

Univerzita Palackého v Olomouci

Přírodovědecká fakulta

Katedra Geografie

Michal BAJGART

KVALITA ŽIVOTA V BRNĚ
SE ZAMĚŘENÍM NA MĚSTSKÉ ČÁSTI LÍŠEŇ A
SLATINA

Bakalářská práce

Studijní program B 1301

Studijní obor Regionální geografie

Prezenční studium

Vedoucí práce: RNDr. Tatiana Mintálová, Ph.D.

Olomouc 2011

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Michal BAJGART**
Osobní číslo: **R08065**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Kvalita života v Brně (se zaměřením na městské části
Líšeň a Slatina).**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem práce bude analyzovat MČ Brno Líšeň a Brno Slatina z hlediska jejich socioekonomického potenciálu a prostřednictvím dotazníkového šetření zjistit názory obyvatelstva na kvalitu života ve zkoumaných městských částech.

Struktura práce:

ÚVOD

CÍLE A METODIKA PRÁCE

REŠERŠE LITERATURY

TEORETICKÁ ČÁST

Vymezení základních pojmů ? kvalita života

ANALYTICKÁ ČÁST

Vymezení území

Analýza socio-ekonomických podmínek (obyvatelstvo, průmysl, zemědělství, cestovní ruch služby, doprava)

VÝZKUMNÁ ČÁST

Dotazníkový průzkum (cíl a metodika)

Charakteristika výzkumného souboru

Vyhodnocení dotazníkového průzkumu

ZÁVĚR

Seznam literatury

Seznam tabulek grafů, obrázků

Seznam zkratk a symbolů

PŘÍLOHY

Rozsah grafických prací:	Podle potřeb zadání
Rozsah pracovní zprávy:	5 000 - 8 000 slov
Forma zpracování bakalářské práce:	tištěná/elektronická
Seznam odborné literatury:	viz příloha

Vedoucí bakalářské práce: **RNDr. Tatiana Mintálová, Ph.D.**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **31. května 2010**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2011**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.

děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.

vedoucí katedry

V Olomouci dne 31. května 2010

Příloha zadání bakalářské práce

Seznam odborné literatury:

- ANDRÁŠKO, I. (2008): Hlavné komponenty spokojnosti s kvalitou životných podmienok v mestských štvrtiach Bratislavy. In: Kallabová, E., Smolová, I., Ira, V. a kol.: Změny regionálních struktur České republiky a Slovenské republiky. Ústav Geoniky AV ČR a UP v Olomouci, Brno, s. 74-79.
- IRA, V., MICHÁLEK, A., PODOLÁK, P. Kvalita života a jej regionálna diferenciácia v Slovenskej republike. Životné prostredie : revue pre teóriu a tvorbu životného prostredia. 2005, roč. 39, č. 6, s. 291-294.
- IRA, V., ANDRÁŠKO, I. (2007): Kvalita života z pohľadu humánnej geografie. Geografický časopis, 59, č. 2, s. 159-179.
- KŘIVOHLAVÝ, J. Psychologická pojetí a způsoby zjišťování kvality života [online]. 2001 [cit. 2006-12-29]. WWW: <http://www.volny.cz/j.krivohlavy/clanky/c.kvalita>
- KŘIVOHLAVÝ, J. Kvalita života. In HNILICOVÁ, H. (ed.). Kvalita života : sborník příspěvků z konference, konané dne 25.10.2004 v Treboni. Kostelec nad Černými lesy : Institut zdravotní politiky a ekonomiky, 2004. ISBN 80-86625-20-6.
- MEDERLY, P., TOPERCER, J., NOVÁČEK, P. Indikátory kvality života a udržitelného rozvoje : kvantitativní, vícerozměrný a variantní přístup. Praha : UK FSV CESES, 2004. 117 s. ISBN 80-239-4389-8.
- MURGAŠ, F. Index kvality života v krajoch Slovenska a jeho indikátory. In PULLMANN, R., KOMPIŠ, D., BOCHNÍČKOVÁ, D. Kvalita života : Môžeme kvalitu života merať?. In Kvalita života : Zborník z konferencie. Bratislava : Slovenská lekárska spoločnosť, 2007.
- PTÁČEK, P., SZCZYRBA, Z., FŇUKAL, M. (2007): Proměny prostorové struktury města Olomouce s důrazem na rezidenční funkce. Urbanismus a územní rozvoj, X., č. 2, s. 19-26.
- TOUŠEK, V., VITURKA, M. (1979): Metoda faktorové analýzy a její aplikace ve výzkumu prostorových struktur. Zprávy GGÚ ČSAV, Brno, č. 5-6, s. 132-148.

Prohlašuji, že bakalářskou práci jsem vypracoval sám pod vedením RNDr. Tatiany Mintálové, Ph.D. a také, že jsem veškerou použitou literaturu a zdroje uvedl v seznamu použitých zdrojů.

V Olomouci dne 29. 4. 2011

.....

Podpis

Na tomto místě bych rád poděkoval RNDr. Tatianě Mintálové, Ph.D. za cenné rady a ochotné vedení bakalářské práce. Dále bych rád poděkoval všem, kteří umožnili provést dotazníkový průzkum nebo se na něm přímo podíleli.

OBSAH

ÚVOD.....	8
CÍLE A METODIKA PRÁCE	9
1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍHO POJMU - KVALITA ŽIVOTA	11
2 VYMEZENÍ ÚZEMÍ.....	14
3 ANALÝZA SOCIOEKONOMICKÝCH PODMÍNEK	16
3.1 Obyvatelstvo a sídla.....	16
3.2 Průmysl	19
3.3 Zemědělství.....	21
3.4 Doprava.....	22
3.5 Služby	26
3.6 Historicky významné objekty	27
3.7 Zázemí pro rekreaci a volný čas	28
4 DOTAZNÍKOVÝ PRŮZKUM.....	30
4.1 Cíl a metodika dotazníkového průzkumu	30
4.2 Charakteristika výzkumného souboru	30
4.3 Vyhodnocení dotazníkového průzkumu	31
4.3.1 Vyhodnocení odpovědí respondentů v MČ Brno - Líšeň.....	31
4.3.2 Vyhodnocení odpovědí respondentů v MČ Brno - Slatina.....	38
5 ZÁVĚR.....	45
6 POUŽITÉ ZDROJE	47
7 SEZNAM PŘÍLOH.....	50

ÚVOD

Poloha města Brna v rámci Jihomoravského kraje i České republiky dala tomuto městu v historii řadu výhod, ať již umístění na křižovatce obchodních stezek, dostatku přírodních zdrojů a vhodných podmínek k trvalému osídlení či pozdějšímu průmyslovému rozvoji. Dnešní krajská metropole splňuje podmínky pro kvalitní život jeho obyvatel. Kvalitu života ve městě určuje optimální velikost města, kvalifikovaná pracovní síla a dostatek pracovních příležitostí, rozvoj města, rozvoj dopravní infrastruktury, bohaté možnosti kulturního vyžití, vysoké procento vysokoškolských studentů, jenž ve městě po absolvování vysoké školy zůstávají a v neposlední řadě i kvalitní zázemí přírodních lokalit obklopující město od západu, přes sever na východ.

Jednotlivé městské části však v minulosti i současnosti procházejí vývojem, který je charakteristický pro konkrétní městskou část a kvalita života jejich obyvatel se v komplexním hodnocení jejich obyvatel může zcela odlišovat se standardem města jako celku. Vybrané městské části Líšeň a Slatina sdílejí společný osud s městem Brnem až od 20. století, kdy byly k městu tyto původně samostatné obce připojeny. I přesto, že vývoj osídlení jejich území patří v regionu k těm nejstarším a jejich vhodné podmínky pro další rozvoj byly příhodné, svůj původní zemědělský ráz si zachovaly až do začátku 2. poloviny 20. století.

Dlouhodobý pomalý a postupný vývoj obcí na východním okraji brněnské aglomerace se přerušil a v několika posledních desetiletích byl rozvoj těchto přičleněných městských částí určován potřebami rozvíjejícího se města Brna a potřebou výstavby dopravní infrastruktury v podobě dálničního přivaděče, dopravní infrastruktury k letišti, průmyslovému rozvoji, potřebou výstavby bytů a zázemí služeb pro jejich obyvatele. Devadesátá léta minulého století pak znamenají ukončení cílovitě plánovaného územního rozvoje těchto městských částí a dochází k orientaci na individuální výstavbu rodinných domů a bytů včetně doplnění zázemí obchodů a služeb pro jejich obyvatele.

Přetrvává zde ale i přesto několik nedořešených problémů, jenž nastaly při překotném a nárazovém procesu urbanizace. Dopravní zátěž území, nedostatek ploch pro rekreační vyžití a odpočinek pro pobyt zdejších obyvatel a unifikace sídelní zástavby bez kvalitně připraveného plánu rozvoje a vymezení ploch pro jednotlivé plnění funkcí v městské čtvrti. Patrná je zde i nesmyslné odloučení a špatná propojenost uvnitř celků obcí. Útlum průmyslové výroby a vznik nové průmyslové zóny společně s rostoucí silniční dopravou určilo nové požadavky na poklidný život obyvatel v okrajové oblasti ve východní části Brna.

CÍLE A METODIKA PRÁCE

V dnešní době se rozvoj v městských částech Líšni a Slatině nezastavil, ale naopak rozvoj neustále pokračuje. Výhodná dopravní poloha a zbudovaná dopravní infrastruktura, rozvojově významné i v současnosti nevyužívané průmyslové a vojenské objekty, výstavba nových obytných celků posunuje tyto původně poklidné obce do stále více přetvořených ploch urbanizovaných městských celků, což s sebou přináší pro jejich obyvatele jak výhody, tak i řadu nových potíží. To bylo hlavním důvodem vzniku tématu práce.

Cíle

Hlavním cílem bakalářské práce je analýza kvality životních podmínek v městských částech Brno - Líšeň a Brno – Slatina. Uvedený hlavní cíl bude naplněn prostřednictvím těchto dílčích cílů:

- analýza teoretického aparátu týkajícího se kvality života z geografického aspektu
- analýza historických podmínek a současný vývoj městských částí,
- analýza socioekonomických podmínek,
- identifikace rozvojového potenciálu,
- dotazníkovým šetřením zjistit názory občanů na jednotlivé aspekty spojených s kvalitou života.

Metodika práce

Kvalita života je v současnosti velice aktuální téma a zabývají se jí celá řada odborníků z různých vědných disciplín. Proto vymezení základního pojmu kvalita života není jednoduché.

Nás zajímá hlavně analýza teoretických aspektů dané problematiky, proto se v teoretické části práce zaměřuji na vymezení pojmu kvality života z geografického hlediska. Mezi nejvýznamnější geografyy zabývající se danou problematikou v našich podmínkách patří V. Ira a I. Andráško (2007), kteří se v několika publikacích a článcích (např. Geografický časopis) pokouší objasnit pojem kvality života z pohledu humánní geografie. P. Mederly, J. Topercer a P. Nováček (2004) se ve své práci Indikátory kvality života a udržitelného rozvoje zaměřují na propojení indikátorů kvality života s udržitelným rozvojem. Samotné vymezení pojmu je v českých publikacích ve vztahu ke geografické vědě obtížné, ve většině případů, pokud už se pojem objevuje, zaměřuje se především na spojitost kvality života jako ukazatele

lidského zdraví bez spojitosti s prostředím, v němž se určitá populace vyvíjí a působí na ni vlivy antropogenní činnosti na vymezeném území.

V další části práce vymezíme území pro výzkum kvality života, v našem případě jde o vybrané území městských částí Brno-Líšeň a Brno-Slatiny. Na základě literatury stručně analyzujeme

historické podmínky a současný vývoj uvedených městských částí. Dále budeme sledovat rozvoj předmětného území v uplynulých desetiletích z demografického a sídelního aspektu, přičemž budeme zachytávat změny související s urbanizací námi zkoumaného prostoru, když se původní venkovské zemědělské obce stávaly součástí městské sídelní struktury Brna. Pokusíme se o analýzu jednotlivých socioekonomických podmínek a

Práce se bude věnovat aktuálním problémům městských částí a také potenciálnímu rozvoji území pro zvýšení kvality života obyvatel. Zohledněny budou také připravované územní změny podle připravovaného územního plánu města Brna.

Výzkumná část práce je založena na dotazníkovém průzkumu, kde respondenti vyjádří svůj postoj v souvislosti s jednotlivými aspekty každodenního života na území vymezených městských částí. Jejich názory a hodnocení všech složek dotazníku na téma kvalita života analyzujeme a vyhodnotíme jak v textové, tak v grafické podobě.

1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍHO POJMU – KVALITA ŽIVOTA

Od druhé poloviny minulého století se začíná pojem kvality života objevovat a zkoumat v různých vědních disciplínách. Předmětem zájmu byla zpočátku především materiální stránka života společnosti jako celku, postupně však můžeme zaznamenat silící proud výzkumu nematerialistické stránky a posun k subjektivnímu vnímání a hodnocení kvality života samotného individua (Rapley 2003 – In Svobodová).

Podle Křivohlavého (2004) můžeme význam slovního spojení kvality života chápat v dvojitě pojatí – **statické, nebo dynamické pojetí kvality života**

Jednou ze základních myšlenek výzkumu kvality života je snaha o pochopení a interpretaci vazby člověk - prostředí. Zájem o kvalitu života je možné považovat za charakteristický pro současnou moderní společnost (Pacione 2003b). Hannock (2000) v práci zaměřené na problematiku indikátorů kvality života zformoval hned několik hlavních důvodů (obnoveného) zájmu o kvalitu života. Je to především poznání, že rozvoj nemusí nutně znamenat jen rozvoj ekonomický, ale také sociální a lidský (humánní) rozvoj. Pokud má být rozvoj environmentálně udržitelný, musí být také sociálně udržitelný a přispívat ke zvýšení kvality života. Objevuje se i zájem o obyvatelnost míst, projevující se množstvím studií, které měří a porovnávají obyvatelnost a kvalitu života ve městech. Za možný podnět tohoto zájmu se považuje snaha o pochopení dopadů urbanizace a suburbanizace na kvalitu života jednotlivce i společnosti. Důležité je i poznání, že to, co má skutečný význam, není jen délka života (kvantitativní aspekt), ale především jeho kvalita (Ira, Andráško 2007).

Podle Myersa (1987) je kvalita života tvořena charakteristikami místa (území), které působí na život jeho obyvatel (kvalita ovzduší, doprava a pod.) a jejich vlastními subjektivními hodnoceními těchto podmínek (Ira, Andráško 2007).

V rámci vymezení a chápání pojmu kvalita života se u zahraničních geografů shodně v několika případech užívá dvou základních dimenzí pro objasnění pojmu a to objektivní a subjektivní. V zásadě tedy můžeme říci, že **objektivní** dimenze kvality života představují (externí) podmínky a vlivy okolního prostředí a životních okolností na život člověka, které se ve většině případů rozdělují na sociální, ekonomické a environmentální. **Subjektivní** dimenze na druhé straně představuje souhrn subjektivních vstupů každého člověka, jako jsou názory, postoje, individuální systém hodnot, schopnost adaptace. Akceptování předpokladu existence dvou takto chápaných dimenzí otvírá nové možnosti pohledu na charakter interakce člověk – prostředí (Ira, Andráško 2007).

Zájem geografů o kvalitu života se zvláště soustřeďuje na města, resp. urbánní oblasti, tedy na území s vysokou koncentrací lidských aktivit a s vysokým stupněm přetvoření původního přírodního prostředí na prostředí uměle vytvořené. Předpokladem uplatnění

geografie při výzkumu kvality života je přesvědčení, že kvalita života (resp. její úroveň) se mění nejen od člověka k člověku, ale i v závislosti od místa k místu. I když individuální životní prostor každého jednotlivce je odlišný, existují určité možnosti vymezení území, na kterých se prolínají, střetávají a koncentrují každodenní lidské aktivity. Typickým příkladem je výzkum kvality života lidí obývajících určité specifické území (region, město, čtvrť apod.). Posouzení kvality života se vždy více či méně vztahuje k určitému území, přičemž má tendenci měnit se od místa k místu. (Ira, Andráško 2007).

Uvědomění si potenciálu využití výsledků vyplývajících z výzkumu subjektivní dimenze urbánní kvality života představuje jeden z nejdůležitějších aspektů smysluplného, životu lidí prospěšného rozvoje měst. Klíčovou v tomto ohledu nadále zůstává otázka pochopení významu a schopnost aplikace takto získaných poznatků v rámci devizní sféry. Široké spektrum rezortů a orgánů na čele s místními/městskými samosprávami je může prakticky uplatnit při tvorbě koncepce rozvoje urbánních oblastí, či optimalizace a monitoringu přijatých opatření, a to právě a především na lokální úrovni, která je z prostorového hlediska pro kvalitu života obyvatelů rozhodující (Andráško 2008).

Sledováním a hodnocením indikátorů kvality života a lidského rozvoje se už delší čas zabývá více světových institucí, jako například Světová banka (World Development Report), World Resource Institute (World Resources), World Health Organization (databáze „Health For All“), United Nations DESA (Indicators of Sustainable Development), United Nations FAO (statistická databáze FEOSTAT), Evropská agentura životního prostředí (Yearly Indicator-Based Report), Eurostat (Pressure Indices Project), OECD (Core Set Of Environmental Indicators).

Díky jejich činnosti vznikly rozsáhlé soubory ukazatelů, které v členění na jednotlivé rozvojové oblasti sice přinášejí množství informací, avšak jsou málo integrované a pro většinu uživatelů neposkytují jednoduchý a souhrnný pohled na rozvojovou problematiku. Proto v současnosti vystupují do popředí složené (agregované) ukazatele – indexy. Jde o ukazatele, které formou jediného čísla umožňují relativní porovnání pokroku zemí (regionů) ve zkoumané oblasti. Tyto ukazatele bývají chápány také jako alternativa k tradičnímu hodnocení úrovně země ekonomickou výkonností, nejčastěji v podobě hrubého domácího produktu (v absolutní hodnotě, na obyvatele nebo podle parity kupní síly v dané zemi), který z více důvodů těžko možno brát jako objektivní ukazatel rozvoje zemí. Nejznámějšími alternativními ukazateli jsou především Human Development Index (HDI, vyhodnocovaný od roku 1990 Programem OSN pro rozvoj – UNDP), Index of Freedom (Freedom House), Index of Corruption (Transparency International), Index of Sustainable and Economic Welfare (Centre for Environmental strategies) a Global Competitiveness Index (World Economic Forum).

Motivem práce s indikátory kvality života a udržitelného rozvoje v regionech České republiky byl především fakt, že i když se ČR řadí mezi vyspělé země s vysokou úrovní kvality

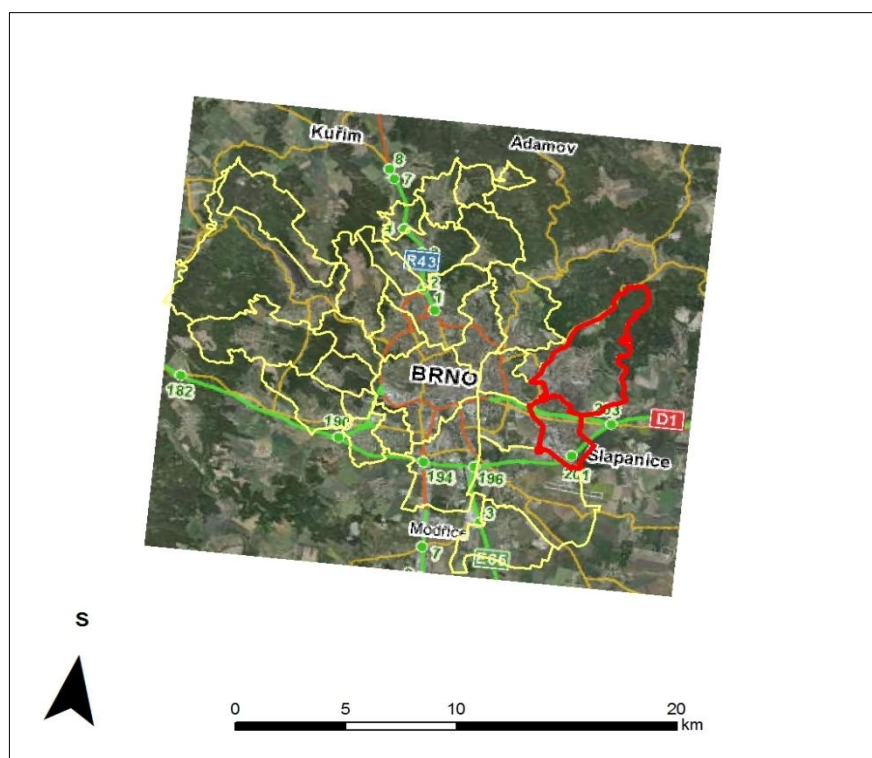
života (což je vyjádřeno např. hodnotou indexu lidského rozvoje podle UNDP), jeden souhrnný ukazatel na národní úrovni nemůže dostatečně popsat rozdíly mezi jednotlivými oblastmi kvality života (zejména sociální a ekonomické) a ani mezi jednotlivými regiony. Nezanedbatelná je přitom i časová dimenze – kvalita života v regionech se mění v čase, stejně jako se mění velikost rozdílů mezi regiony (Mederly a kol. 2004).

