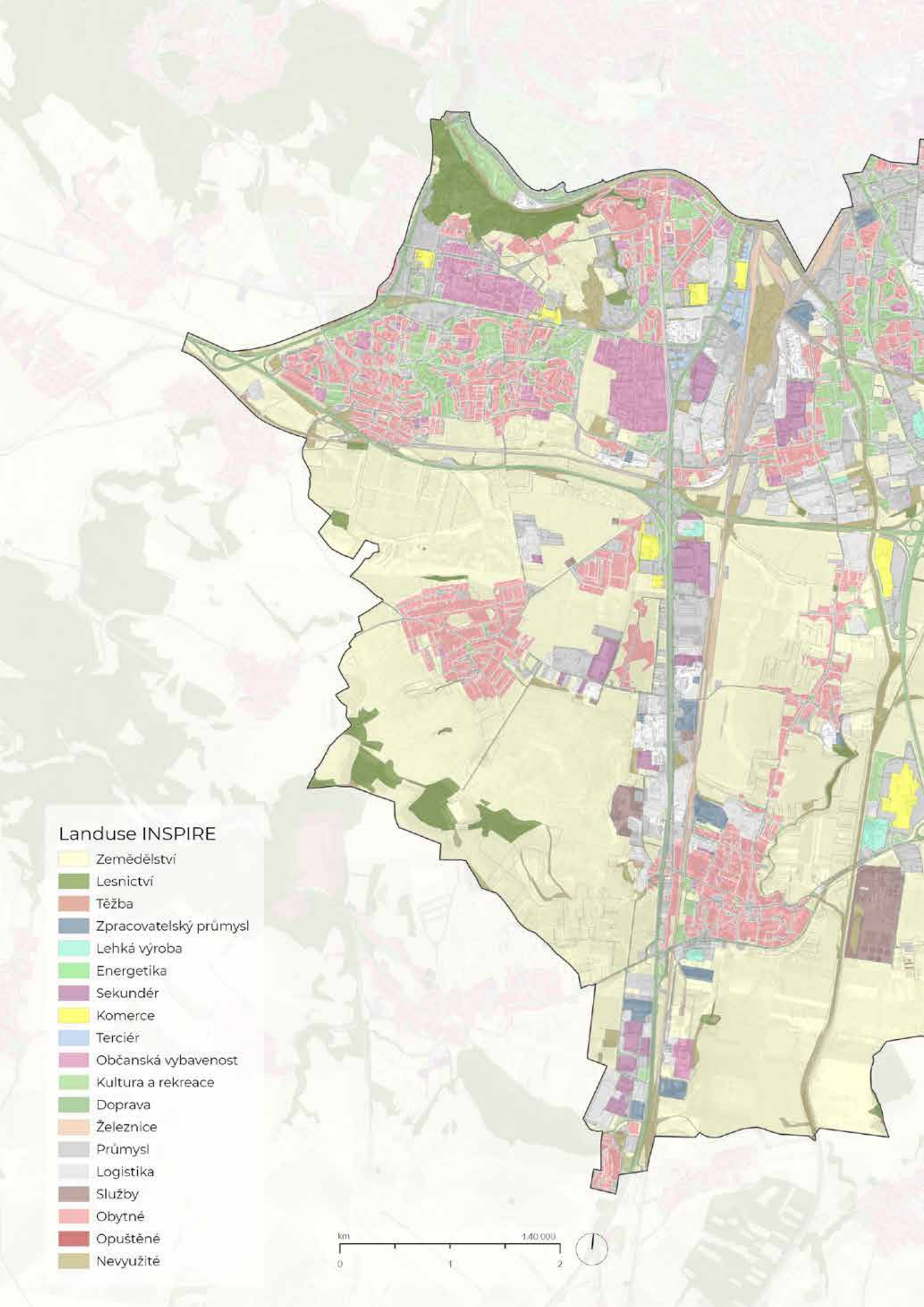
Vodní režim krajiny zahrnuje:

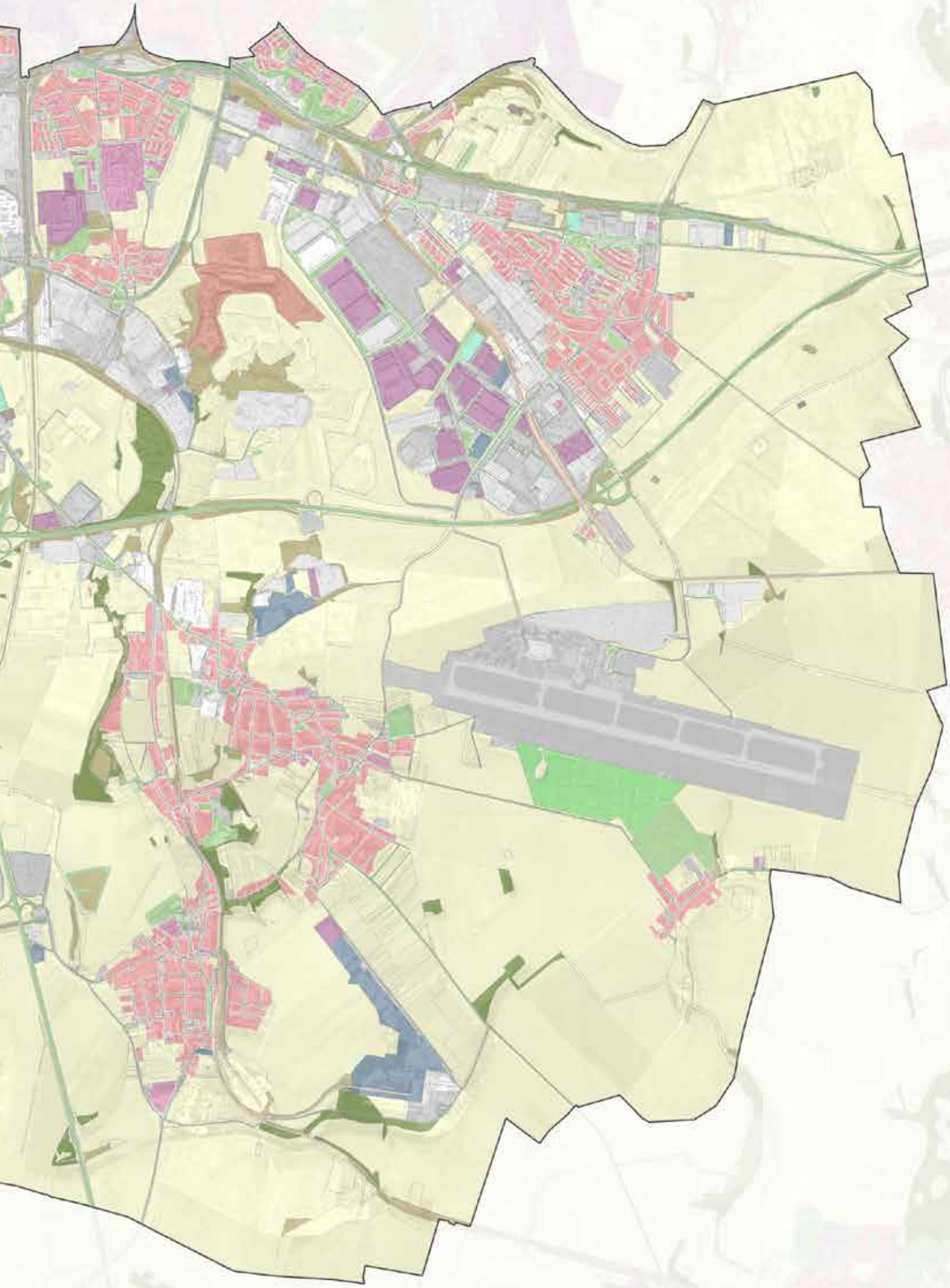
- Řeky Svratku a Svitavu, které dominují hydrografii oblasti.
- Potoky Tuřanský, Ivanovický, Moravanský, Černovický a Leskava, které doplňují vodní síť.
- Biocentrum Chrlice, které vzniklo v rámci protierozních a protipovodňových opatření, představuje důležitý prvek ekologické stability.

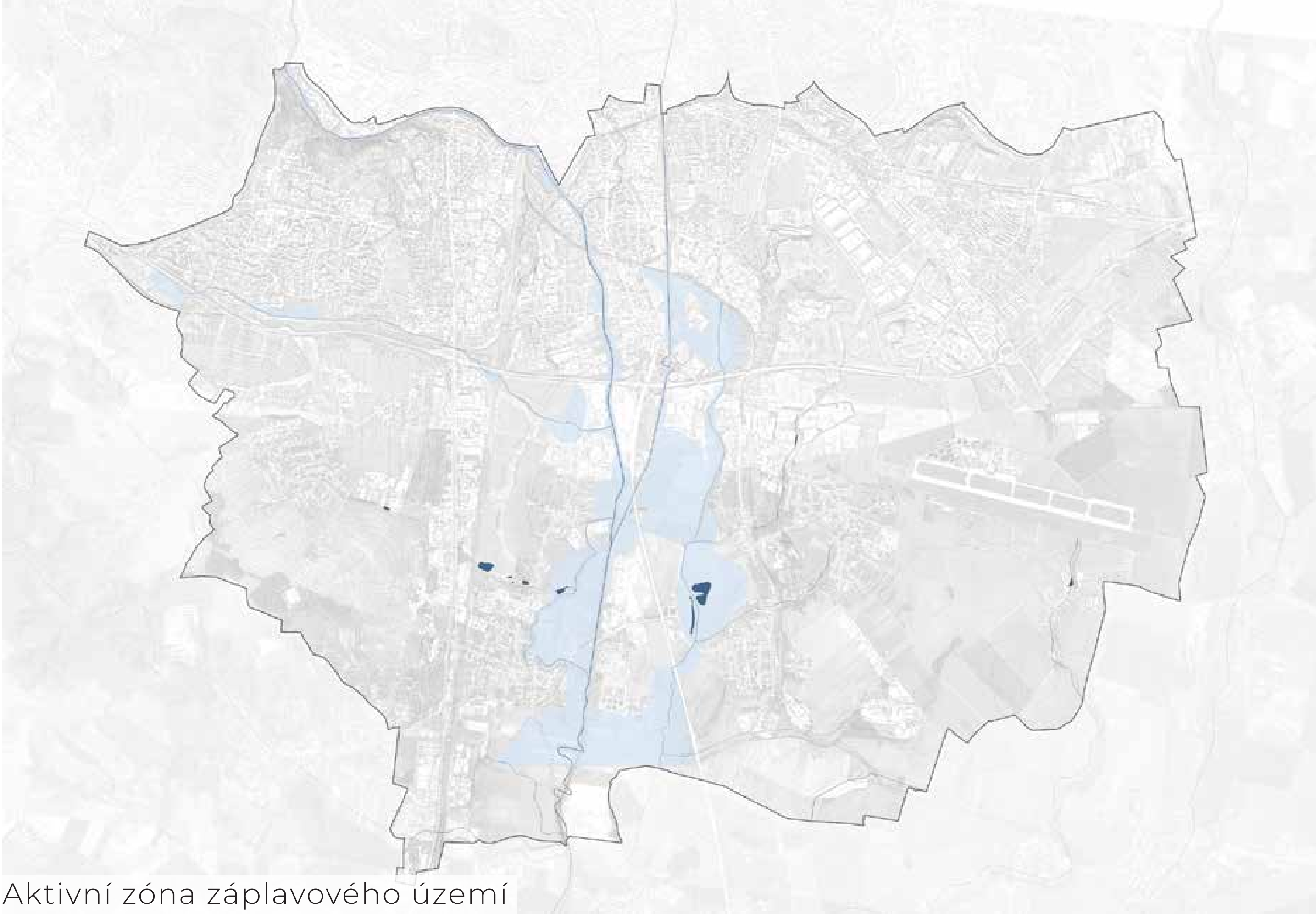
Na východě, v okolí Tuřan, je krajina méně narušená a působí více harmonicky. Zajímavý je zejména pás mezi Tuřany, Chrlicemi, Holáskami a Brněnskými Ivanovicemi, který představuje potenciál pro udržitelný rozvoj a ochranu krajinného rázu.

Holásecká jezera

Stará Svratka

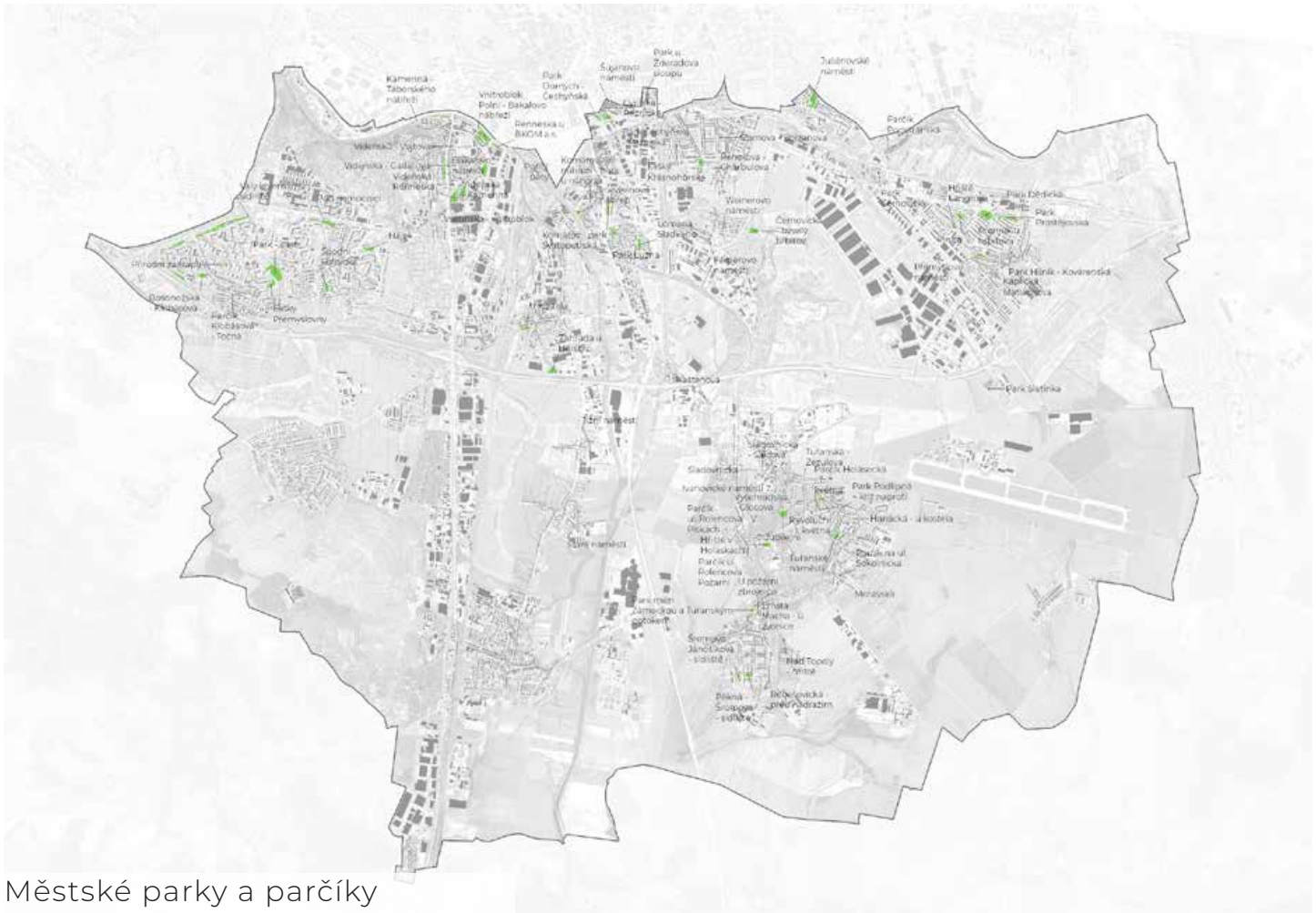

Landuse INSPIRE
Zemědělství
Lesnictví
Těžba
Zpracovatelský průmysl
Lehká výroba
Energetika
Sekundér
Komerce
Terciér
Občanská vybavenost
Kultura a rekreace
Doprava
Železnice
Průmysl
Logistika
Služby
Obytné
Opuštěné
Nevyužité
km
1:40 000
0
1
2



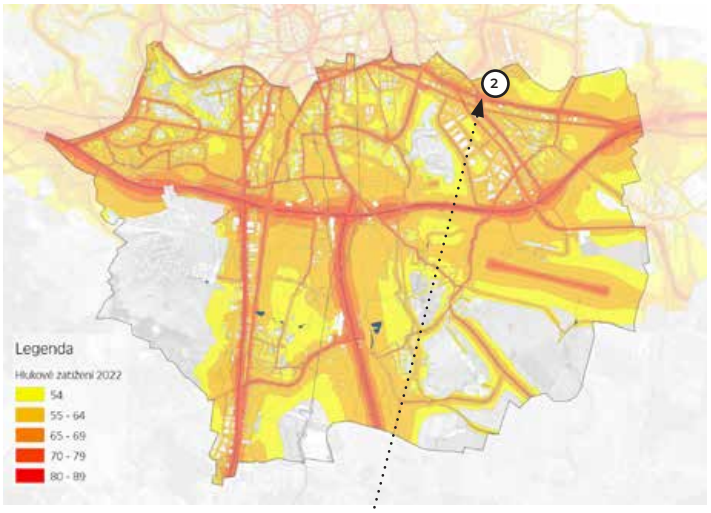


Aktivní zóna záplavového území

Vodní toky a plochy

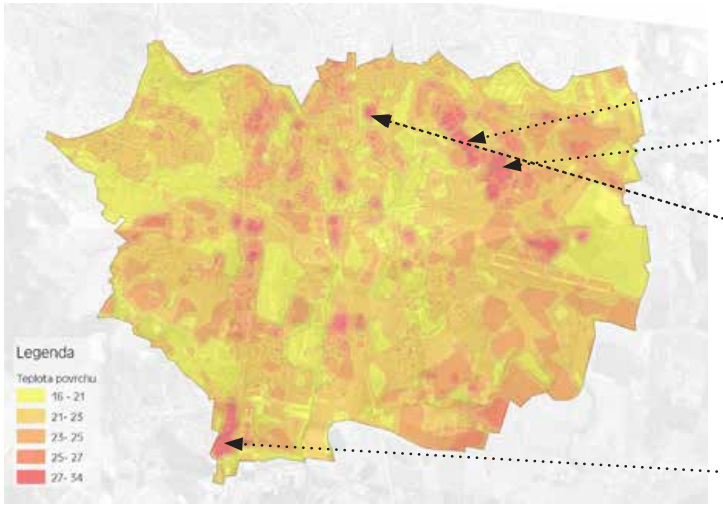


Městské parky a parčíky



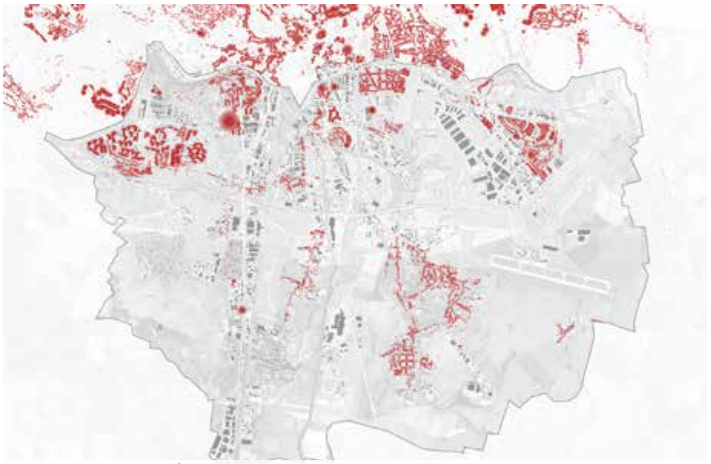
Obytné plochy zvlášť zatížené hlukem

Obytné plochy zvlášť zatížené hlukem



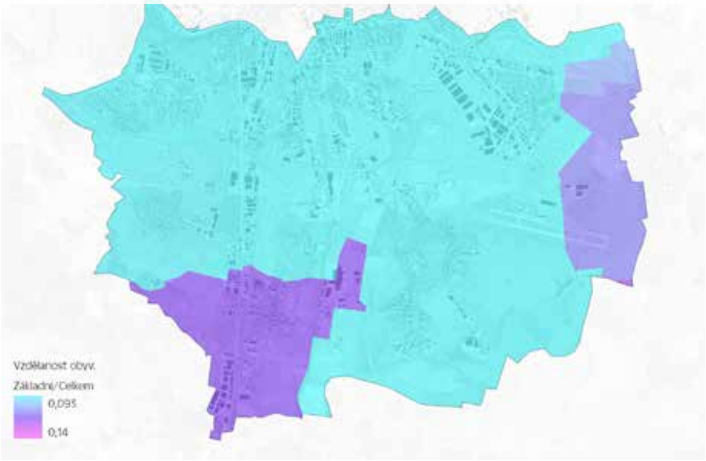
Plochy výrazně tvořící teplotní ostrov města

Rozmístění adresních míst

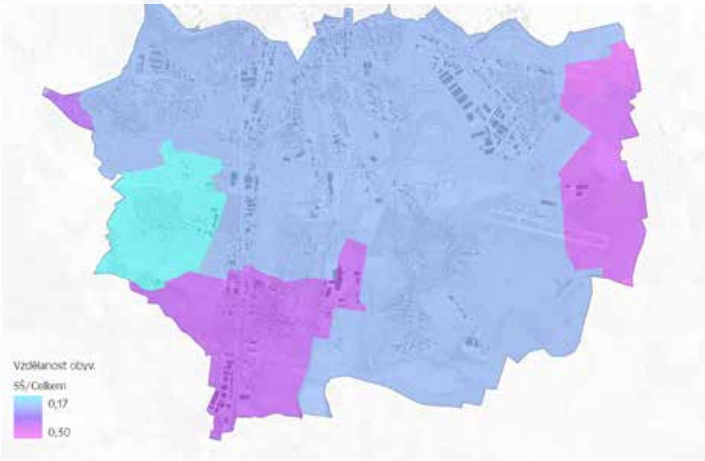


Počet obyv./adresní místo

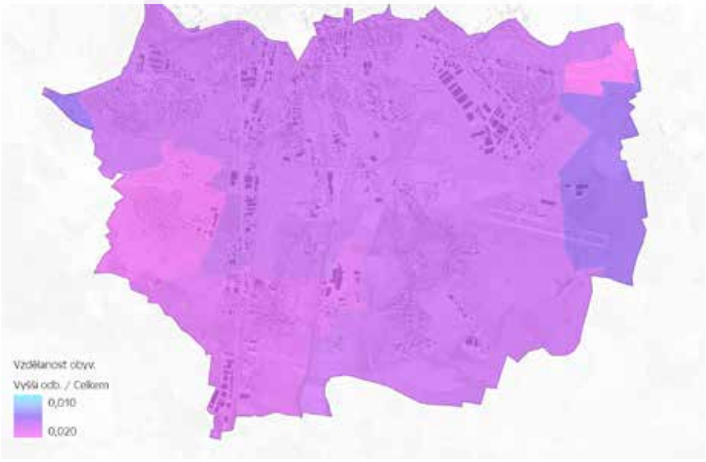
Podíl obyv. se ZŠ vzděl. / celkový počet



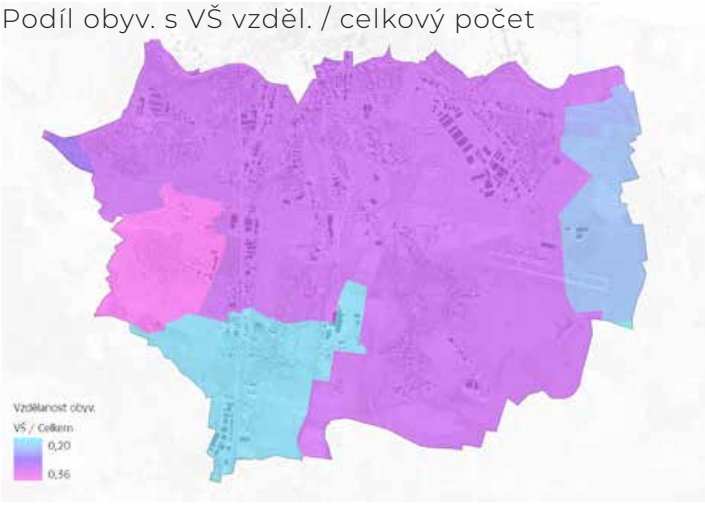
Podíl obyv. se SŠ. vzděl. / celkový počet



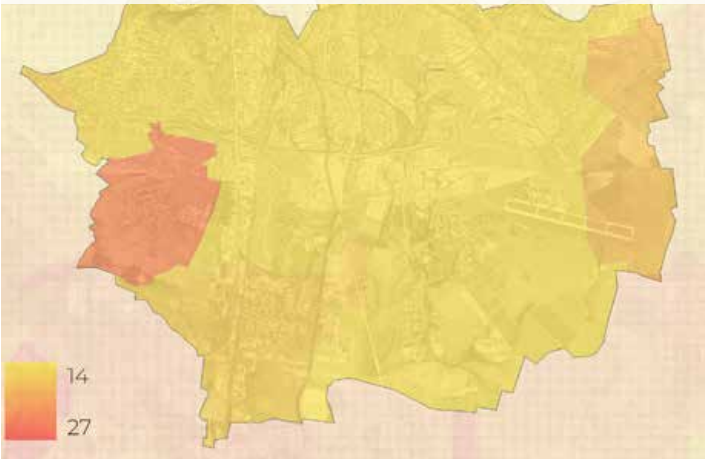
Podíl obyv. s vyšším odb. vzděl. / celkový počet



Podíl obyv. s VŠ vzděl. / celkový počet

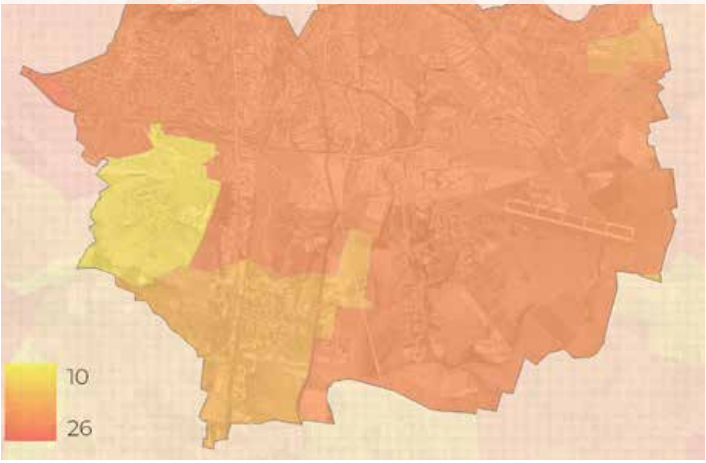


Procento obyvatelstva <14 let/celkový počet

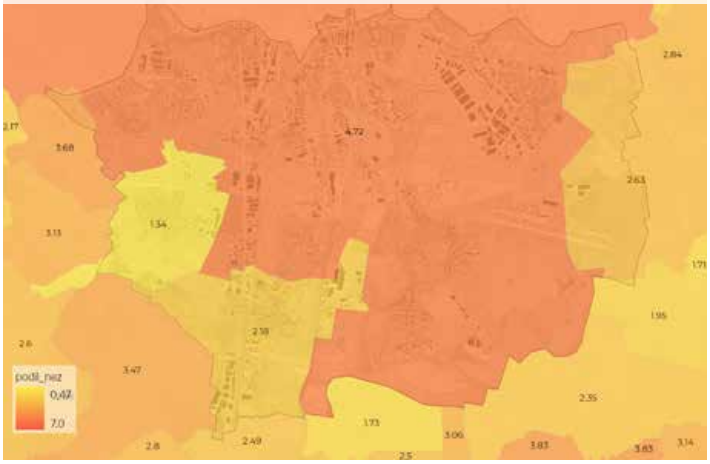


Procento obyvatelstva 14-64 let/celkový počet

Procento obyvatelstva 64< let/celkový počet



Podíl nezaměstnaného práceschopného obyv.



Stránská skála (4)

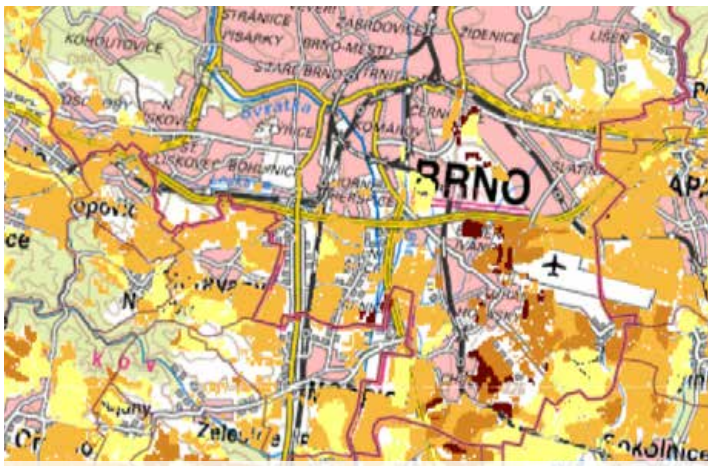
Černovický hájek

Červený kopec

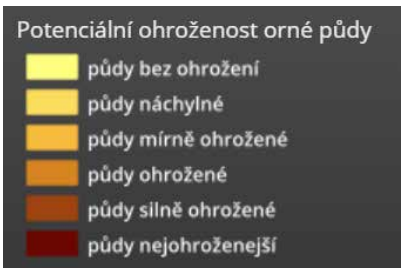
Stránská skála

Černovická pískovna

Vodní eroze



Větrná eroze



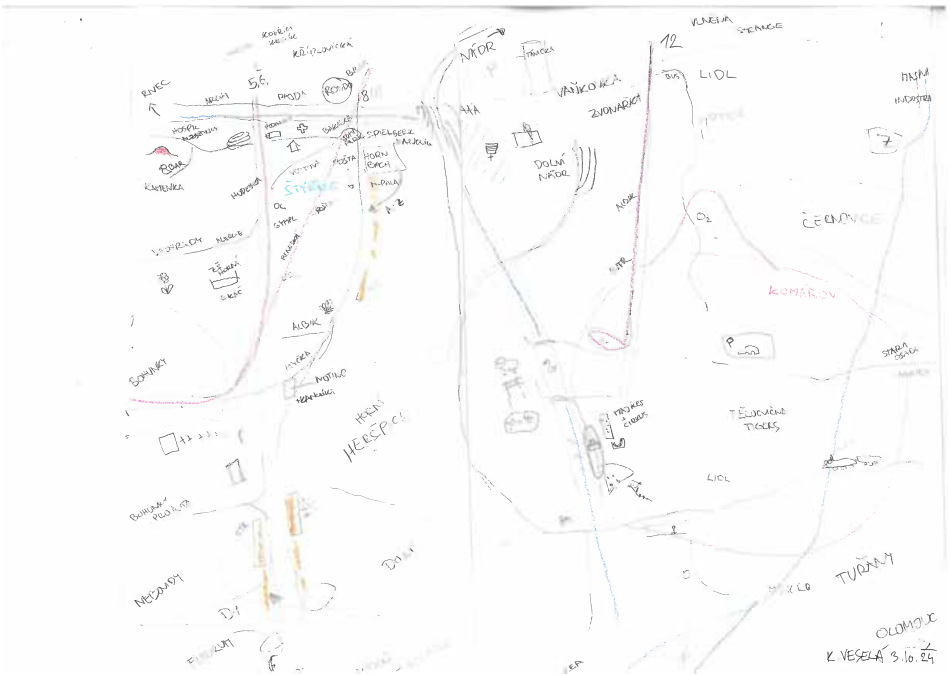
Závěr

Z analýzy zeleně vyplývá několik zásadních závěrů, které je třeba zohlednit při návrhu řešení území. Výrazné krajinné dominanty, jako jsou Stránská skála a Červený kopec, představují velmi hodnotné přírodní plochy, které je nutné v návrhu maximálně chránit. Potoky v území mají velký potenciál stát se důležitými propojujícími prvky mezi krajinou a zastavěným prostředím. Dále se ukazuje, že území postrádá větší městské parky, což je zásadní nedostatek, který by měl být řešen. Návrh by také měl pracovat s konceptem krajinných klínů, které přirozeně vstupují do území mezerami mezi zástavbou a mohou výrazně přispět k organizaci prostoru.

Velká část území je ohrožena povodněmi, což nabízí příležitost pracovat s rozšiřováním niv, kde se voda může přirozeně rozlévat. Zemědělská krajina v okolí Moravan je ve špatném stavu, silně zasažená erozí, což vyžaduje revitalizační zásahy, jako je zavádění remízků, alejí či jiných prvků, které pomohou obnovit její ekologickou stabilitu. Řeky Svratka a Svitava by měly být v návrhu posíleny jako krajinné propojení, která mohou fungovat jako rekreační osy, propojující město s okolní krajinou. Zelená spojení mají potenciál stát se páteřními prvky celé oblasti, kolem kterých se bude utvářet kvalitní městský a krajinný prostor.

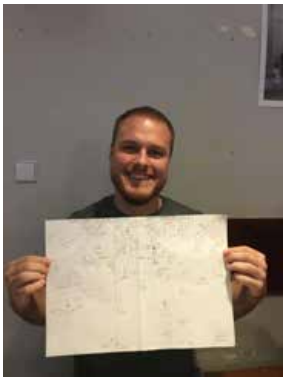
Kateřina Veselá

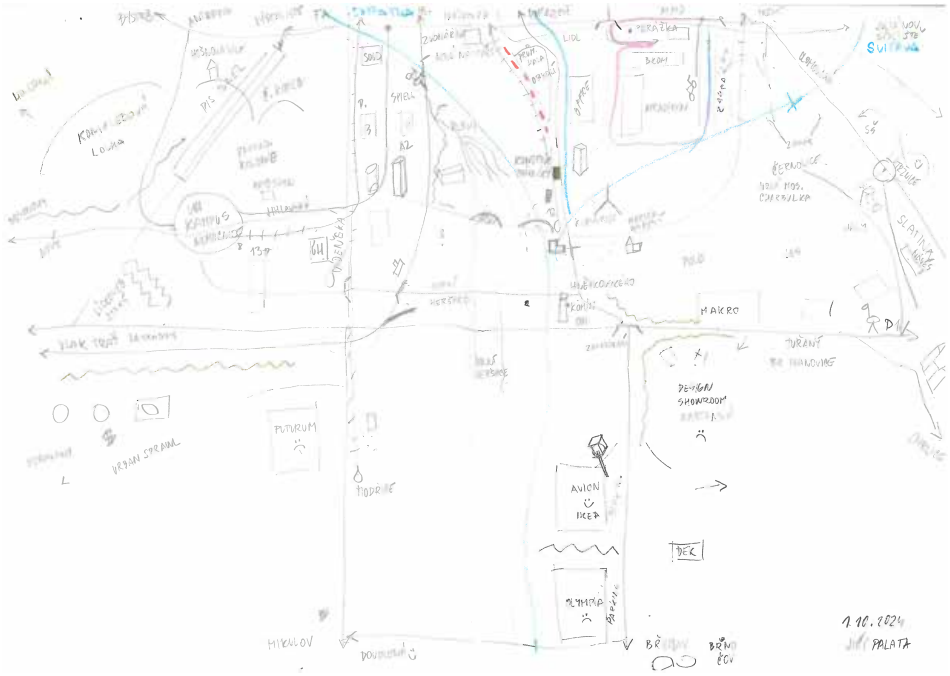
3. 10. 2024



Jiří Palata

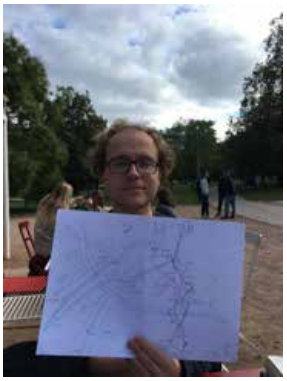
1. 10. 2024

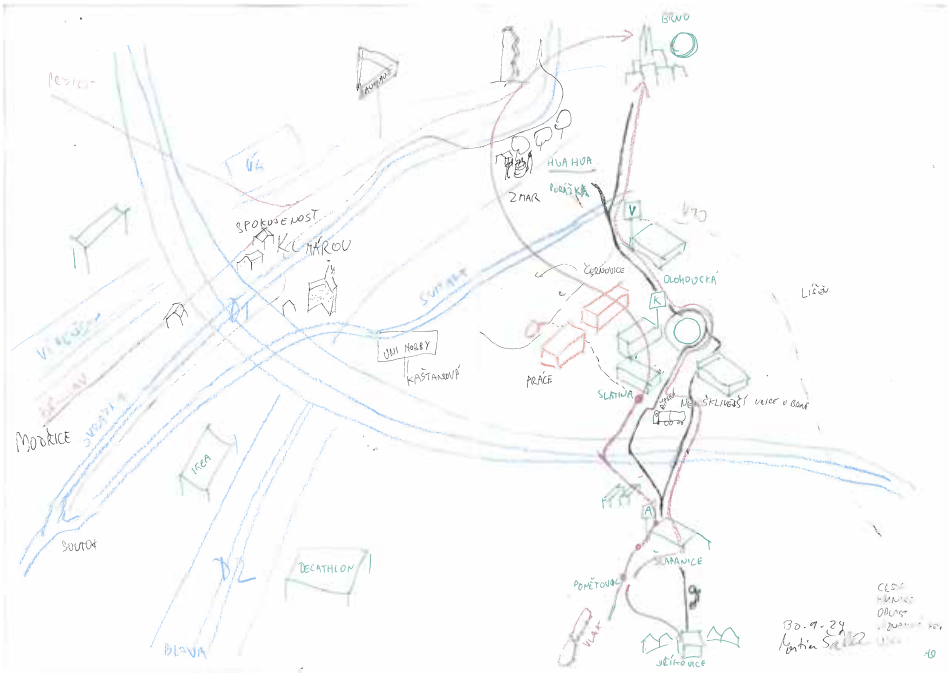




Martin Šálek

30. 9. 2024



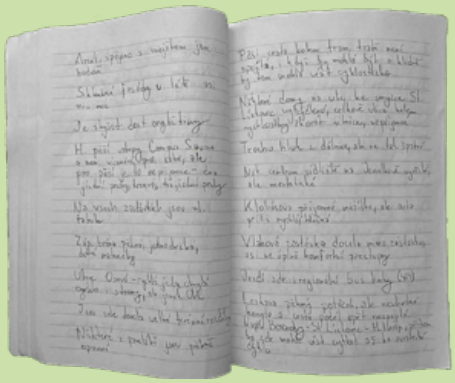


VNÍMÁNÍ PROSTŘEDÍ

Osobní průzkum území jsem rozdělil do několika dní, přičemž jsem pokaždé využil jiný způsob dopravy. Území jsem tak prozkoumal pěšky, prostřednictvím MHD, autem i na kole. Během průzkumu jsem si vedl krátké poznámky, ve kterých jsem zachycoval své dojmy a postřehy.

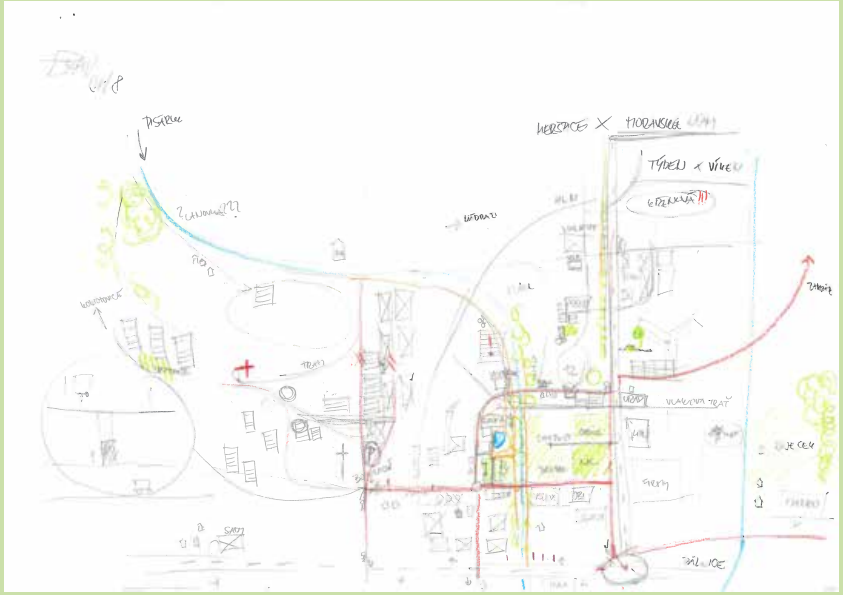
Pro podrobnější analýzu jsem se rozhodl využít metodiku Kevina Lynche z jeho knihy Obraz města (19). K tomuto účelu jsem oslovil pět svých přátel a s každým z nich jsem se sešel. Společně jsme během jedné hodiny sestavili plánek Brna, který vycházel z jejich znalostí a představ. Při kreslení neměli k dispozici žádnou mapu ani jiné pomůcky. Pokud váhali, pokládal jsem doplňující otázky, jako například: „Kde se nachází tato stavba?“ nebo „Co leží v této oblasti?“.

Tento postup mi umožnil rychle se zorientovat ve velké části území a zároveň identifikovat jeden z jeho zásadních problémů – nedostatečnou srozumitelnost centrální části. Výsledky ukázaly, že ani rodilí obyvatelé Brna, kteří pocházejí z jižní části města, nejsou schopni tuto oblast přesněji vykreslit.



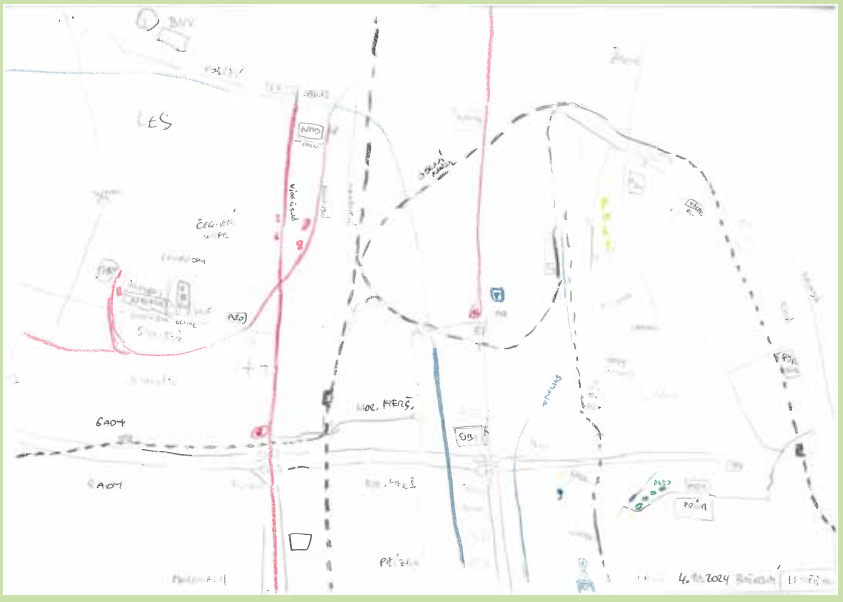
Vendula MIlošová

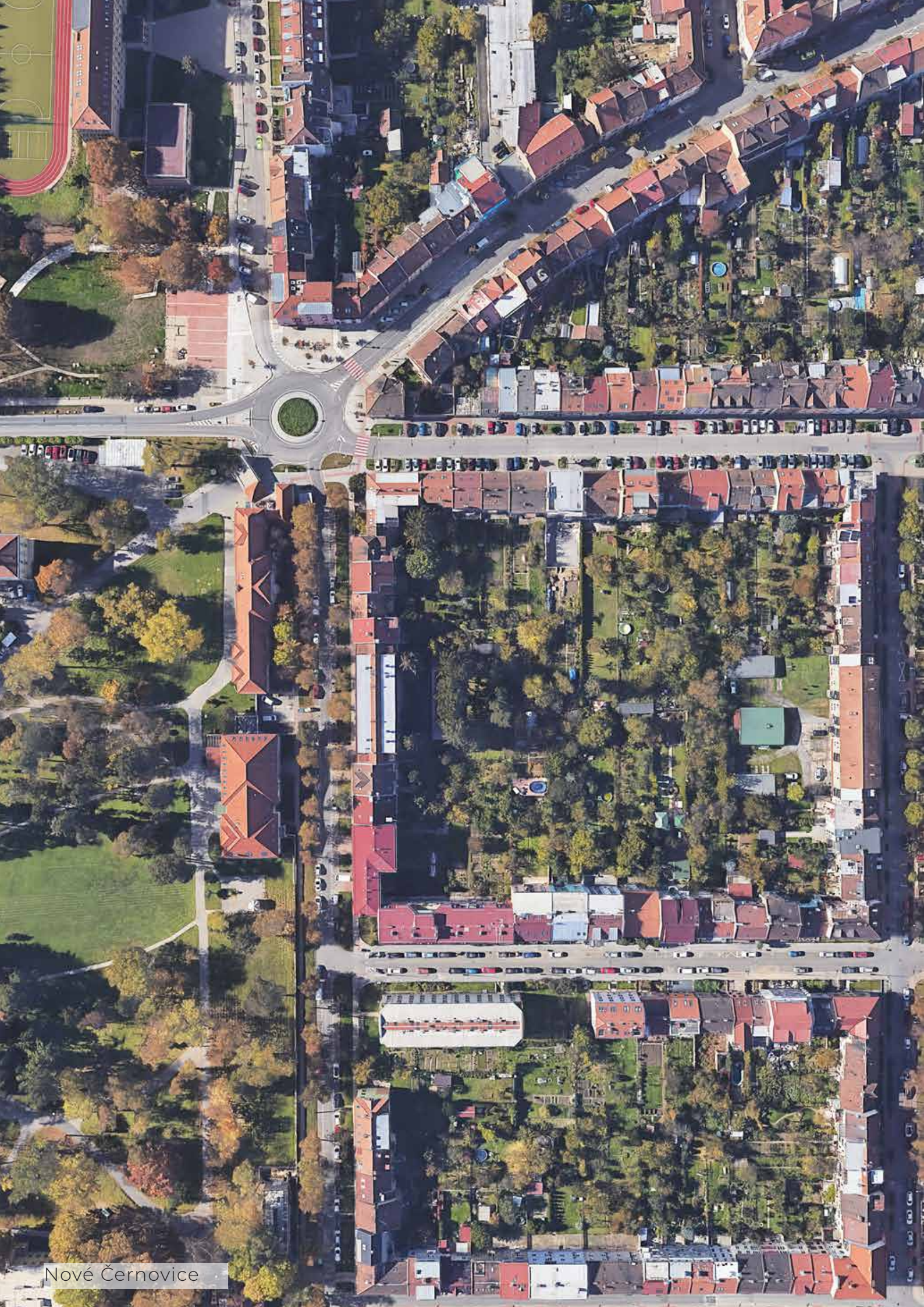
8. 10. 2024



Jan Bořecký

4. 10. 2024





Nové Černovice

ZÁSTAVBA

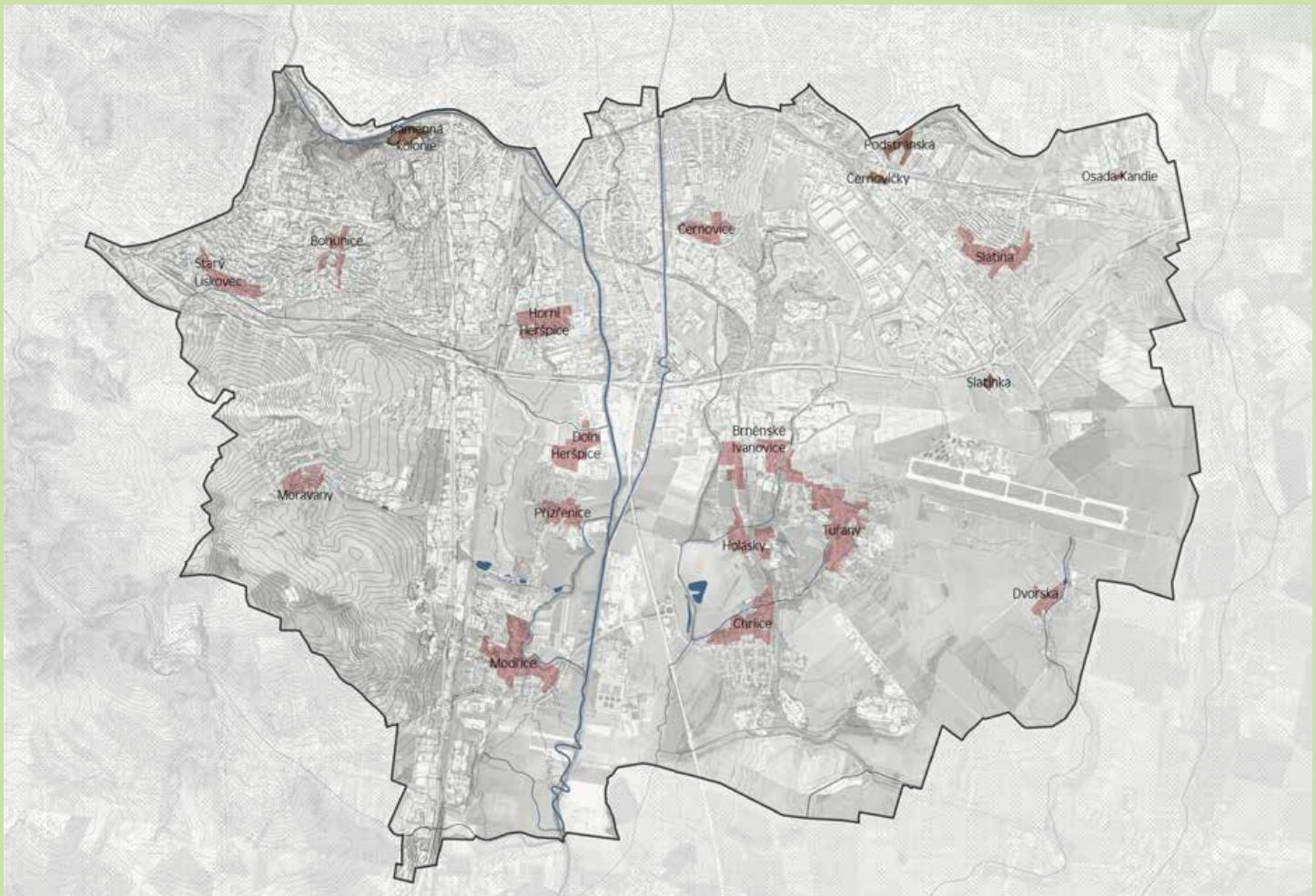
Z analýzy zástavby vyplynulo, že ve všech původních vesnicích byla zachována vesnická jádra, i když v různé kvalitě. Tato jádra často sousedí s diametrálně odlišnou typologií, například s 14podlažními paneláky, nebo s jiným využitím, jako je průmysl. Na mnoha místech se dochovala kvalitní struktura zástavby, například v Nových Černovicích či ve Slatině, která byla rozšířena o nové rodinné domy.

Výraznými figurami v území jsou kampus Bohunice, Černovická terasa, Ústřední hřbitov a do jisté míry i letiště, které však spíše působí jako holá plocha bez výrazné stavební identity. Stále ještě se formující figurou je „ribbon development“ podél Vídeňské ulice, který však vykazuje nízkou úroveň stavebního provedení.