2 VYMEZENÍ ÚZEMÍ

Na východním okraji města Brna jsou vedle sebe umístěny městská část Líšeň (severněji) a městská část Slatina (viz. Obrázek 1). Městská část Brno – Líšeň se v rámci města z celkového počtu 29 městských částí řadí s 26 679 obyvateli ke dni 1. 1. 2011 mezi městské části s největším počtem obyvatel (viz. Příloha 1) (Městská část Líšeň, <http://www.brno-lisen.cz>). Vzdálenost městské části Brno – Líšeň od centra města Brna po silnici je přibližně 9 km. Časová vzdálenost z Líšně (zastávka Líšeň, Jírova) do centra města (zastávka Hlavní nádraží) je městskou hromadnou dopravou (tramvaji) 19 minut (Dopravní podnik města Brna, <http://www.dpmb.cz>).

Městská část Brno – Líšeň sousedí s městskými částmi Brno - Slatina, Brno - Židenice a Brno – Vinohrady. Dále pak sousedí s obcemi Podolí, Mokrá – Horákov, Ochoz u Brna a Kanice, které leží v ORP Šlapanice (Městská část Líšeň, <http://www.brno-lisen.cz>).

Z fyzicko-geografického hlediska je území městské části Brno – Líšeň ohraničeno od severu k východu krajinou přírodního charakteru tvořenou lesy a z části začleněnou do CHKO Moravský kras. Součástí jsou i vápencové lomy s výraznou krajinnou dominantou lomu Hády. Východní hranici tvoří potok Říčka se soustavou vodních nádrží v Mariánském údolí. Jihovýchodním směrem se Líšeň rozevívá do otevřené krajiny polí. Jižní hranice území Líšně zasahuje až k okraji Stránské skály. Jihozápadním a západním směrem se pak území Líšně svažuje do Brněnské kotliny.



Obr. 1: Brno - vymezení zájmového území mezi městskými částmi (červeně)
Zdroj: CENIA, 2010, upraveno v programu ArcGIS 9.3

Jižněji položená Slatina (viz. Obrázek 1) se počtem 8502 obyvatel (Městská část Slatina, <http://www.mcslatina.cz>) řadí k městským částem s menším počtem obyvatel (viz. Příloha 1). Vzdálenost městské části Brno – Slatina od centra města Brna je po silnici přibližně 5 – 6 km. Časová vzdálenost při využití MHD (trolejbus) ze Slatiny (zastávka Mikulčická) do centra města Brna (zastávka Hlavní nádraží) je 18 minut (Dopravní podnik města Brna, <http://www.dpmb.cz>).

Městská část Brno – Slatina sousedí s městskými částmi Brno - Líšeň, Brno – Židenice, Brno - Černovice a Brno – Tuřany. Dále pak sousedí s městem Šlapanice, obcí Bedřichovice a Podolí nacházejícími se v ORP Šlapanice.

Již v minulosti vedla přes Slatinu císařská cesta z Brna do Olomouce a i dnes je Slatina křižovatkou významných silničních tahů. Do jižního a východního okraje katastru Slatiny zasahuje dálnice D1.

Z fyzicko-geografického hlediska městská část Brno – Slatina vznikla ve vyvýšené poloze otevřené krajiny, hojně hospodářsky a zemědělsky využívané, mimo vodní zdroje. V severní části území se nachází při hranici s městskou částí Brno – Líšeň významná přírodní lokalita Stránská skála.

3 ANALÝZA SOCIOEKONOMICKÝCH PODMÍNEK

Z hlediska analytického vymezení socioekonomických podmínek na vybraném území ve stručnosti charakterizují minulost, současnost a rozvoj vybraných městských částí a také se zde zaměřuji na jednotlivé socioekonomické charakteristiky – obyvatelstvo, průmysl, dopravu, zemědělství, cestovní ruch a volný čas aj. Plochy pro rozvoj jsou v rámci vymezeného území začleňovány v souladu s připravovaným územním plánem města Brna.

Pro představu přikládám znázornění land use vymezeného území (viz. Příloha 2) a pro porovnání minulosti a současnosti land use slouží obrázky znázornění území (viz. Přílohy 3 - 6).

3.1 Obyvatelstvo a sídla

Městská část Brno – Líšeň

Předchůdcem vsi Líšeň bylo významné hradiště v poloze Staré Zámky. Tuto oblast pak obývali lidé téměř neustále až do období působení Starých Slovanů. Vedla tudy také stará obchodní stezka. Od konce 10. století se pak centrum kultury přesunulo do oblasti dnešního Brna a na území dnešní Líšně byla pouze obec s několika staveními při silnici do obce Jedovnice (Kuča 2000).

První písemná zmínka o Líšni pochází z poloviny 13. století. Z materiálů dochovaných o majetkových transakcích vyplývá, že ve vsi Líšni byl roku 1531 dvůr, roku 1562 tvrz, roku 1588 pivovar se svobodným vařením piva a roku 1628 chmelnice, vinohrady, rybníky, cihelna a mlýn. Císař Ferdinand I. povýšil Líšeň roku 1558 na městečko a udělil mu i při této příležitosti znak (Peša 1973).

V letech 1714 – 1819 držel Líšeňské panství rod Freyenfelsů. Od roku 1819 přechází pak panství odkazem do rukou rodu Belcredi, který je vlastnil až do roku 1945 (Kuča 2000).

Za zmínku stojí i pořádání čtyř výročních trhů v každém roce od roku 1845 a týdenních trhů, jenž se s obnovením roku 1931 pořádaly až do roku 1945. Roku 1790 měla Líšeň 226 domů a 1336 obyvatel, roku 1834 277 domů a 2267 obyvatel, roku 1869 552 domů a 3590 obyvatel, roku 1890 599 domů a 4340 obyvatel a roku 1921 881 domů a 5555 obyvatel (Peša 1973).

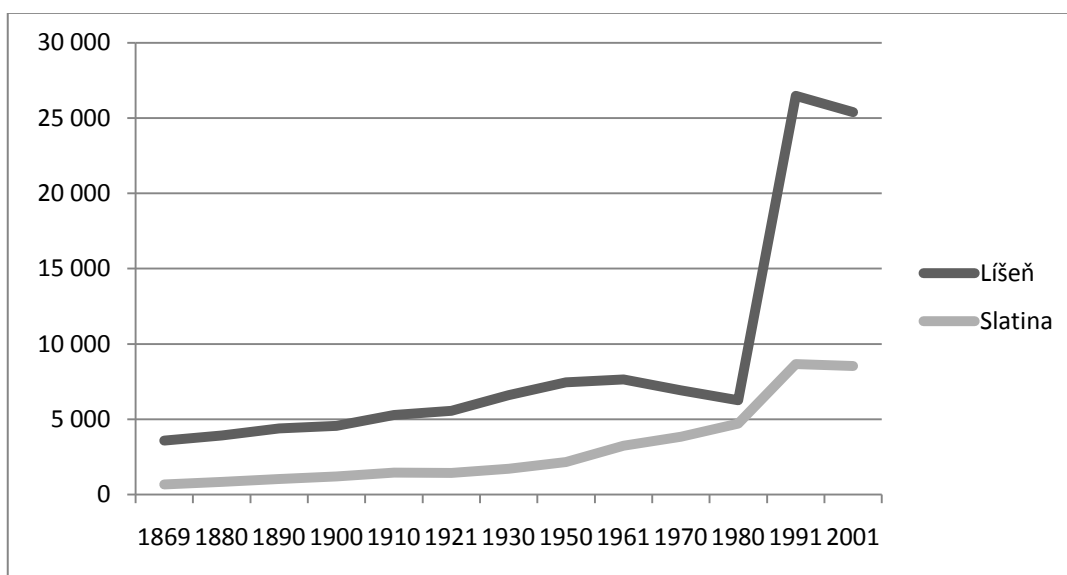
Za 1. republiky pokračoval rozvoj Líšně největším tempem. Tehdy vznikly všechny poměrně pravidelné bloky vesměs přízemní řadové zástavby v severní a západní části městečka a v menší míře také severně pod Kostelíčkem. V roce 1927 byla na Kopaninách postavena nová vápenka, která navázala na zdejší starší těžbu. Po roce 1939 vývoj Líšně výrazně stagnoval (Kuča 2000).

V době před připojením obce Líšně k městu Brnu měla samostatná obec Líšeň v roce 1942 8450 obyvatel. V roce 1944 pak přichází připojení k Brnu. Kromě toho bydlelo tehdy v Líšni asi 600 – 700 lidí, kteří byli zaměstnáni v továrně na letecké motory. Prudký růst obyvatelstva obce hlavně od 19. století vedl k tomu, že v původně zemědělském městečku přibývalo držitelů různých živností a dělníků, kteří nacházeli obživu převážně v blízkém Brně (Peša 1973).

Zásadní proměnu Líšně i jejího vztahu k městu zaznamenala až v letech 1975 – 1985 výstavba velkého sídliště podřadných urbanistických i architektonických kvalit, které na západní straně městečka směrem k Brnu vytvořilo vysokou hradbu. Prudký rozvoj výstavby souvisel i s navýšením počtu obyvatel. Zatímco tedy ještě v roce 1980 je Líšeň městskou částí s 6266 obyvateli, sčítání obyvatel z roku 1991 dokládá údaj o počtu 26 476 obyvatel (viz. Obrázek 2). Za tak velký a překotný rozvoj území Líšně vděčí průmyslovému rozvoji v Brně a koncentraci jeho pracovníků do nově budovaného sídliště (Kuča 2000).

V 90. letech vznikla na sídlišti řada komerčních novostaveb a směrem k Velké Klajdovce též menší areál rodinných domků. U terminálu tramvaje v Jírově ulici z roku 1998 byla v letech 1994 – 1995 postavena část plánovaného komplexu nové líšeňské radnice a knihovna. Postupně panelové sídliště prochází regenerací a budují se i byty v nástavbách panelových domů. Další růst pak přichází s novou bytovou výstavbou (viz. Příloha 7) v lokalitě okolo ulice Holzova směrem ke Slatině zhruba v posledním desetiletí (Kuča 2000).

Vývoj počtu obyvatel se však nemá do budoucna zastavit. Připravovaný územní plán města Brna počítá ve všech třech navrhovaných konceptech s menším či větším rozvojem zástavby obytné zóny v jižní až jihovýchodní části Líšně (viz. Příloha 10). Tato obytná zóna na území Líšně by odpovídala rozvoji průmyslových zón v jihovýchodní části města Brna (OÚPR MMB 2010).



Obr. 2: Vývoj počtu obyvatel v Líšni a Slatině od roku 1869 do roku 2001
Zdroj: Historický lexikon SLDB

Městská část Brno - Slatina

Zemědělská ves Slatina existovala již ve 13. století (první dochovaná písemná zmínka je z roku 1247) v poměrně malé vzdálenosti od paralelně procházející olomoucké královské cesty. V následujících obdobích se často měnili její majitelé církevní i světské, měšťané z nedalekého Brna i šlechtici. Až v roce 1628 byla přičleněna k líšeňskému panství a od té doby s ním sdílela svoje osudy až do zániku poddanství v polovině 19. století. Do té doby obec řídil rychtář a konšelé, ustanovovaní líšeňskou vrchností. Potom už si obec volila svoje zastupitelstvo, v jehož čele stál starosta a několik radních (Městská část Slatina, <http://www.mcslatina.cz>). Slatina se nachází na křižovatce místních cest a její východozápadní směr také určil osu půdorysu obce.

Slatina si poměrně dlouho uchovávala zemědělský charakter. Již před připojením k Brnu mnoho obyvatel bylo zaměstnáno v brněnském textilním a jiném průmyslu. Roku 1790 měla Slatina 57 domů a 357 obyvatel, roku 1834 66 domů a 438 obyvatel, roku 1869 134 domů a 680 obyvatel, roku 1890 137 domů a 943 obyvatel, roku 1910 217 domů a 1470 obyvatel a roku 1921 232 domů a 1432 obyvatel (Peša 1973).

Téměř až do konce minulého století měla Slatina dvě části - zemědělskou (zvanou Dědina - dnes Přemyslovo náměstí) a dělnickou (Budín), který vznikl v 1. polovině 18. století. Mírný růst Slatiny nastal již před první světovou válkou, kdy se však omezoval na rozšiřování zástavby rodinných domků podél komunikací směrem k Líšni (Krejčího), k Tuřanům (Tuřanka) a k Brnu ul. Tilhonova (Kuča 2000).

Líšeňský velkostatek obhospodařoval ve Slatině vlastní rozsáhlý dvůr, jenž stával na severní straně návsi (dnešní Přemyslovo nám.), až do začátku dvacátých let tohoto století. Po vzniku samostatné Československé republiky v roce 1918 a po připojení Slatiny (se 1400 obyvateli) k Brnu v roce 1919, vykoupilo totiž město v rámci pozemkové reformy od majitele líšeňského velkostatku slatinský dvůr s příslušnými polnostmi a rozparcelovalo jej z části k pronájmu zdejšími rolníky, z části pro výstavbu rodinných domků. To ve 30. letech minulého století umožnilo další rozšíření obce ve všech uvedených směrech (Tuřanka, Ráj, Nová čtvrť). Již koncem 1. republiky začalo formování průmyslové zóny podél železniční trati. Vznik továren na území Slatiny se svými pracovními příležitostmi vedl k dalšímu rozvoji obce a zvýšení počtu obyvatelstva (na 3300) a s ním přibývalo i živnostníků a řemeslníků (Městská část Slatina, <http://www.mcslatina.cz>).

Další vlna rozvoje Slatiny nastala po druhé světové válce. V padesátých letech byly postaveny rodinné domky na východní straně obce, v šedesátých činžovní bloky na západní straně směrem k Brnu. Úpravou katastru byla ke Slatině připojena západní oblast kasáren, Černoviček a Stránské skály s přilehlým osídlením jakoby protiváha na opačném konci ležící Malé Slatinky, která patřila ke Slatině už od minulého století. Byl také zbořen hospodářský dvůr

na Přemyslově náměstí. V 70. letech potom pokračovala výstavba i směrem jižním. Největší změnu v charakteru obce přinesla výstavba sídliště s panelovými domy, zakončená až v osmdesátých letech. Mezi olomouckou silnicí a starší zástavbou obce tak vzniklo sídliště tvořené z velké části primitivní zastavovací osnovou paralelních řad panelových domů, které naštěstí nenarušilo starší část zástavby Slatiny. Počet obyvatel se téměř ztrojnásobil a přesáhl 9000 (viz. Obrázek 2).

Další rozvoj celkové vybavenosti i služeb ve všech směrech přineslo období po listopadovém převratu v roce 1989 vlivem rozvoje všestranného podnikání. Tehdy se také Slatině vrátila po mnoha letech samospráva volbou zastupitelstva jakožto jedné z městských částí. To už však naprosto zmizel venkovský, zemědělský ráz obce a Slatina se stala doslova a v plném rozsahu brněnským předměstím se všemi kladnými i zápornými stránkami této skutečnosti. Celkový počet obyvatel podle údajů městské části na území Slatiny je 8502 obyvatel (Městská část Slatina, <http://www.mcslatina.cz>).

V současnosti probíhá rozvoj v oblasti bydlení na několika místech Slatiny. Po regeneraci sídliště a vybudování bytů v nástavbě starších bytových domů na ulici Tilhonova a Vlnitá ve Slatině vznikly i polyfunkční domy dostavbou Přemyslova náměstí a při ulici Langrova. V blízkosti křižovatky ulic Řípská a Tuřanka dochází k výstavbě bytových domů (viz. Příloha 7) a v lokalitě starší zástavby rodinných domů na přilehlé zemědělské půdě pak probíhá realizace výstavby rodinných domů v lokalitě Za Školou. Pro Slatinu to znamená zastavění posledních větších zemědělských ploch ale i příznivý nárůst počtu obyvatel.

3.2 Průmysl

Na přelomu 19. a 20. století v souvislosti s rozmáhající se stavební činností rostla potřeba stavebních materiálů. S uvedenou skutečností souvisel i rozvoj stavebního průmyslu. Potřeby stavebníků zajišťovala řada cihelen po celém území Brna i okolí, významnou byla Belcrediho cihelna v Líšni. Pro stavebnictví byl využíván vápenec, těžený na několika lokalitách v Líšni (uzavřený Lesní lom severovýchodně od Líšně a lom Habeš u Velké Klajdovky) i blízkém lomu pod vrcholem Hády. Drobné lomy s pecemi se v minulosti nacházely v hojné míře například i na úpatí Stránské skály (Zřídka Veselý 1993).

MČ Brno – Líšeň

Na líšeňském katastru byla za druhé světové války vybudována Němci továrna na letecké motory (viz. Obrázek 3), jejíž objekty byly citelně zasaženy roku 1944 při náletu na město Brno. Později v tomto průmyslovém areálu pod Stránskou skálou vzniká závod kulčkových ložisek, zaměřený na výrobu tohoto produktu a podílející se na výrobě traktorů

(Zřídka veselý 1993). Po úspěšném zahájení sériové výroby traktorů Z 25 v roce 1946 byla jejich výroba v roce 1952 převedena ze Zbrojovky Brno do výrobních hal tehdejšího národního podniku "Závody přesného strojírenství Brno-Líšeň", kde jsou traktory Zetor i přes postupné změny názvu společnosti na současný Zetor, a.s. vyráběny v modernizované podobě do dnešních dnů (Zetor, <http://www.zetor.cz>).



Obr. 3: Areál továrny na letecké motory roku 1944

Zdroj: Moje Brno, 2011.

URL <<http://www.mojebrno.wz.cz/inka--brno-kopce-stranska-skala.html>>



Obr. 4: Areál společnosti Zetor v roce 2010

Zdroj: foto M.Bajgart, 2010

V současnosti se průmyslový rozvoj v Líšni ustálil a areál společnosti Zetor, a.s. již není využíván pro výrobu z celé části (viz. Obrázek 4). V navrhovaném územním plánu města Brna se počítá s jeho dalším využitím a oživením této lokality, například pro drobnou průmyslovou výrobu, služby, občanskou vybavenost apod. Výhodou tohoto areálu je pak dobrá dopravní dostupnost, ať již silniční dopravou, tak i železniční vlečkou či možností obslužnosti kolejovou i nekolejovou městskou hromadnou dopravou (viz. Příloha 2).

MČ Brno - Slatina

Průmyslové areály na území Slatiny souvisí se vznikem továren Bratří Johanů roku 1925, Ing. Ericha Roučky roku 1929 a později Václava Jiráňka z roku 1937. Svými pracovními příležitostmi vedl vznik těchto továren k dalšímu rozvoji obce a zvýšení počtu obyvatelstva. Závažné bylo vybudování silnice podél železniční tratě od kasáren k novému brněnskému letišti, což bylo podnětem k postupnému zastavění téměř veškeré okolní zemědělské půdy různými sklady a továrními objekty (Městská část Slatina, <http://www.mcslatina.cz>).

V současnosti je rozvoj průmyslové výroby soustředěn do oblasti průmyslové zóny Černovická terasa (viz. Příloha 8), která zasahuje do jižní části katastru Slatiny (kde již

v minulosti vznikla při železniční trati z Brna do Vyškova tovární komplexy) a realizuje se rozšíření průmyslových zón v oblasti přilehlých polí města Šlapanice a MČ Brno-Tuřany. Výhodou pro vznik průmyslových zón v těchto lokalitách je možnost napojení na dálnici D1, rozsáhlé „zelené“ plochy umožňující výstavbu areálů podniků a blízkost města, zajišťující kvalifikovanou pracovní sílu. S větším podílem průmyslových ploch však vzniká rostoucí dopravní zátěž a poptávka po rychlé efektivní dopravě zaměstnanců do těchto podniků, na druhu stranu pak hrozí koncentrace výrobních a skladovacích areálů na území obcí, kde bude chybět dostatek zelených ploch a zázemí služeb s vyžitím pro zdejší a také nově přichodící obyvatelé, jenž budou v oblasti těchto průmyslových zón zaměstnáni. Pro rozvoj výrobních i nevýrobních aktivit na území Slatiny je pak předurčen i areál bývalých kasáren při ulici Řípská, navazující plynule na průmyslovou zónu Černovická terasa v těsné blízkosti železničního koridoru. V současnosti je tento areál označen jako brownfield na mapě brownfieldů města Brna (viz. Příloha 9).

Situace v brněnském průmyslu se po roce 1989 zcela odlišuje od předchozího období, a s tím souvisí i zaměstnanost v průmyslových podnicích. Podle výzkumu, zabývajícího se průmyslovou situací v Brně, se v roce 1988 mezi největší průmyslové podniky podle počtu zaměstnanců na území Brna umístil Agrozet Zetor s počtem 10 261 zaměstnanců na 1. místo a podnik Sigma Slatina s počtem 1 985 zaměstnanců na 9. místo. O 10 let později se k největším průmyslovým podnikům podle počtu zaměstnanců v roce 1998 řadí Zetor, a.s. s počtem 4 570 zaměstnanců na 1. místo (Vaishar a kol. 1999).

3.3 Zemědělství

MČ Brno - Líšeň

V dřívějších dobách se v okolí Líšně pěstovala vinná réva a chmel. Teplé a slunečné stráně s písčitou a vápenitou půdou vhodné pro pěstování vinné révy se rozprostíraly v místech, kde se dnes rozprostírá líšeňské sídliště. Jelikož byla Líšeň v historii zásobárnou Brna, na brněnských trzích se prodávalo ovoce a zelenina, med, drůbež a vejce (Kuča 2000). Rozsáhlejší pole obklopují Líšeň v jeho jižním až východním katastru. Nermalou měrou k zemědělské činnosti přispívají i zahrady a zahrádkářské kolonie v oblasti starší zástavby Líšně.

MČ Brno - Slatina

Původně ryze zemědělská obec (první písemná zmínka z roku 1247 Slatinu popisuje jako zemědělskou ves) se v průběhu času změnila v průmyslové předměstí Brna. Závažné bylo vybudování silnice podél železniční tratě od kasáren k novému brněnskému letišti, což bylo podnětem k postupnému zastavění téměř veškeré okolní kvalitní úrodné zemědělské půdy

různými sklady a továrními objekty. S příchodem kolektivizace zemědělství, která se i ve Slatině těžko rodila, se Slatina stala sice dobře prosperující, ale v důsledku neustálého úbytku orné půdy muselo zdejší JZD upustit od veškeré živočišné výroby a spojit se s družstvem tuřanským (Městská část Slatina, <http://www.mcslatina.cz>).

Na zemědělské půdě kolem Slatiny se pěstovalo mnoho plodin typických pro úrodné nížinné oblasti, např. plodiny: pšenice, krmná řepa, řepa cukrovka, kukuřice, hrách, a zelenina – zelí a mrkev. Samozřejmě je i množství ovoce na zahradách, v sadech a podél cest. Podobně jako v Líšni i ve Slatině pro drobnou zemědělskou činnost slouží několik zahrádkářských oblastí, největší z nich je pak na území Stránské skály. Zahrady pak obklopují i řadu rodinných domů na východním okraji Slatiny či v jejím historickém centru.

3.4 Doprava

MČ Brno - Líšeň

Územím Líšně prochází po několik staletí silniční spojnice (dnešní silnice I. třídy) Brna s obcemi Ochoz u Brna, Křtiny a Jedovnice. Samotná Líšeň je pak silniční sítí propojena se sousedními obcemi – přes Mariánské údolí s Podolím u Brna, na jihu ulicí Holzovou s MČ Slatina, v západním okraji pak po okraji katastru Líšně probíhá Jedovnická ulice. Jak již její název napovídá, její směr je od obce Jedovnice. V severním okraji Líšeňského katastru se dělí a její vedlejší větev, ulice Šimáčkova pak probíhá okolo líšeňského hřbitova do Staré Líšně. Samotná Jedovnická ulice je od větvení se Šimáčkovou ulicí vedena v blízkosti Velké Klajdovky (nachází se zde výletní restaurace a CHKO Moravský kras) a lomu Hády k jihozápadu a směrem k Brnu. Dále se Jedovnická ulice kříží s ulicí Žarošickou – napojení na MČ Vinohrady a jižněji ústí do křižovatky s ulicí Bělohorskou – napojení na zástavbu v Juliánově a sjezd z rychlostní komunikace ulice Ostravské, spojující Brno a východní část obchvatu města dálnicí D1. K hlavním obslužným silničním tahům se dále pak řadí ulice Novolíšeňská, Mifkova, Trnkova, Holzova, Belcrediho ul. a ulice Ondráčkova.

Propojení Líšně s Brnem měla usnadnit jednokolejná železnice dokončená roku 1905. železniční trať spojovala nádraží v Líšni s nádražím v Brně-Černovicích. Tato nádraží byla i jedinými stanicemi na trati. V roce 1944 byla trať elektrifikována a posléze na nich převzala provoz tramvajová doprava z Nových sadů v Brně do Líšně. Provoz tramvají v úseku Stránská skála – Líšeň pak skončil roku 1964 a veškerou dopravu do Líšně převzaly autobusy. Líšeňská dráha, která fungovala jako příměstská železnice a později jako městská tramvaj, kdy se na ní provozovala smíšená doprava vlak – tramvaj, byla v našich podmínkách ojedinělým jevem (Kuča 2000).

Městská hromadná doprava v současnosti plní hlavní dopravně obslužnou funkci na území Líšně a je zastoupena tramvajovou dopravou po dvou samostatných kolejových tělesech – jižnější větev je vedena v historickém tělese železniční dráhy a je ukončena pod Stránskou skálou, odbočkou z této trati je pak druhý tramvajový koridor probíhající kolem Brněnské spalovny pod Bílou horou a prochází středem líšeňského sídliště téměř až k centru Staré Líšně (Kuča 2000). Na okraj Líšně je přivedena trolejbusová doprava, výhledově se však počítá s jejím prodloužením po ulici Novolíšeňské do smyčky autobusů na ulici Jírova. Trolejbusy by tak obsloužily i východní část sídliště. Nedílnou součástí je pak i doprava autobusová, jenž je na několika linkách provozována jak ve dne, tak i v noci a obslouží tak plně zbývající části, kam se tramvaj a trolejbus nedostane (Dopravní podnik města Brna, <http://www.dpmb.cz>). Se současně projednávaným budoucím územním plánem města Brna se uvažuje i o obnovení provozu a znovuvybudování tramvajové trati po historickém tělese od smyčky tramvají pod Stránskou skálou do jihovýchodní části Líšně, kde se plánuje výstavba obytných celků. Bylo by tak vyřešeno i napojení areálu historických vozidel MHD při ulici Holzova a zvýšila se tak atraktivita cestování z nově vzniklých obytných zón do centra města.

Integrovaný dopravní systém (IDS) je pak na území Líšně zastoupen autobusovou dopravou, kde autobusy spojují Brno (z dopravního uzlu Stará osada) s obcemi Ochoz u Brna, Jedovnice, Hostěnice aj. Z ulice Jírova v Líšni je pak vedena autobusová linka přes okraj Mariánského údolí do obce Podolí a přes Šlapanice do vlakové stanice Sokolnice, kde navazuje na IDS vlakové dopravy z oblasti jihovýchodního sektoru zázemí okresu Brno-venkov (KORDIS JMK, <http://www.brno.planydopravy.cz>).

Cyklistická stezky jsou v dnešní době zastoupeny stezkou vedenou přes území Staré Líšně do Mariánského údolí (Statutární město Brno, <http://www.brno.cz/mapy/cyklisticke-stezky>). Napojení sídliště a západního území Líšně k Mariánskému údolí či opačným směrem k Brnu však samostatnou cyklostezku postrádá a vytváří se tu potenciál pro její budoucí realizaci, jenž by byla využívána nejen obyvateli Líšně, ale i širokou brněnskou veřejností. Napojení cyklostezky chybí i ve směru na Slatinu, v budoucnu je zde opět potenciál pro její rozvoj, v plánované obytné zástavbě, nebo pod Stránskou skálou podél tramvajové trati vedle areálu Zetoru. Nevyřešená je i cyklistická doprava ve směru do turisticky vyhledávané lokality Moravského krasu, kde v současnosti cyklisté musí podstoupit riziko a realizovat jízdu po klikaté a úzké silnici z Brna do Jedovnic.

MČ Brno - Slatina

Z historického hlediska územím Slatiny procházela olomoucká královská cesta, která před vybudováním císařské silnice roku 1740 vedla přes Kandii. I v současnosti dnes již zastavěným územím Slatiny prochází silnice I. třídy z Brna do Olomouce (Kuča 2000). Souběžně s ní je vedena rychlostní komunikace, která spojuje Brno (napojuje se na velký

městský okruh) s dálnicí D1 na východním okraji brněnské aglomerace. Současně však odděluje oblast Stránské skály a přilehlé zástavby v ulici Stránská a Podstránská od hlavní části zástavby Slatiny. Zároveň prochází přes oblast Slatiny – známou pod názvem Černovičky, kde se podepsala na rázu celé oblasti a přeměnila poklidnou část Slatiny v dopravní křižovatku východního okraje v oblasti Brna.

Jižní a východní část Slatiny je pak lemována dálnicí D1 s napojením v oblasti ulice Řípská. Řípská ulice je spojnicí Brna a brněnského mezinárodního letiště v Brně-Tuřanech. Při ulici Řípská, která byla zbudována na nejúrodnějších půdách zemědělských ploch Slatiny vyrostla řada skladovacích areálů, nachází se zde areál brownfieldu – bývalý areál kasáren a přilehlá průmyslová zóna Černovická terasa. Od křižovatky s ulicí Tuřanka směrem k letišti je po levé straně realizována výstavba bytových domů a po pravé straně se nacházejí průmyslové objekty a i nedaleká železniční stanice. V pokračování od nájezdu na dálnici D1 k letišti nese název Evropská ulice a mimo obsluhy letiště zajišťuje i obsluhu nově budované průmyslové zóny na území města Šlapanice.

Slatina vždy tvořila křižovatku místních cest. Vede zde silnice ze Šlapanic do Brna, z Líšně do Tuřan. Starší část zástavby Slatiny mimo historické jádro obce vznikala právě při těchto komunikacích (Kuča 2000). To se odráží v dnešní době velkou zátěží zástavby Slatiny osobní i nákladní dopravou. Řešení bylo nalezeno v obchvatu Slatiny, který má počátek v ulici Bedřichovické (pod kruhovým objezdem na křižovatce silnic z Brna do Olomouce a Líšně do Slatiny) jihovýchodním okrajem Slatiny k ulici Řípské. V současnosti se v této oblasti nacházejí zemědělsky využívané plochy polí, avšak část této oblasti je určeno i pro výstavbu rodinných domů.

Železniční tzv. vlárská trať spojovala Slatinu s Brnem již v roce 1886. Nevýhodou však byla poměrně odlehlá poloha od samotné zástavby obce. V první polovině 20. století pak byly v sousedství slatinského nádraží zbudovány výrobní areály a směrem k nádraží směřovala i výstavba rodinných domů. V roce 1932 bylo zavedeno autobusové spojení Slatiny s Brnem, které bylo podstatně výhodnější než vlakové (Městská část Slatina, <http://www.mcslatina.cz>). I přes toto období, kdy železnice ve Slatině neměla příliš velké využití pro osobní přepravu obyvatel do Brna, se vlakové spojení s Brnem zachovalo a v rámci zapojení do IDS se stalo efektivnějším. Zároveň je před budovou nádraží i zastávka autobusu MHD a železnice by se mohla jevit do budoucna jako ideální řešení pro obsluhu průmyslových zón, ať již v průmyslové zóně Brna - Černovic, Slatiny nebo Šlapanic, tak i Tuřan a brněnského letiště.

Tradici v oblasti městské hromadné dopravy ve Slatině má trolejbusová doprava již od roku 1949. Zavedení trolejbusové dopravy do Slatiny bylo historicky prvním trolejbusovým zajištěním přepravy cestujících na území Brna. Později byla trať z Brna do Slatiny prodloužena až do Šlapanic v okrese Brno-venkov. Později byla trolejbusová doprava převedena z historického jádra Slatiny na Přemyslově náměstí do vybudované ulice Řípské s odbočkou do

smyčky k slatinským závodům u vlakového nádraží. Vznik druhé trolejbusové trati souvisel s výstavbou sídliště, kam byla po ulici Hviezdoslavově, Tilhonově a Mikulčické trolejbusová trať zavedena (Fiala a kol. 2000). Doplňující obslužnou funkci na území Slatiny pak k trolejbusové dopravě slouží doprava autobusová. Ta spojuje odlehlější části Slatiny (Slatinku, Černovičky) s jejím jádrem a samotnou Slatinu pak s okolními městskými částmi (Tuřany, Líšeň, Židenice) a také zajišťuje dopravu mezi Brnem a jeho letištěm v Tuřanech či průmyslovou zónou Černovická terasa (Dopravní podnik města Brna, <http://www.dpmb.cz>).

IDS je zastoupen regionálními vlakovými linkami z Hlavního nádraží v Brně do Bučovic a vlakovým spojením Slatiny s obcí Kuřim. Mimo tato spojení ve Slatině zastavují i vlakové spoje do Slavkova u Brna a Veselí nad Moravou. Autobusové linky IDS procházející Slatinou jsou napojeny na MHD v zastávce Černovičky a Slatina, sídliště a spojují Brno s obcemi Mokrý, Velatice, Tvarožná, Pozořice, Hostěnice, Viničné Šumice a městy Slavkov u Brna a Bučovice (KORDIS JMK, <http://www.brno.planydopravy.cz>).

Stezky pro cyklisty na území Slatiny v současnosti neexistují. Cyklisté využívají silnice, které jsou dost zatíženy motorovými vozidly. Do oblastí za hranice města pak vyrážejí po polní cestou, z části asfaltovou přes Kandii (část Líšně) do obce Podolí, kde se již cyklostezka nachází a mohou se odtud pohodlně dostat severním směrem do Mariánského údolí v Líšni, východním směrem do oblasti Slavkovského bojiště pod kopec Santon anebo jižně do města Šlapanice (Statutární město Brno, <http://www.brno.cz/mapy/cyklisticke-stezky>). Poměrně rovinný terén jižní oblasti slatinského katastru by pak byl vhodný pro realizaci cyklostezky, která by mohla spojit jádro Slatiny, slatinské nádraží, průmyslovou zónu a areál kasáren sítí cyklostezek, na opačné straně katastru by se pak nabízela cyklostezka do Líšně, propojení Slatiny a lokality Stránská skála, pod kterou by se mohly líšeňská a slatinská cyklostezka spojit a pokračovat bezpečně podél tramvajového tělesa do centra Brna. Avšak realizace tohoto návrhu řešení cyklistické dopravy je jistě věcí podrobného prozkoumání okolností a možností řešení problematiky cyklistiky v Brně a zpracování projektu by se zabývala zcela jiná práce zaměřená na toto konkrétní téma. V rámci vypracované studie základního systému cyklotras na území města Brna je v návrhu z roku 2006 cyklostezka pod názvem Průmyslová, jenž by spojovala areály brněnského průmyslu. V oblasti Líšně a Slatiny by pak vedla lokalitou Hády a kolem Zetoru pod Stránskou skálou do Černoviček a k slatinským kasárnám do prostoru Černovické terasy.

3.5 Služby

MČ Brno - Líšeň

Na území Líšně se nachází několik mateřských a základních škol. Mateřské školy jsou v ulici Strnadově, Synkově, Poláčkově, Hochmanově, Puchýřově, Michalově, Nekleži, Trnkově, Bratří Pelišků a v ulici Šimáčkově. Základní škola je v ulici Holzova, Pohankova, Šimáčkova, Novolíšeňská, Horníková a Masarova. Mimo tuto základní síť předškolních a školních zařízení se v Líšni vyskytují i jesle, základní umělecká škola, církevní střední zdravotnická škola, odborné učiliště požární ochrany, střední odborné učiliště a střední škola strojírenská a elektrotechnická a soukromá gymnázia. V historickém zdroji se uvádí existence školy v Líšni v období před třicetiletou válkou, i když první záznam je až z roku 1662 (Kuča 2000).

Zdravotnické zařízení se v Líšni vyskytuje v samostatném objektu polikliniky při ulici Horníkově, kde je několik praktických lékařů pro děti a dorost a i pro dospělé a řada dalších specializovaných zdravotnických ordinací. Dále se jednotlivé ordinace praktických lékařů pro děti a dorost vyskytují v ulici Šimáčkova a Neklež a ordinace praktického lékaře pro dospělé v ulici Neklež a na náměstí Karla IV. v historickém jádru Líšně.

Obchody a služby jsou z velké části zastoupeny objekty zbudovanými pro tyto účely. V sídlišti jsou z období 80. let rozsáhlá nákupní střediska, jenž byla poznamenána změnou struktury obchodů a služeb v průběhu své zhruba třicetileté existence. Tyto nákupní střediska se nacházejí při ulici Masarova a Kotlanova. Na okraji sídliště u křižovatky ulic Novolíšeňská a Jedovnická pak byly zbudovány samostatné objekty supermarketů. Nejmladším přírůstkem do sektoru obchodů a služeb je supermarket a okolní prostory pro obchod a služby v bytových domech v oblasti Jírovy ulice. Místo pro obchod a služby zaujímá i tradičně náměstí Karla IV. ve Staré Líšni.

MČ Brno - Slatina

V současnosti se ve Slatině nacházejí dvě mateřské školy na Jihomoravském náměstí a dvě základní školy. V druhé polovině 20. století se na ulici Tilhonova nacházela ještě jedna mateřská škola, z celého objektu pak slatinským dětem slouží pouze areál dětského hřiště vedle objektu bývalé mateřské školy. Škola ve Slatině existovala již v 19. století, nejprve se vyučovalo v soukromých domech, později roku 1818 postavila obec pro školu malý dům a roku 1867 byla zřízena nová budova školy. Avšak v místech dnešního Přemyslova náměstí vznikla až v počátku následujícího století. Základní škola Přemyslova náměstí v historickém jádru Slatiny byla zbudována v roce 1903 a několikrát za dobu své existence byla rozšiřována (<http://www.mcslatina.cz>). Druhá základní škola na Jihomoravském náměstí vznikla současně

s výstavbou sídliště a celé Jihomoravské náměstí spolu s mateřskými školami, jeslemi a nákupním střediskem, v němž mimo obchody a služby sídlí i některé ordinace zdravotnické péče a knihovna vytváří jednotný celek občanské vybavenosti sídliště i celé Slatiny. Při základní škole Jihomoravské náměstí je i základní umělecká škola a v ulici Šmahova je pak areál střední odborné školy polygrafické.

Mimo zmiňovaný objekt nákupního střediska Slatinka na Jihomoravském náměstí, kde sídlí ordinace praktického lékaře pro děti a dorost se zde nachází i odborné zdravotní ordinace. Praktický lékař pro děti a dorost je i v ordinaci na ulici Langrova, ordinace praktických lékařů pro dospělé se pak nacházejí v ulici Tuřanka, Langrova a na Jihomoravském náměstí v objektu jeslí a fitness centra.

Zóna obchodů a služeb je v současnosti soustředěna především do centra Slatiny na nově zbudované náměstí ve Slatině, jež vzniklo dostavbou Přemyslova náměstí na místě bývalého Slatinského Dvora. Vzniklé náměstí je tak reprezentativním centrem Slatiny a místem pro společenský život. Současně vzniklo propojení starší zástavby Slatiny se sídlištěm, kdy se Přemyslovo náměstí otevírá do prostoru nákupního centra Slatinky a Jihomoravského náměstí. Obchody a služby jsou umístěny v přízemí polyfunkčních domů nově vzniklého prostoru náměstí. Tyto polyfunkční domy vznikly novou výstavbou a přestavbou dřívějšího jednopodlažního obchodního centra TRIO a v současnosti se zde mimo bytů nacházejí i pošta, restaurace a jiné prostory pro obchod a služby. Dále tuto plochu dotváří budova objektu zvaného Sluneční dvůr, v němž je umístěna restaurace, stravovací zařízení, hotel a plochy pro obchody a služby. Již zmiňovaný objekt nákupního střediska Slatinka pak z části změnil v období své historie nabídku zázemí obchodů a služeb pro obyvatele Slatiny a již na první pohled se jeví jako rušivý element jinak reprezentativního prostoru veřejného prostoru společenského života v centru Slatiny. Na území Slatiny pak nechybí i síť nově vzniklých supermarketů, vystavěných v blízkosti ulice Hviezdoslavova, která je tradiční hlavní spojnicí Slatiny a Brna, respektive obcí východně položených od Brna a samotného Brna.