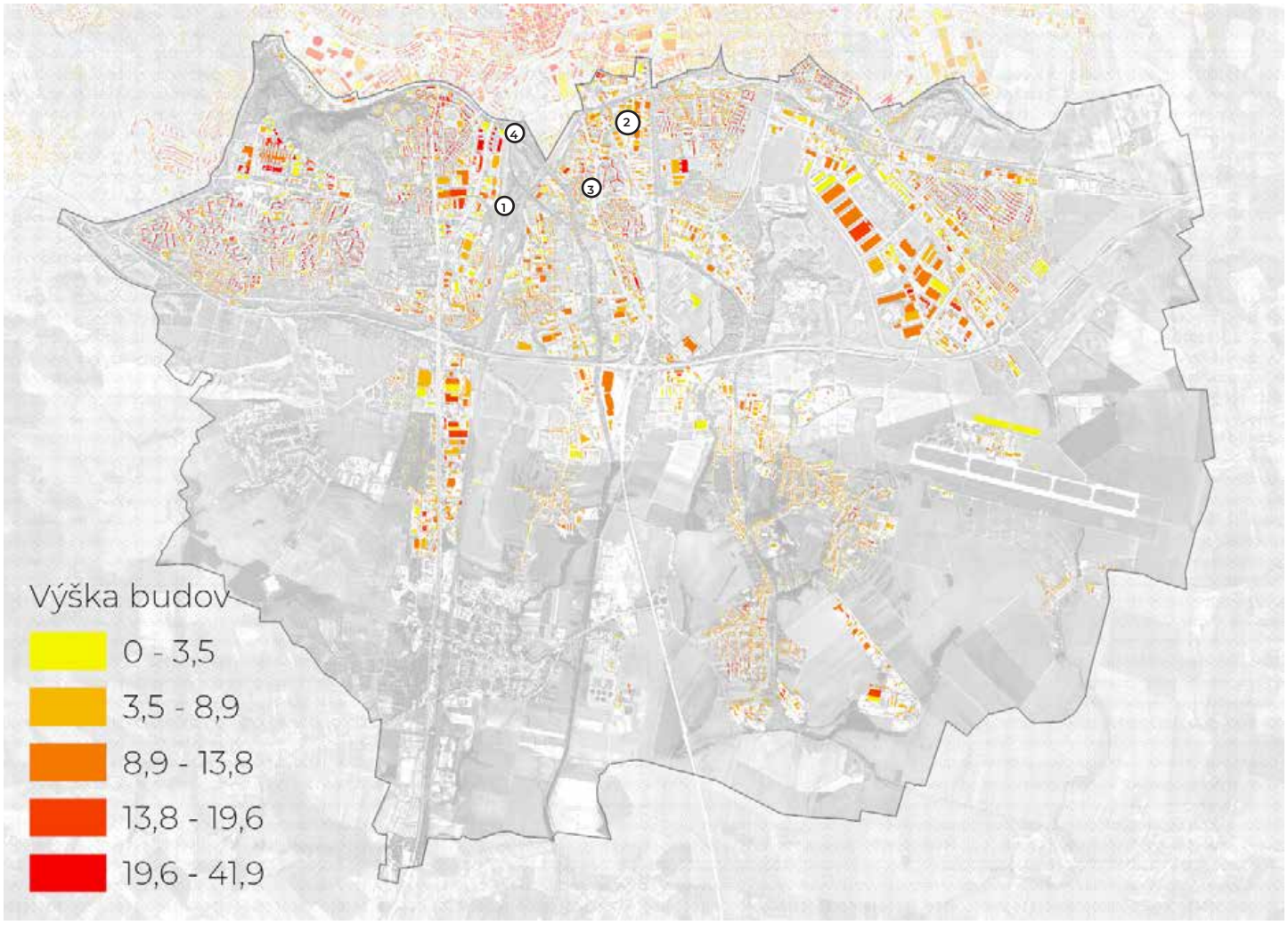
Slatina

Starý Lískovec

Bohunice



Poloha a rozsah zachovalých původních jader vesnic



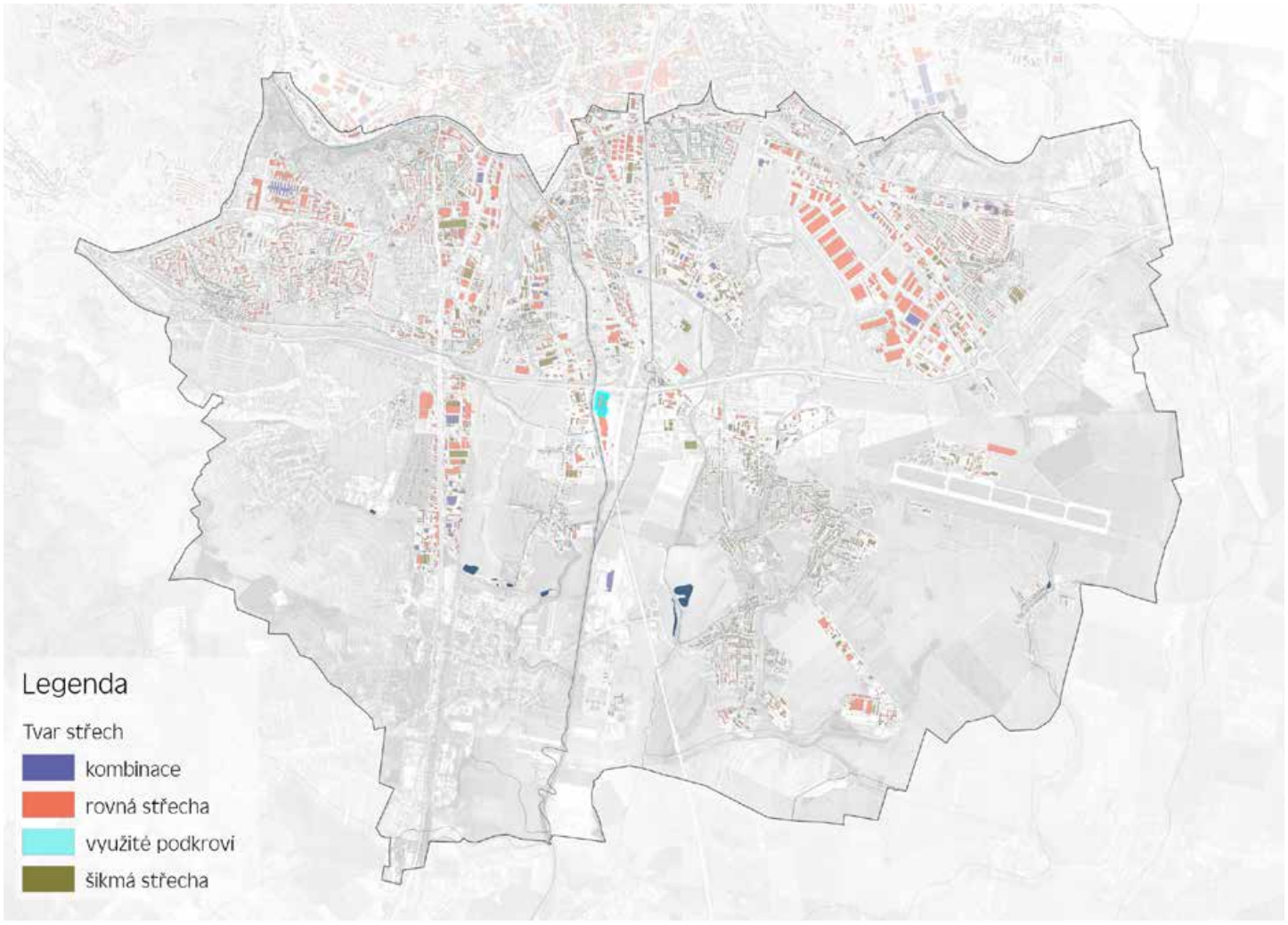
Dominanty

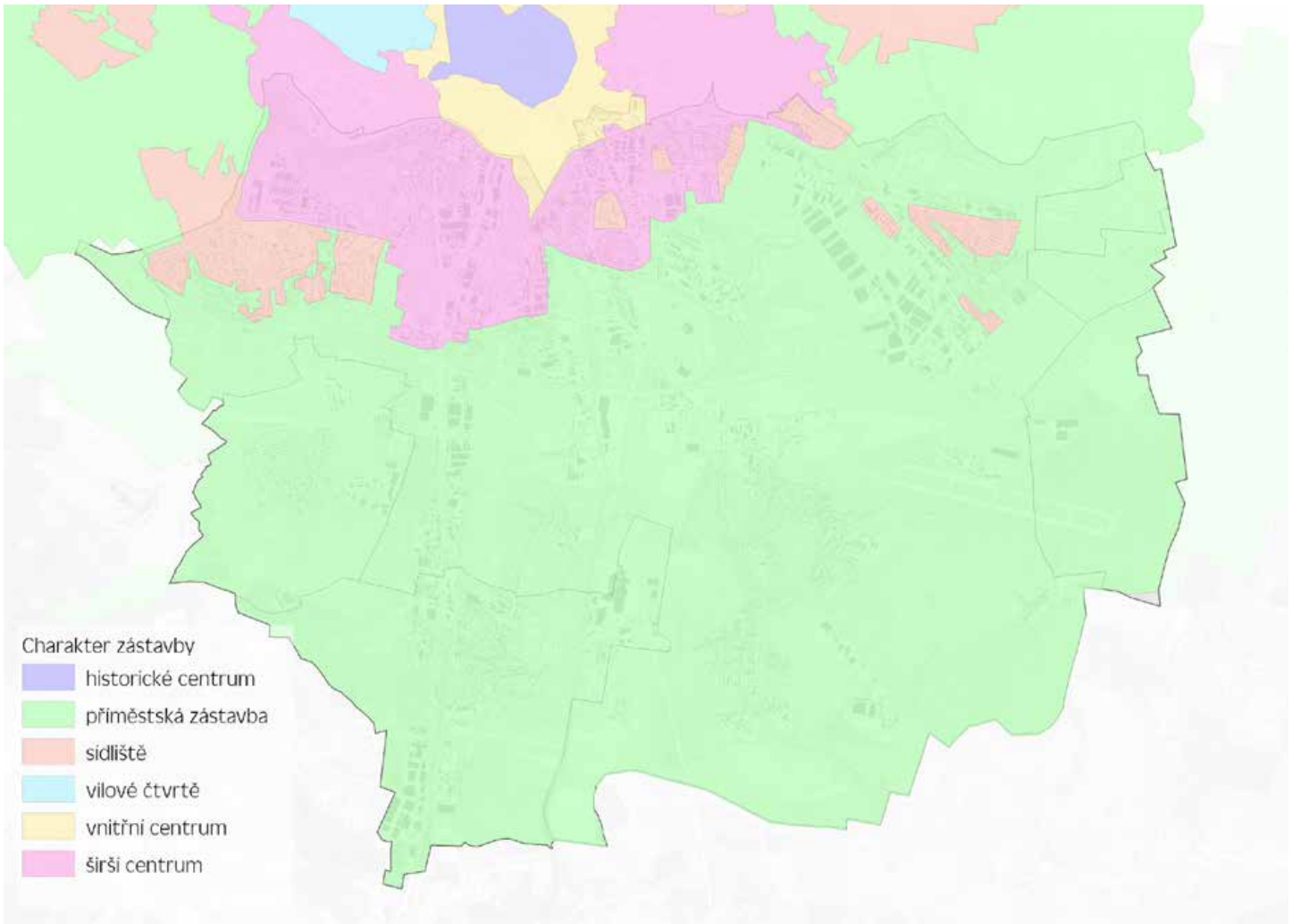
AZ tower a M tower

Vysokopodlažní stavby na Dornychu

Domov mládeže v Komárově

Spielberk office


Legenda
Tvar střech
kombinace
rovná střecha
využité podkroví
šikmá střecha


Charakter zástavby
historické centrum
příměstská zástavba
sídliště
vilové čtvrtě
vnitřní centrum
širší centrum

Výrazné stavby/soubory staveb

Kampus univerzity a nemocnice Bohunice

Panelový soubor v Komárově

Obytná věž Bohunice

Nemocnice Bohunice

Bývalá jatka na Masné (3)

Nové byty nahrazují průmysl v Hor. Heršpicích

Letištní hala v Tuřanech (21)

Závěr

Zástavba na jihu Brna je různorodá a definuje ji několik typologií:

- původní vesnická jádra,
- dělnické kolonie,
- panelová sídliště,
- průmyslové areály,
- vysokoškolský kampus s nemocnicí,
- a další.

Kromě Černovic, Komárova a Modřic se v území prakticky nenachází běžná smíšená městská bloková zástavba, která je typická například pro sever Brna. Jednotlivé typy zástavby jsou přitom nejvíce promíchané ve středu území, což činí tuto oblast obecně nejproblematičtější.

Zachovaná vesnická jádra utvářejí jedinečný genius loci a do budoucna by si zasloužila větší ochranu a pozornost, aby jejich historická hodnota a charakter nebyly ztraceny. Dělnické kolonie pak představují specifickou kapitolu, která by rovněž měla být důkladněji zohledněna v plánech na rozvoj území, a to jak z hlediska jejich historické hodnoty, tak potenciálu pro nové využití.

Kamenná kolonie (archiv autora)

Slatinka (14)

Černovičky (15)

Podstránská (16)

Mini osada Kandie

DĚLNICKÉ KOLONIE

Dělnické kolonie na území Brna představují cenné svědectví o historickém vývoji bydlení pro chudší vrstvy obyvatelstva v první polovině 20. století. Tyto soubory malých domků vznikaly jako odpověď na bytovou krizi spojenou s rychlým růstem měst a přílivem nových obyvatel, jejichž finanční možnosti neumožňovaly nákup větších či komfortnějších domů. Kolonie byly často budovány městy jako nouzové bydlení, které mělo sloužit základním potřebám nových obyvatel.

Dodnes se na území Brna zachovala řada těchto kolonií, z nichž některé jsou ohroženy novodobou výstavbou. Přesto jsou tyto soubory velmi cenné – nejen jako doklad určité historické éry, ale také díky svému urbanistickému a sociálnímu charakteru, který je často velmi malebný a autentický. Obzvlášť ceněné jsou především pro svoji jedinečnou atmosféru a kompaktní měřítko, které podporuje komunitní vztahy a příjemné bydlení.

Dělnické kolonie v jižním Brně

Na území jižního Brna se nachází několik dochovaných dělnických kolonií, které mají svůj specifický charakter:

- **Kamenná kolonie (Kamenka)**

Nejznámější z brněnských kolonií, která má dnes spíše bohémský charakter. Je oblíbená mezi umělci, architekty a dalšími kreativními osobnostmi. Díky svým úzkým uličkám, malým domkům a komunitnímu duchu působí velmi příjemně. Lidé se zde často znají osobně a vytváří si blízké sousedské vztahy, což podtrhuje jedinečný charakter této lokality.

- **Slatinka**

Nachází se v městské části Slatina. Tato kolonie je méně známá, avšak její zachovalé domky také svědčí o historii dělnického bydlení a tvoří zajímavý urbanistický celek.

- **Podstránská**

Lokalizovaná v oblasti u Stránské skály. Má jedinečný charakter díky svému umístění v blízkosti přírody.

- **Černovičky**

Leží na pomezí městské části Černovice. Tato kolonie je ukázkou typického dělnického bydlení, které se přizpůsobovalo průmyslovému charakteru okolní zástavby.

Do budoucna je důležité tyto kolonie nejen chránit, ale i zhodnotit jejich potenciál pro současný rozvoj města. Tyto lokality mohou sloužit jako příklady udržitelného bydlení, které podporuje komunitní život. Kromě Kamenné kolonie, která je již známá a oceňovaná, by se mělo zaměřit i na další méně známé soubory.

Budova s výzkumným centrem Honeywell na Černovické terase (22)

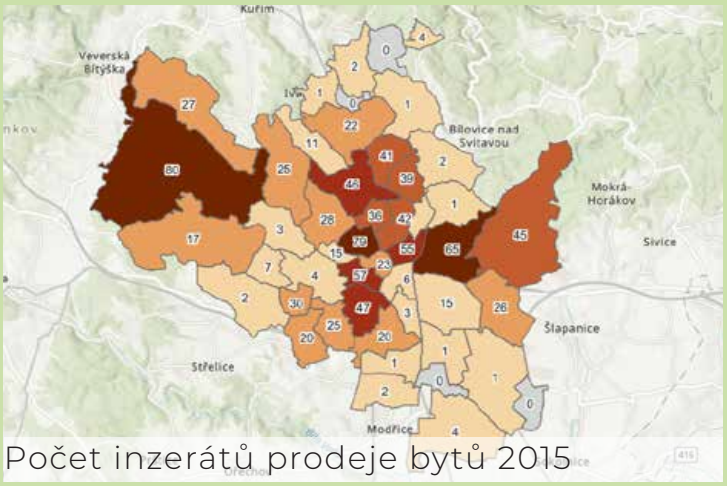
EKONOMIKA

Jak již bylo naznačeno, jih Brna od 19. století tvoří průmyslové zázemí města. Tato funkce se ve druhé polovině 20. století ještě posílila a pokračuje i v současnosti. Nejnovějším přírůstkem je Černovická terasa, rozsáhlá průmyslová zóna, která zahrnuje mnoho podniků s vysokou přidanou hodnotou, jako jsou výzkumná centra a laboratoře. Příkladem je společnost Honeywell, jejíž budova je zároveň architektonicky zdařilá.

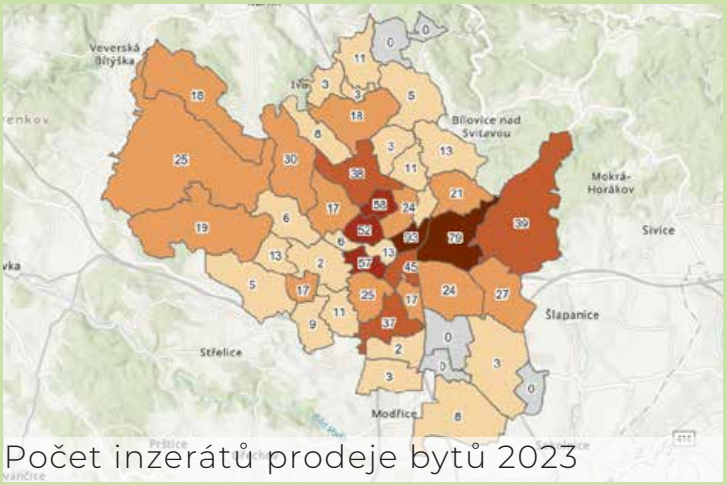
Další významná ekonomická odvětví na jihu města představují Fakultní nemocnice Bohunice, vysokoškolský kampus Masarykovy univerzity, a také komerční nákupní centra jako Futurum, Olympia, Avion nebo Makro.

Důležitou roli v ekonomickém rozvoji hrají i ulice Vídeňská a Heršpická. Na Heršpické se nacházejí významné administrativní komplexy, jako jsou Spielberk Office, AZ Tower a M Tower, spolu s lokalitou Londýnského náměstí. Kolem Vídeňské je soustředěno množství průmyslových podniků a firem, které dále podporují ekonomickou aktivitu území.

Jako jiná česká velká města, i Brno prožívá krizi nedostatku bydlení zároveň s rostoucími životními náklady



Počet inzerátů prodeje bytů 2015



Počet inzerátů prodeje bytů 2023

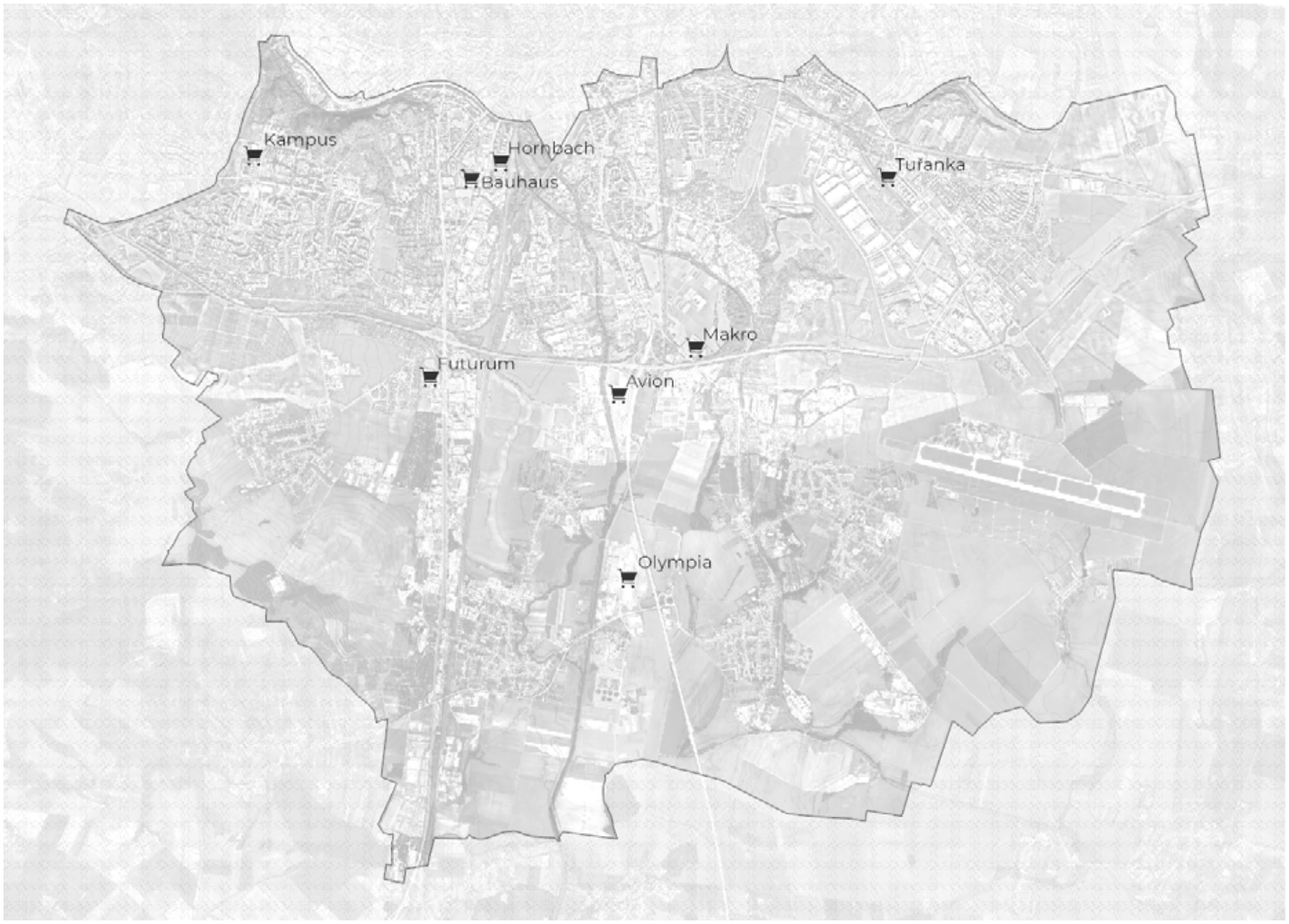
Nabídka prodeje bytů v Brně dlouhodobě stagnuje (23)

Avion shopping park

Makro

OC Futurum

OC Olympia



Bauhaus Heršpická

NC Tuřanka

Hornbach Heršpická

Kampus

Brněnská šalina na brněnské „Ringstrasse“ - ulici Husova (2)

DOPRAVA

Doprava v Brně funguje na principu radiálně-okružním. Z centra Brna se na všechny světové strany, kromě východu, kde tomu brání kopec Špilberk, rozbíhají dlouhé třídy. Ze Starého Brna, kde stála osada dříve než v současném historickém jádru, vybíhá ulice Vídeňská, která sloužila jako hlavní spojnice směrem do Vídně.

Další významné historické trasy zahrnují Dornych–Hněvkovského a Olomouckou. K nim se přidávají nově založené komunikace, jako je Charbulova, vedoucí do Černovic, nebo Heršpická, která vznikla v 60. letech 20. století.

V oblasti jižního Brna se nachází i dvě výrazné novodobé silniční radiály – Ostravská a Pražská, které tvoří hranici řešeného území. Další významnou osou je Kšírova ulice, která začíná v Horních Heršpicích, odkud vede přímo na jih až do Modřic. V severní části Horních Heršpic ovšem Kšírova zatáčí na východ, čímž se přerušuje její přímé napojení na centrum města.

Okružní dopravu zastupuje ulice Poříčí, která plynule přechází v ulici Zvonařku a poté v Olomouckou, kde se stává radiálou. Myšlené spojení Jihlavské a Černovické by také mohlo být považováno za okružní osu, avšak toto propojení v současnosti chybí.

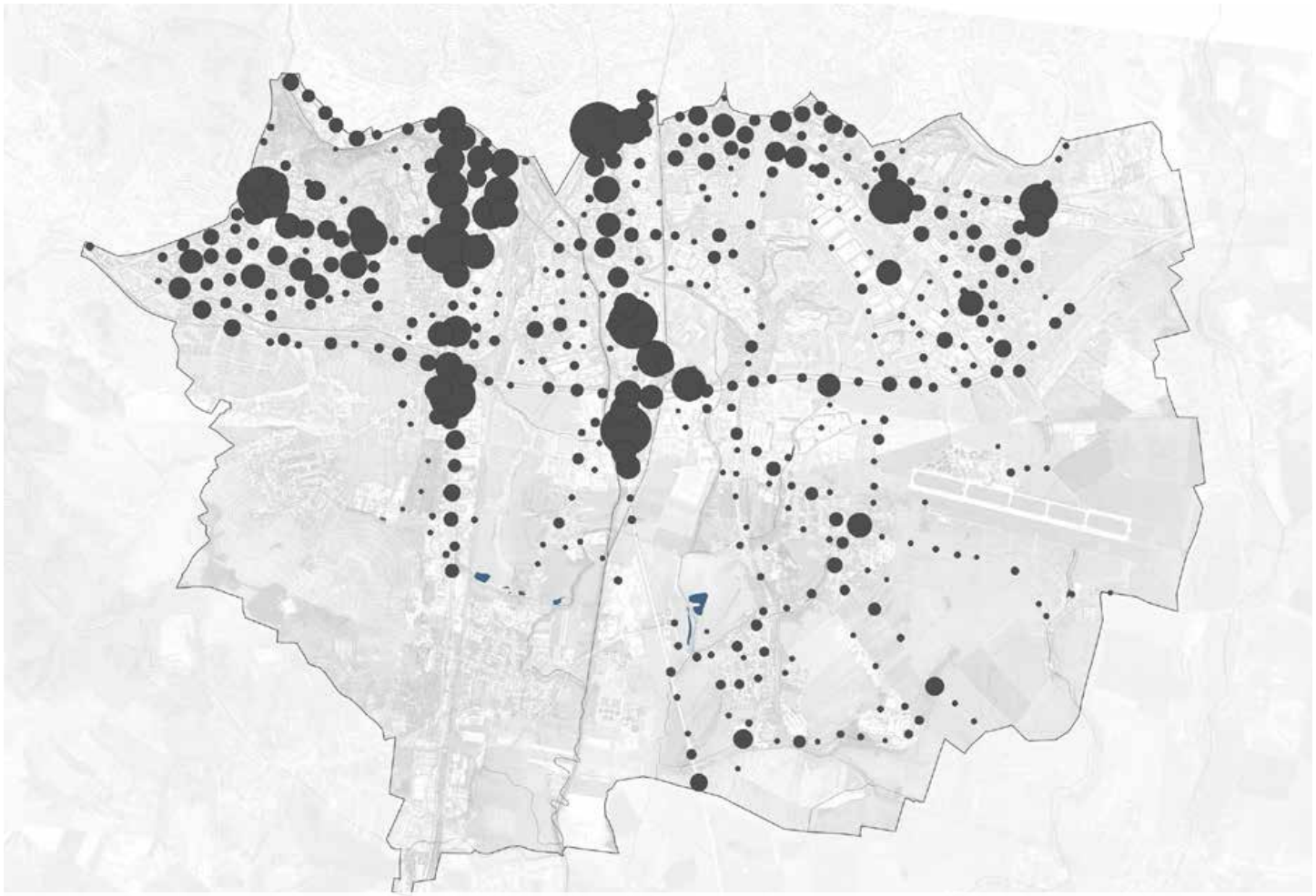
Dálnice a rychlostní komunikace

Na jihu Brna probíhá mnoho rychlostních komunikací. Hlavním dopravním tahem, který Brno míjí tangenciálně je dálnice D1. Z ní se na jih odpojuje D2 na Bratislavu a D52 na Vídeň. Tyto tři komunikace vytváří v území meziprostor, kde leží Dolní Heršpice, Přízřenice a Modřice. Vedení dálnice D1 je místy necitlivě zasazeno do okolí, neboť probíhá pouhých 20 metrů za zadními fasádami domů.

Komunikace D52 je zajímavá tím, že mezi jejími dvěma směry uprostřed vede tramvajová trať. Kolem silnice také z obou stran vedou podélně místní komunikace, což z D52 tvoří zajímavou vrstevnatou linii. Kolem této silnice se nachází mnoho průmyslových podniků a firem, které těží z této pro automobily dobře dostupné polohy.

Naopak dálnice D2 vede ponejvíce ve volné krajině. Jen u křížení s D1 je nákupní centrum Avion a o kousek dál, u Modřic nákupní centrum Olympia s několika dalšími obchody.

Směrem do centra D2 hned za křížením s D1 přechází na úrovňové vedení a stává se tak více městotvornou. D52 pokračuje nově založenou Heršpickou až k řece Svratce prakticky ve formě rychlostní komunikace. Celé křížení D52 a Vídeňské je velmi nepřehledné a tvoří významnou bariéru v území.



Místa nehod

Černovická - Svatopetrská

Olomoucká - Ostravská radiála

Modřická „ulice“ - místo tragických nehod

Most Otakara Ševčíka

Střety automobilů s chodci

Okolí OC Futurum

Hněvkovského - Kaštanová

Olomoucká - Životského

Vídeňská - Heršpická

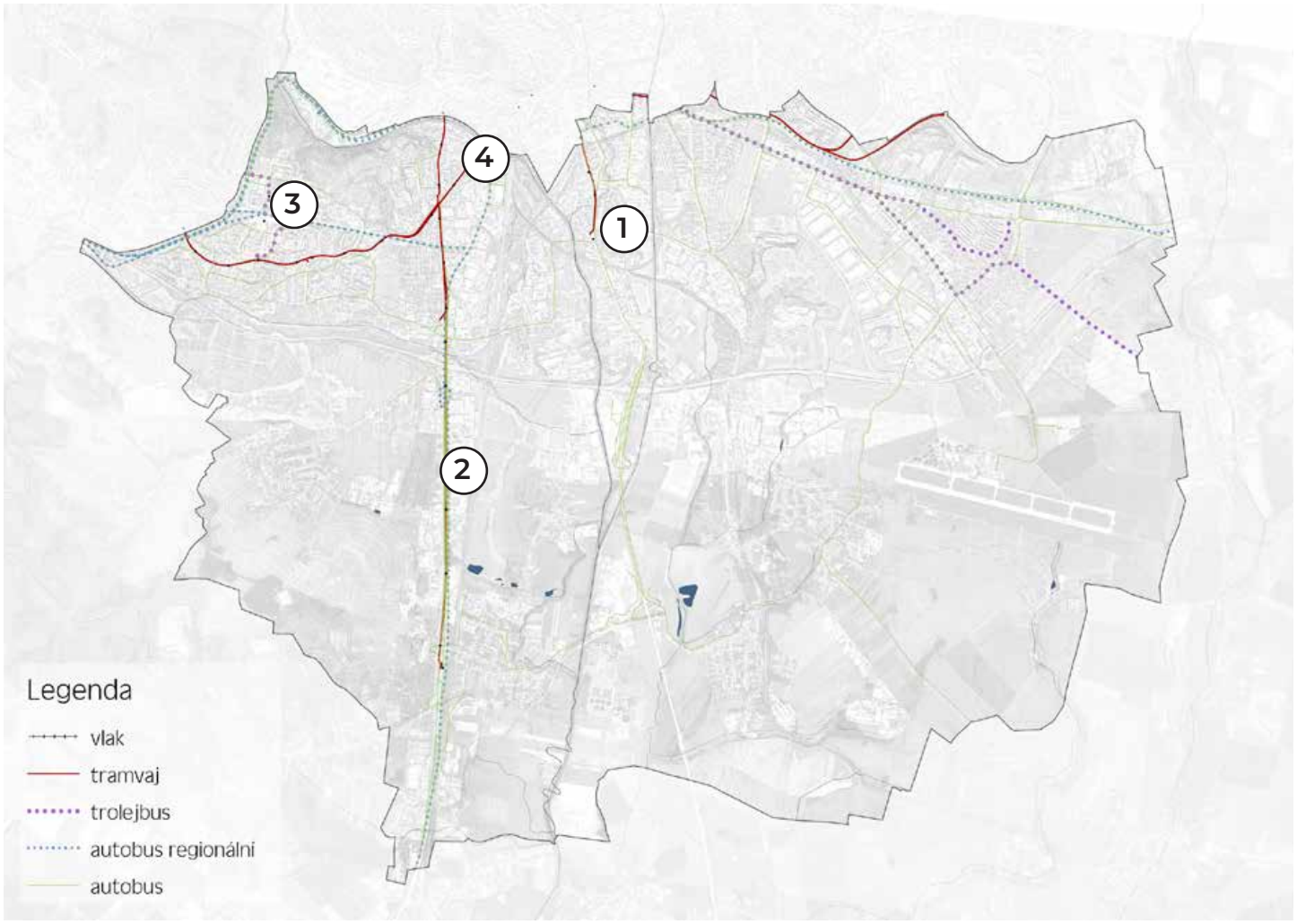
Železnice a vlakové zastávky a stanice

Chrlice

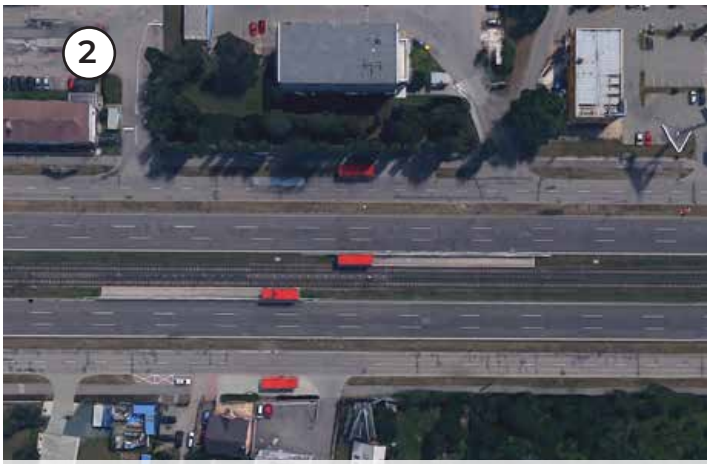
Slatina

Starý Lískovec

Černovice



Konečná tram 12 v Komárově



Trasa tram 2 na D52

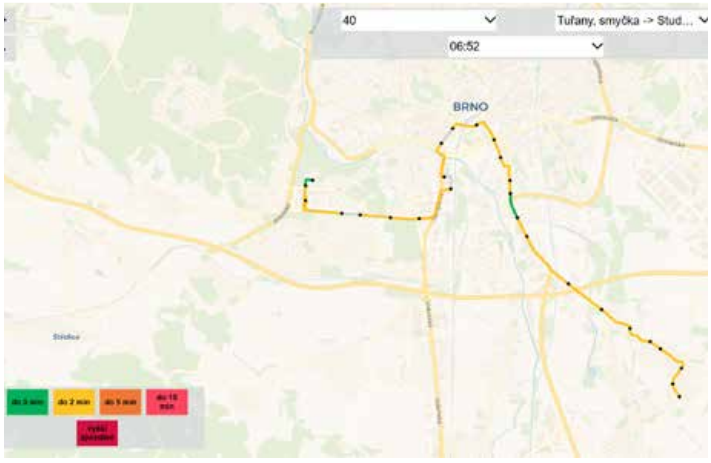
Tunel tramvaje v Bohunicích

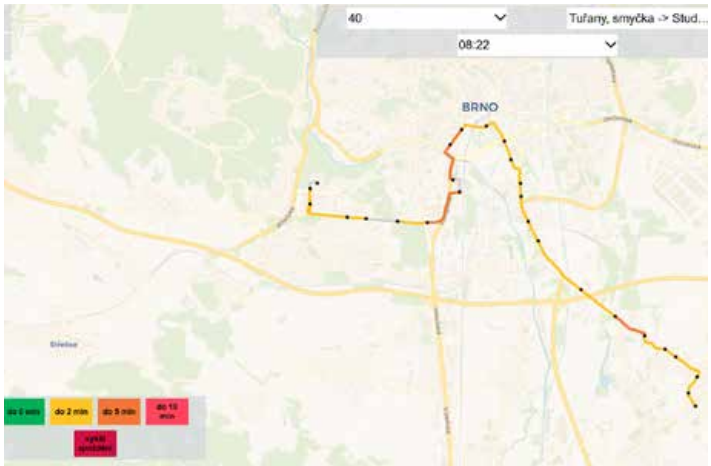
Tramvaj na Renneské třídě

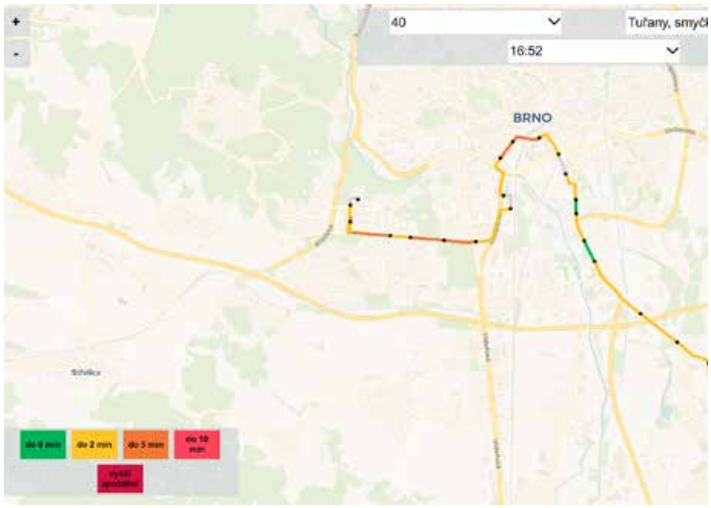
Obsluha MHD v Brně je obecně na vysoké úrovni, avšak mnoho částí jihu města se tomuto standardu vymyká. Problémy spočívají jak v nedostatku tramvajových a trolejbusových tratí s oddělenými pruhy, tak ve výrazných zpožděních způsobených dopravními kolonami individuální automobilové dopravy (IAD).

Tento problém je nejcitelnější ve Slatině, která je na Brno napojena pouze trolejbusovými a autobusovými linkami. Ty však často uvíznou v kolonách na frekventovaných komunikacích, jako jsou Řípská a Olomoucká, což vede ke zpožděním až 15 minut. Kapacita vozidel je navíc nedostatečná – například u Střední odborné školy na Olomoucké ulici nastupuje velké množství žáků a studentů, kteří vozy rychle zaplní.

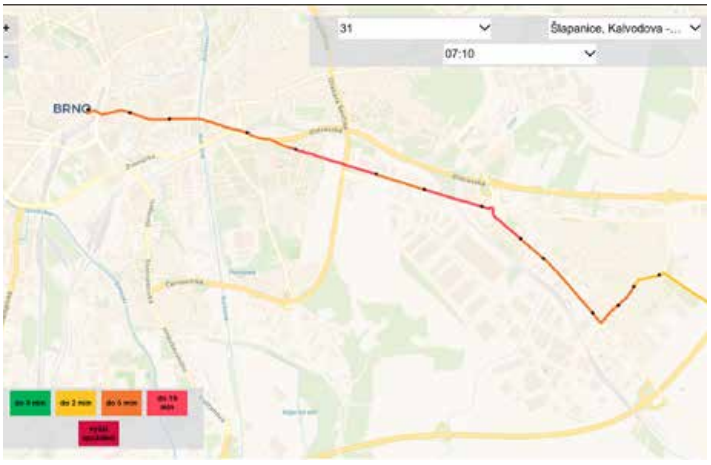
Trasa autobusu z Tuřan

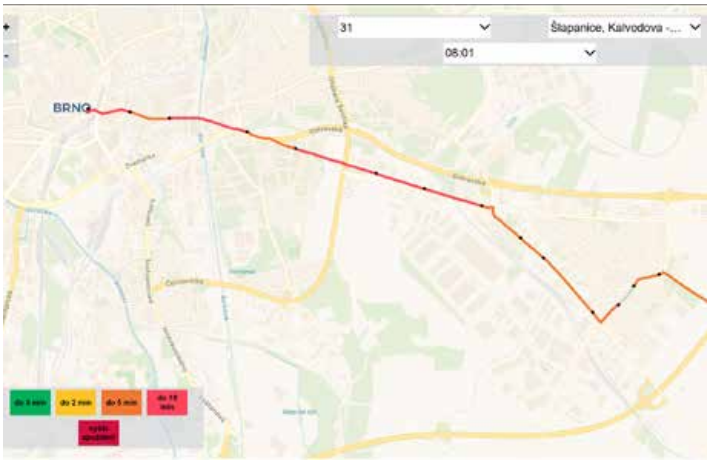


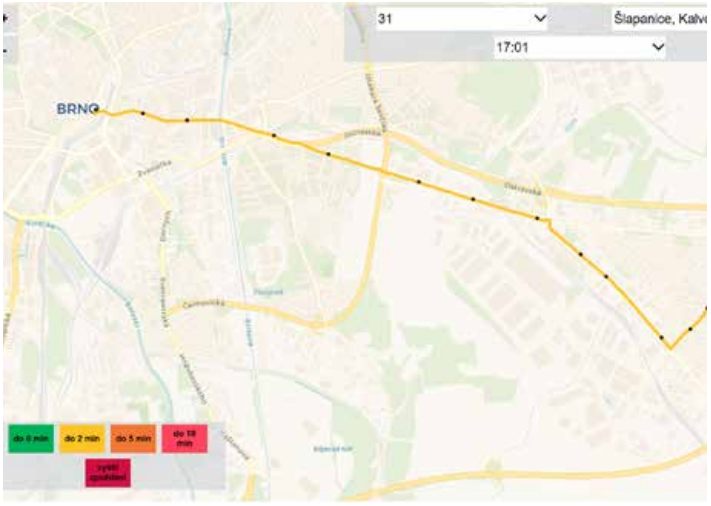




Trasa trolejbusu ze Slatiny







Průměrná rychlost automobilů

Průměrné zpoždění automobilů

Renneská třída v 60. letech (24)

Renneská třída dnes

Trolejnbusová vozovna ve Slatině

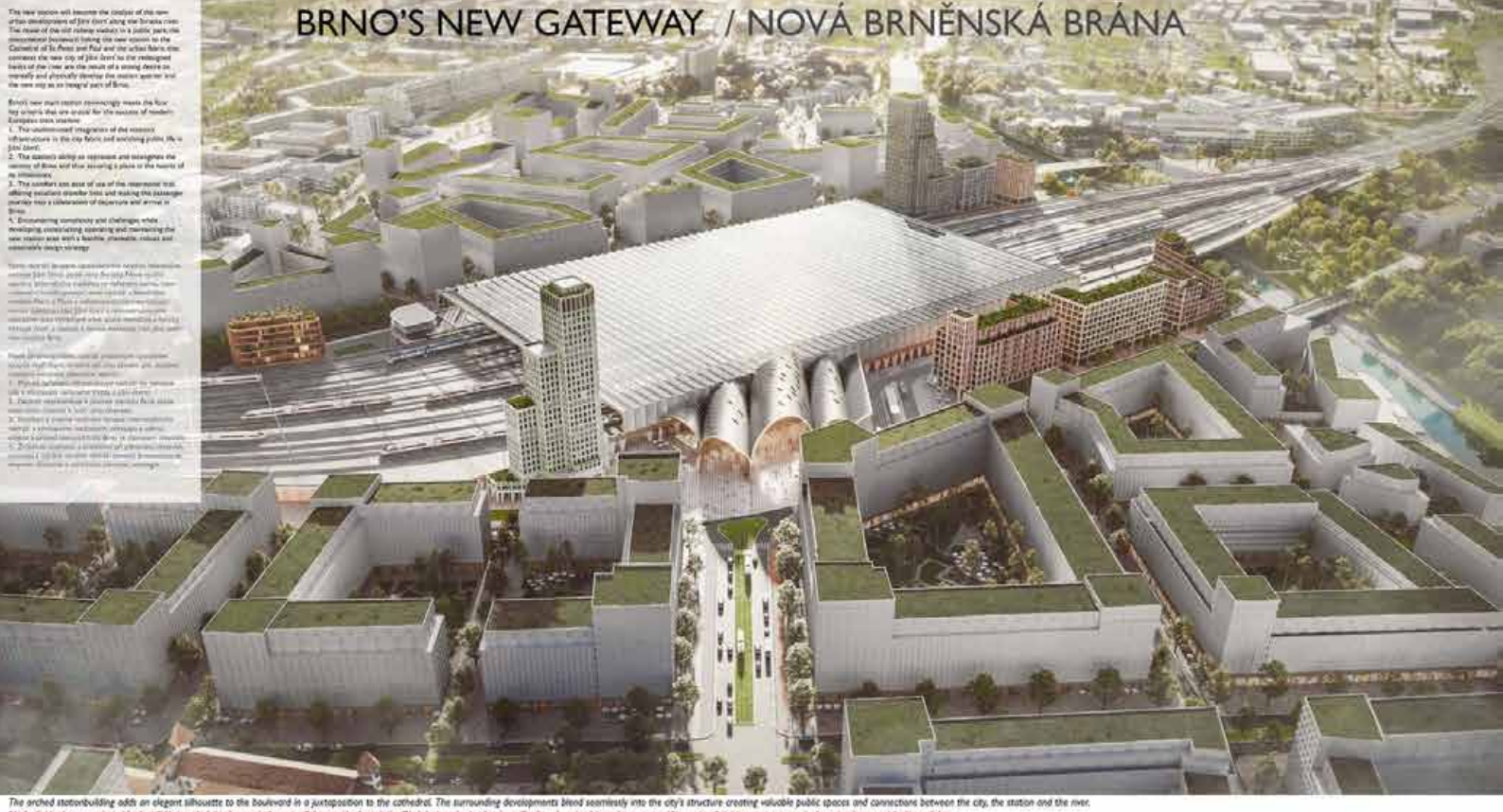
Zastávka tramvaje Západní brána (archiv autora)

Závěr

Doprava v jižním Brně představuje velmi složitý fenomén, který na některých místech přináší výhody, například dobrou dostupnost individuální automobilovou dopravou (IAD), ale zároveň i mnoho problémů, jako je špatná dostupnost jinými dopravními módy a negativní dopady dopravy na kvalitu prostředí. Celé území je sice dobře dostupné autem, ale pro pěší nebo uživatele MHD je situace komplikovaná, a pro cyklisty dokonce na řadě míst až nebezpečná.

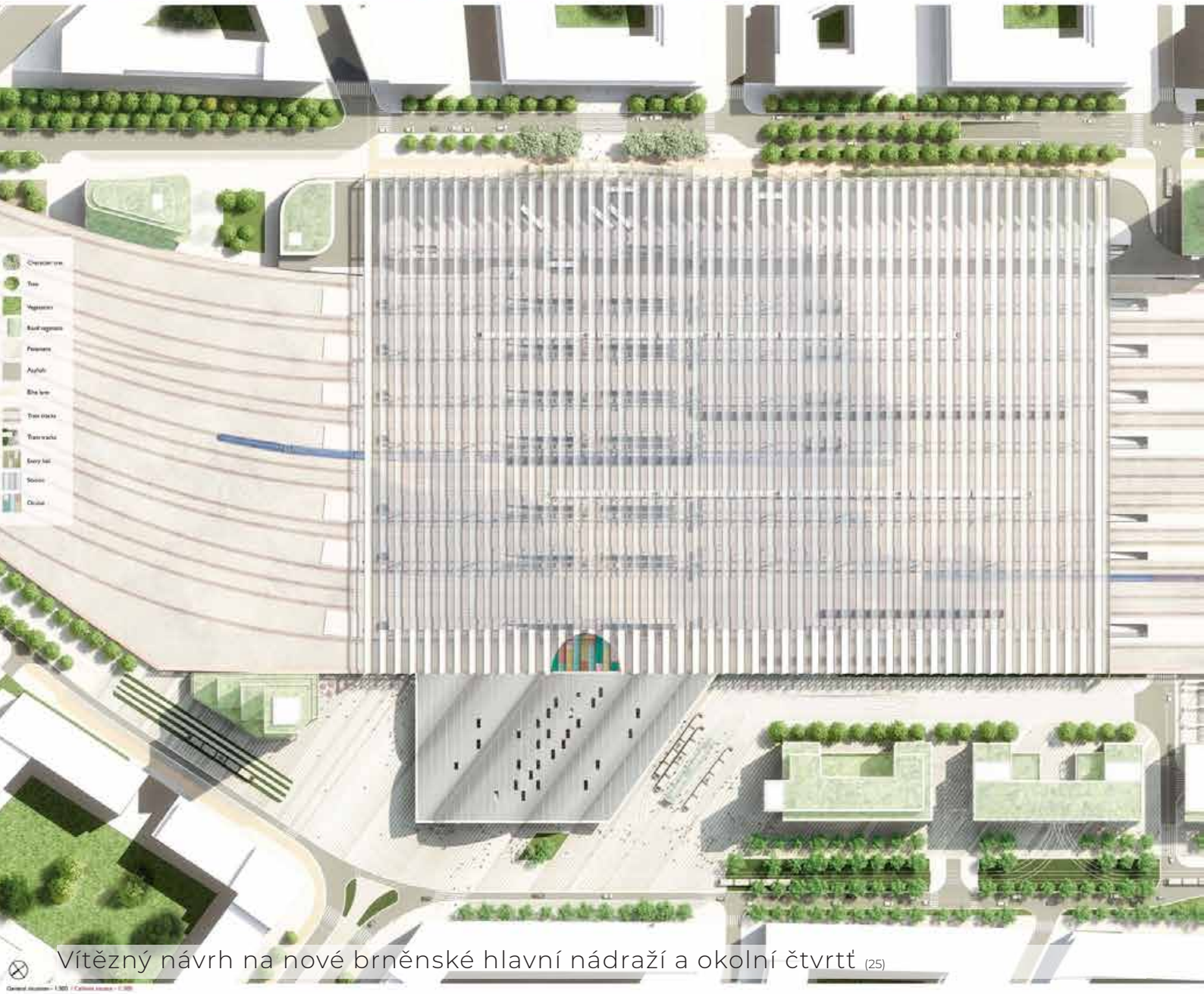
Nejlépe na město napojené části jsou Starý Lískovec a Bohunice, které spolu s Komárovem jako jediné disponují tramvajovou linkou. Naopak nejhůře dostupné oblasti zahrnují Moravany a další obce za dálnicí D1, jižní partie Komárova, Horní Heršpice, staré Černovice a Slatinu. Právě Slatina by z tramvajové linky nesmírně těžila a její zavedení by výrazně zlepšilo dopravní obsluhu této oblasti.

BRNO'S NEW GATEWAY / NOVÁ BRNĚNSKÁ BRÁNA



The arched stationbuilding adds an elegant silhouette to the boulevard in a juxtaposition to the cathedral. The surrounding developments blend seamlessly into the city's structure creating valuable public spaces and connections between the city, the station and the river.

Nádražní budova se svými oblouky přidává na bulvár elegantní siluetu tvořící protiváhu katedrále. Okolní zástavba je plynule začleněna do městské struktury a vytváří cenné veřejné prostory a propojení mezi městem, nádražím a řekou.



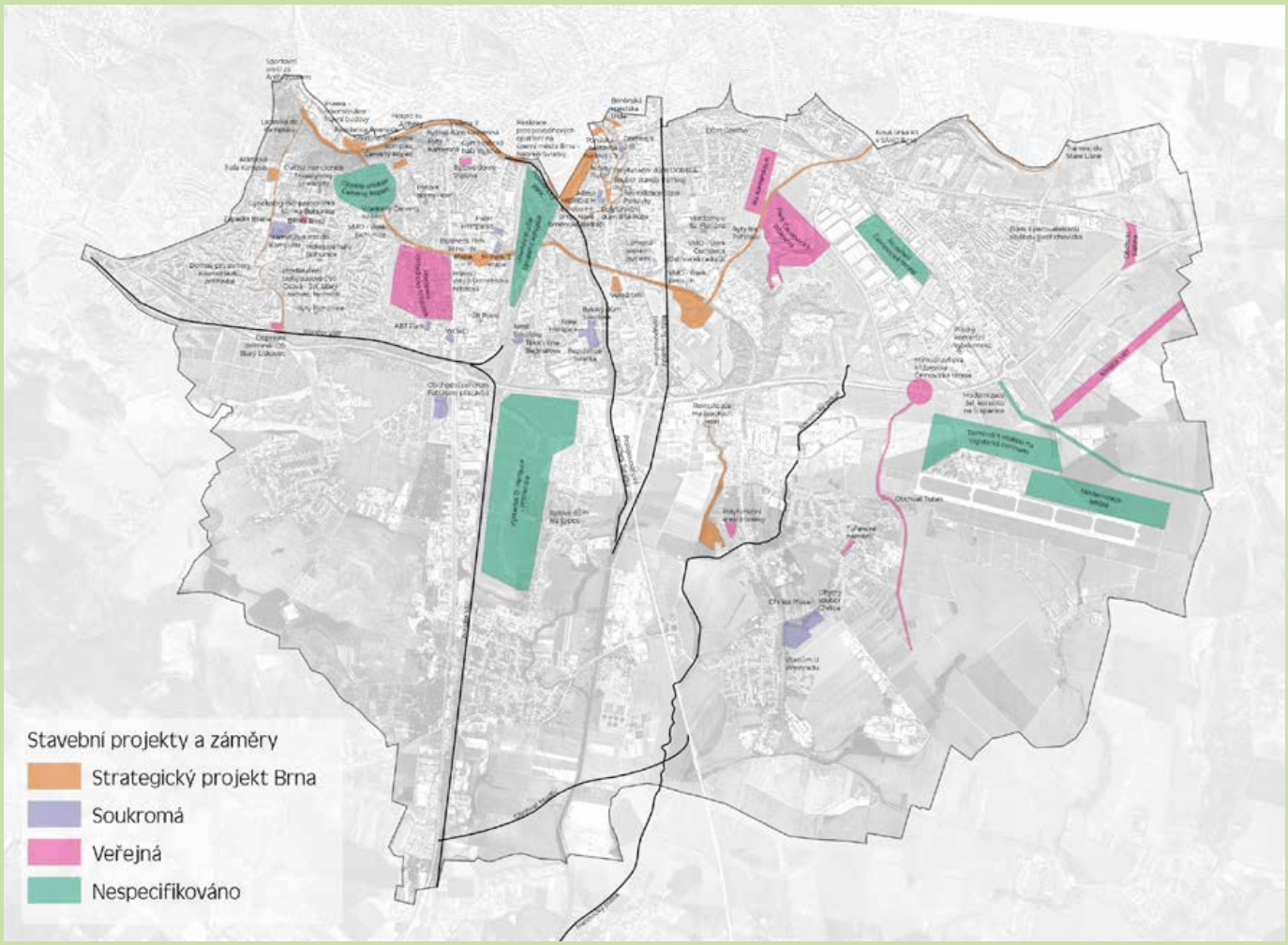
Vítězný návrh na nové brněnské hlavní nádraží a okolní čtvrť (25)

BRNO NEW MAIN TRAIN STATION - 2ND PHASE / NOVÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ BRNO - 2. FÁZE

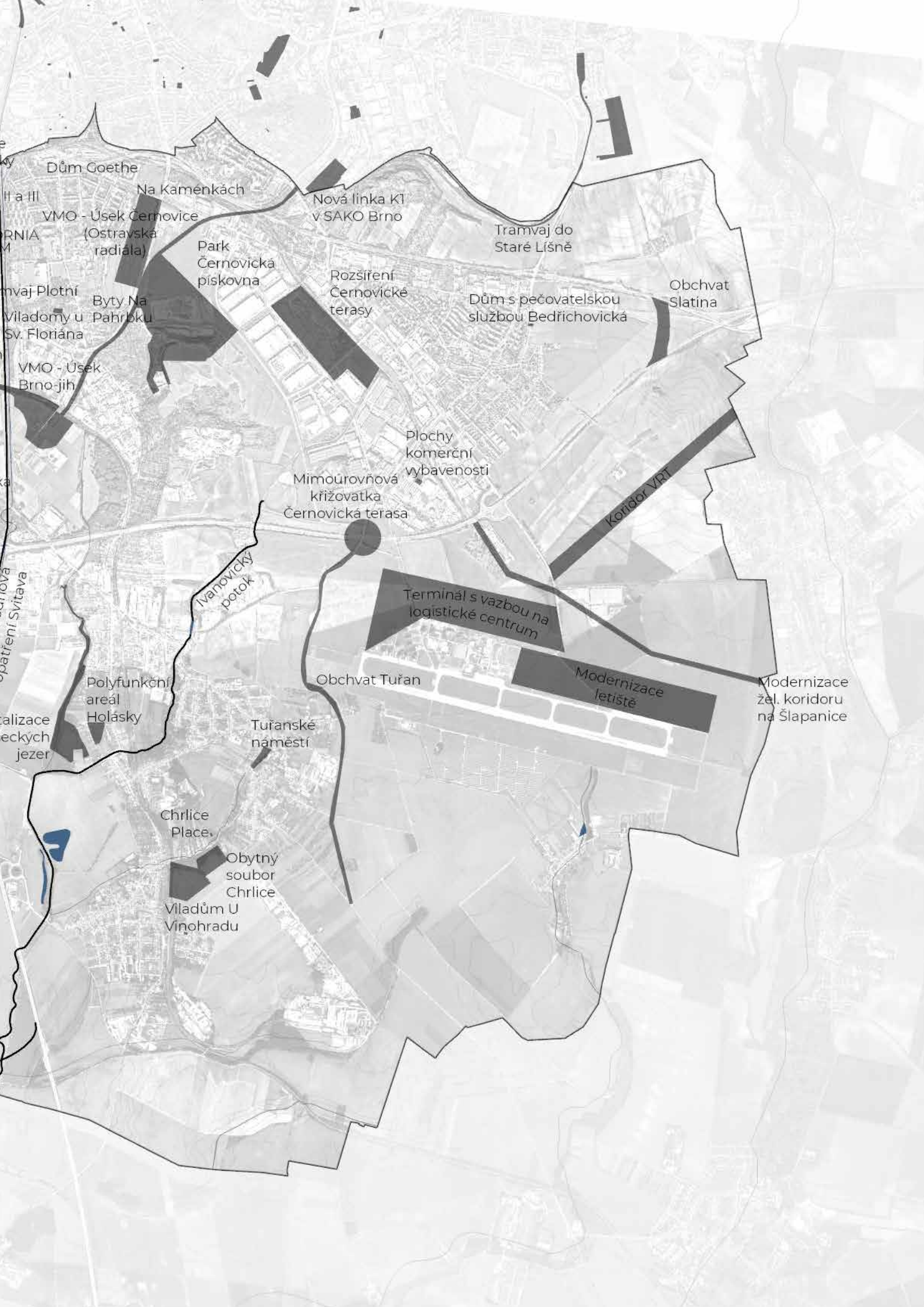
ZÁMĚRY V ÚZEMÍ

Jižní Brno je územím s obrovským potenciálem, ale jeho rozvoj je aktuálně omezen složitou dopravní a urbanistickou situací. Oblast zahrnuje plány na širokou škálu projektů – od bytové výstavby přes modernizaci infrastruktury až po liniové stavby, jako je vysokorychlostní trať (VRT). Hlavním omezujícím faktorem zůstává problematika kolejiště a hlavního nádraží, které výrazně limituje možnosti koordinovaného rozvoje. Nadějí je výstavba nového hlavního nádraží, která má proběhnout v horizontu příštích deseti let a slibuje odblokování prostoru pro další strategické projekty.