3.6 Historicky významné objekty

K významným historickým stavbám a lokalitám na území Líšně a Slatiny patří mimo církevní a světské stavby také historické obytné budovy v starší zástavbě obcí, historické budovy škol, kina, muzea, radnice a jiné.

Ve 20. letech 18. století byla původní tvrz v Líšni přestavěna tehdejším majitelem Janem Kryštofem z Freyenfelsu na zámek v barokním stylu. V zámku bývala knihovna, panský archiv a sbírka nálezů z líšeňského hradiska. Na stavu zámku se podepsalo období po druhé světové válce, kdy byl odňat původním majitelům a zámek chátral. Příčinou bylo časté střídání

majitelů. Po roce 1989 na základě restitučních zákonů se zámek opět vrátil rodině Belcredi. V současnosti je v zámku umístěna obřadní síň.

Dalším významnějším objektem je kostelík Panny Marie líšeňské, který byl vystavěn na vrchu nad obcí v roce 1630. Později byl kostelík přestavěn na větší a stal se poutním místem. Roku 1785 byl zbořen a znovu vystavěn byl až v roce 1914. Kostel Sv. Jiljí na náměstí Karla IV. v Líšni byl zmiňovaný v listinách poprvé roku 1306 (Kuča 2000).

V MČ Brno – Slatina je významnějším objektem Obecní zvonice – šestiboká zvonice s barokními sochami svatých – Floriána, Leopolda a Václava z roku 1703. Dále je to kostel Povýšení sv. Kříže – slatinský kostel přestavěný roku 1946 z původní kaple a rozšířený roku 1993 (Kuča 2000).

Z historického hlediska je významné nedaleké Slavkovské bojiště. Samotná bitva Tří císařů se v historii dotkla i obcí Slatina a Líšeň. Za zmínku stojí také archeologická naleziště – Stránská skála a lokalita hradiště Staré Zámky.

3.7 Zázemí pro rekreaci a volný čas

Výhodná poloha Líšně, která je obklopena vyhledávanými a vzácnými přírodními lokalitami, je předurčena k trávení volného času nejen jejího obyvatelstva. K těmto významným lokalitám patří jižní okraj CHKO Moravský kras, zasahující až do lokality Velká Klajdovka, kde je výletní restaurace a hotel. Mariánské údolí se systémem vodních nádrží a řadou turistických chat a restaurací patří k atraktivním lokalitám Líšně. V těsném sousedství katastrálního území Líšně leží další významné přírodní lokality – PP Velká Klajdovka, NPP Stránská skála a PP Bílá hora.

Pro aktivní vyžití obyvatel Líšně slouží sportovní klub TJ Sokol Líšeň a SK Líšeň, v jehož areálu je fotbalové hřiště. Sportovní zázemí Líšně pak dotváří několik fitness center, sportovní oddíl tenisu a oddíly jiných sportů, jezdecký klub v areálu zámku s přilehlým zámeckým parkem, cyklostezka v Mariánském údolí a pro mládež i nově vybudované sportoviště v areálu Selesiánského centra na Kotlanově ulici. Přínosem pro sportovní a odpočinkové vyžití obyvatel je chystaný projekt rozvoje území v centru sídliště „Rokle“, kde by vznikl park a sportovní a společenské zázemí (viz. Přílohy 11 a 12).

Stránská skála je Národní přírodní památkou, významnou přírodní a archeologickou lokalitou a jediným větším přírodním zázemím pro obyvatele Slatiny. Z geomorfologického hlediska území Stránské skály spadá do Šlapanické pahorkatiny. Jedná se o ostrůvek jurského vápence nápadně vystupující nad okolní poměrně rovinný reliéf. Je výrazně protáhlého tvaru ve směru SZ – JV a nachází se mezi Líšní a Slatinou při jižním okraji výrobního

komplexu společnosti Zetor. Expozice osídlení a historie Stránské skály sídlí v areálu Moravského zemského muzea v pavilonu Anthropos v Brně – Pisárkách (Demek, 2007).

K odpočinku slatinských obyvatel slouží i několik parků. K těm nejvýznamnějším patří park na Přemyslově náměstí, v ulici Hliník a park při ulici Vlnitá. Sportovní zázemí tvoří areál SK Slatina, kde je jak fotbalové hřiště, tak i tenisové kurty a další sportovní vyžití v budově areálu. Na hřišti v ulici Černozemní je vybudováno několik drah pro petang. V areálu ZŠ Jihomoravského náměstí je rekonstruované sportoviště s fotbalovým hřištěm, atletickou dráhou, tenisovými kurty a hřišti pro volejbal a košíkovou. Do konečné fáze se dostává i plocha na okraji sídliště zvaná „Terénky“ (viz. Příloha 13). Tato plocha by sloužila jako park a sportovní zázemí navazující na sportoviště při ZŠ Jihomoravské náměstí.

4 DOTAZNÍKOVÝ PRŮZKUM

4.1 Cíl a metodika dotazníkového průzkumu

Cílem dotazníkového šetření je analyzovat současný stav a potřeby obyvatelstva zkoumaného území z hlediska kvality života.

Výzkum byl realizován prostřednictvím dotazníku (viz. Přílohy 15 a 16), který obsahoval 22 otázek z oblasti kvality životních podmínek v obci, z oblasti jednotlivých socioekonomických charakteristik – spokojenost s místem svého bydlení, s dopravou, se zaměstnáním, životním prostředím atd. Dotazník je složen z otevřených i uzavřených otázek (s nabídkou možností volby odpovědi, či nabídkou stupnicového ohodnocení). Pro výzkumné účely byly použity dotazníky v tištěné formě ale také v elektronické podobě umístěné na webových stránkách (Webnode, <http://www.webnode.cz/kvalitazivota>). Webovou stránku jsme zřídili za účelem informování širší veřejnosti o průběhu výzkumu a rovněž za účelem zveřejnění dosud shromážděných údajů, kvůli zájmu dotazovaných respondentů o výsledek dotazníkového šetření. V tištěné podobě bylo sesbíraných 72 % dotazníků a přibližně 28 % bylo odevzdáno v elektronické podobě prostřednictvím uvedených zřízených webových stránek výzkumu. Názory obyvatel byly následně vyhodnoceny a graficky znázorněny.

Přínos realizovaného výzkumu je v případě periodického opakování a vyhodnocování údajů v zachycení dlouhodobého vývoje a změn v oblasti kvality života.

4.2 Charakteristika výzkumného souboru

Dotazníkové šetření bylo prováděno v období měsíců listopad – duben na přelomu let 2010/2011 na území obou městských částí na cílové skupině dospělé populace, především produktivního věku, jenž je vhodným vzorkem pro ohodnocení všech ukazatelů, na které je dotazník zaměřen. Celkový počet dotazníků v jednotlivých obcích je odvozen od celkového současného počtu obyvatel, z kterého činí 1 % populace pro každou z vybraných městských částí – Líšeň 267 dotazníků a Slatina 85 dotazníků. Velká část respondentů byla oslovena v zájmových útvech a spolcích v obcích, ve školních a jiných zařízeních a také prostřednictvím dotazníku umístěného na webových stránkách.

Řada respondentů o danou problematiku projevila zájem, což je samozřejmě dáno také tím, že se téma dotazníku zaměřovalo a vztahovalo k místu jejich bydliště. Při vyhodnocení dat dotazníkového souboru se ukázalo, že se většina názorů na danou problematiku oblasti života v hlavních postojích názorově shoduje. Odpovědi respondentů se ale i v některých

problematikách odlišovaly nejen v rozdílu na úrovni mezi městskými částmi ale i v rámci částí území obcí samotných.

Zaměření dílčích otázek souboru v dotazníku je na základní ukazatele kvality života podle hodnocení socioekonomických charakteristik na daném území. Jde o spokojenost s obcí jako místem bydliště, otázku problematiky zaměstnanosti v obci, zaměření se na způsob přepravy a zátěž obcí způsobenou hlukem z dopravy, dále na dostatek a spektrum možností kulturního a společenského vyžití v obci, hodnocení složek v oblasti životního prostředí, zájem a zázemí pro zemědělskou činnost, způsob trávení volného času, pobyt na veřejných prostranstvích, v parcích a přírodních lokalitách, ohodnocení stavu území obce a výhod pro její obyvatele, názor na nutnost rozvoje vybraných složek v obcích a celkové ohodnocení spokojenosti v rámci života obyvatel obcí. Inspirací pro tvorbu otázek dotazníku byla i publikace Profil zdraví města Brna, vydaná roku 1998.

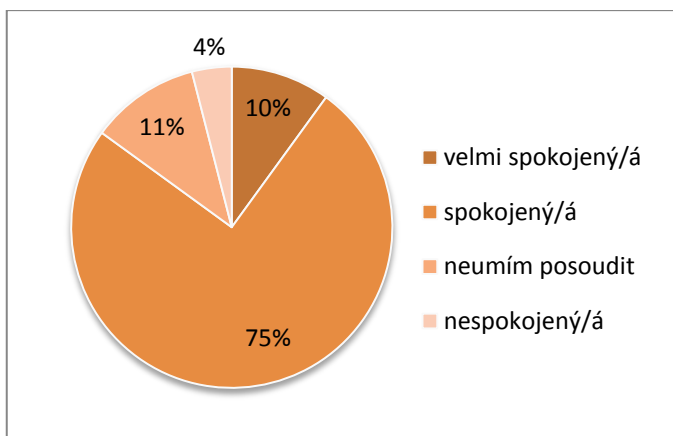
4.3 Vyhodnocení dotazníkového průzkumu

Vyhodnocení souboru otázek a odpovědí dotazníků je rozděleno podle jednotlivých socioekonomických charakteristik a v porovnání mezi vybranými městskými částmi. Řazeny jsou následovně: spokojenost s místem bydlení a kladné postoje k místu bydliště, pracovní příležitosti, využívání dopravních prostředků při dojížděce do zaměstnání, hluk, spokojenost s vybranými aspekty kvality života, veřejné dění, životní prostředí a potenciál pro rozvoj obce.

4.3.1 Vyhodnocení odpovědí respondentů v MČ Brno – Líšeň

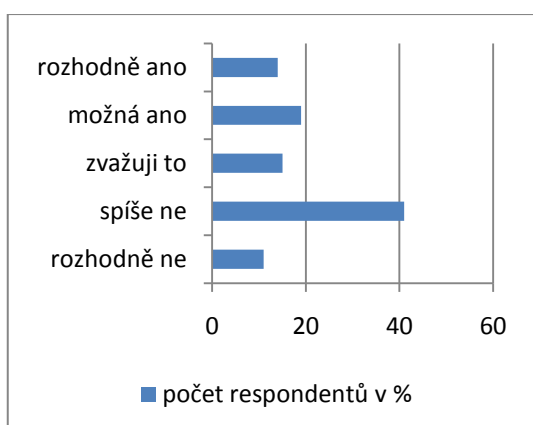
Spokojenost s místem bydlení

V hodnocení spokojenosti s obcí jako místem bydliště se dotázaní obyvatelé Líšně shodovali v názoru, že jsou spokojeni (75 %) a velmi spokojeni (10 %). Nespokojených s obcí jako místem bydliště bylo naopak pouhé 4 % dotázaných a velmi nespokojen nebyl nikdo z dotazovaných.

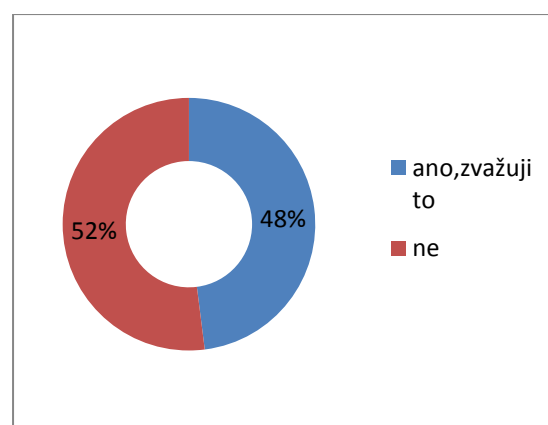


Obr. 5: Spokojenost s obcí jako místem bydliště MČ Brno – Líšeň
zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Líšeň a vlastní výpočty

V názoru na možnost změny bydliště v budoucnu se respondenti rozdělovali na dvě skupiny. Početnější byla názoru, že by místo svého bydliště nevyměnila, méně početnější skupina pak tuto možnost zvažuje či ji pokládá v budoucnu za reálnou.



Obr. 6: Postoje respondentů MČ Brno – Líšeň ke změně bydliště
zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Líšeň a vlastní výpočty



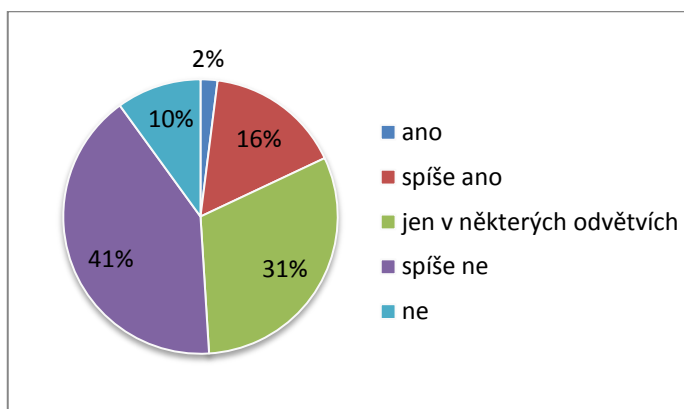
Obr. 7: Postoje respondentů MČ Brno – Líšeň ke změně bydliště
zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Líšeň a vlastní výpočty

Kladné postoje respondentů k místu svého bydliště

Nejvíce volného času stráví v okolní přírodě a na hřištích s dětmi. Výhodou městské části je pak podle respondentů blízkost a dobrá časová dostupnost do centra města Brna, blízkost a dostupnost do obchodů a zázemí služeb, dobrá vzdálenost k lékaři a do škol bez využití přepravy, volnočasové vyžití a aktivity pro děti, udržovaná hřiště pro děti, dobrá kvalita ovzduší, zázemí přírody a klidné prostředí pro bydlení v okrajové části Brna.

Pracovní příležitosti

Podle názoru respondentů je v obci spíše nedostatek pracovních příležitostí. K tomuto názoru dospělo 41 % respondentů a dalších 10 % respondentů se domnívá, že je v obci nedostatek pracovních příležitostí. Početná je i skupina dotázaných, která uvádí, že je v obci dostatek pracovních příležitostí jen v některých odvětvích. Jednoznačnou odpověď však nebyla vyvozena u vytvoření nových pracovních příležitostí. Většina nedovedla posoudit, jakého zaměření by se rozvoj měl týkat. Objevovaly se tu názory na vytvoření nových pracovních míst v oblasti obchodu a služeb, administrativě, informatice a ekonomice, strojírenství a stavebnictví. Zajímavý návrh byl na možnost vytvoření pracovních příležitostí v oblasti péče o handicapované osoby ale i v oblasti údržby veřejných prostranství a zeleně.

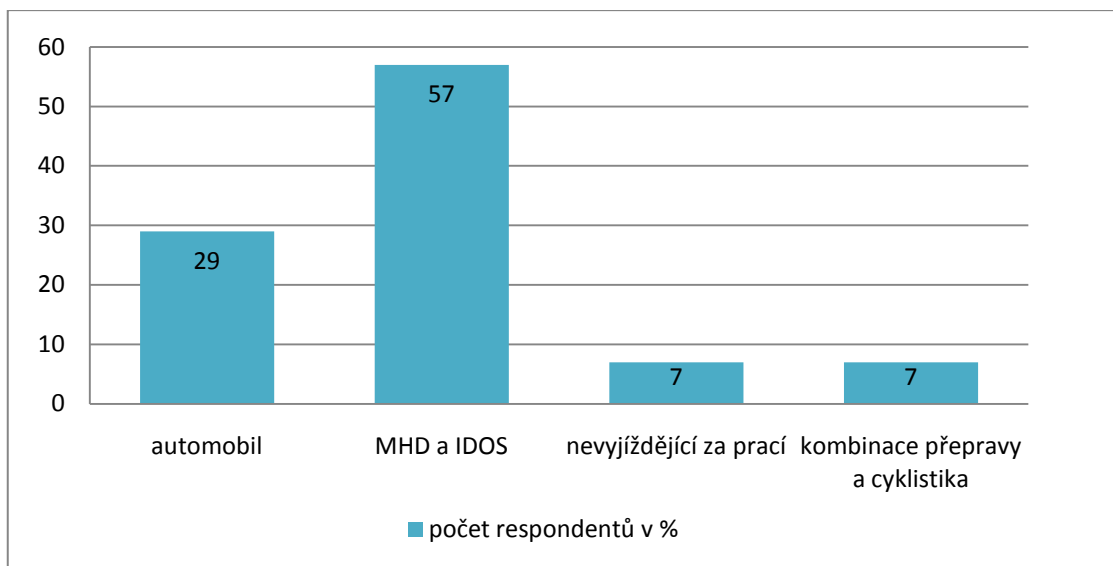


Obr. 8: Hodnocení dostatku pracovních příležitostí respondenty MČ Brno – Líšeň

zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Líšeň a vlastní výpočty

Využívání dopravních prostředků při dojíždění do zaměstnání

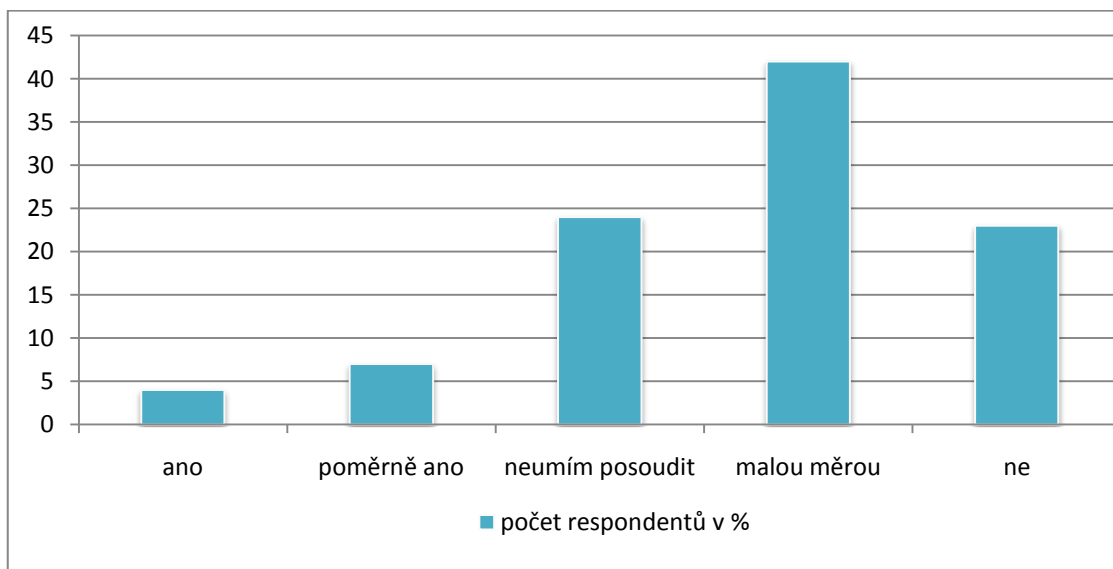
Ve využití dopravy do zaměstnání je nejvíce používaná městská hromadná doprava (do skupiny zařazeny i autobusy IDOS) a dále početné zastoupení má zde i individuální automobilová doprava. Menší skupinu pak tvoří osoby nevyjíždějící mimo obec za prací a také osoby kombinující dopravu do zaměstnání (automobil, MHD, cyklisté, pěší).



Obr. 9: Využívání dopravních prostředků při dojíždění do zaměstnání respondenty MČ Brno – Líšeň
zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Líšeň a vlastní výpočty

Hluk

Nadměrný hluk způsobený dopravou v Líšni trápí menší část dotázaných, celkem 11 %. Téměř čtvrtina dotázaných nedovede tuto problematiku posoudit a celkem 65 % respondentů je názoru, že zdejší obyvatelé hluk způsobený dopravou trápí jen malou měrou či je vůbec netrápí.