- Jižní čtvrť a nové hlavní nádraží
- Územní studie kolejiště
- Povodňový park
- Velký městský okruh
- Obytný soubor Na Kaménkách
- Dostavba Černovické terasy
- Rozvojová osa Přízřenice
- Obytný soubor Červený kopec
- Rozšíření ústředního hřbitova
- Západní brána
- Lanovka Pisárky - Kampus
- Původní záměr na Atletickou halu Kampus
- Bydlení na Kamenném vrchu
- Polyfunkční dům Dornia
- Velodrom
- Rezidence Svratka
- Areál Heršpice
- Bytový dům Sokolova
- Park Černovická pískovna
- Tuřanské náměstí
- Obytný soubor Chrlice
- Polyfunkční areál Holásky
- Revitalizace Holáseckých jezer
- Bytový dům Na Sýpce
- Moravanský potok
- Ivanovický potok
- Tuřanský potok
- územní studie Bosonohy
- VRT Terminál Vídeňská
- Rozšíření D1
- Mimoúrovňová křižovatka Černovická terasa
- Protipovodňová opatření na brněnských tocích
- Dálniční propojka D52 - D2
- Obchvat Modřic DS52
- Přestavba a obchvat Tuřan
- Koridor VRT
- Optimalizace a zkapacitnění trati Chrlice - Sokolnice
- územní studie Jihovýchod
- VRT
- Terminál s vazbou na logistické centrum u letiště
- Obchvat Slatiny
- Zkapacitnění D2 a přestavba mimoúrovňové křižovatky
- Modernizace letiště
- Severojižní kolejový diametr
- a další



Sportovní areál za Anthroposem
Riviéra - rekonstrukce hlavní budovy
Lanovka do Kampusu
Rezidence Riverside
Obytný soubor Červený kopec
Viviena
Bytový dům Kamenná
Byty Gymnastická
Kamenná hala Vojtova
Bytové domy Vojtova
Realizace protipovodňových opatření na území města Brna - Nábřeží Svratky
Atletická hala Kampus
Cvičná nemocnice Masarykovy univerzity
Bytové domy Horní
Povodňový park
Nová Plotní
Gynekologicko-porodnická klinika Bohunice
Vladomy Červený Kopec
Palác Heršpická
Europoint
Brno-Nové brněnské nádraží
Západní Brána BRIXX Brno
Hokejová hala Bohunice
H-Park, 2. etapa
Business Park Brno – IV. etapa
Domov pro seniory Kosmonautů, přístavba
Tramvajová trať do Kampusu
VMO - Úsek Bohunice
Hlavní vstup Ústředního hřbitova
Byty Bohunice
Velodrom
Bytový dům Sokolova
Koridor VRT
Rozšíření ústředního hřbitova
ABT Park
JB Point
WOKO
Areál Sokolova
Areál Heršpice
Prodloužení trolejbusové trati Osová – žst. Starý Lískovec, terminál
Dopravní terminál IDS Starý Lískovec
Tělocvična Bednářova
Obchodní centrum Futurum, přístavba
Protipovodňová opatření Svratka
Výstavba D. Heršpice - Přízřenice
Bytový dům Na Sypce
Koridor VRT
Obchvat Modřic
Ivanovický potok


Dům Goethe
Na Kaménkách
VMO - Úsek Černovice (Ostravská radiála)
Nová linka K1 v SAKO Brno
Tramvaj do Staré Líšně
Park Černovická pískovna
Rozšíření Černovické terasy
Obchvat Slatina
Dům s pečovatelskou službou Bedřichovická
Byty Na Pahrbku
Viladomy u Sv. Floriána
VMO - Úsek Brno-jih
Plochy komerční vybavenosti
Mimoúrovňová křižovatka Černovická terasa
Koridor VRT
Ivanovický potok
Terminál s vazbou na logistické centrum
Modernizace letiště
Obchvat Tuřan
Modernizace žel. koridoru na Šlapanice
Polyfunkční areál Holásky
Tuřanské náměstí
Chrlice Place
Obytný soubor Chrlice
Viladům U Vinohradu

Na Kaménkách

Na začátku letošního roku *(2019 pozn. aut.)* představilo vedení Brna projekt na výstavbu přibližně 800 městských bytů v Černovicích. Počítá se s ní v letech 2022 až 2028 a je součástí většího obytného komplexu, který vznikne v lokalitě Na Kaménkách. Brno tak navazuje na plány soukromého investora, který už zdejší výstavbu připravuje dlouhodobě. Dohromady má v místě přibýt 2000 bytů.(10)

Situace nové zástavby (9)

Podoba parku v novém souboru (6)

Návrh obytného souboru Na Kaménkách od studia Kuba Pilař architekti (5)

Západní brána

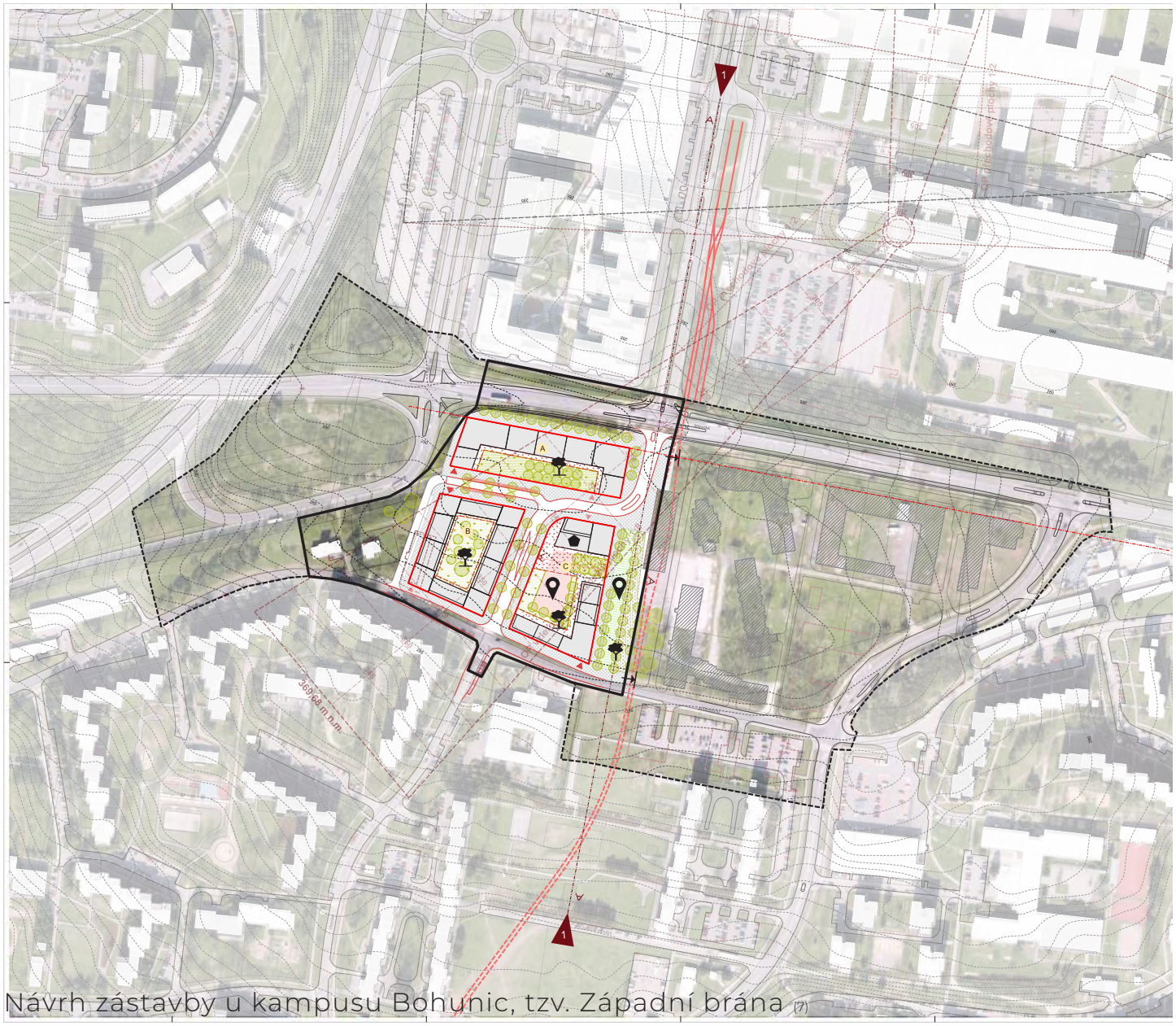
Cíle a záměry

Územní studie v západní části rozvojové lokality Západní brána, zejména:

- prověřila dopravní napojení řešeného území a navrhla jeho systém dopravní obsluhy
- navrhla komplexní urbanistické řešení, definovala principy/regulace funkčního a prostorového uspořádání zástavby
- vyhodnotila potřebu doplnění základní veřejné vybavenosti. (7)

Nová zastávka tramvaje v tunelu (8)

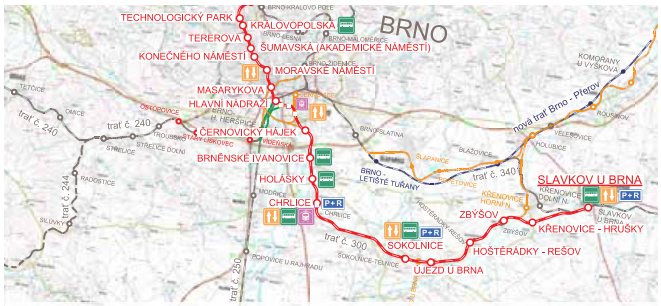
Podoba zástavby na západní bráně (7)



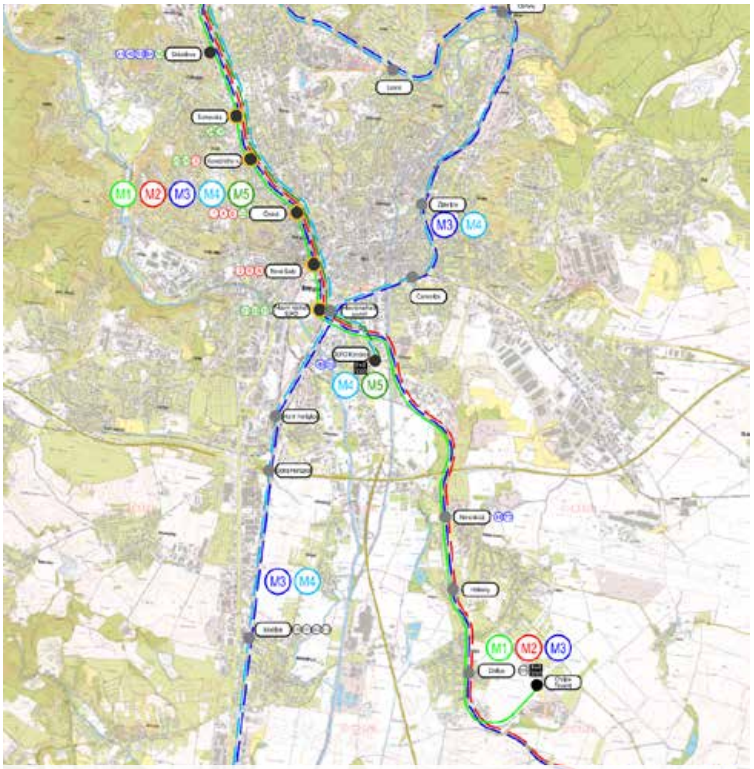
Návrh zástavby u kampusu Bohunic, tzv. Západní brána (7)

Severojižní kolejový diametr

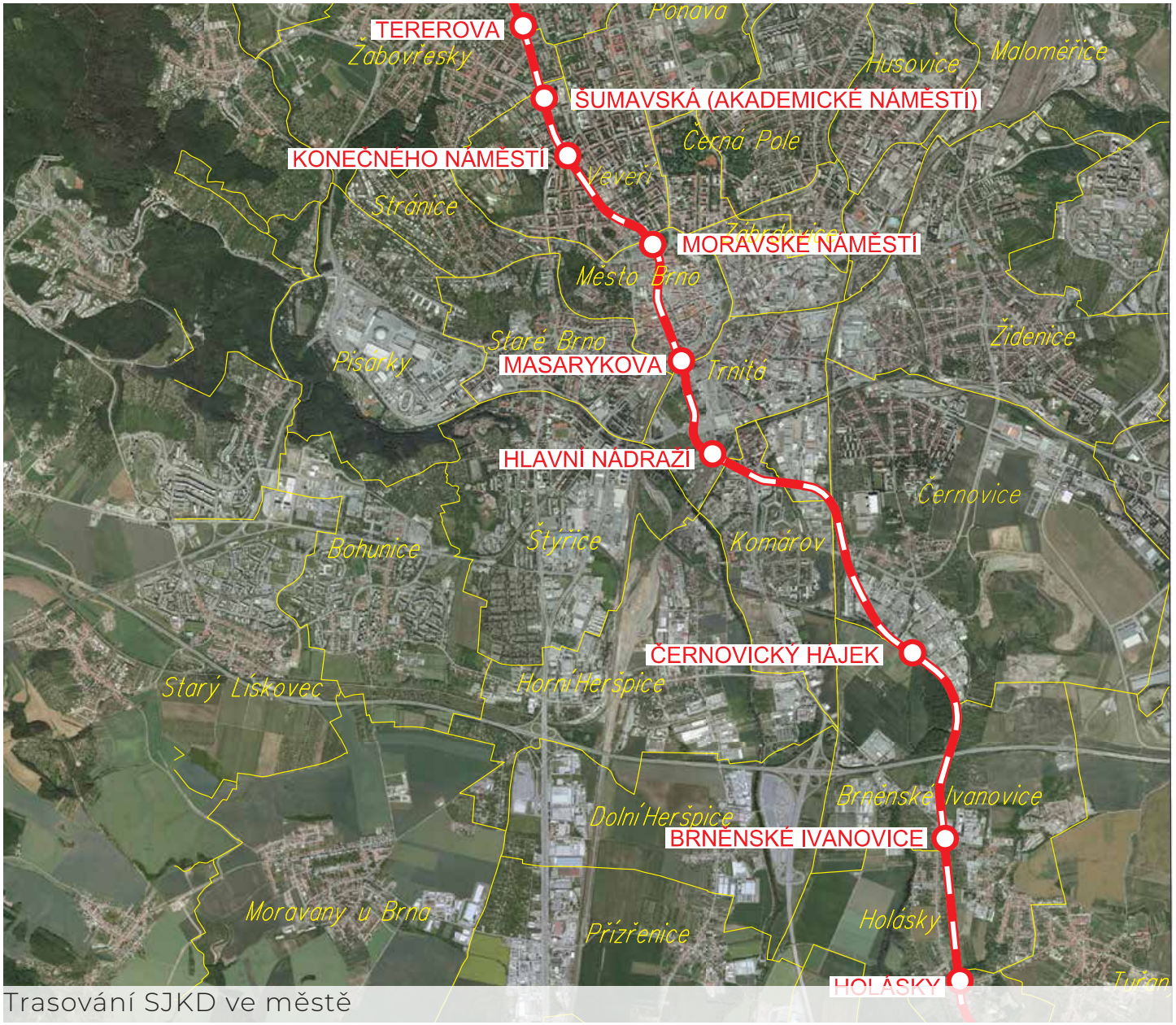
SJKD nazývaný také Brněnská podzemní dráha je projekt, který je dlouho na stole plánování v Brně, ale nikdy ještě nebyl posunut do podoby projektu. Jde o kolejový diametr, částečně vedený v tunelu pod centrem Brna, který by měl odlehčit regionální i vnitroměstské dopravě a zkrátit a zjednodušit cesty ze severu regionu do centra nebo na jeho jih. Projekt také sleduje záměr zlepšit napojení budoucího nového hlavního nádraží na zbytek Brna. V roce 2020 byla na diametr provedena Studie proveditelnosti.



Přehledná situace SJKD širší území



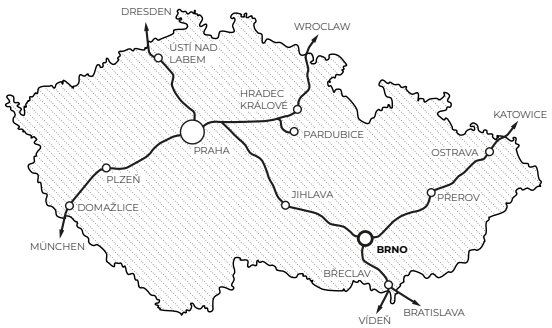
Jedna z možných variant vedení SJKD



Trasování SJKD ve městě

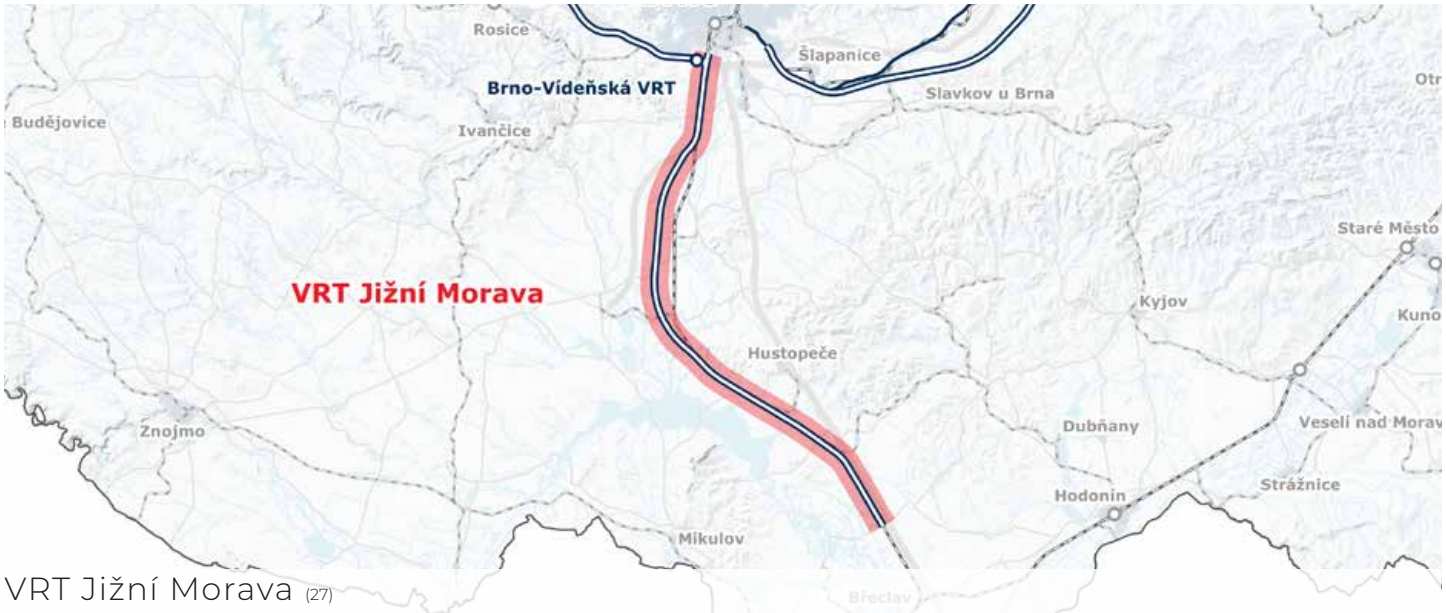
VRT ČR

Vysokorychlostní železnice (VRT) je strategickým dlouhodobým projektem ČR potažmo Evropské unie. Nová VRT má propojit Brno s Prahou, Vídní a Ostravou novým superrychlým spojením. VRT je zavedeno do PÚR a měla by vést jihem Brna přibližně kolem dálnice D1. Kvůli poloze hlavního nádraží by měl vzniknout na Vídeňské nový terminál, který bude sloužit pro odbavení cestujících, neboť odtud bude dále souprava pokračovat do Vídně. Celý projekt bude pro jih Brna jistě transformační.



Terminál VRT Praha východ (28)

RS Brno - Přerov (26)



VRT Jižní Morava (27)

Velký městský okruh

(VMO) v Brně je jedním z nejdůležitějších infrastrukturních projektů města, jehož cílem je zlepšit dopravní průjezdnost a odlehčit přetíženému centru. Jižní část VMO však zůstává nedokončená a její plánování naráží na komplikace. Navržená trasa prochází průmyslovými i obytnými oblastmi, jako jsou Černovice a Komárov, kde hrozí další fragmentace území, která již nyní postrádá jasně definované městotvorné prvky a propojení. Navíc by mimoúrovňové vedení komunikace mohlo výrazně zasáhnout do charakteru okolí a ovlivnit kvalitu života místních obyvatel.

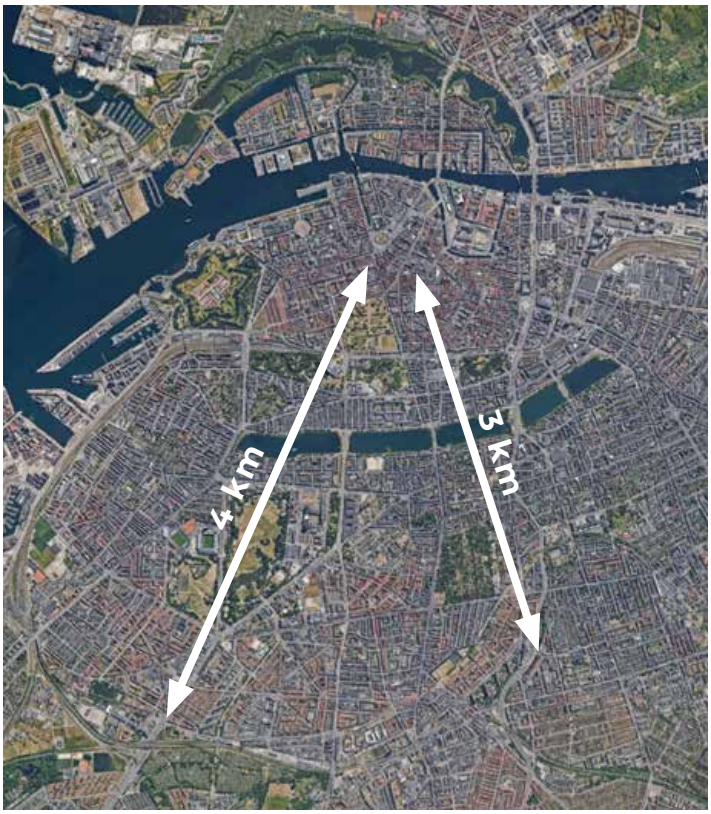
S ohledem na malou vzdálenost mezi plánovanou trasou a centrem města se nabízí otázka, zda je současný návrh ideální. Alternativním řešením by mohlo být využití již existujících dopravních tahů, jako je dálnice D1, a její případné zkapacitnění. Toto řešení by mohlo být ekonomičtější a zároveň méně invazivní pro již tak komplexní a zatíženou oblast jihu Brna.