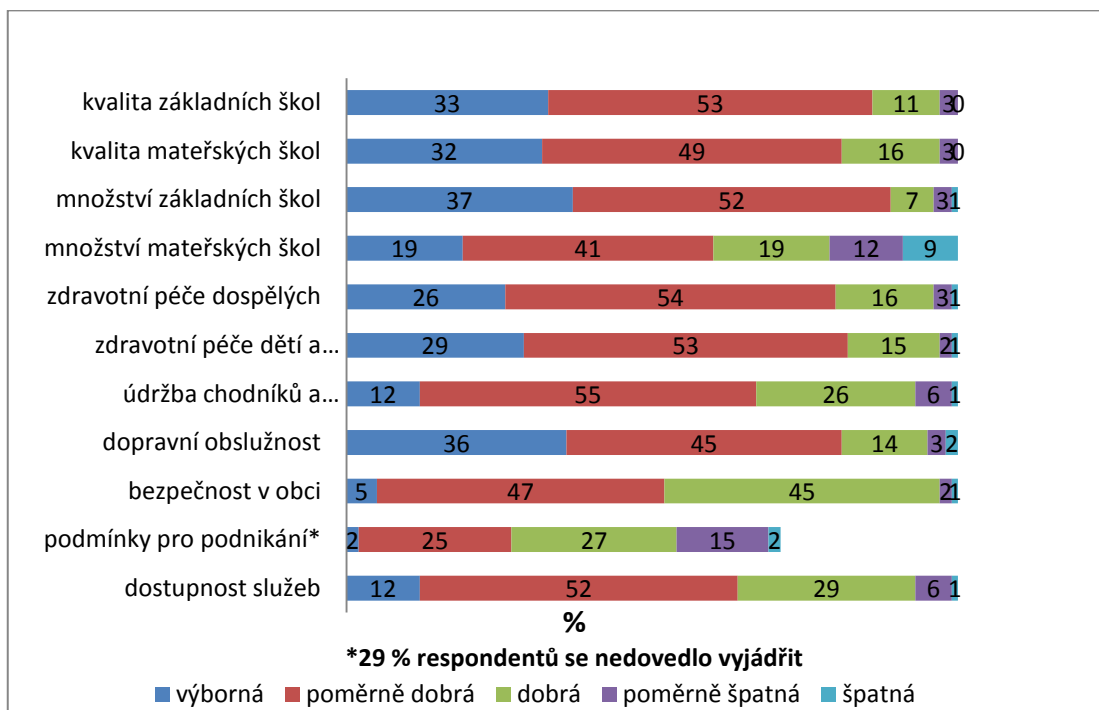


Obr. 10: Obtěžování hlukem v názorech respondentů MČ Brno – Líšeň
zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Líšeň a vlastní výpočty

Spokojenost respondentů s vybranými aspekty kvality života

V oblasti služeb a zařízení pro potřeby obyvatel a dopravní obslužnosti lze poměrně jasně říci, že s kvalitou základních a mateřských škol jsou dotázaní obyvatelé poměrně spokojeni. Přičemž základní školy jsou v tomto hodnocení o něco málo lépe. Spokojenost je i

s množstvím základních škol, množství mateřských škol pak jako nedostačující hodnotí celkově 21 % respondentů. Zdravotní péče u dětí a mládeže i dospělých je hodnocena poměrně kladně.



Obr. 11: Spokojenost respondentů MČ Brno – Líšeň s vybranými aspekty kvality života

zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Líšeň a vlastní výpočty

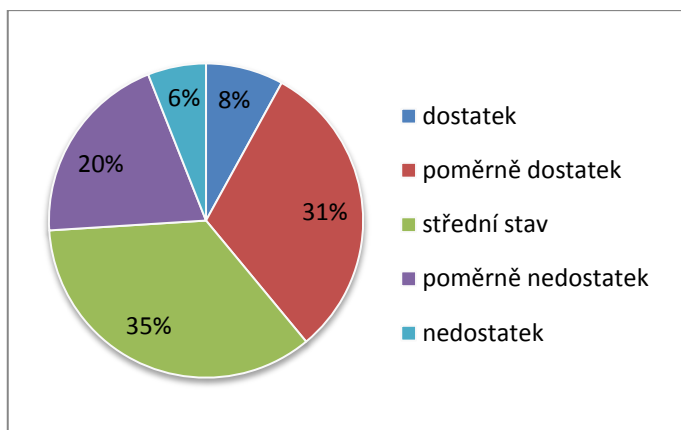
Dopravní obslužnost je v hodnocení respondenty v obci na dobré úrovni, avšak údržba chodníků a komunikací je ve výsledném hodnocení na horší úrovni, avšak negativně ji hodnotí jen 7 % dotázaných.

Bezpečnost v obci je hodnocena hlavně přívlastky poměrně dobrá a dobrá. Za výbornou však bezpečnost v obci uvedlo pouhých 5 % dotázaných, což je v porovnání s ostatním hodnocením podmínek spokojenosti se službami, zařízeními a obslužností v obci nízké procento.

Podmínky pro podnikání v obci nedovedlo posoudit 29 % respondentů, a jako poměrně špatné či špatné je ohodnotilo celkem 17 % dotázaných obyvatel.

S dostupností služeb je pak většina obyvatel spokojena. Spokojenost byla u respondentů s blízkostí a dostupností obchodů, služeb a zařízení, avšak počet obchodů či služeb je podle některých dotázaných ještě v nedostačujícím množství a chybí zde centrální plocha v podobě náměstí s možnostmi pro tyto účely a pro společenský život obce.

Na nedostatek sportovišť a zařízení pro sport poukazuje 26 % respondentů.



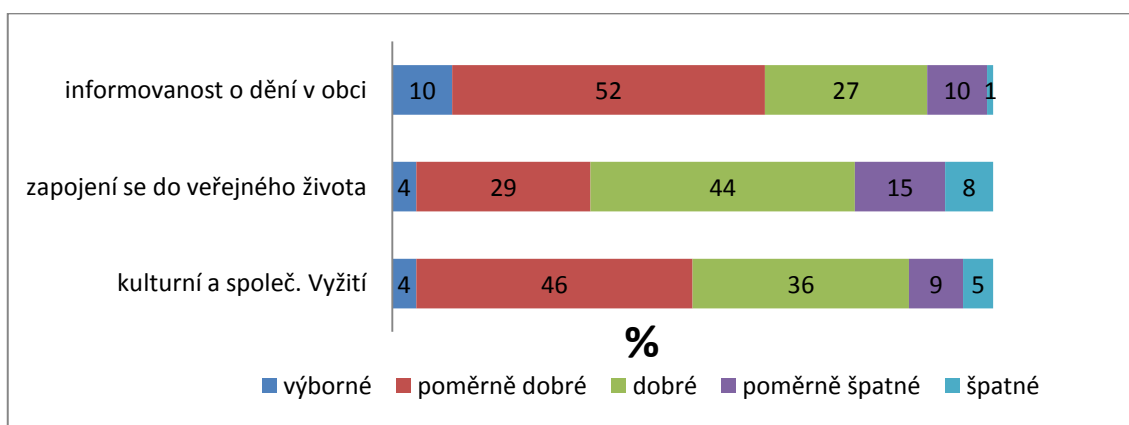
Obr. 12: Hodnocení spokojenosti se sportovišti a fitness/wellness centry MČ Brno – Líšeň

zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Líšeň a vlastní výpočty

Veřejné dění

Aktivní ve vztahu k občanům a rozvoji obce je podle hodnocení respondenty úřad MČ, společenské organizace, zájmová a občanská sdružení a také církve. O pořádaných akcích se zdejší obyvatelé dozvídají nejčastěji z veřejných vývěsek, místního zpravodaje, úřadu MČ, internetu a od sousedů a přátel. Nejčastěji dotázaní navštěvují akce s dětmi v MČ, divadelní představení, Selesiánské středisko volného času, KC Kotlanka v Líšni a RC Pastelka. Společenskými událostmi jsou hody, vánoční trhy, Den dětí a také plesy a karneval. I když informovanost o dění v obci je na dobré úrovni, zapojení se obyvatel do veřejného života je podstatně horší.

Kulturní a společenské vyžití je pak hodnoceno převážně jako poměrně dobré a dobré. Nejvíce ohlasů od respondentů pak pro zlepšení společenského a kulturního dění zaznamenalo vybudování přírodního hřiště a rozvoj akcí pro děti. Několik respondentů by uvítalo hromadný úklid v okolí zastávek MHD a v sídlišti, zbudování centrální plochy pro společenský život v podobě náměstí a pořádání farmářských trhů či taneční večery pro dospělé.

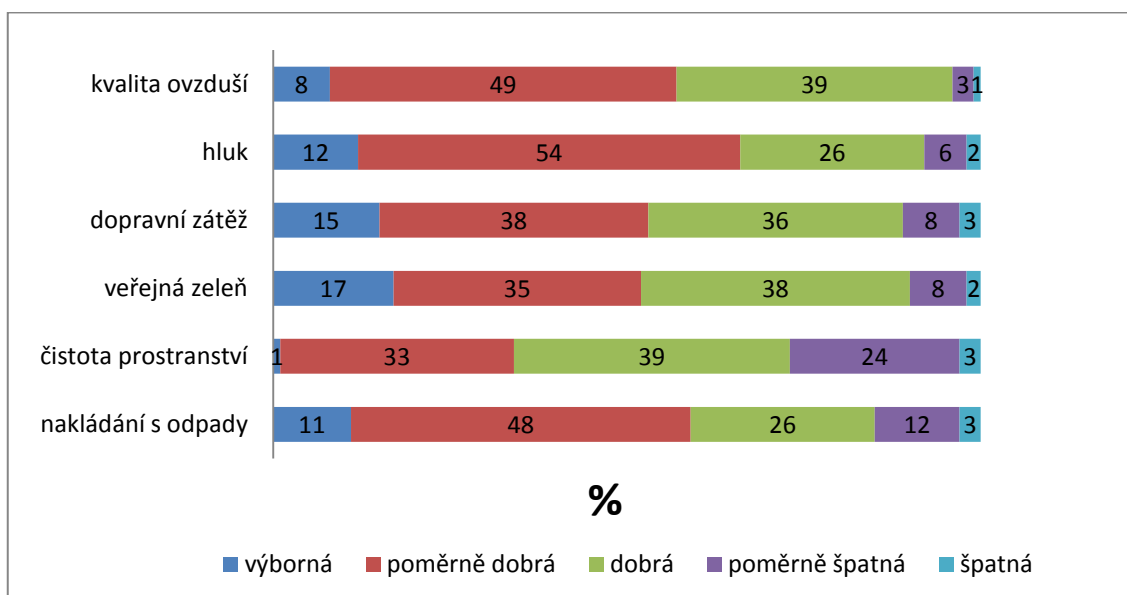


Obr. 13: Postoje respondentů MČ Brno – Líšeň k veřejnému životu a dění

zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Líšeň a vlastní výpočty

Životní prostředí

Z hlediska životního prostředí respondenti nejčastěji uvedli, že nejhorší stav je v oblasti kolem brněnské spalovny a areálu Zetoru, kolem komunikací ale také v sídlišti. V celkovém ohodnocení kvality životního prostředí pak dotázaní byli nejvíce nespokojeni s čistotou prostranství (27 %) a také s nakládáním s odpady (15 %). Spokojeni jsou s kvalitou ovzduší, špatně na tom není ani hluk a dopravní zátěž v obci. Veřejná zeleň pak měla nejvíce výborných ohodnocení z celkového ohodnocení kvality životního prostředí v Líšni a to 17 %.



Obr. 14: Hodnocení aspektů kvality ŽP respondenty MČ Brno – Líšeň

zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Líšeň a vlastní výpočty

Jedna otázka v rámci dotazníku byla věnována i zemědělské činnosti. Zemědělská činnost je soustředěna pouze v oblasti rodinných domů a starší zástavby Líšně, v zahrádkářských oblastech. Z výzkumu vyplývá, že respondenti realizují pěstování bylinek a rajčat na balkónech bytů, ale většina dotázaných uvádí, že na území Líšně žádné zemědělské plodiny nepěstuje.

Potenciál pro rozvoj

V oblasti rozvoje složek v obci je podle mínění respondentů potřeba rozvíjet a budovat rekreační a odpočinkové plochy, provádět výsadbu veřejné zeleně a zaměřit se na rozvoj zájmové činnosti, sportovního vyžití a dobudovat zázemí obchodů a služeb. Nejlépe si pak v Líšni stojí zdravotnická zařízení a sociální vybavenost.

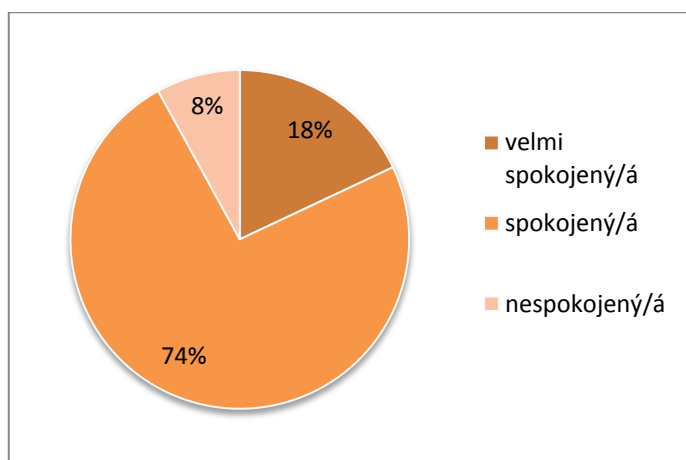


Obr. 15: Hodnocení rozvojového potenciálu respondenty MČ Brno – Líšeň
zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Líšeň a vlastní výpočty

4.3.2 Vyhodnocení odpovědí respondentů v MČ Brno – Slatina

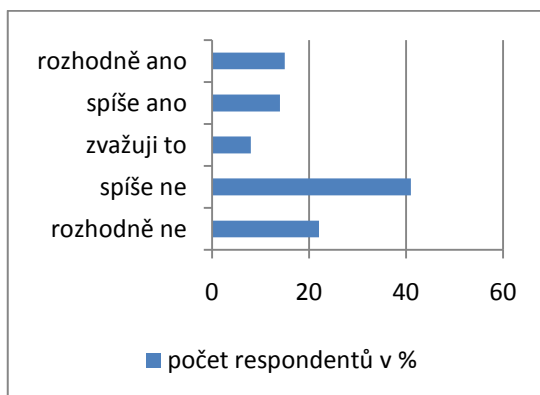
Spokojenost s místem bydlení

K oblasti bydlení se vztahuje spokojenost s obcí jako místem bydliště respondenta, přičemž dokázali svůj názor téměř jednotně vyjádřit všichni dotázaní. Shoda je ve většině případů na spokojenosti, s rozdílem, že větší část je spokojená se Slatinou jakožto místem bydliště a menší část je pak velmi spokojená. Velmi nespokojený nebyl žádný z dotázaných, ale několik jednotlivců se řadilo mezi nespokojené.

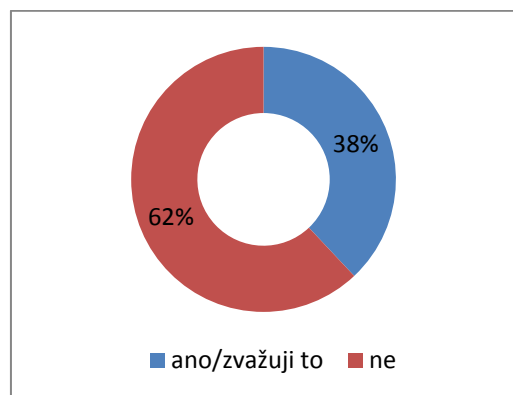


Obr. 16: Spokojenost s obcí jako místem bydliště MČ Brno – Slatina
zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Slatina a vlastní výpočty

Odlíšný postoj byl u respondentů pro možnost změny bydliště do budoucna. Větší část dotázaných nezvažuje změnu bydliště, přesto ale i početná část dotázaných má v úmyslu své bydliště změnit.



Obr. 17: Postoje respondentů MČ Brno – Slatina ke změně bydliště
zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Slatina a vlastní výpočty



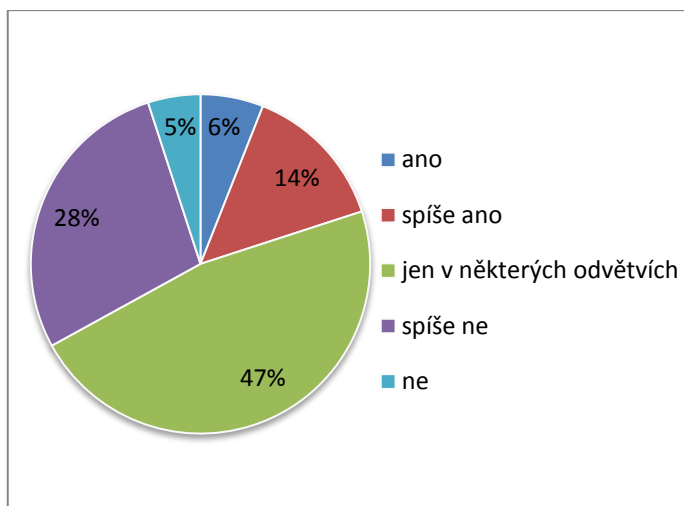
Obr. 18: Postoje respondentů MČ Brno – Slatina ke změně bydliště
zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Slatina a vlastní výpočty

Kladné postoje respondentů k místu svého bydliště

Výhodou městské části je pak podle respondentů blízkost a dobrá časová dostupnost do centra města Brna, zázemí obchodů a služeb, blízkost k zastávkám MHD, dobrá vzdálenost k lékařům a do škol, volnočasové vyžití a aktivity pro děti, nové náměstí a klidné prostředí pro bydlení v okrajové části Brna.

Pracovní příležitosti

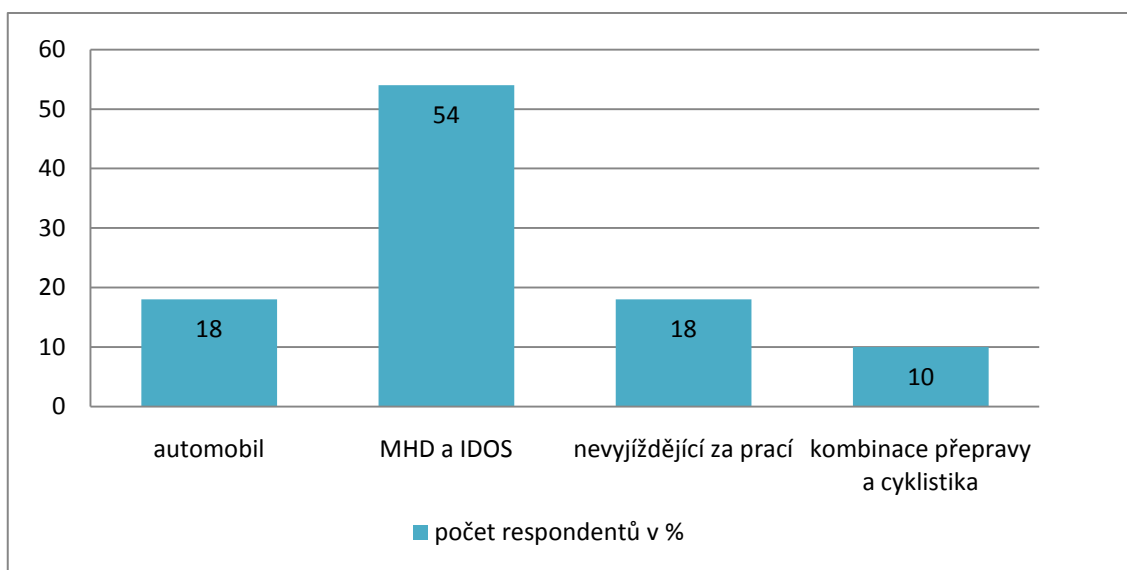
Podle názoru respondentů se obec s nedostatkem pracovních příležitostí potýká převážně jen v některých odvětvích. S tím souvisí i to, zda by respondenti uvítali vytvoření nových pracovních příležitostí v nějakém oboru. Celkově zde neměla většina ponětí, zda a v jakém oboru by se měli vytvořit pracovní příležitosti, popřípadě odpovědi nebyly u jednoho druhu odvětví v převaze. Za zmínku stojí obor služeb, administrativy a školství, popř. stavebnictví, řemesel a volnočasových aktivit.