Nové napojení VMO na D1 zničilo farmu Ráječek

Širší souvislosti VMO (12)

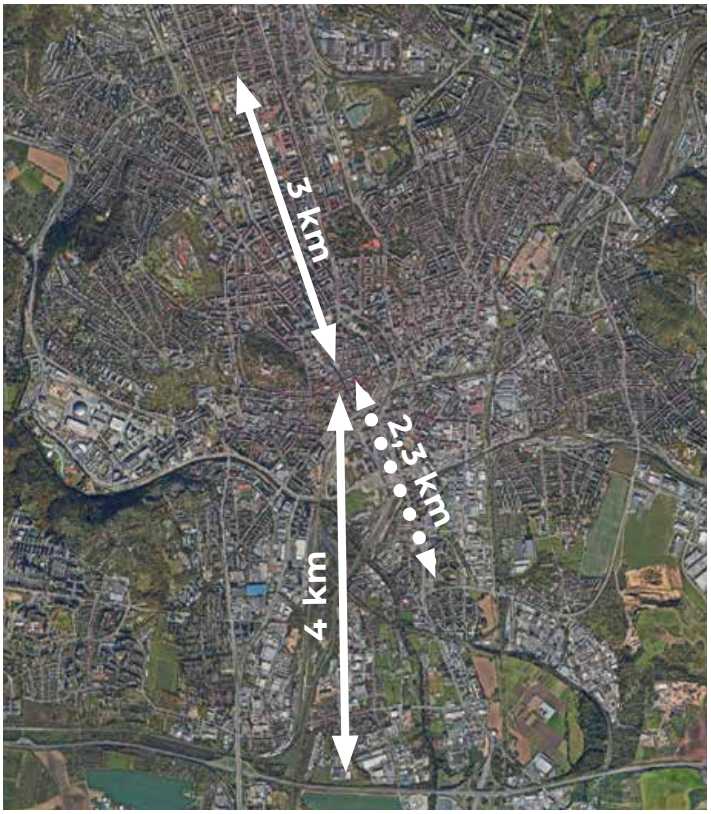
Uvedeno do provozu
Vydané územní rozhodnutí, platná EIA
Zpracovaná technická studie, v souladu s územním plánem
Alternativní sledovaná trasa
Stávající trasa

Plánované trasování VMO (13)



Kodaň

Na mapě můžeme vidět hrubou vzdálenost nejlbližšího místa mimoúrovňové rychlostní komunikaci k centru Kodaně. Blíže centru jsou již komunikace úrovňové a tvoří městské ulice.



Brno

Na sever od Nám. Svobody se nachází nejblíže severní část VMO a to 3 km od centra. Na jih leží D1 a to necelé 4 km. Plánované trasování VMO by vytvořilo mimoúrovňovou kapacitní komunikaci mnohem blíž centru než v jiných, i větších metropolích.

Problematické místo VMO Jihlavská - Vídeňská

Problematické místo VMO Hněvkovského

Trasa VMO ve stopě Černovické zatíží Černovice ještě víc, než je tomu doposud

Zde by místo zástavby měl vést nový úsek VMO

Zásady územního rozvoje

LEGENDA

JEVY SCHVALOVANÉ

PLOCHY A KORIDORY - NÁVRH

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

dle PÚR *nadmístní*

- koridor pro silniční dopravu
- veřejný terminál s vazbou na logistické centrum
- koridor pro železniční dopravu
- terminál IDS
- vodní cesta (Baťův kanál)
- letiště Brno - Tuřany

KŘIŽOVATKY

- mimoúrovňová křižovatka
- vybraná úrovňová křižovatka

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

dle PÚR *nadmístní*

- koridor pro vedení el. energie
- elektrická stanice 400 kV
- elektrická stanice 110 kV
- koridor pro plynovod
- podzemní zásobník plynu
- koridor pro ropovod
- koridor pro horkovod
- koridor pro vodovod

VODNÍ REŽIM - Protipovodňová ochrana

dle PÚR *nadmístní*

- technická protipovodňová opatření
- přírodě blízká protipovodňová opatření

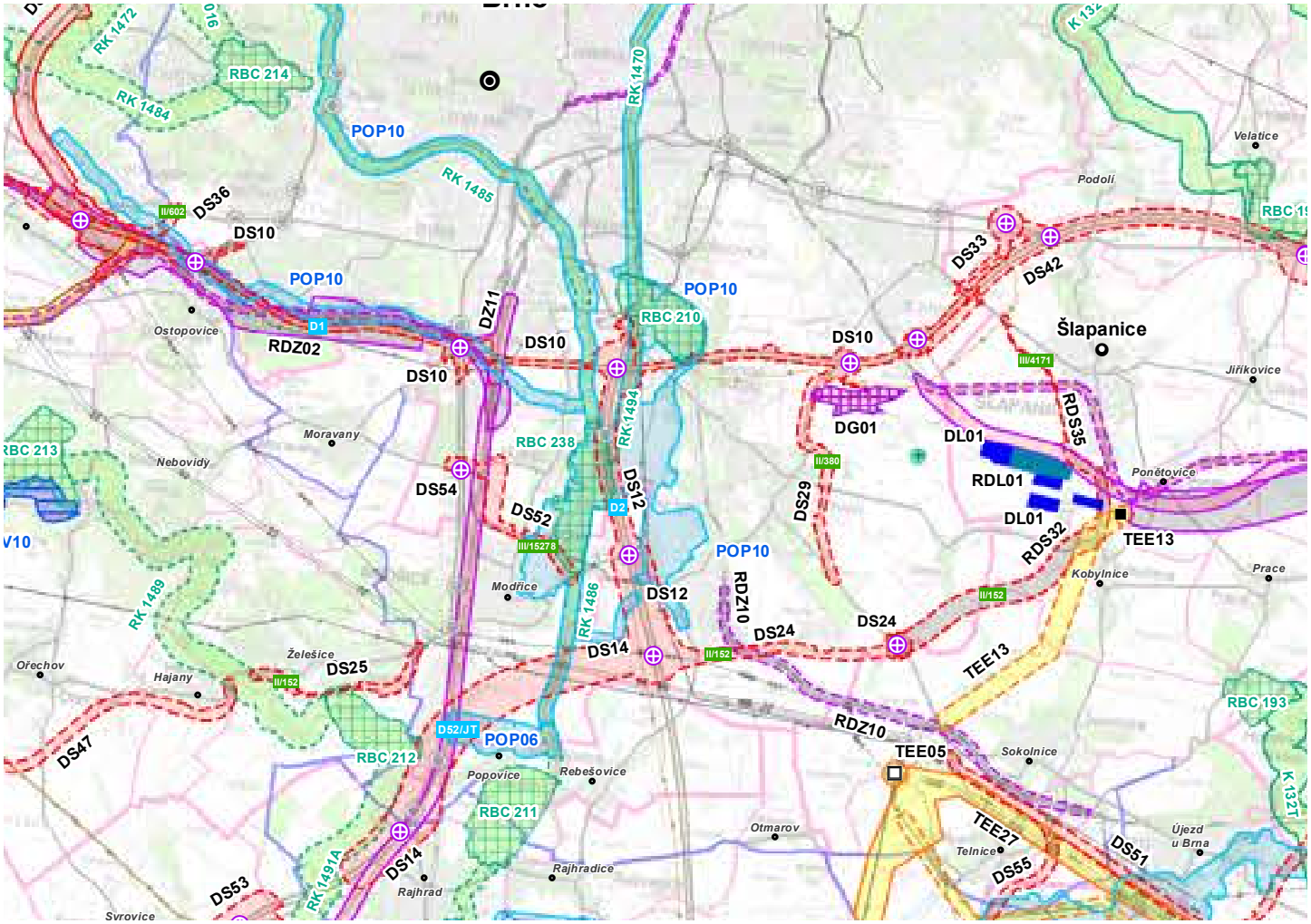
ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

ÚSES - plocha pro:

- nadregionální biocentrum
- regionální biocentrum

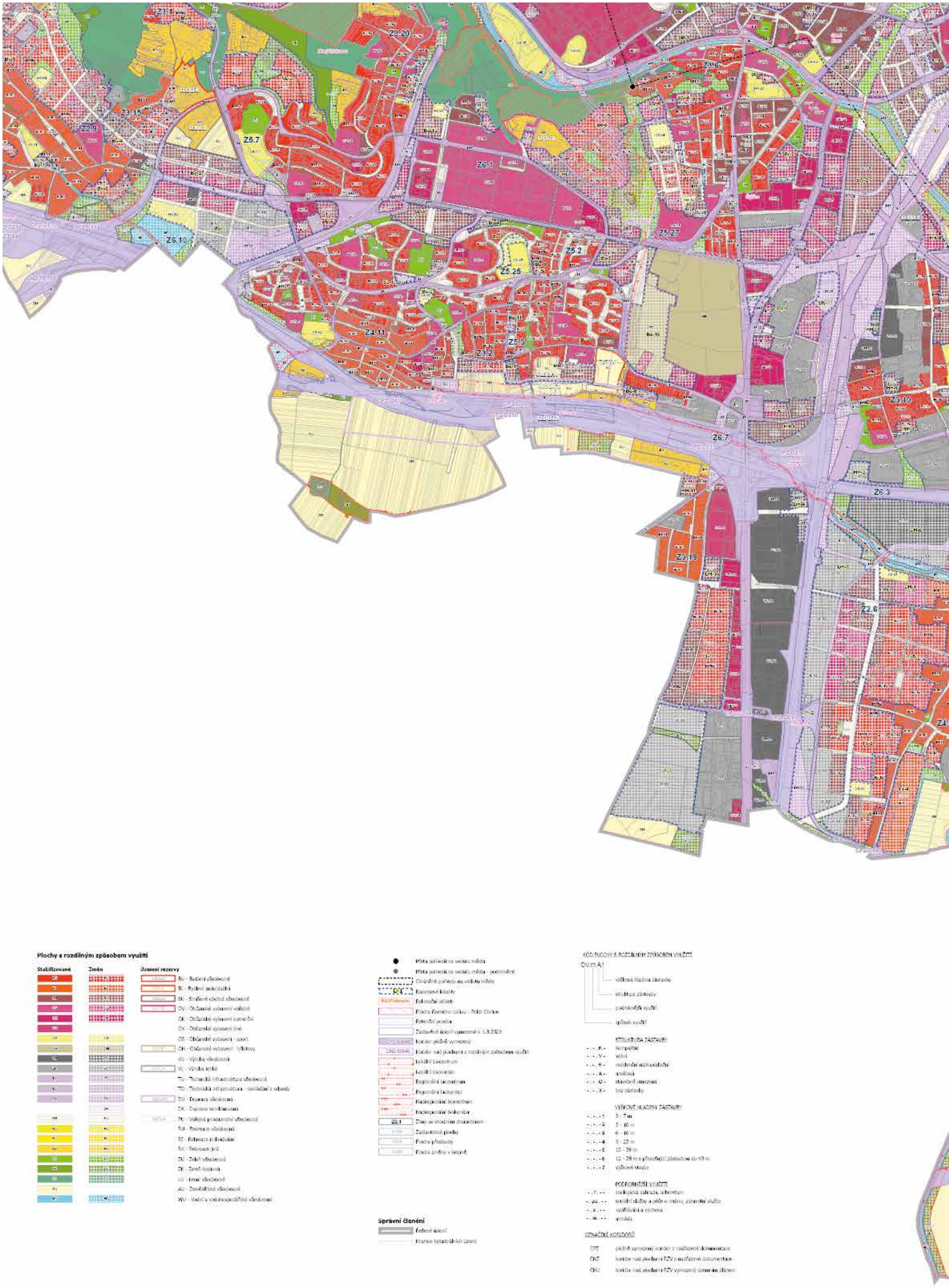
ÚSES - koridor pro:

- nadregionální biokoridor
- regionální biokoridor



Územní plán města Brna - starý

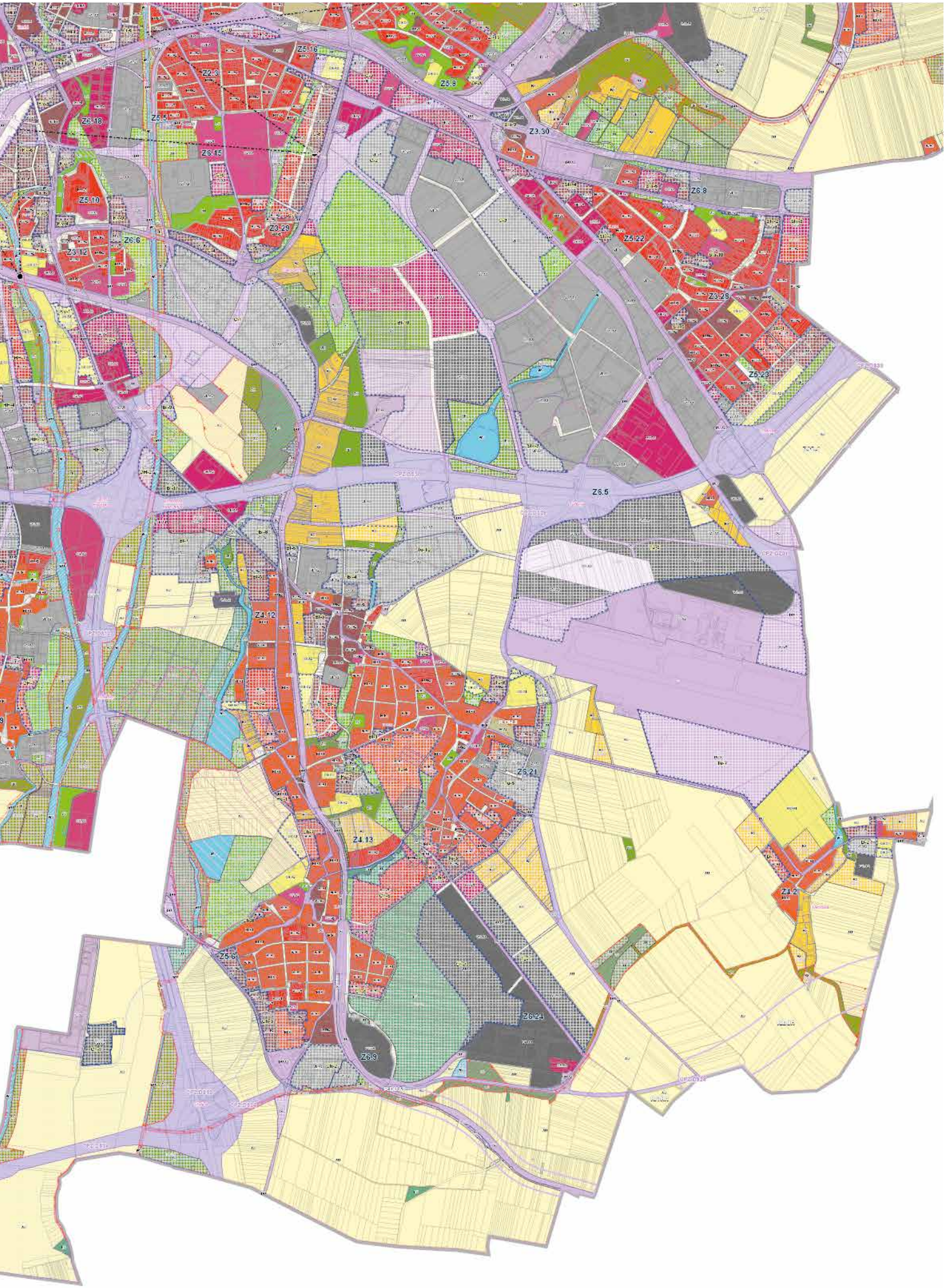
Územní plán Brna z roku 1994 z trasováním VMo a napojením D2 na město

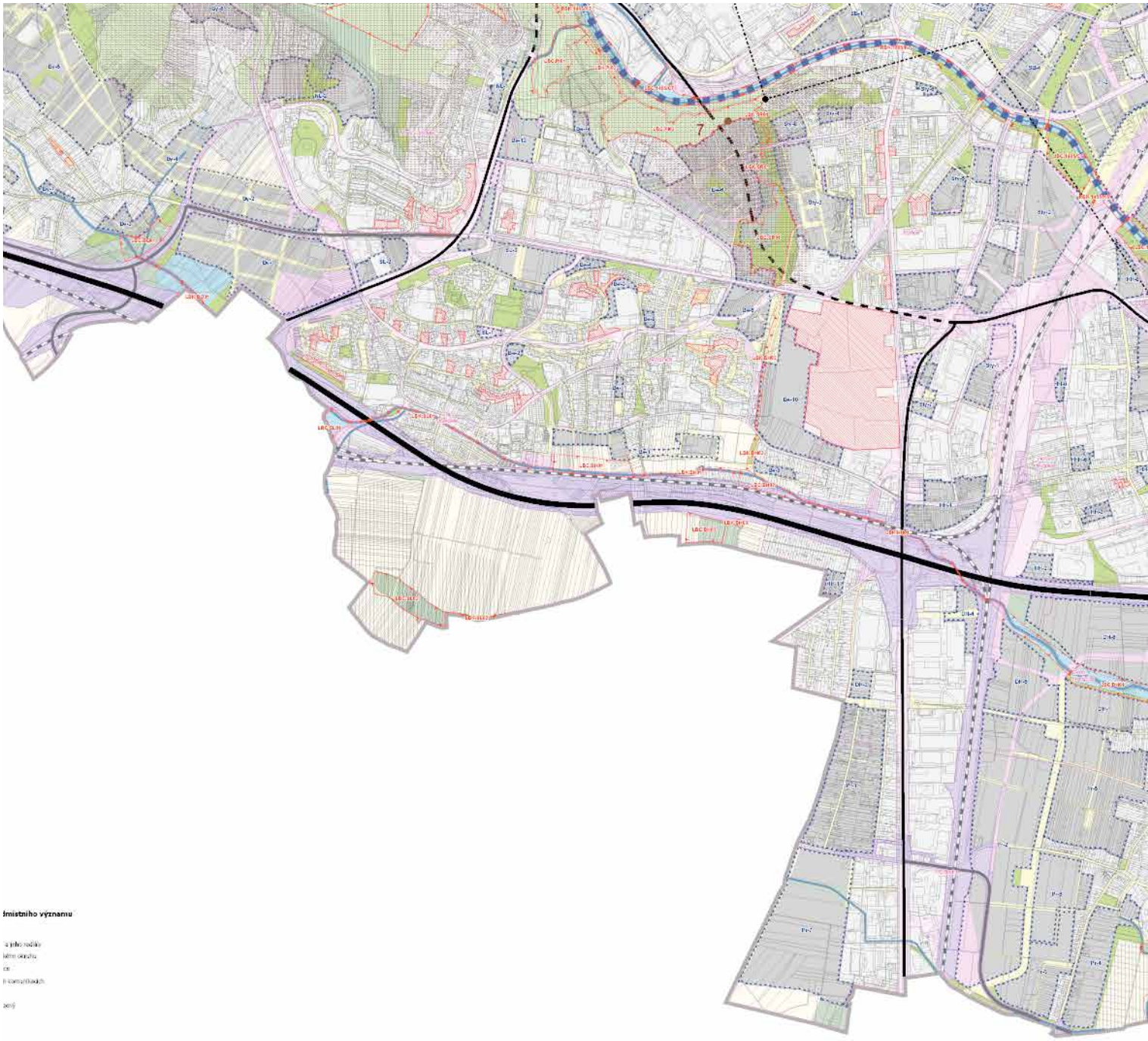

Z3.1
Z3.20
Z3.16
Z3.15
Z2.9
Z5.7
Z6.1
Z6.10
Z5.27
Z5.2
Z6.25
Z4.11
Z5.3
Z3.2
Z3.10
Z6.7
Z6.3
Z3.18
Z2.6
Z4

Plochy s rozdílným způsobem využití
Stabilizované
Změn
Územní rezervy
SV - Bydlení všeobecné
SI - Bydlení individuální
SK - Smíšené obytné všeobecné
OV - Občanské vybavení veřejné
OK - Občanské vybavení komerční
OX - Občanské vybavení jiné
OS - Občanské vybavení - sport
OH - Občanské vybavení - hřbitovy
VU - Výroba všeobecná
VL - Výroba lehká
TV - Technická infrastruktura všeobecná
TO - Technická infrastruktura - nakládání s odpady
DU - Doprava všeobecná
DK - Dopravní kombinovaná
PU - Veřejná prostranství všeobecná
RH - Rekreace hromadná
RI - Rekreace individuální
RX - Rekreace jiná
ZU - Zeleň všeobecná
ZK - Zeleň krajinná
LH - Lesy všeobecné
AU - Zemědělství všeobecné
WU - Vodní a vodohospodářské všeobecné

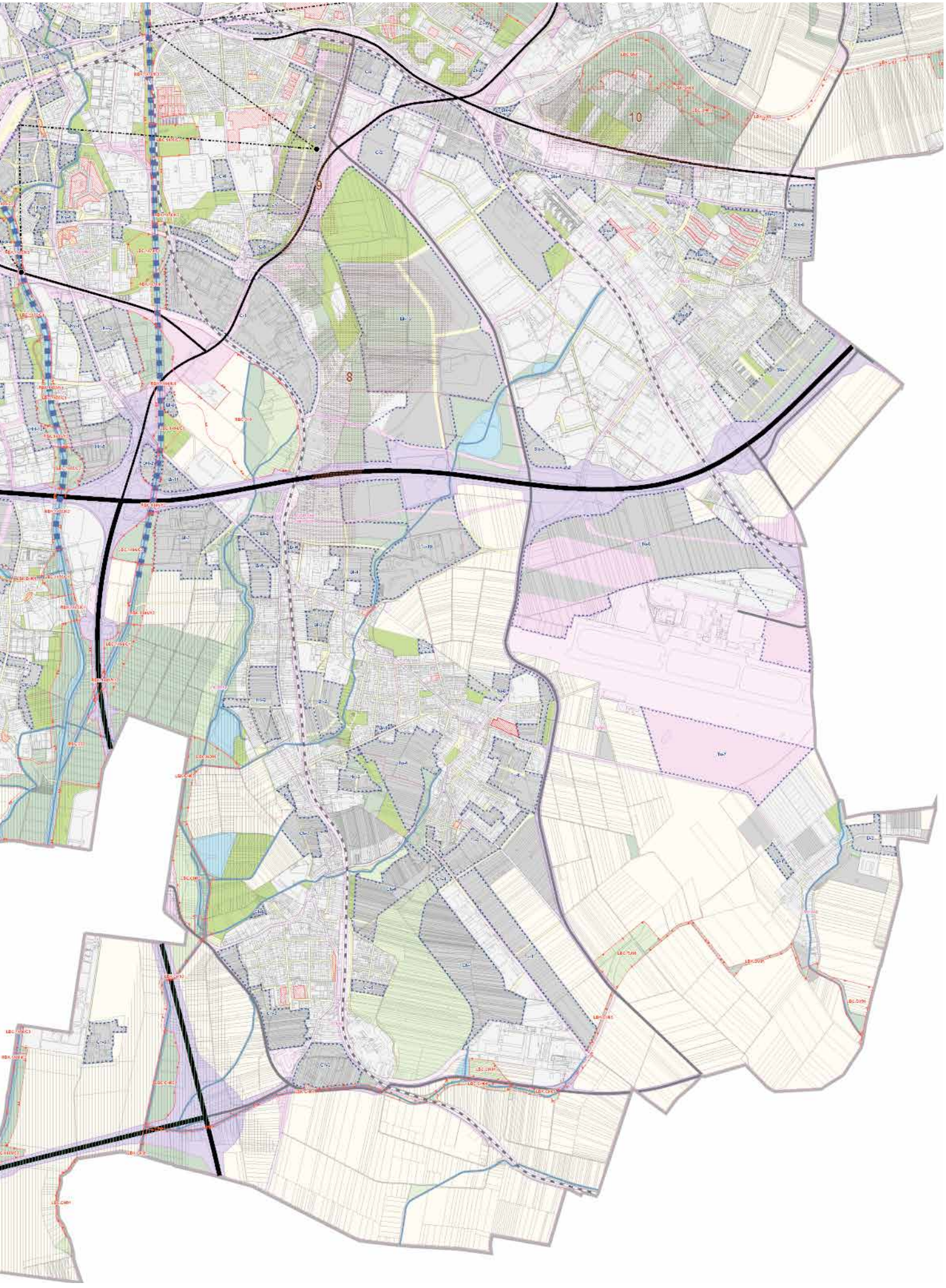
Města pořízení na vedlejší města
Města pořízení na vedlejší města - podmíněné
Územně rozvojové lokality
Rozvojová lokalita
Plocha řešeného rozsahu - Polní Chrlice
Železniční spojka
Zastavěné území vymezené k 1.8.2023
Koridor jiných významů
Koridor nad plochami s rozdílným způsobem využití
Lokální biocentrum
Lokální biokoridor
Regionální biocentrum
Regionální biokoridor
Nadregionální biocentrum
Nadregionální biokoridor
Zóny se shodným charakterem
Zastavitelné plochy
Plocha přestavby
Plocha změny v krajině
Správní členění
Řešené území
Hranice katastrálních území

KÓD PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ
OH/M A1
výšková hladina zástavby
struktura zástavby
podrobnější využití
způsob využití
STRUKTURA ZÁSTAVBY
- . - . K - kompaktní
- . - . V - volná
- . - . R - rozptýlená venkovská
- . - . A - areálová
- . - . O - stavební omezení
- . - . X - bez zástavby
VÝŠKOVÉ HLADINY ZÁSTAVBY
- . - . - 1 - 3 - 7 m
- . - . - 2 - 3 - 10 m
- . - . - 3 - 6 - 16 m
- . - . - 4 - 9 - 22 m
- . - . - 5 - 12 - 28 m
- . - . - 6 - 12 - 28 m s převažující zástavbou do 10 m
- . - . - 7 - výškové stavby
PODROBNĚJŠÍ VYUŽITÍ
- . - f - . - - zoologická zahrada, arboretum
- . - pz - . - - sociální služby a péče o rodinu, zdravotní služby
- . - š - . - - vzdělávání a výchova
- . - m - . - - armáda
OZNAČENÍ KORIDORŮ
OPK - jiných významů z nadřazené dokumentace
OKZ - nad plochami RZV z nadřazené dokumentace
OKU - nad plochami RZV vymezený územním plánem


Z5.16
Z2.3
Z5.8
Z6.18
Z5.5
Z3.30
Z3.15
Z6.8
Z5.10
Z3.29
Z5.22
Z6.6
Z3.12
Z3.28
Z5.23
Z6.5
Z4.12
Z6.21
Z4.13
Z4.2
Z5.6
Z6.24
Z6.9



Výkres koncepce krajiny nového územního plánu Brna z roku 2024/2025


10
9
8

FN BRNO
Pekárna Crocus

GLS

FOTODOKUMENTACE

SILNÉ STRÁNKY

- Mnohé části jižního Brna tvoří velkou část ekonomického zázemí města Brna – Černovická terasa, kampus Bohunice, průmyslová oblast Masná, průmyslová oblast v okolí D52, nákupní centra Makro, Olympia, Avion a Futurum ad. což v místě vytváří mnoho pracovních příležitostí.
- Po jižním okraji Brna prochází hlavní páteřní dálniční komunikace D1 což výrazně posiluje dobrou silniční dopravní dostupnost celého území.
- Díky nížinaté konfiguraci terénu svažující se směrem k nivě Svratky a Svitavy jsou v území ulehčeny podmínky pro výstavbu i pohyb pomocí nemotorových druhů dopravy.
- Brno je známé svým silným technologickým zázemím s lokalizací řady mezinárodních významných firem jako IBM, Avast, Redhat, Honeywell ad. To posiluje inovační schopnost a konkurenceschopnost regionu jako celku.
- Jih Brna má díky silniční síti i husté síti veřejné dopravy výhodu v dobré dostupnosti občanské vybavenosti velkého regionálního centra.
- Areál Hněvkovského poskytuje široké oblasti jižního Brna kvalitní a rozsáhlé sportovní vybavení.
- Mezi obyvateli i vedením Brna panuje většinová shoda na tom, že v území brněnského jihu se má město dále rozvíjet.
- Mezinárodní letiště v Tuřanech nabízí letecké spojení s velkými světovými centry a zlepšuje tak celkovou dopravní obslužnost území, a to i pro leteckou dopravu nákladní.
- Velké množství volných nezastavěných ploch, zejména v oblasti ulice Opuštěné a železničních těles ponechává dostatek prostoru pro budoucí koncepce a vývoj oblasti.
- Zachovaná vesnická jádra Slatiny, Starého Lískovce, Nových Černovic, částečně starých Černovic, Modřic, částečně Bohunic, Chrlic, Tuřan, Moravan, Holásek posiluje vesnický, malebný charakter těchto částí a soudržnost jejich obyvatel.
- V posledním století nově založené obytné struktury nových Černovic, sídliště Slatina, zástavby kolem Renneské třídy a do určité míry i Starého Lískovce a Bohunic mají vysokou obytnou kvalitu s množstvím zeleně.
- Zachovaná zemědělská krajina okolo některých částí a okolních vesnic v podobě zahrádek, lánů, záhumenních cest posiluje celkovou biodiverzitu území a měkce definuje hranici mezi zástavbou a krajinnou. Tato krajina se zachovala v oblasti Tuřan, Chrlic a mimo řešené území i Želešic a Šlapanic.
- Vodní toky v území jako je Svratka, Svitava a menší potoky přináší do území potřebnou vláhu, snižují efekt teplotního ostrova a poskytují potenciál zeleného propojení mezi jednotlivými částmi.
- Dobrá občanská vybavenost Starého Lískovce a Bohunic ve formě sportovních a školních zařízení zvyšuje obytnou kvalitu těchto částí.
- Vypsání výběrového řízení na architekta městské části Brno-Jih přinese městské části vyšší míru koordinace a koncepce s cílem zlepšit život obyvatel této mč

- Na území MČ Slatina se nachází několik bývalých dělnických kolonií se zachovalou strukturou malých rodinných řadových domků, které jsou vzácným dokladem bydlení v historii ČR
- Dělnická kolonie Kamenná kolonie je oblíbenou částí Brna se silným Geniem Loci, který přitahuje umělecké profese, kteří zde vytváří hodnotný kulturní klastr.
- Nadregionální význam kampusu Bohunice s areály Nemocnice, Masarykovy univerzity a pracovišť velkých zahraničních firem zvyšuje celostátní a mezinárodní význam Brna a zvyšuje jeho konkurenceschopnost a inovační potenciál.
- Ústřední hřbitov je významným doplňkem občanské vybavenosti Brna a jeho regionu. Má kvalitně založenou strukturu a díky množství zeleně obohacuje městské prostředí, snižuje efekt teplotního ostrova a podporuje biodiverzitu.
- Černovický hájek je přírodní rezervací nabízející místním obyvatelům možnost rekreace v přírodě, snižuje efekt teplotního ostrova města a významně podporuje biodiverzitu. Je to také jeden z posledních zachovaných lužních lesů údolí Svratky
- Kulturní památka Masná se řadí k významných brněnským brownfieldům s typickou architekturou průmyslového závodu z 19. století a je tak významných bodem utvářejícím Genius Loci jihu Brna.
- Soustava přírodní památky Holásecká jezera je dochovaným přirozeným vodním biotopem významně přispívající k biodiverzitě oblasti a tvořící zelenou bariéru mezi zástavbou a dálnicí.
- Biocentrum Chrlice tvoří nový prvek protipovodňové ochrany a zároveň nabízí možnosti rekreace a zvyšuje biodiverzitu území.
- Průmyslová zástavba okolo dálnice D52 na Vídeň a železniční tratě nese znaky Transit oriented developmentu a i přes své nedostatky tvoří zázemí města, které lze v budoucnu dobře rozvíjet díky jeho skvělému napojení na dálkovou dopravu silniční i železniční.
- Některé městské části uvnitř obchvatu D1 jsou výborně obslouženy MHD, je zde několik tramvajových linek (zejména do Starého Lískovce a Bohunic, nyní prodlouženo i do Kampusu), trolejbusových a autobusových linek a i přes svá častá zpoždění zajišťuji relativně dobrou dostupnost většiny tohoto území.
- Oblíbená cyklostezka podél řeky Svratky každý víkend láká stovky až tisíce obyvatel k aktivní rekreaci a přispívá tak k celkovému zdraví obyvatelstva a jeho sociální soudržnosti.
- Vesnická památková zóna Tuřany – Brněnské Ivanovice chrání zachovanou vesnickou strukturu před zásahy, které by mohly poškodit její charakter
- Národní přírodní památka Červený kopec je významným krajinným prvkem dalekého rozhledu, poskytující velké možnosti rekreace.
- Černovická terasa je významnou ornitologickou brněnskou lokalitou s více než 122 druhy ptáků.
- SOŠ Olomoucká je v umístěna v místě, které do budoucna přináší potenciál pro spojení školství, vědy a průmyslu do spolupracujícího klastru v rámci Slatiny--Černovické terasy a vozovny Slatina.

SLABÉ STRÁNKY

- Území v blízkosti frekventovaných dopravních tahů je silně zatíženo emisemi a hlukem z těchto komunikací. Ty často vedou v bezprostřední blízkosti obytné zástavby a významně tím snižují obytnou kvalitu a zdraví tohoto prostředí. Toto se týká zejména Starého Lískovce, Horních a Dolních Heršpic, Přízřenic, Modřic, Brněnských Ivanovic a části Slatiny.
- Na území se nachází řada ekologických zátěží - skládka, která se nachází v místě významného zdroje podpovrchových vod. Celá oblast železničních kolejí je silně znečištěna více než 170 lety provozu železnice v Brně. Další významnou ekologickou zátěží jsou průmyslové zóny často zastaralé(Černovický hájek) nebo nevhodně umístěné (Chrlice)
- Velká část území je zatížena hlukem z přistávajících a vzlétajících letadel na letišti Tuřany.
- Oblast brněnského jihu jako celek má nesrozumitelnou strukturu bez jasného konceptu či vize. Nesrozumitelnost území jsem doložil pomocí mentálních map, kdy jejich tvůrci dokázali zpodobnit zejména částečné lokality a těžko se jim mezi nimi hledala spojení. Celá nesrozumitelnost zhoršuje mentální obraz této části města, snižuje jeho obytnou kvalitu a přispívá k dalšímu nekoncepčnímu rozvoji.
- Velké množství monofunkčních ploch způsobuje špatnou prostupnost území a indukuje zvýšenou potřebu IAD, která dále zatěžuje už tak dost přetížené silniční tahy.
- Ve špičkách problematická dopravní situace komplikuje provoz MHD a to zejména ze směru od Slatiny a částí za dálnicí D1 na jih. Jakékoliv spojení je zde pouze po silnicích ve smíšeném provozu s IAD a to způsobuje veliká zpoždění, což negativně ovlivňuje formování dopravního chování zdejších obyvatel.
- Zničená historická jádra Bohunic, Komárova, Heršpic, starých Černovic oslabují veřejný prostor těchto částí, podrývá soudržnost místní komunity a vnáší do území zmatek i pro dopravu.
- Slabá OV a komerční vybavenost v docházkové vzdálenosti Moravan, Ostopovic, Chrlic, Tuřan, Brněnských Ivanovic a Holásek
- Špatná dostupnost letiště pro jinou než IAD způsobuje další indukci tohoto módu dopravy a zatěžuje tak silnice v okolí.
- Regulované toky (zejména Svitava) a znečištěná voda v nich zhoršuje přírodní podmínky území a působí problémy s povodněmi a navíc jsou esteticky nepříjemné.
- Špatný přístup k vodním tokům (Svitava) zhoršuje vnímání důležitosti těchto prvků v tkáni města jejími obyvateli a dále oslabuje jejich význam.
- Neuspokojivé napojení Moravan na MHD – jediná možnost je autobus směrem na NC Futurum, který se pravidelně ve špičkách ocitá v kolonách

---

- Ulice Modřická nemá chodníky ani cyklostezky a v minulosti zde opakovaně došlo ke tragickým střetům automobilů s chodci.
- Nedokončená protipovodňová opatření zvyšují možnost ohrožení území při povodňových událostech a také zhoršují možnosti zástavby v oblasti.
- Špatně definované uliční prostory (Heršpická, prakticky všechny průmyslové zóny krom Černovické terasy, areál Kampusu, nové suburbánní oblasti (Moravany)) zhoršují přehlednost prostoru pro pěší i řidiče.
- Nedostatek zeleně v ulicích zhoršuje prašnost a exhalace ze silniční dopravy. Nedostatek se týká zejména důležitých městských tříd, které jsou v současné době velmi zanedbané (Heršpická, Olomoucká – Řípská, Hněvkovského.
- Vysoká přítomnost sociálně-patologických jevů v Komárově zhoršuje bezpečnostní situaci v této MČ a způsobuje pocit ohrožení místních obyvatel. Tyto jevy jsou zde velmi časté.
- Nespojitá cyklo a pěší infrastruktura způsobuje střety mezi těmito druhy dopravy, které často končí tragicky. Navíc stav této infrastruktury indukuje větší využívání IAD.
- Potenciál soutoku Svratky a Svitavy je nevyužitý a oproti jiným městům, kde řeky stékají není vnímán jako důležitý bod krajiny a města. Obyvatelé Brna mají problém určit, kde se tento soutok nachází.
- Špatný stav stezek kolem Svratky neumožňuje plynulé krajinné spojení Brna a jižních oblastí Moravy.
- Vznik nelegálních skládek na mnohých místech (např. Černovice u pískovny, pod Červeným kopcem a jinde) znečišťuje okolí a zhoršuje celkovou estetickou a ekologickou hodnotu prostředí.
- Vzájemné nepochopení a nedostatečná komunikace, koordinace a vstřícnost jednotlivých aktérů v území
- Nedostatečná koordinace velkých plánovacích záměrů ze strany vedení města vede k dalšímu tříštění struktury této oblasti. Jde například o sladění záměrů na vybudování VMO, řešení ŽUB Brno a jejich zásahy do stávajících obytných struktur.
- Výstavba velkých OC indukuje velké množství IAD a zhoršuje tak znečištění území a kvalitu života v něm.
- Střet zájmů osobní a nákladní železniční dopravy způsobuje neshody mezi dopravci a jejich požadavky na provedení ŽUB
- Velké množství obyvatel nemá obchod s potravinami (nad 200m2) v docházkové vzdálenosti od jejich bydliště. Mnoho obchodů se nachází ve velkých nákupních centrech dostupných pouze IAD bez možnosti pohodlné dopravy veřejnou dopravou, pěšky či na kole.

PŘÍLEŽITOSTI

- Vysokorychlostní trať může do území přinést nové příležitosti investic a pracovních příležitostí.
- SJKD má velký potenciál o mnoho zlepšit propojení severu a jihu Brna potažmo Moravy a snížit tak celkový objem IAD
- Důraz na protipovodňová opatření do území může přinést nové investice ze strany státu.
- Změna orientace ekonomiky Evropy na znalostní ekonomiku může vytvořit průmysl s vysokou přidanou hodnotou, což v Brně jakožto univerzitním městě má velký potenciál
- Urbanizace směrem do velkých měst přitáhne více nových obyvatel, což znamená i více pracovní síly pro místní firmy.
- Autonomní řízení vozidel pro VHD může pomoci s problémem obsazenosti řidičských pozic v DPmB
- Územní plán města Brna – rozvojová osa Přízřenice umožní nové kapacity zástavby
- Zásady územního rozvoje – rozvojová oblast i osa směrem na jih
- Zásady pro investory ve městě Brně mohou přispět k větší kultivovanost výstavby a veřejných prostranství v Brně

HROZBY

- Klimatická krize a zvýšené riziko povodní může způsobit vysoké škody na majetku nebo nechuť investorů přicházet do území
- Navyšující se míra IAD a kamionové dopravy bude zvyšovat negativní vlivy na obytnou kvalitu což zvýší tlak na suburbanizaci Brna případně na jeho zdravotnictví
- Autonomní řízení vozidel může způsobit výrazný nárůst automobilové dopravy a jejích negativních vlivů
- Odliv talentů a mozků z Evropy může mít za následek úbytek investorů v Brně
- Inflace může způsobit zhoršené ekonomické podmínky investorů a tím zmenšení objemu investic v území
- Odliv průmyslu z Evropy do zemí Asie může způsobit stagnaci či úbytek pracovních míst v oblasti
- Rošády s umístěním sportovních zařízení v Brně (fotbalový stadion za Lužánkami, velodrom) způsobené neexistující dlouhodobu vizí vedení města způsobuje zmatek v plánování, nejistotu obyvatel a nedůvěru investorů
- Politické aféry vedení Brna zhoršují image města a důvěru potenciálních investorů (např. aféra kokainu u primátorky Vaňkově)

TÉMATA K ŘEŠENÍ

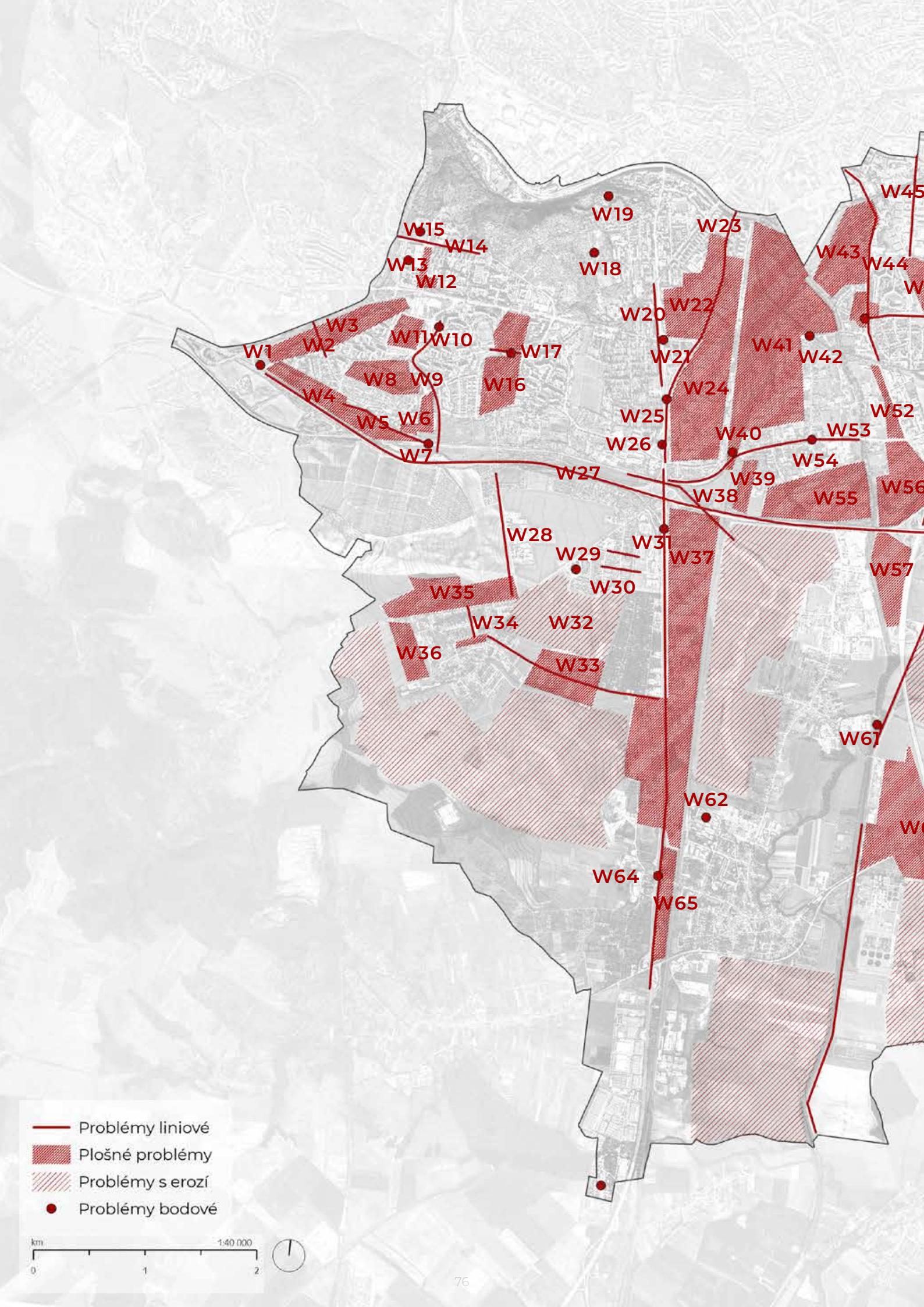
Přes osobní návštěvy území, konzultace tématu v kanceláři architekta města, konzultace s vedoucí práce, schůzky s přáteli žijícími v této oblasti široké analýzy celé oblasti a studium souvisejících dokumentů jsem došel k výběru témat k řešení, kterými se budu dále zabývat v návrhové části této diplomní práce.

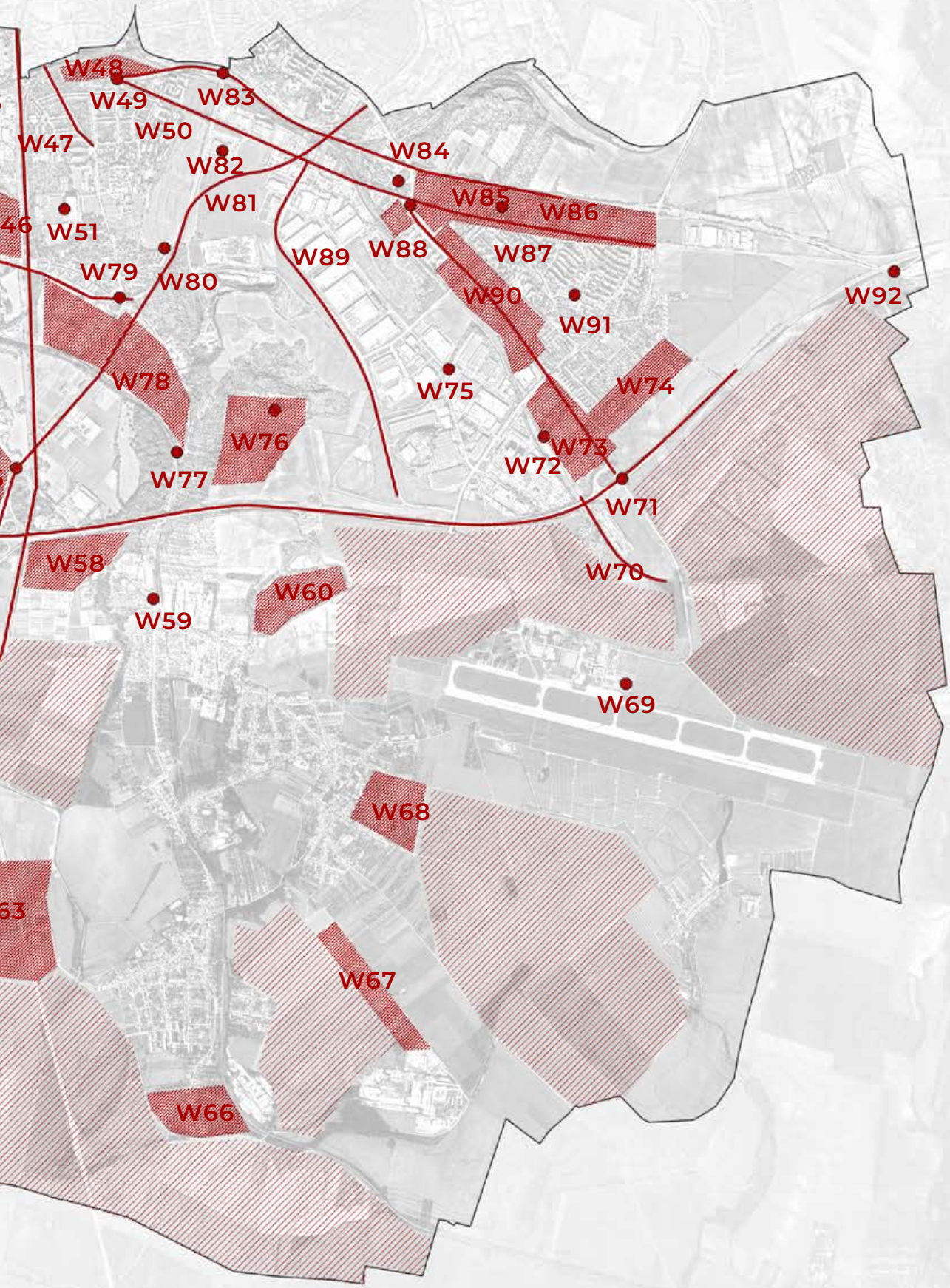
Vybraná témata:

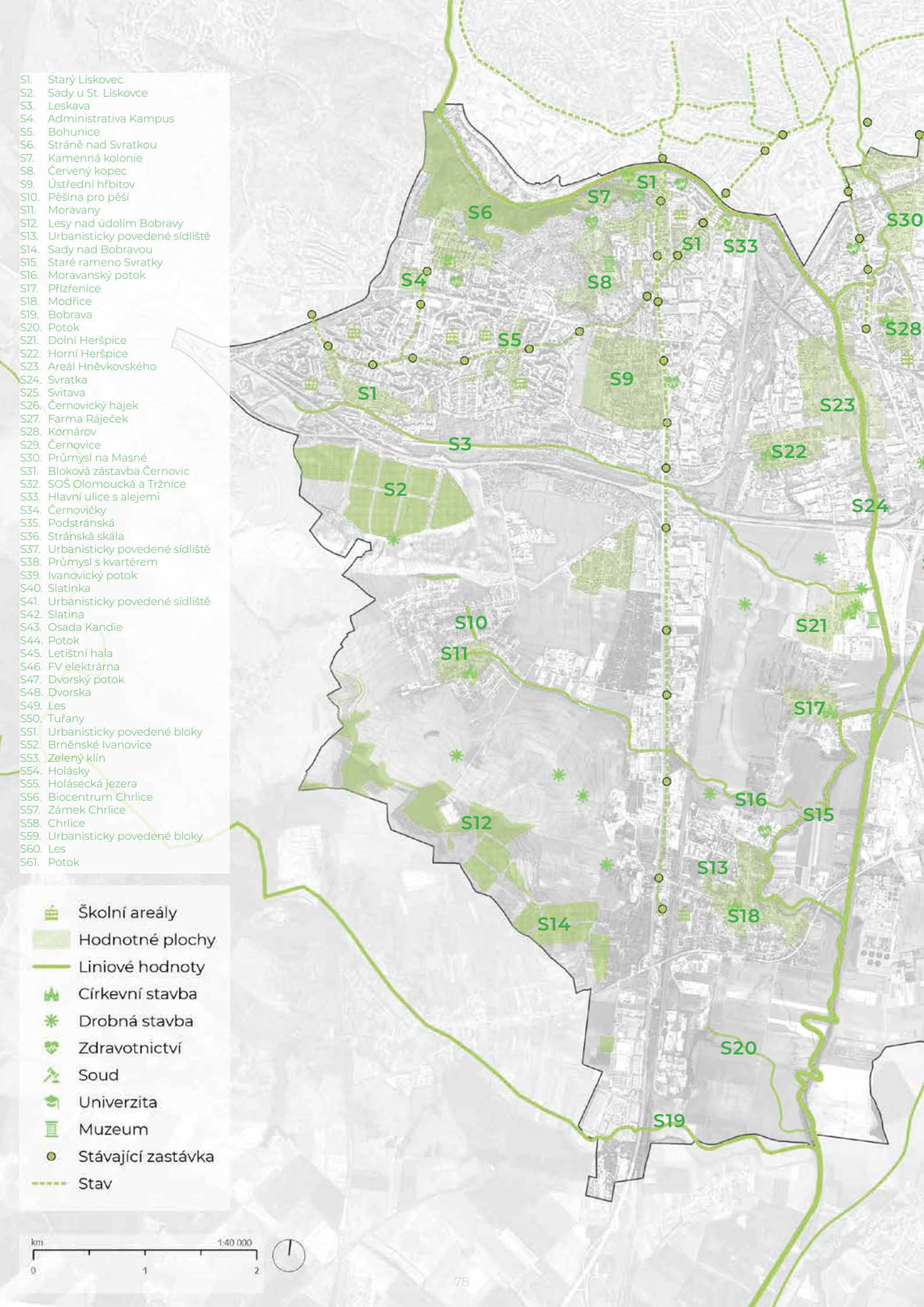
- celkové řešení kolejové železniční dopravy v Brně a její větší zapojení do systému veřejné dopravy
- zlepšení dopravní obslužnosti území veřejnou dopravou, cyklodopravou a pro pěší
- zlepšení prostupnosti středu území a jeho celková revitalizace na plnohodnotné město
- ochrana původních vesnických jader a dělnických kolonií a nový princip vzniku zástavby v návaznosti na ně
- posílení role vesnických jader v celé struktuře jihu města
- vytvoření ucelené koncepce krajiny
- zlepšení obytné kvality území skrze krajinu vstupující do města
- ochrana obytné kvality sídel před negativními dopady dopravy, zemědělství a průmyslu
- ochrana rozdělení na město a venkov a posílení identity jednotlivých obcí v oblasti