Obr. 19: Hodnocení dostatku pracovních příležitostí respondenty MČ Brno – Slatina
 zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Slatina a vlastní výpočty

Využívání dopravních prostředků při dojíždění do zaměstnání

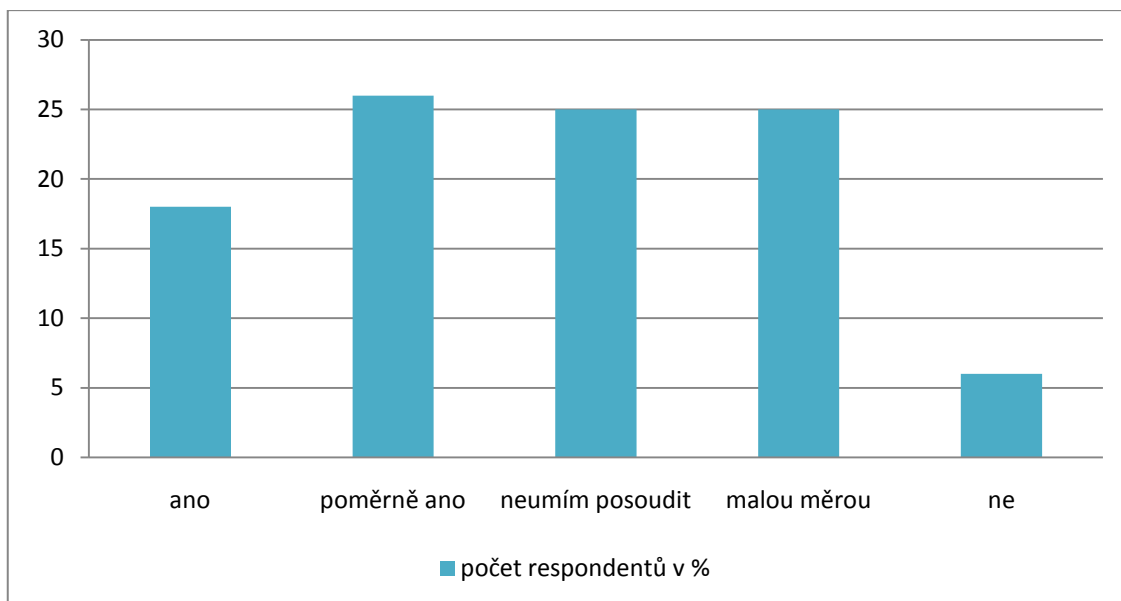
Využití druhů přepravy do zaměstnání je široké, převládající je využití městské hromadné dopravy, dále pak automobilu autobusu (IDOS) a různých kombinací přepravy včetně cyklistiky. Nezanedbatelná je hodnota u respondentů, kteří za prací nevyjíždějí.



Obr. 20: Využívání dopravních prostředků při dojíždění do zaměstnání respondenty MČ Brno – Slatina
 zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Slatina a vlastní výpočty

Hluk

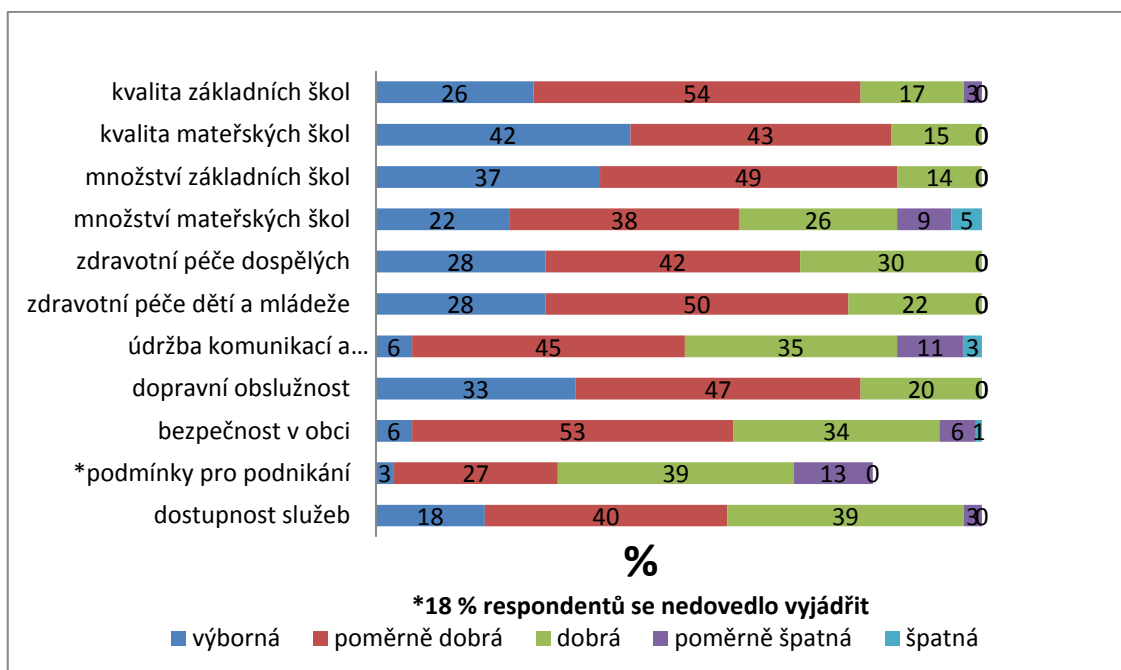
Dále se dotazníkový průzkum zabýval nadměrným hlukem způsobeným dopravou. Jedna čtvrtina dotázaných (25 %) danou problematiku neuměla posoudit, dále zhruba čtvrtina dotázaných (31 %) je názoru, že obyvatele obce hluk z dopravy příliš nezatěžuje a naopak necelá polovina respondentů (44 %) se domnívá, že zdejší obyvatelé se potýkají s hlukem způsobeným dopravou.



Obr. 21: Obtěžování hlukem v názorech respondentů MČ Brno – Slatina
 zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Slatina a vlastní výpočty

Spokojenost respondentů s vybranými aspekty kvality života

Kvalita mateřských a základních škol je respondenty hodnocena velice pozitivně, přičemž mateřské školy mají v porovnání se základními školami o něco lepší hodnocení. Avšak co se týče množství těchto zařízení v obci, tak lépe jsou hodnoceny základní školy než školy mateřské. Zdravotní péče je hodnocena u dětí, mládeže i dospělých hodnocena taktéž velice kladně.



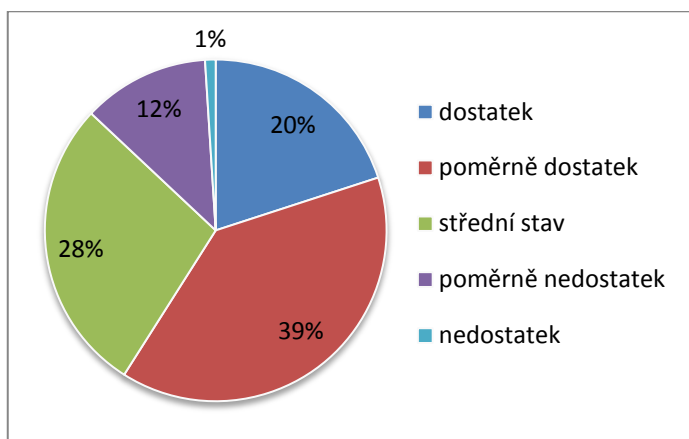
Obr. 22: Spokojenost respondentů MČ Brno – Slatina s vybranými aspekty kvality života
 zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Slatina a vlastní výpočty

S údržbou komunikací a chodníků a také s dopravní obslužností obce jsou dotázaní obyvatelé více či méně spokojeni, přičemž údržba komunikací a chodníků poukazuje i na nespokojenost části (15 %) respondentů.

Bezpečnost pak u velké části dotázaných zaznamenala poměrně dobrou a dobrou kvalitu. Podmínky pro podnikání v obci nedovedlo posoudit celkem 18 % respondentů.

S dostupností služeb je pak většina obyvatel spokojena. V rámci služeb velká část respondentů uvedla, že k hlavním zanedbaným objektům a plochám patří areál nákupního střediska Slatinka, poblíž dobudované reprezentativní plochy náměstí s nabídkou obchodů a služeb.

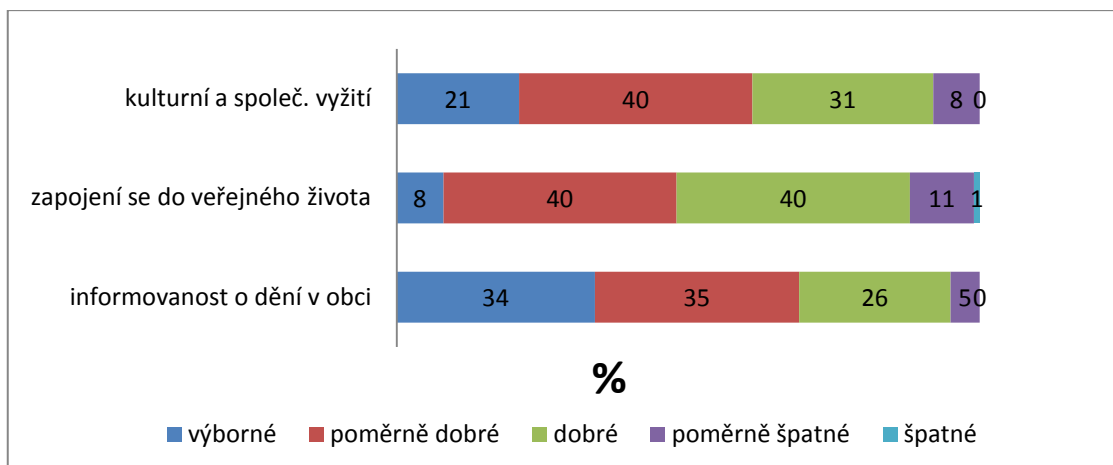
Na nedostatek sportovišť v obci poukazuje 13 % respondentů.



Obr. 23: Hodnocení spokojenosti se sportovišti a fitness/wellness centry MČ Brno – Slatina
zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Slatina a vlastní výpočty

Veřejné dění

Společenský a kulturní život obyvatel je zastoupen akcemi pořádanými MČ Brno – Slatina a zábavnými akcemi pro děti. Aktivními složkami a organizacemi ve vztahu k občanům jsou úřad MČ a zájmová sdružení, DDM Fantázie. O pořádaných společenských a kulturních akcích v obci se dotázaní obyvatelé dozvídají převážně z místního zpravodaje, od sousedů a přátel, z internetu a veřejných vývěsek. Ke zlepšení společenského a kulturního života by přispělo rozšíření prostor DDM Fantázie a vybudování většího společenského sálu. Objevil se i požadavek na zřízení dětské kavárny, letní grilování a pořádání folk a country akcí. Podle názoru několika dotázaných v obci chybí kino, které zde však bylo před několika lety zrušeno.



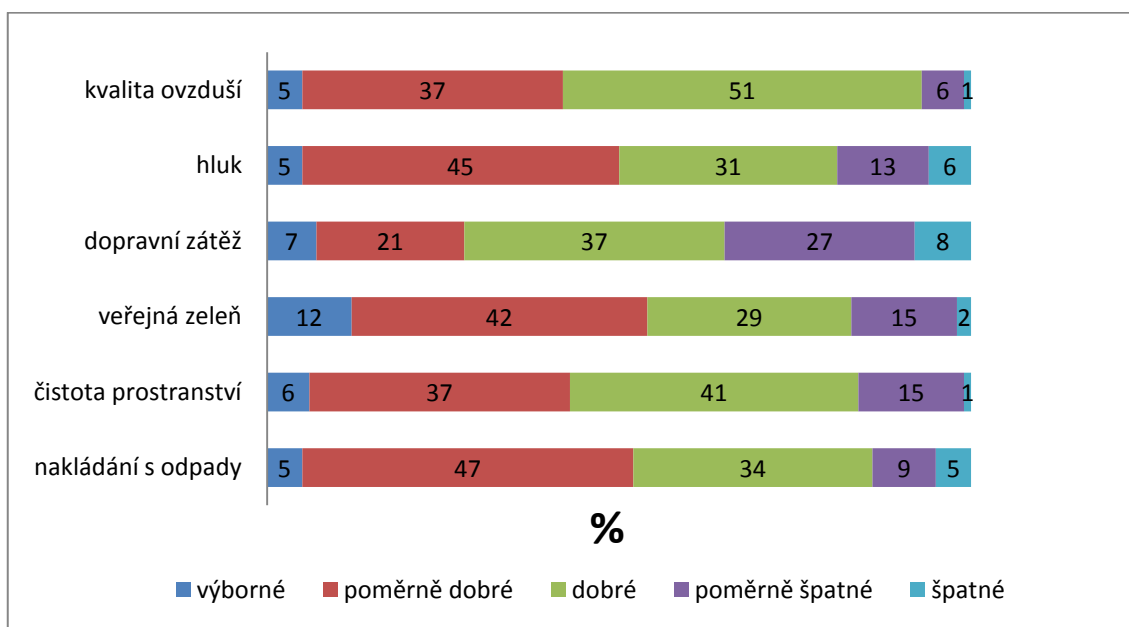
Obr. 24: Postoje respondentů MČ Brno – Slatina k veřejnému životu a dění

zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Slatina a vlastní výpočty

Životní prostředí

Z hlediska životního prostředí na území obce se názorově respondenti shodují, že nejhorší situace je v okolí hlavních silničních tahů a dálnice, v oblasti průmyslové zóny Slatiny, velmi výrazně je negativně hodnocena ulice Řípská, v návaznosti pak komunikace probíhající ulicí Tuřanka a dále kolem základní školy Přemyslovo náměstí ke křižovatce ulic Matlachova, Krejčího a Šlapanická. Zmíněna byla také oblast pod brněnskou spalovnou v Černovičkách, sídliště a prostředí v okolí kontejnerů na komunální odpad v sídlišti.

V hodnocení kvality životního prostředí nejlépe dopadla veřejná zeleň, nakládání s odpady a kvalita ovzduší. O něco hůře na tom pak byla čistota veřejných prostranství, hluk a dopravní zátěž, jenž je značným problémem v této městské části.



Obr. 25: Hodnocení aspektů kvality ŽP respondenty MČ Brno – Slatina

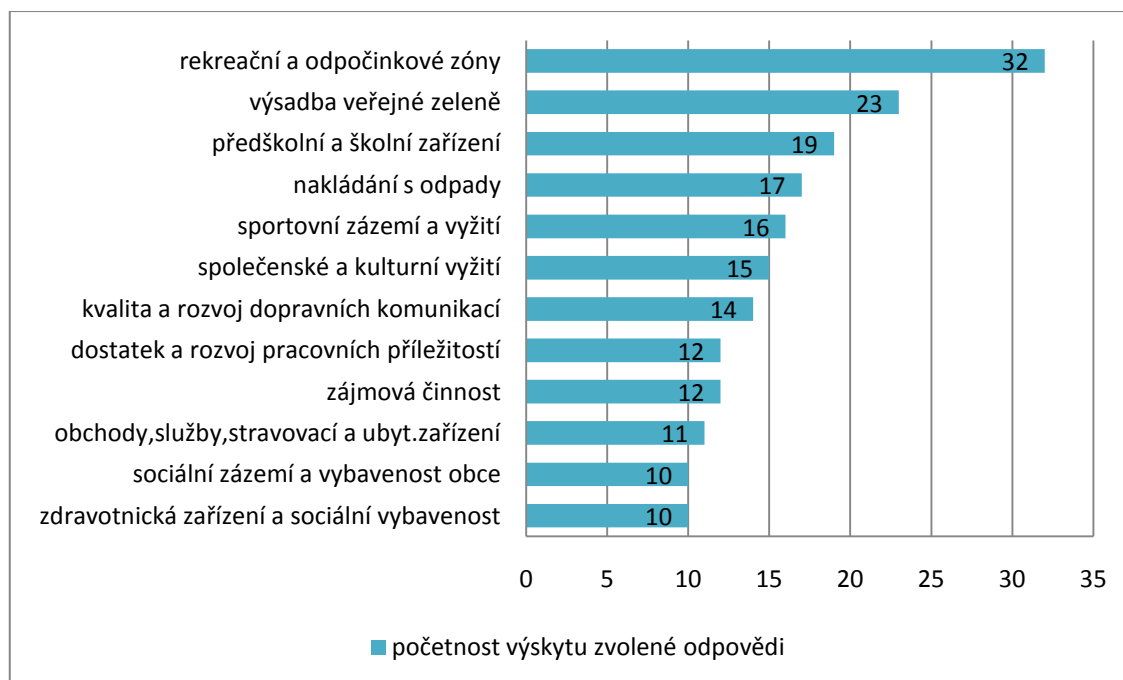
zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Slatina a vlastní výpočty

V lokalitě Stránská skála by pak dotázaní uvítali naučnou stezku, odpočívadla a lavičky, odpadkové koše, návrh byl i na zřízení občerstvení a parkoviště v blízkosti Stránské skály pro lepší dostupnost a také postrádají vyžití pro děti a bezpečnostní zábradlí proti pádu ze skály při vycházce. Zvolili by i informační tabule o historii a jeskyních na území Stránské skály, větší čistotu prostranství a pořádek a organizovaný program pro děti i dospělé v přírodě. I přes tyto náměty je značná část (přes 50 %) respondentů toho názoru, že by v této lokalitě nezměnilo nic.

Zemědělská činnost obyvatel je podmíněna především možností hospodaření na nějakém pozemku. U obyvatel bydlících v bytě se pak (pokud vůbec nějaká aktivita pěstování vyskytuje) omezuje na balkonové pěstování bylin a zeleniny. Několik dotázaných by mělo zájem si v obci vypěstovat zemědělské plodiny, avšak nemají možnost pro rozvoj této aktivity. Rozvoj zahrádkářských lokalit již v současnosti není na území obce zaznamenán a možnosti i krátkodobého pronájmu půdy pro drobné městské zahradničení tak není uspokojen a v tradičně zemědělské obci v současnosti chybí. Taktéž jsem nezaznamenal možnosti nákupu a směny produktů a výpěstků v obci od místních producentů.

Potenciál pro rozvoj

V otázce rozvoje složek v obci je podle mínění respondentů nutné zejména zkvalitnit či zbudovat plochy pro odpočinek a rekreaci a s tím i související výsadbu zeleně. V současnosti je tento požadavek realizován projektem víceúčelového hřiště a parku v sídlišti známý pod názvem „Terénky“.



Obr. 26: Hodnocení rozvojového potenciálu respondenty MČ Brno – Slatina

zdroj: dotazníkové šetření v MČ Brno – Slatina a vlastní výpočty

5 ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo zhodnotit vymezené území vybraných městských částí Brno – Líšeň a Brno – Slatina z hlediska kvality života. O pojem kvalita života je na v současnosti zvýšený zájem a objevuje se ve více oborech a vědních disciplínách, nejvíce však ve spojitosti se zdravím populace a životními podmínkami obyvatel na určitém území.

Kvalita života je v souvislosti s městem Brnem zmiňována při současné přípravě nové podoby územního plánu města Brna a objevuje se i v publikaci Profil zdraví města Brna z roku 1998. Avšak hodnocení jednotlivých městských částí je spíše věcí ojediněle se vyskytující.

Vymezené území městských částí Brno – Líšeň a Brno – Slatina se nachází na východním okraji města Brna. Území bylo osídleno již od pravěku a vývoj osídlení stejně jako obhospodařování krajiny bylo pomalým procesem trvajícím několik staletí. Původně zemědělské obce zásobily město Brno zemědělskými produkty a také stavebním materiálem. Územím vždy procházely významné cesty. Rozvojem města Brna v 1. polovině 20. století se obě obce staly součástí města a patří dnes mezi 29 brněnských městských částí. Objevuje se i zárodek pozdější významné průmyslové výroby. Druhá polovina 20. století znamenala pro obě vybrané městské části rozvoj v podobě velké obytné výstavby a v souvislosti s tím i zařízení pro jejich obyvatele. S rozvojem výstavby souvisí i překotný nárůst obyvatelstva a budování komunikací. Tímto byl narušen původní zemědělský ráz obcí a ty se stávají spíše průmyslovými předměstími Brna, což se odráží i na kvalitě života v tomto území.

Práce se zaměřuje na pojetí kvality života z geografického hlediska a chápe ji jako soubor socio-ekonomických ukazatelů vypovídajících o stavu kvality života ve vybraných městských částech podle názoru vzorku 1 % populace pro každou městskou část, která byla oslovena formou dotazníkového šetření.