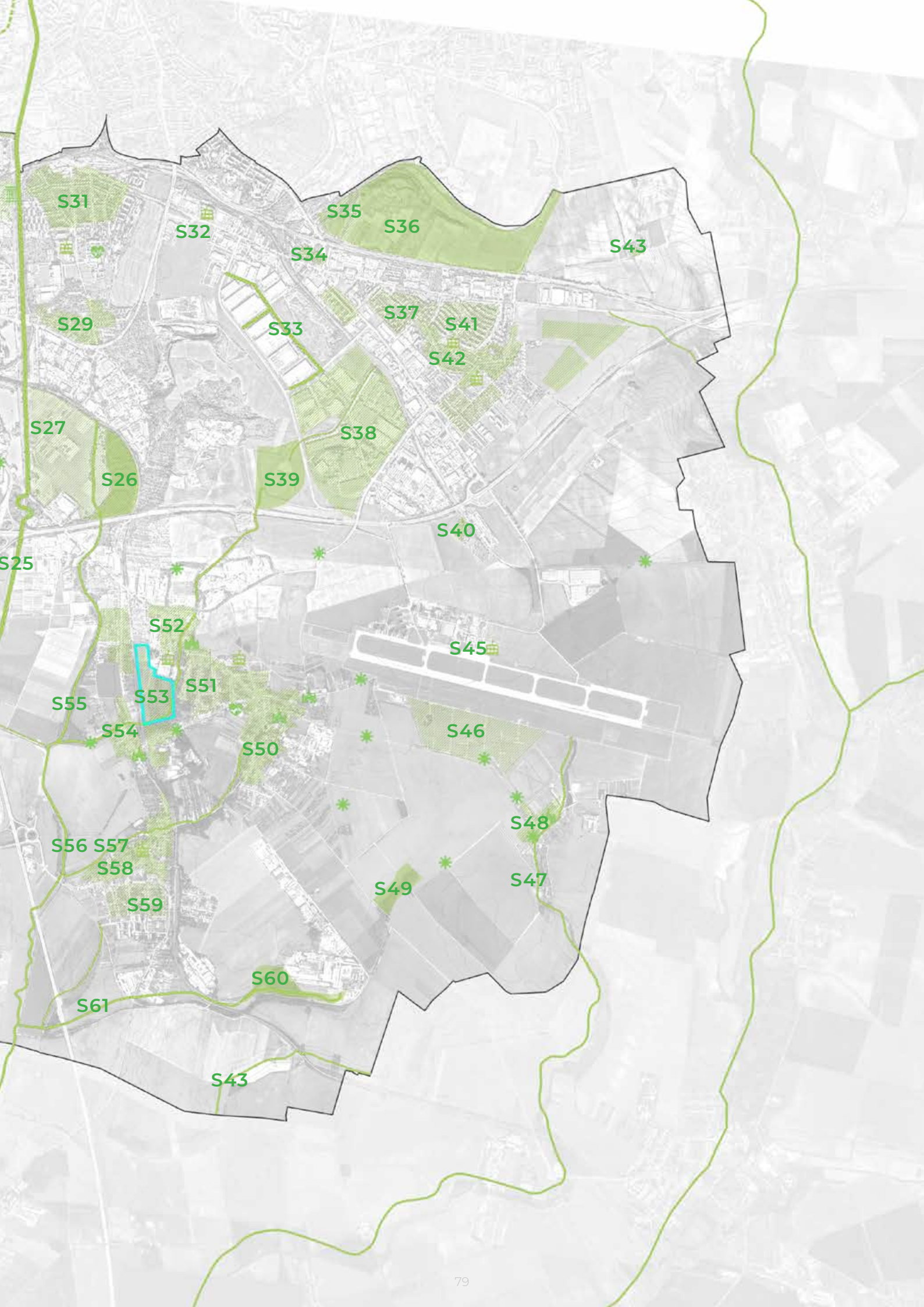
PROBLÉMY

W1. Zanedbané místo
W2. Nedostatečně definovaná ulice
W3. Bydlení znehodnocené hlukem z Pražské radiály
W4. Bydlení znehodnocené hlukem z D1
W5. Nespojitá cesta podél potoka
W6. Nekvalitní nová zástavba
W7. Špatně dostupná vlaková stanice
W8. Panelové sídliště v těsném sousedství vesnického jádra
W9. Nespojitá parková cesta
W10. Nedostatečně definované nároží
W11. Zanedbaný park
W12. Excesivní parkování
W13. Náměstí co není náměstím
W14. Překračování povolené rychlosti
W15. Prázdná plocha
W16. Poničené jádro vesnice
W17. Přerušená původní ulice
W18. Nelegální skládka
W19. Znehodnocení kolonie novou výstavbou
W20. Frekventovaná ulice
W21. Otevřená křižovatka
W22. Špatné využití pozemků
W23. Nedostatečně definovaná ulice, překračování rychlosti, příliš mnoho aut
W24. Nedostatečné využití pozemků
W25. Nesrozumitelná křižovatka
W26. Nesrozumitelná křižovatka
W27. Příliš mnoho aut
W28. Zneužívání cesty
W29. Urbanisticky a archtitektonicky nezvládnutá výstavba
W30. Nedostatečné pěší propojení
W31. Složitá křižovatka
W32. Problémy s erozí
W33. Nekvalitní průmyslová zóna
W34. Nedostatečné pěší propojení
W35. Suburbánní kaše
W36. Suburbánní kaše
W37. Nekvalitní zástavba
W38. Ohrožení ekologie vodního toku
W39. Kolize funkcí
W40. Nepříjemný podjezd
W41. Území zatížené kolejovou dopravou, kontaminované
W42. Nedostatečný profil průjezdu
W43. Oblast zanedbaných budov a špinavého průmyslu
W44. Nedostatečně definovaná ulice
W45. Ulice bez chodníků
W46. Nedostatečné využití pozemků
W47. Příliš frekventované auty
W48. Nedostatečné využití
W49. Nebezpečná křižovatka
W50. Nedostatečně definovaná ulice
W51. Neprostupný areál
W52. Chybějící uliční fronta
W53. Kolize funkcí
W54. Nebezpečná křižovatka
W55. Zástavba v říční nivě
W56. Brownfield
W57. Velké nákupní centrum
W58. Nedostatečně prostupné území
W59. Nebezpečná křižovatka
W60. Brownfield
W61. Nevyužitý soutok řek
W62. Kolize funkcí
W63. Velké nákupní centru, špatně prostupné
W64. Přerušená uliční síť
W65. Území zatížené hlukem
W66. Brownfield
W67. Nesmyslné umístění průmyslu
W68. Brownfield
W69. Nedostatečná dostupnost letiště MHD
W70. nespojitá cyklostezka
W71. Přetížená křižovatka
W72. Špatně dostupná vlaková stanice
W73. Nekvalitní zástavba
W74. Urbanisticky nekvalitní zástavba
W75. Přetížená křižovatka
W76. Skládka v blízkosti vodního zdroje
W77. Nepřehledná zatáčka
W78. Nedostatečné využití pozemků
W79. Poničená náves vesnice
W80. Nelegální skládka
W81. Budoucí vedení VMO znemožní efektivní využití pozemků
W82. Nedefinované nároží
W83. Složité křížení
W84. Bydlení zatížené hlukem
W85. Kolize funkcí
W86. Nedostatečné fyužití pozemků
W87. Nedostatečně definovaná ulice
W88. Nedefinovaná ulice
W89. Překračování rychlosti
W90. Nedostatečné využití pozemků a špatně definovaná ulice bez chodníků
W91. Narušená náves
W92. Místo dopravních nehod


W1
W2
W3
W4
W5
W6
W7
W8
W9
W10
W11
W12
W13
W14
W15
W16
W17
W18
W19
W20
W21
W22
W23
W24
W25
W26
W27
W28
W29
W30
W31
W32
W33
W34
W35
W36
W37
W38
W39
W40
W41
W42
W43
W44
W45
W52
W53
W54
W55
W56
W57
W61
W62
W64
W65
Problémy liniové
Plošné problémy
Problémy s erozí
Problémy bodové
km
1:40 000
0
1
2


W48
W49
W83
W50
W47
W84
W82
W81
W85
W86
W51
W89
W88
W87
W79
W80
W90
W92
W91
W78
W75
W74
W76
W73
W72
W77
W71
W58
W70
W60
W59
W69
W68
W67
W66


S1. Starý Lískovec
S2. Sady u St. Lískovce
S3. Leskava
S4. Administrativa Kampus
S5. Bohunice
S6. Stráně nad Svratkou
S7. Kamenná kolonie
S8. Červený kopec
S9. Ústřední hřbitov
S10. Pěšina pro pěší
S11. Moravany
S12. Lesy nad údolím Bobravy
S13. Urbanisticky povedené sídliště
S14. Sady nad Bobravou
S15. Staré rameno Svratky
S16. Moravanský potok
S17. Přízřenice
S18. Modřice
S19. Bobrava
S20. Potok
S21. Dolní Heršpice
S22. Horní Heršpice
S23. Areál Hněvkovského
S24. Svratka
S25. Svitava
S26. Černovický hájek
S27. Farma Ráječek
S28. Komárov
S29. Černovice
S30. Průmysl na Masné
S31. Bloková zástavba Černovic
S32. SOŠ Olomoucká a Tržnice
S33. Hlavní ulice s alejemi
S34. Černovičky
S35. Podstránská
S36. Stránská skála
S37. Urbanisticky povedené sídliště
S38. Průmysl s kvartérem
S39. Ivanovický potok
S40. Slatinka
S41. Urbanisticky povedené sídliště
S42. Slatina
S43. Osada Kandie
S44. Potok
S45. Letištní hala
S46. FV elektrárna
S47. Dvorský potok
S48. Dvorska
S49. Les
S50. Tuřany
S51. Urbanisticky povedené bloky
S52. Brněnské Ivanovice
S53. Zelený klín
S54. Holásky
S55. Holásecká jezera
S56. Biocentrum Chrlice
S57. Zámek Chrlice
S58. Chrlice
S59. Urbanisticky povedené bloky
S60. Les
S61. Potok
Školní areály
Hodnotné plochy
Liniové hodnoty
Církevní stavba
Drobná stavba
Zdravotnictví
Soud
Univerzita
Muzeum
Stávající zastávka
Stav
km
1:40 000
0
1
2


S31
S32
S35
S36
S34
S43
S29
S33
S37
S41
S42
S27
S38
S26
S39
S40
S25
S52
S45
S51
S53
S55
S54
S50
S46
S48
S56 S57
S58
S49
S47
S59
S60
S61
S43

Hafen city

Jeden z největších development projektů v celé Evropě se nachází v severoněmeckém městě Hamburk a stojí na plochách bývalých lodních doků. Celý projekt je značně rozsáhlý a obsahuje mimojiné Labskou filharmonii, která se stala jeho symbolem a je ikonickou stavbou. V Hafen city je zrealizována bloková zástavba o vysoké hustotě osídlení a celý projekt stále běží. Po postupných etapách se zastavěla obrovská plocha v přímém sousedství centra města.

Celý projekt Hafen city - většina budov již dnes stojí (32)

Masterplan Hafen city (34)

V pozadí Labská filharmonie (33)

Bloková zástavba je obklopena kanály (35)

PŘÍPADOVÉ STUDIE

Hamburg: Neue Mitte Altona

Projekt, který řeší revitalizace bývalého kolejiště v Altoně a jeho přestavbu na plnohodnotné smíšené město. Jde o plochu bývalého kolejiště a továrny, která byla v posledních letech v rychlém tempu revitalizována na novou čtvrť. Celá čtvrť je velmi příjemná a plynule navazuje na své okolí, které je také v blokové zástavbě.

Regulační plán Altona Mitte (30)

Jedna ze soutěžních vizí Altony (29)

Park v nové čtvrti (31)

Ptačí pohled na Mitte (32)

Dronning Eufemias Gate

Rekonstrukce v centru Osla přinesla této ulici nový charakter městské třídy. Zatímco předtím se středem ulice vinula estakáda tramvaje a silnice, nyní je ulice plná stromů, laviček a prostředkem vede zelený tramvajový pás.

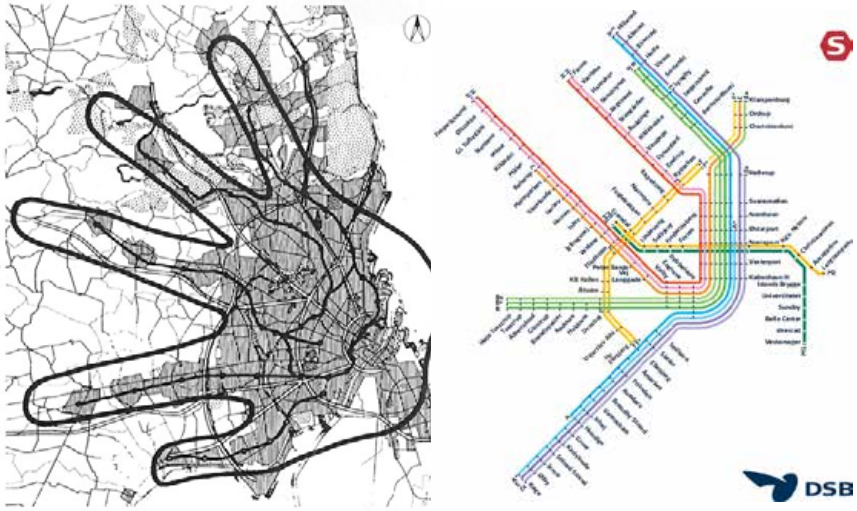
Projekt pro vybudování tramvajové tratě a revitalizace této ulice (38)

Ulice před revitalizací (37)

Ulice po revitalizaci (37)

Five finger plan Kodaň

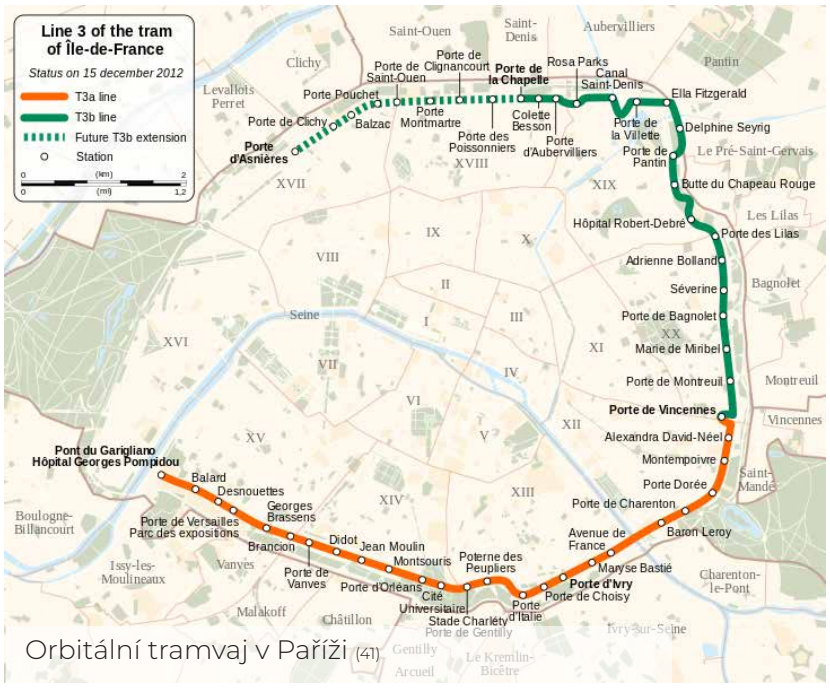
Kodaň je příkladem dlouhodobého a udržitelného plánování zaměřeného na potřeby obyvatel. Od roku 1947 město realizuje strategii rozvoje na základě pěti železničních os směřujících radiálně z centra. Tyto osy koncentrují městský rozvoj, zatímco prostory mezi nimi zůstávají otevřené pro krajinu a rekreační plochy. Díky tomu si Kodaň udržuje jasnou strukturu a umožňuje snadný přístup k přírodě, aniž by obětovala dostupnost služeb. Jasná orientace na veřejnou dopravu a udržitelné principy učinila z Kodaně jedno z nejlépe hodnocených měst na světě. Plán je navíc adaptabilní a umožňuje další růst města při zachování jeho vysoké kvality života.



Five finger plan Kodaň (39) (40)

Orbitální tramvaj Paříž

Paříž doplňuje svou síť radiálně vedených tramvajových linek orbitální trasou, která propojuje různé městské okrsky mimo centrum. Tato linka významně zkracuje cestování mezi sousedícími částmi města, a to bez nutnosti přesedání v centru, čímž ulehčuje přetížené městské jádro. Ačkoliv nevede v plném kruhu, ukazuje, jak efektivní může být orbitální spojení, zejména v kombinaci s jinými druhy dopravy. Tato forma propojení také přispívá k lepšímu rozvoji okrajových částí města a zvyšuje jejich atraktivitu. Podobné systémy najdeme i ve městech jako Stockholm, Londýn či Maryland, což dokládá jejich univerzálnost a přínos pro moderní městské plánování.



Orbitální tramvaj v Paříži (41)

Odstranění městských dálnic Rochester, NY

V průběhu 20. století vedly nové rychlostní komunikace k devastaci městských struktur a oddělení čtvrtí, což se negativně projevilo na kvalitě života. Rochester v New Yorku však ukazuje, že jejich odstranění je možné a přináší pozitivní změny. Část dálničního obchvatu byla nahrazena smíšenou městskou zástavbou, která do prostoru vrátila život a umožnila lepší propojení dříve oddělených částí města. Díky revitalizaci došlo ke zvýšení hodnoty nemovitostí a vytvoření příjemnějších veřejných prostorů. Tento přístup inspiruje mnoho dalších měst k přehodnocení role dálnic v městském prostředí a k návratu k lidštější podobě měst.

Odstraněná část městkého okruhu Rochester, NY (42)

Citace

1 ŠTĚPANIK, Jaroslav. Výstava Brno nostalgické. Online. In: Brno žurnál. 2023. Dostupné z: https://brnozurnal.cz/wp-content/uploads/2024/09/Franz-Richter_Zelny-trh-scaled.jpg. [cit. 2025-01-08].
2 Obrázek na téma Brno, Město, Tramvaj. K použití zdarm. Online. In: Pixabay. 2023. Dostupné z: https://cdn.pixabay.com/photo/2023/03/19/17/39/brno-7863045_1280.jpg. [cit. 2025-01-08].
3 Technické památky – městská jatka, škrobárny a Masná burza. Online. In: Gotobrno. 2025. Dostupné z: https://www.gotobrno.cz/wp-content/uploads/2019/09/7-mestska-jatka-masna-ulice-1920x1249.jpg. [cit. 2025-01-08].
4 Stránská skála. Online. In: Na výlet Brno. 2016. Dostupné z: https://www.navyletbrno.cz/wp-content/uploads/2016/06/stranska-skala-770x560.jpg. [cit. 2025-01-06].
5 Vítězný návrh ateliéru Kuba & Pilař architekti s.r.o. Online. In: Kambrno. 2019. Dostupné z: https://kambrno.cz/wp-content/uploads/2019/04/kamenky_1_cena_panel_1.jpg. [cit. 2025-01-08].
6 Vítězný návrh ateliéru Kuba & Pilař architekti s.r.o. Online. In: Kambrno. 2019. Dostupné z: https://kambrno.cz/wp-content/uploads/2019/04/pohled_park_1_cena-1440x844.jpg. [cit. 2025-01-08].
7 ÚZEMNÍ STUDIE ZÁPADNÍ BRÁNA – západní část: TEXTOVÁ ČÁST. Magistrát města Brna, odbor územního plánování a rozvoje, 08/2021.
8 Tramvajová zastávka Západní brána, Brno. Online. In: Wikipedia: the free encyclopedia. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001-. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Z%C3%A1padn%C3%AD_br%C3%A1na_%28tramvajov%C3%A1_zast%C3%A1vka%29#/media/Soubor:Tramvajov%C3%A1_zast%C3%A1vka_Z%C3%A1padn%C3%AD_br%C3%A1na_02.jpg. [cit. 2025-01-08].
9 Za kvalitní výstavbu na Kaménkách [@Za kvalitní výstavbu na Kaménkách]. Online. Dostupné z: https://www.facebook.com/photo?fbid=1601219373267550&set=a.1189512091104949&locale=cs_CZ. [cit. 2025-01-08].
10 Jaké jsou plány pro černovickou lokalitu Na Kaménkách? Online. In: . Dostupné z: https://kambrno.cz/aktuality/jake-jsou-plany-pro-cernovickou-lokalitu-na-kamenkach/. [cit. 2025-01-08].
11 Online. In: Velký městský okruh Brno. Dostupné z: https://www.mestsky-okruh-brno.cz/plan-vystavby/. [cit. 2025-01-09].
12 Úseky Velkého městského okruhu Brno. Online. In: Velký městský okruh Brno. Dostupné z: https://www.mestsky-okruh-brno.cz/fileadmin/template/img/vmo_mapa/transparent.png. [cit. 2025-01-09].
13 Dopravní význam Velkého městského okruhu. Online. In: Velký městský okruh Brno. Dostupné z: https://www.mestsky-okruh-brno.cz/fileadmin/user_upload/img/dopravni_souvislosti.jpg. [cit. 2025-01-09].
14 Celkový pohled na kolonii od jihu. Online. In: Druhé Brno. 2014. Dostupné z: https://druhebrno.cz/Temata/Slatinka_ulice_v_brne/slatinka_ulice_v_brne_6.jpg. [cit. 2025-01-09].
15 Větší, západní část kolonie Černovičky - formace uliček ve tvaru písmene R. Online. In: Druhé Brno. 2015. Dostupné z: https://druhebrno.cz/Temata/Cernovicky_ulice_v_brne/cernovicky_ulice_v_brne_3.jpg. [cit. 2025-01-09].
16 Online. In: . Dostupné z: https://cdn.aukro.cz/images/sk1599726211182/730x548/brno-podstranska-82705052.jpeg. [cit. 2025-01-09].
17 Kampus Masarykovy univerzity v Brně. Online. In: Kudyznudy. Dostupné z: https://cdn.kudyznudy.cz/files/98/98bfb184-91fe-4da4-9431-950a0eac0082.webp?v=20221012060036. [cit. 2025-01-09].
18 První pomoc pro Holásecká jezera. Online. In: Cobude.brno. Dostupné z: https://cobude.brno.cz/wp-content/uploads/2021/10/05_revitalizace_holaseckych_jezer-10-1-1536x1024.jpg. [cit. 2025-01-09].
19 Lynch, K. (1960): Obraz města. ISBN: 0-262-62001-4
20 BRANDEJSKÝ, Petr. Železniční viadukt Brno 1838, dobová kresba, zdroj – Archiv města Brna. Online. In: Stavba.tzb-info.cz. 2020. Dostupné z: https://stavba.tzb-info.cz/docu/clanky/0215/021584o2.jpg. [cit. 2025-01-09].
21 Brno-Tuřany International Airport. Online. In: Accolade. Dostupné z: https://accolade.eu/dist/front/images/about/brno_airport.jpg. [cit. 2025-01-09].
22 Brno: Výzkumné a vývojové centrum. Online. In: Honeywell. Dostupné z: https://capybara-wordpress-prod.s3.eu-central-1.amazonaws.com/wp-content/uploads/sites/34/2023/05/29124131/honeywell_1200px-08.jpg?v=1685356891. [cit. 2025-01-09].
23 Zdroj dat: https://data.brno.cz/pages/ceny-nemovitosti
24 Renneská - pohled od Vídeňské ulice (pořízeno z bývalé lávky pro pěší), po roce 1970. AMB foto, XIIIb 281. Online. In: Internetová encyklopedie dějin Brna. Dostupné z: javascript:;. [cit. 2025-01-09].
25 JONGTIEN, Daniel; BENTHEM, Jan a BIEWENGA, Martin. Nové hlavní nádraží Brno. Online. In: Kancelář architekta města Brna. Dostupné z: https://kambrno.cz/wp-content/uploads/2020/07/B6_BRNO-Panels_PHASE-02_Stranka_1.jpg. [cit. 2025-01-09].
26 RS Brno – Přerov. Online. In: Vrtky. Dostupné z: https://vrtky.cz/documents/159614952/163108631/05a_VRT_useky_schema_Brno_Prerov_A4_v3_1.png/6d1fc6e8-7d83-45e7-94c1-3953447d93bf?t=1733128325614. [cit. 2025-01-09].
27 VRT Jižní Morava. Online. In: Vrtky. Dostupné z: https://vrtky.cz/documents/159614952/170963835/05a_VRT_useky_schema_JizniMorava_A4_v3_0.png/9d7667a8-fda5-4c3f-92f8-cc50981d9591?t=1724924154243. [cit. 2025-01-09].
28 Terminál Praha východ VRT. Online. In: Vrtky. Dostupné z: https://www.spravazeleznic.cz/documents/159614952/160535894/Termin%C3%A1l+Praha-v%C3%BDchod.png/f766b7d7-fd78-4936-978f-a-

d854e7d31f3?t=1694074743736. [cit. 2025-01-09].
29 Hamburg: Neue Mitte Altona. Online. In: Mess. Dostupné z: https://m-e-s-s.de/index.php/home1-2/item/22-hamburg-neue-mitte-altona-staedtebauliche-vorstudie.html. [cit. 2025-01-09].
30 Mitte Altona. Online. In: &ep-stadtplaner. Dostupné z: https://ep-stadtplaner.de/wp-content/uploads/2020/12/333_Bebauungsplan_Hamburg-AltonaNord_26_Mitte_Altona-web-scaled.jpg. [cit. 2025-01-09].
31 Park Mitte Altona. Online. In: G2 landschafts architektur. Dostupné z: https://g2landschaft.de/wp-content/uploads/0784-1.jpg. [cit. 2025-01-09].
32 Mitte Altona,. Online. In: Wa. Dostupné z: https://www.wettbewerbe-aktuell.de/website/var/tmp/image--thumbnails/250000/253166/thumb__compMainFree/011620_2007_011_lim_000529_01@2x.jpeg. [cit. 2025-01-09].
33 Western HafenCity, Hamburg. Online. In: Landezine. Dostupné z: https://landezine.com/wp-content/uploads/2021/03/05-WES-HafenCity-Hamburg-Illustration-c-HafenCity-GmbH.jpg. [cit. 2025-01-09].
34 Western HafenCity, Hamburg. Online. In: Landezine. Dostupné z: https://landezine.com/wp-content/uploads/2021/03/03-WES-HafenCity-Hamburg-Photo-c-HafenCity-GmbH-1270x843.jpg. [cit. 2025-01-09].
35 A flexible framework as a basis for good urban development. Online. In: HafenCity. Dostupné z: https://www.hafencity.com/_Resources/Persistent/a/5/c/b/a5cb86ddfffb7d0bff9475f4158925b7762fee7f/240119_HCH_St%C3%A4dtebauliches-Konzept_web-4213x2074-1200x591.png. [cit. 2025-01-09].
36 JUFA Baakenhafen. Online. In: Kbnk. Dostupné z: https://www.kbnk.de/wp-content/uploads/cf-59-aspect-ratio-3-2-1200x800.jpg. [cit. 2025-01-09].
37 Hayden Clarkin[@thetransitguy]“If you‘re wondering what political will and vision looks like, look no further than Oslo:“ Instagram, 12.12.2024, https://www.instagram.com/p/DDe6y7jRbzT/
38 Dronning Eufemias gate. Online. In: Skanska. Dostupné z: https://group.skanska.com/4a52e1/globalassets/externalcontent2/project/dronning-eufemias-gate/a9d8b1d1-fd13-4e1d-ab55-96da97212583.1.jpg?height=469&width=882&scale=both&mode=crop&bgcolor=f3f3f3. [cit. 2025-01-09].
39 Fingerplanen / the Finger Plan at 70. Online. In: Danish architecture and design review. 2017. Dostupné z: https://danishdesignreview.com/townscape/2017/9/3/the-finger-plan-at-70. [cit. 2025-01-07].
40 YILDIZGÖZ, Kaan. Copenhagen Five Finger Plan as good example of integration between public transport & land use planning #uitpmadina. Online. In: X. 2015. Dostupné z: https://pbs.twimg.com/media/CVh-8Ty5UEAAHbDQ?format=png&name=small. [cit. 2025-01-07].
41 , soundlandscapes. Paris Tramway Extended – With New Sounds. Online. In: Soundlandscapes‘ Blog. 2024. Dostupné z: https://soundlandscapes.wordpress.com/wp-content/uploads/2013/01/728px-tramway_ile-defrance_ligne3-en.png. [cit. 2025-01-07].
42 BYRNES, Mark. What Happens After a Highway Dies. Online. In: Bloomberg. 2024. Dostupné z: https://assets.bwbx.io/images/users/iqjWHBFdfxIU/id6sjFqK4KwE/v1/569x439.webp. [cit. 2025-01-07].

Jakub Naništa©
2025