Z dotazníkového šetření vyplývá, že je kvalita života v městských částech Brno – Líšeň a Brno – Slatina hodnocena celkově kladně, avšak objevují se i u jednotlivých socio-ekonomických ukazatelů rozdílné výsledky z dotazníkového šetření, poukazující na konkrétní problémy, které danou městskou část, respektive její obyvatele zužuje.

V jednotlivém konkrétním hodnocení socio-ekonomických ukazatelů se ukazuje, že s místem bydliště panuje spokojenost v případě obou městských částí a více jak polovina respondentů by místo bydliště nezměnila. Pracovních příležitostí je poměrně nedostatek, případně jsou jen v některých odvětvích. Převažující způsob dopravy do zaměstnání je MHD a to také z důvodu dobré časové dostupnosti do centra města. Hluk z dopravy nepocítují v městské části Brno – Líšeň, avšak v městské části Brno – Slatina se s hlukem potýká téměř polovina dotázaných. V rámci spokojenosti s vybranými aspekty kvality života jsou jednotlivé ukazatele hodnoceni poměrně dobře v případě obou městských částí, případná změna by se týkala většího počtu mateřských škol, lepší údržby komunikací a chodníků či lepšího

ohodnocení bezpečnosti. Veřejné dění je hodnoceno také velice kladně a v případě životního prostředí se městská část Brno – Líšeň setkává s problémem čistoty veřejných prostranství a nakládáním s odpady, městská část Brno – Slatina pak s dopravní zátěží a hlukem z dopravy. Potenciál pro rozvoj má společný ukazatel pro dané městské části a tím je rozvoj pobytových ploch a zázemí pro odpočinek a aktivní vyžití obyvatel, případně rozvíjet zájmovou činnost a zaměřit se na dostatečné prostory pro tyto účely.

Užitečné by bylo také lepší propojení přírodního zázemí se zástavbou městských částí Brno – Líšeň a Brno – Slatina s napojením na rozvojové oblasti území a také s napojením na okolní městské části a centrum města Brna (viz. Příloha 14).

Kvalita života je v případě vymezeného území podle respondentů dána poklidným bydlením, dostatkem hřišť a zázemí pro vyžití dětí, dobrou časovou dostupností do centra města, blízkostí přírodního zázemí (hlavně v MČ Brno – Líšeň) a také dobrou dostupností zázemí sloužícího obyvatelům vybraných městských částí.

6 POUŽITÉ ZDROJE

Knižní a novinové zdroje

ANDRÁŠKO, I. (2008): Hlavné komponenty spokojenosti s kvalitou životných podmienok v mestských štvrtiach Bratislavy. In: Kallabová, E. Smolová, I., Ira, V. a kol.: Změny regionálních struktur České republiky a Slovenské republiky. Brno: Ústav Geoniky AV ČR a UP v Olomouci. s. 74 – 79.

DEMEK, J. (2007): Brněnsko, Chráněná území ČR IX.. Praha, Brno: AOPK ČR Praha a Ekocentrum Brno. 932 s.

DRAHOLOVÁ, I. (1998): Profil zdraví města Brna - 1.část. Brno: Kancelář Brno - Zdravé město, MMB. 32 s

FIALA, P.; MRKOS, J. (2000): Trolejbusy v Brně. Ústí nad Labem: WOLF. 87 s.

IRA, V.; ANDRÁŠKO, I. (2007): Kvalita života z pohľadu humánnej geografie. Geografický časopis, 59. ročník, č. 2, s. 159 - 179.

KŘIVOHLAVÝ, J. (2004): Kvalita života. In: Hnilicová, H. (ed.): Kvalita života: sborník příspěvků z konference, konané dne 25. 10. 2004 v Třeboni. Kostelec nad Černými lesy: Institut zdravotní politiky a ekonomiky. s. 9 - 11.

KUČA, K. (2000): Brno - vývoj města, předměstí a připojených vesnic. Praha: Miloš Uhlíř – Baset. 644 s.

MEDERLY, P.; TOPERCER, J.; NOVÁČEK, P. (2004): Indikátory kvality života a udržitelného rozvoje: Kvantitativní, vícerozměrný a variantní přístup. Praha: UK FSV Ceses. 117 s.

ODBOR ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE MMB (2010): Celková koncepce rozvoje města Brna. Brněnský Metropolitan, 6. ročník, č. 10, strana 12.

PEŠA, V. (1973): Dějiny města Brna 2. Brno: Blok. 380 s.

RAPLEY, M.(2003): Quality of Life Research. A Critical Introduction. In: Svobodová, L. (2007): Kvalita života. Soudobá sociologie II. Dokument word, 2007 [online]. [cit. 2011-02-05]. URL <http://www.kvalitazivota.vubp.cz/prispevky/soudoba_sociologie_II_kvalita_zivota.cz>.

Statutární město Brno (2008): Brownfields – kasárna Slatina. Brno: Kancelář primátora města Brna – Kancelář strategie města. 2 s.

Statutární město Brno (2007): Brněnská průmyslová zóna – Černovická terasa. Brno: Kancelář primátora města Brna – Kancelář strategie města. 2 s.

Statutární město Brno (2007): Bytová výstavba 2007. Brno: Kancelář primátora města Brna – Kancelář strategie města. 2 s.

VAISHAR, A.; ZAPLETALOVÁ, J. (1999): Město brno v širších souvislostech : Sborník ze semináře brněnské pobočky Ústavu geoniky AV ČR. 1. Brno: REGIOGRAPH Brno. 100 s.

ZŘÍDKAVESELÝ, F. a kol. (1993): Brno, město řemesel, průmyslu a obchodu. Brno: SNIP & CO, spol. s.r.o. 99 s.

Internetové zdroje:

CENIA, Česká informační agentura životního prostředí. Národní geoportál INSPIRE [online]. 2010 [cit. 2011-04-29]. Mapy. URL <<http://geoportal.gov.cz/web/guest/wms>>.

ČSÚ [online]. 2007 [cit. 2011-04-23]. Historický lexikon obcí České rep. 1869 - 2005, I. díl. URL <<http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/p/4128-04>>.

Dopravní podnik města Brna [online]. 2011 [cit. 2011-02-19]. URL <<http://www.dpmb.cz/>>.

KORDIS JMK [online]. 2011 [cit. 2011-02-05]. URL <<http://www.bрно.planydopravy.cz/>>.

Městská část Brno – Slatina [online]. 1999 [cit. 2011-04-24].

URL<http://www.mcslatina.cz/dpublic/clanky/terenky_visual.jpg?PHPSESSID=3a6fccfb0dea3e569e830c3e43d05a76>.

Městská část Brno – Slatina [online]. 1999 [cit. 2011-02-12].

URL<<http://www.mcslatina.cz/index.php?action=tema&id=1&PHPSESSID=>>>.

Městská část Brno – Slatina [online]. 1999 [cit. 2011-02-12].

URL<<http://www.mcslatina.cz/psc.php?action=psc&id=0&ttraf=0&PHPSESSID=1624c401aa499dce38a08beed37bae73>>.

Moje Brno [online]. 2011 [cit. 2011-04-17].

URL <<http://www.mojebrno.wz.cz/inka--brno-kopce-stranska-skala.html>> .

PLAN studio. Mapy.cz [online]. 2005 – 2010 [cit. 2011-04-28].

URL <<http://www.mapy.cz/#mm=A@x=138386944@y=132859392@z=12>> .

Statutární město Brno [online]. 2010 [cit. 2011-02-04].

URL <<http://www.brno.cz/mapy/cyklisticke-stezky/>>.

Statutární město Brno – Městská část Brno – Líšeň [online]. 2004 [cit. 2011-02-20].

URL <<http://www.brno-lisen.cz/view.php?cislocclanku=2005051602>>.

Statutární město Brno – Městská část Brno – Líšeň [online]. 2004 [cit. 2011-04-24].
URL <<http://www.brno-lisen.cz/view.php?cisloclanku=2010081703>>.

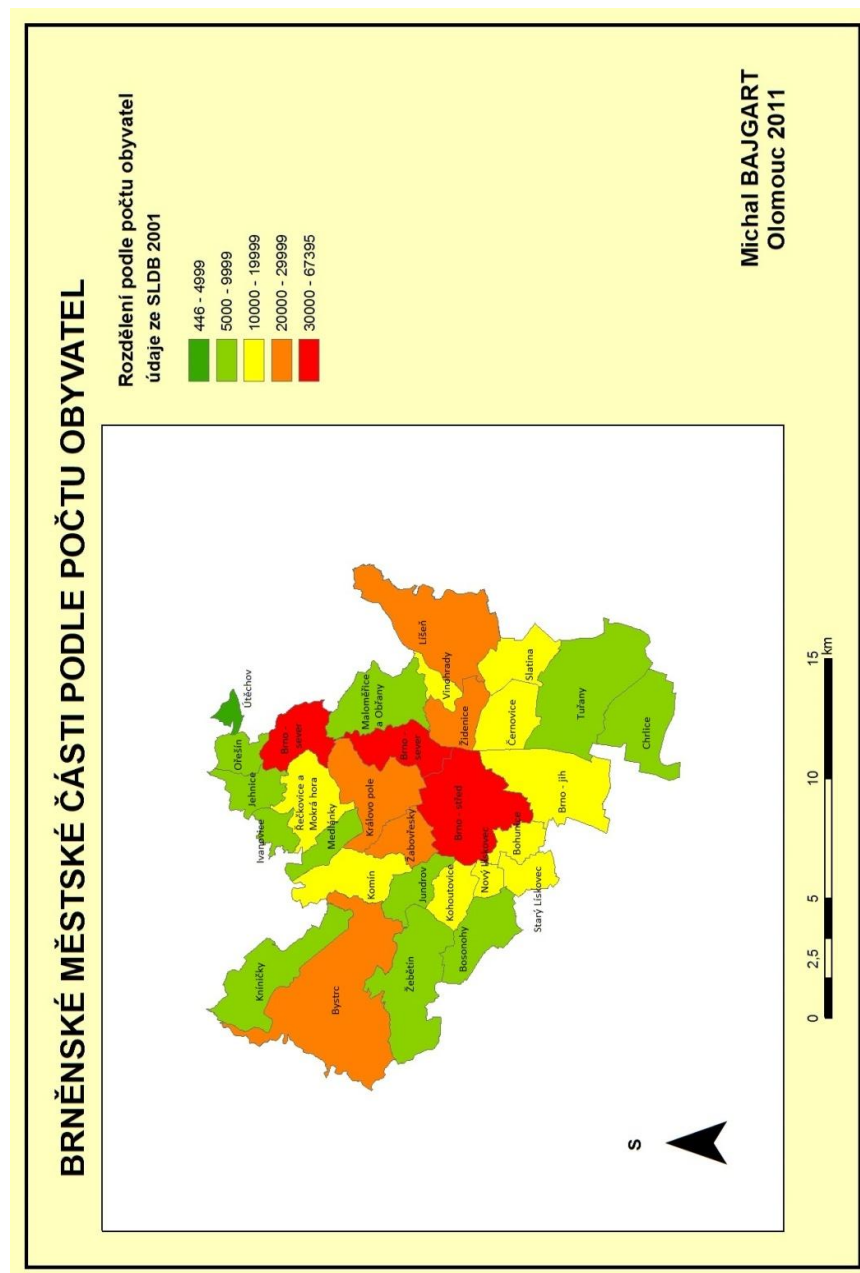
WEBNODE [online]. 1998 - 2011 [cit. 2011-04-23].
URL <<http://www.webnode.cz/kvalitazivota/>>.

ZETOR TRACTORS a.s. [online]. 2009 - 2011 [cit. 2011-04-24].
URL <<http://www.zetor.cz/historie>>.

7 SEZNAM PŘÍLOH

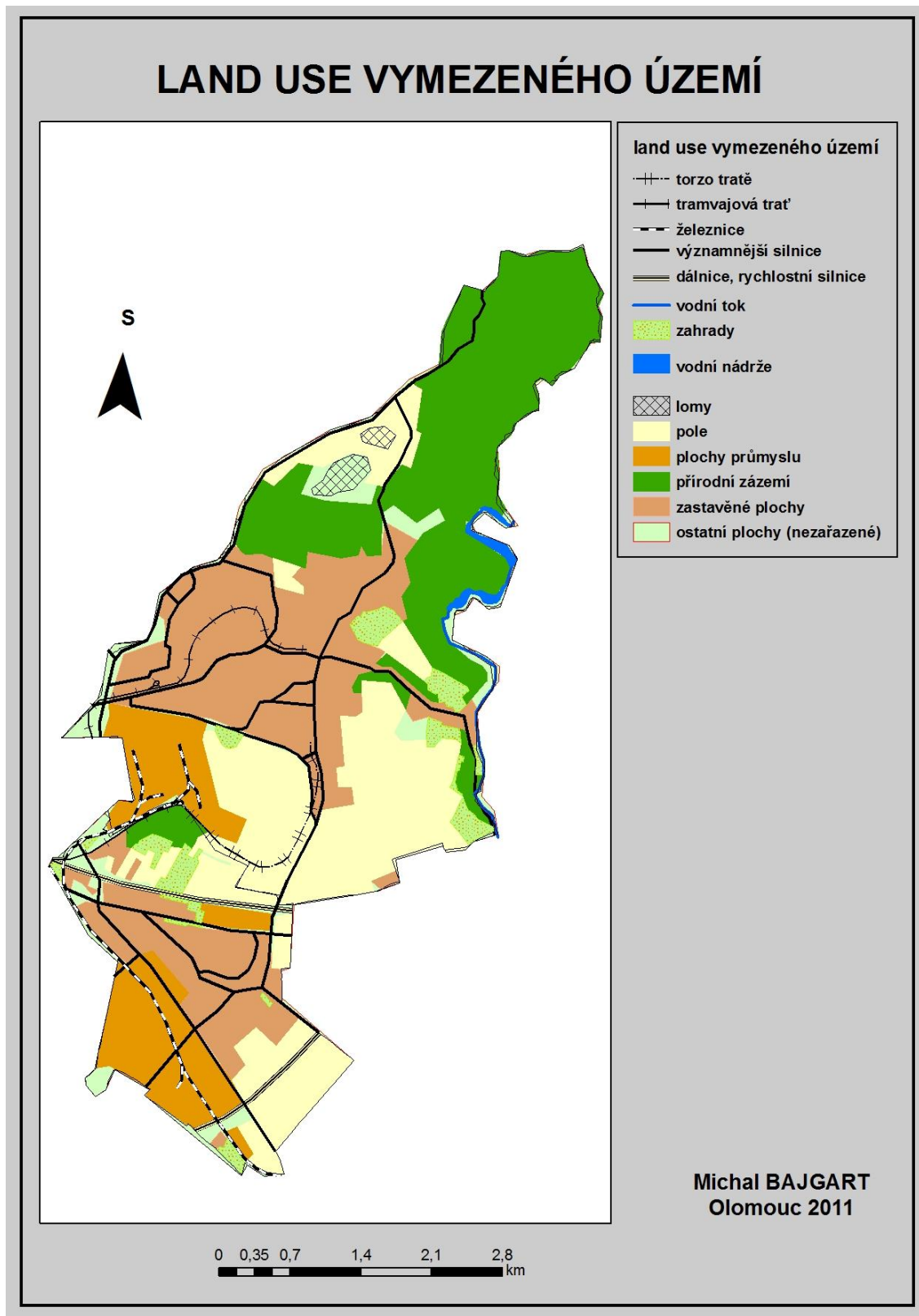
1. Brno – městské části podle počtu obyvatel
2. Land use vymezeného území městských částí Brno – Líšeň a Brno – Slatina
3. Historické znázornění území obce Líšeň
4. Současné znázornění území městské části Brno – Líšeň
5. Historické znázornění území obce Slatina
6. Současné znázornění území městské části Brno – Slatina
7. Bytová výstavba na území Brna roku 2007
8. Průmyslová zóna Černovická terasa
9. Návrh na využití stávajícího brownfieldu kasárna Slatina
10. Celková koncepce rozvoje města Brna
11. Projekt „Rokle“
12. Projekt „Rokle“ 3D vizualizace
13. Projekt „Terénky“ 3D vizualizace
14. Vlastní návrh na možnosti propojení přírodních zázemí se zástavbou městských částí Brno – Líšeň a Brno – Slatina a také s okolními městskými částmi a centrem Brna
15. Dotazník – přední strana
16. Dotazník – zadní strana

Příloha č. 1: Brno – městské části podle počtu obyvatel



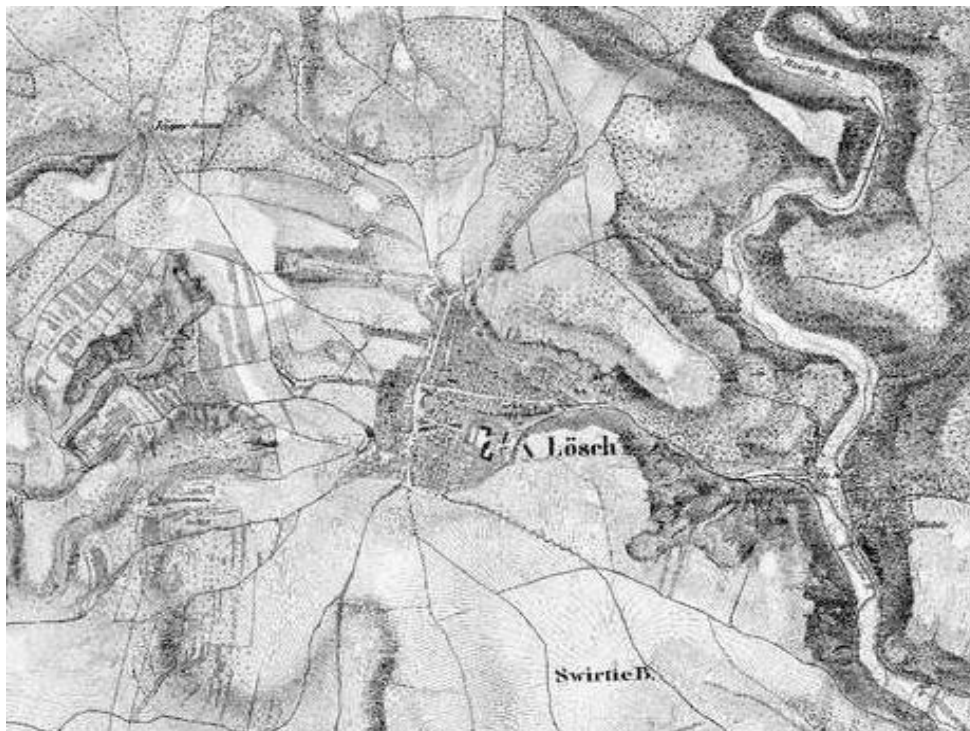
zdroj: CENIA, 2010, upraveno v programu ArcGis 9.3 a programu GIMP

Příloha č. 2: Land use vymezeného území městských částí Brno – Líšeň a Brno - Slatina



zdroj: CENIA, 2010, upraveno v programu ArcGis 9.3 a programu GIMP

Příloha č. 3: Historické znázornění území obce Líšeň



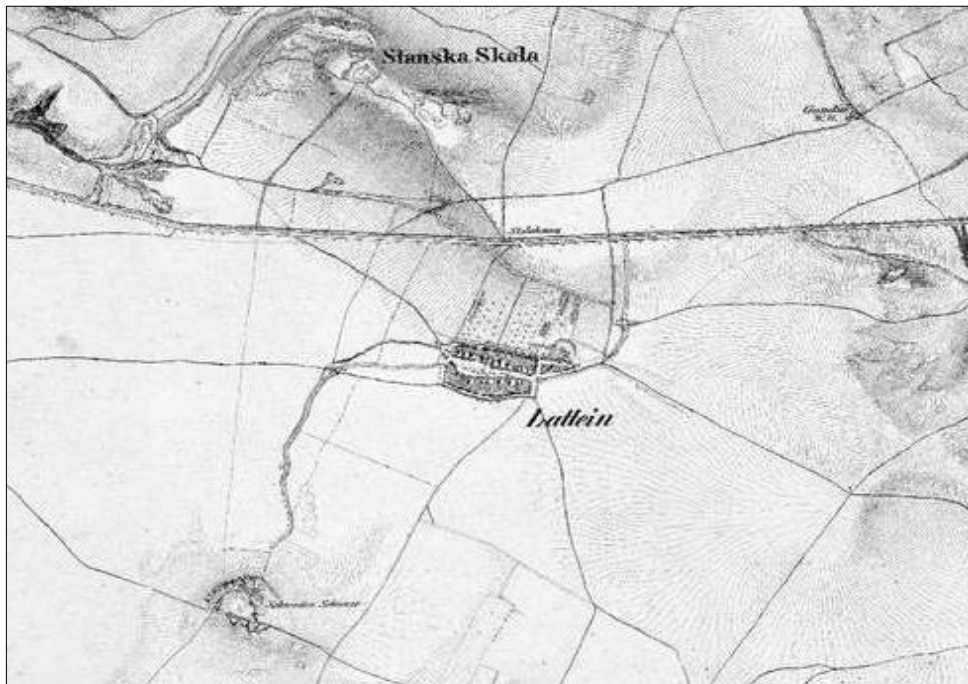
zdroj: PLAN studio, 2005 - 2010

Příloha č. 4: Současné znázornění území městské části Brno - Líšeň



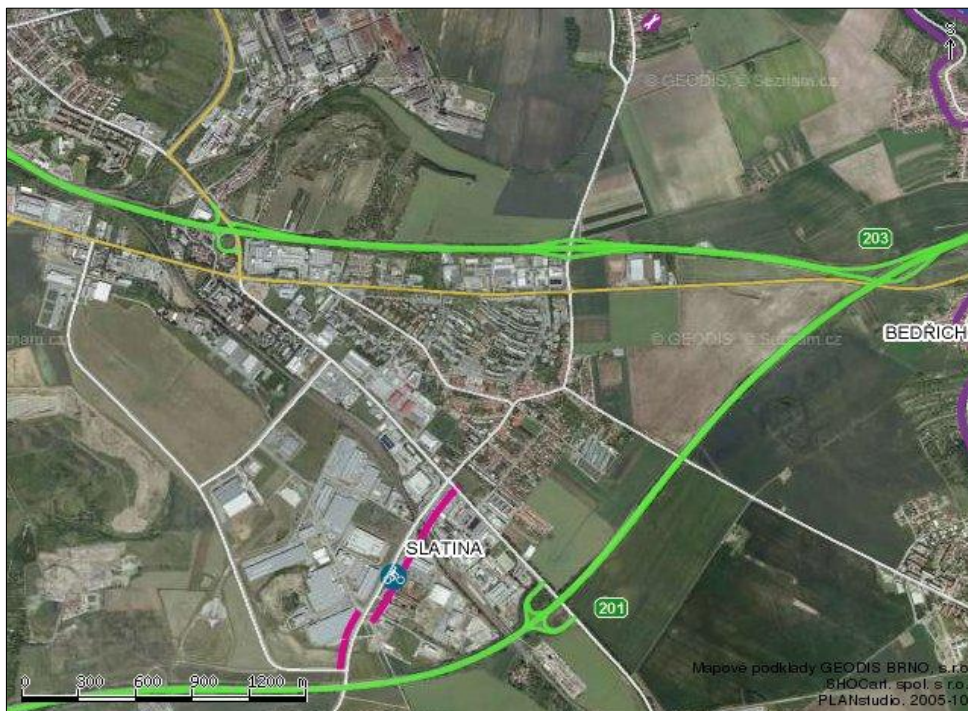
zdroj: PLAN studio, 2005 - 2010

Příloha č. 5: Historické znázornění území obce Slatina



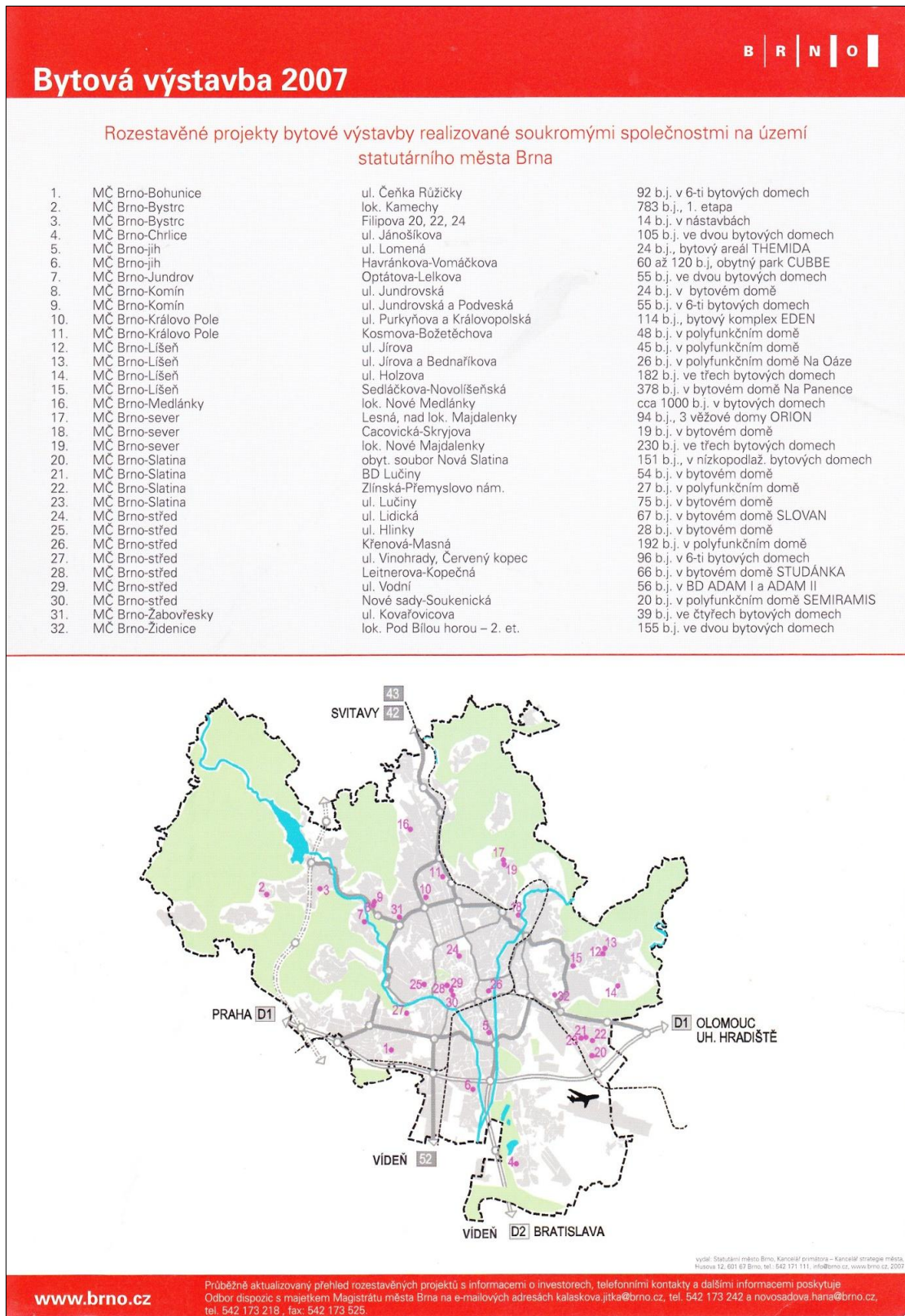
zdroj: PLAN studio, 2005 - 2010

Příloha č. 6: Současné znázornění území městské části Brno - Slatina



zdroj:PLAN studio, 2005 - 2010

Příloha č. 7: Bytová výstavba na území Brna roku 2007



zdroj: Magistrát města Brna, 2007

Příloha č. 8: Průmyslová zóna Černovická terasa

B | R | N | O

Brněnská průmyslová zóna – Černovická terasa

Na území Brněnské průmyslové zóny - Černovická terasa se ve fázi realizace a přípravy výstavby průmyslových objektů nachází následující společnosti:

Při ulici Švédské valy:

- 1.1. Daikin Device Czech Republic s.r.o.
– japonská společnost
zařízení pro výrobu kompresorů pro klimatizační jednotky
www.daikin.cz
- 1.2. Aguna s.r.o. – švýcarská společnost
vývoj a výroba precizních nástrojů pro oblast přesného strojírenství
- 1.3. Ohmori Technos Czech s.r.o.
– japonská společnost
podnikání v oblasti přesného strojírenství (převodovky, olejové pumpy, části klimatizace), firma je dodavatelem dvou největších japonských automobilů – Mazdy a Nissanu
www.hitec.city.hiroshima.jp
- 1.4. DAIDO METAL CZECH s.r.o.
– japonská společnost
strojírenský závod na výrobu kluzných ložisek
www.daidometal.co.jp
- 2.1. NTN Manufacturing Czech s.r.o.
– japonská společnost
připravuje se výstavba strojírenského závodu na výrobu automobilových součástek a ložisek

Při ulici Těžební:

- 2.2. AISIN AI Czech, s.r.o.
– japonská společnost
připravuje se výstavba strojírenského závodu na výrobu převodovek
- 2.3. BOMAR, spol. s r.o.
– rakouská společnost
vývoj, výroba a prodej pásových pil na kov, dopravníků materiálu a podávacích zařízení
www.bomar.cz
- 3.2. Bosch Rexroth, spol. s r.o.
– německá společnost
výroba hydraulických zařízení
www.boschrexroth.cz

Podél ulice Tuřanka:

- 0.1. Honeywell s.r.o.
– americká společnost
výrobně technologické centrum (výroba zabezpečovací regulační techniky, spalovací motory)
www.honeywell.com
- 0.2. Carclo Technical Plastics – Brno, s.r.o.
– britská společnost
výroba plastových komponentů pro kompletaci elektronických výrobků
www.carclo-plc.com



0.3. V území developera CTPark Brno
www.ctpinfo.cz

Acer Czech Republic s.r.o.
ADC Czech Republic, s.r.o.
Andrew Telecommunications s.r.o.
Bodycote HT s.r.o.
Maehler & Kaege CZ s.r.o.
ModusLink Czech Republic s.r.o.
Pilkington Czech spol. s r.o.
BGS Levi Czech a.s.
TAM Europe, s.r.o.
BOC Edwards Services s.r.o.
BenQ Technologies Czech s.r.o.
Fermat CZ s.r.o.
Wistron InfoComm (Czech), s.r.o.
Banta Global Turnkey, s.r.o.
Seaborne Plastics Limited



PROJEKTY V OBLASTI ČERNOVICKÉ TERASY

BRNĚNSKÁ PRŮMYSLOVÁ ZÓNA - ČERNOVICKÁ TERASA (BPZ-ČT)

- Disponibilní volné plochy (SMB)
- Obsazené plochy
- Blokované plochy
- Hranice území developera CTPark

KASÁRNA SLATINA

- Disponibilní území (stát)

LOZ BRNO - ČERNOVICE

- Disponibilní území (stát)

Dopravní infrastruktura

- Dálnice
- Komunikace stávající
- Komunikace výhledové
- Železnice
- Železniční vlečka - výhled
- Most

Technická infrastruktura

- Kanalizace splašková
- Kanalizace dešťová
- Vodovod
- Síťové kabely VN
- Plynovod
- Teplovod - výhled

0 100 200 300

vydal: Starostka města Brna, Kancelář primátora – Kancelář strategie města, Husova 12, 601 67 Brno, tel.: 542 171 111, info@brno.cz, www.brno.cz 2007

www.brno.cz Magistrát města Brna, Odbor územního plánování a rozvoje, Kounicova 67, 601 67 Brno, Česká republika
Tel.: +420 542 174 104, Fax: +420 542 174 425, e-mail: oupr@brno.cz

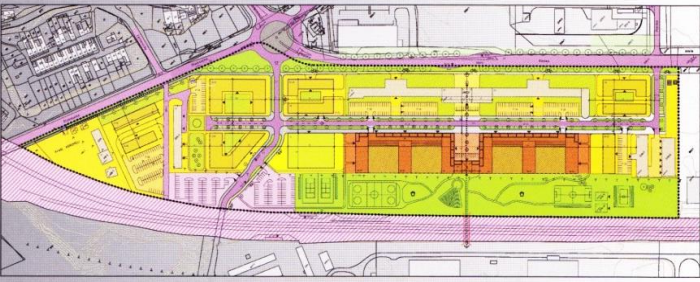
zdroj: Magistrát města Brna, 2007

Brownfields
B | R | N | O

Kasárna Slatina


- **Rozloha:** cca 12,4 ha
- **Katastrální území:** Slatina
- **Popis:** Lokalita brownfield - bývalý vojenský areál, situovaný mezi ulicemi Olomouckou, Řípskou, areálem společnosti Dieffenbacher a železniční tratí Brno – Vlárský průmysk. V blízkosti se nachází areál Letecké opravárenské základny Brno s ukončeným provozem v roce 2004, který navazuje na rozvojové plochy Brněnské průmyslové zóny – Černovická terasa. Provoz kasáren Slatina byl ukončen v roce 2003. Areál je z 50% zastavěn.
- **Vlastnictví:** 9,6 ha v majetku města Brna, ostatní pozemky jsou v majetku ČR.
- **Využití dle ÚPmB:** obchod, služby, výroba, veřejná vybavenost, bydlení, městská zelen, sport a rekreace, doprava.
V roce 2005 byla zpracovaná urbanistická studie, která byla podkladem pro změnu Územního plánu města Brna.


Komplexní návrh funkčního a prostorového uspořádání



Funckce navržené

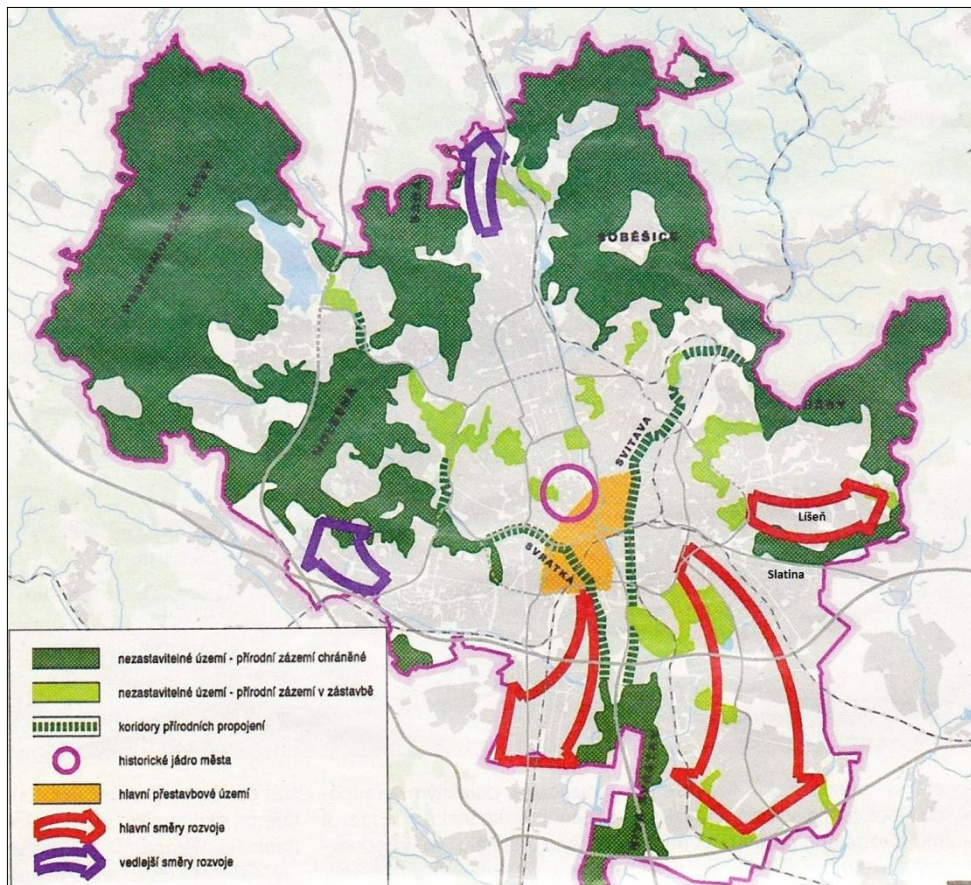
- PLOCHY VŠEOBECNÉHO BYDLENÍ
- SMÍŠENÉ PLOCHY OBCHODU, VÝROBY A SLUŽEB
- ZVLÁŠTNÍ PLOCHY PRO REKREACI
- VÝZNAMNÁ PARKOVISTĚ
- PLOCHY ZELENĚ
- PLOCHY ULIC A SILNIC
- PLOCHY PRO ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU
- ELEKTŘINA, PLYN
- 🚲 SAMOSTATNÉ CYKLISTICKÉ STEZKY



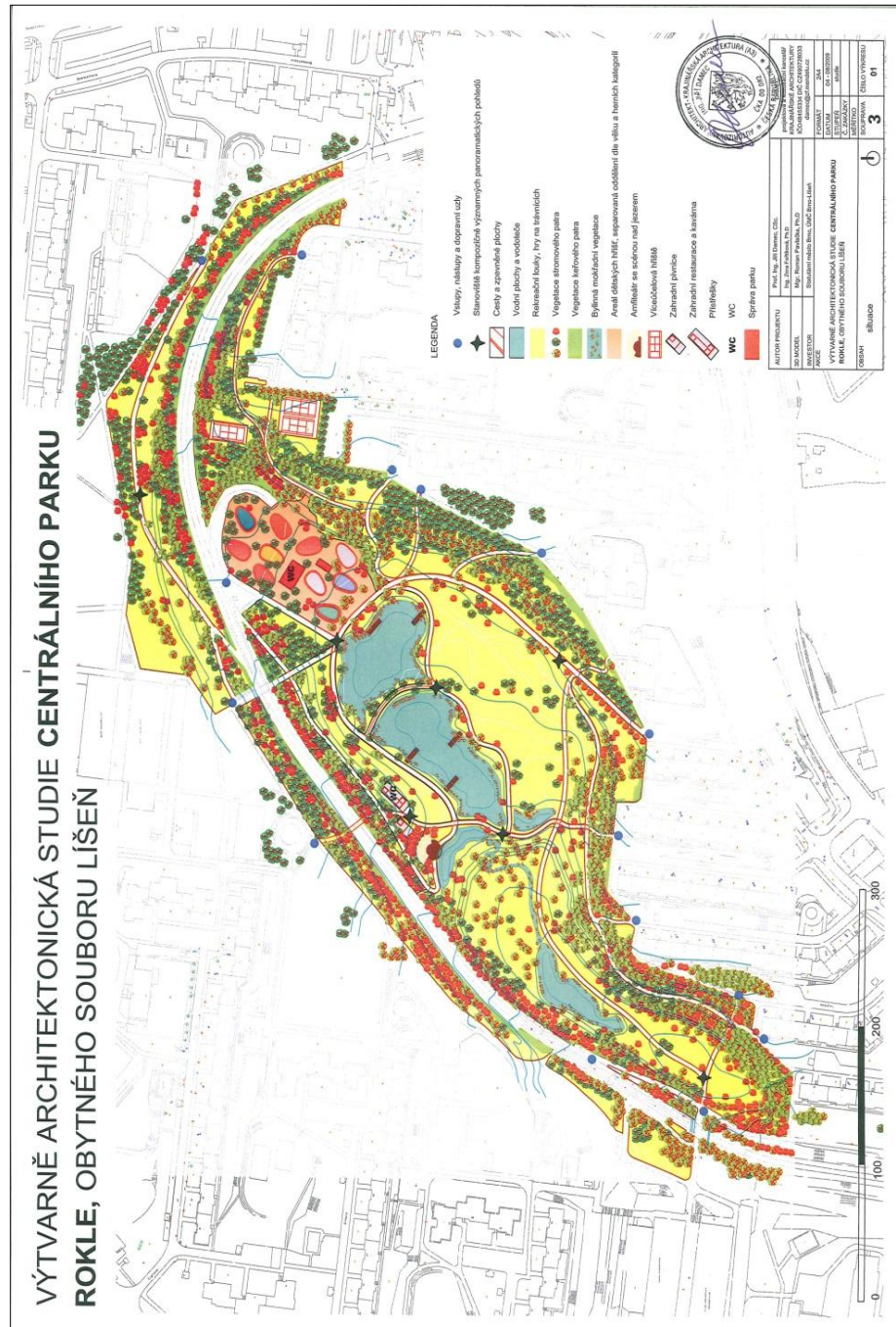


www.brno.cz

Příloha č. 10: Celková koncepce rozvoje města Brna



zdroj: Metropolitan, 2010



zdroj: MČ Brno – Lišeň, 2011

Příloha č. 12: Projekt „Rokle“ 3D vizualizace



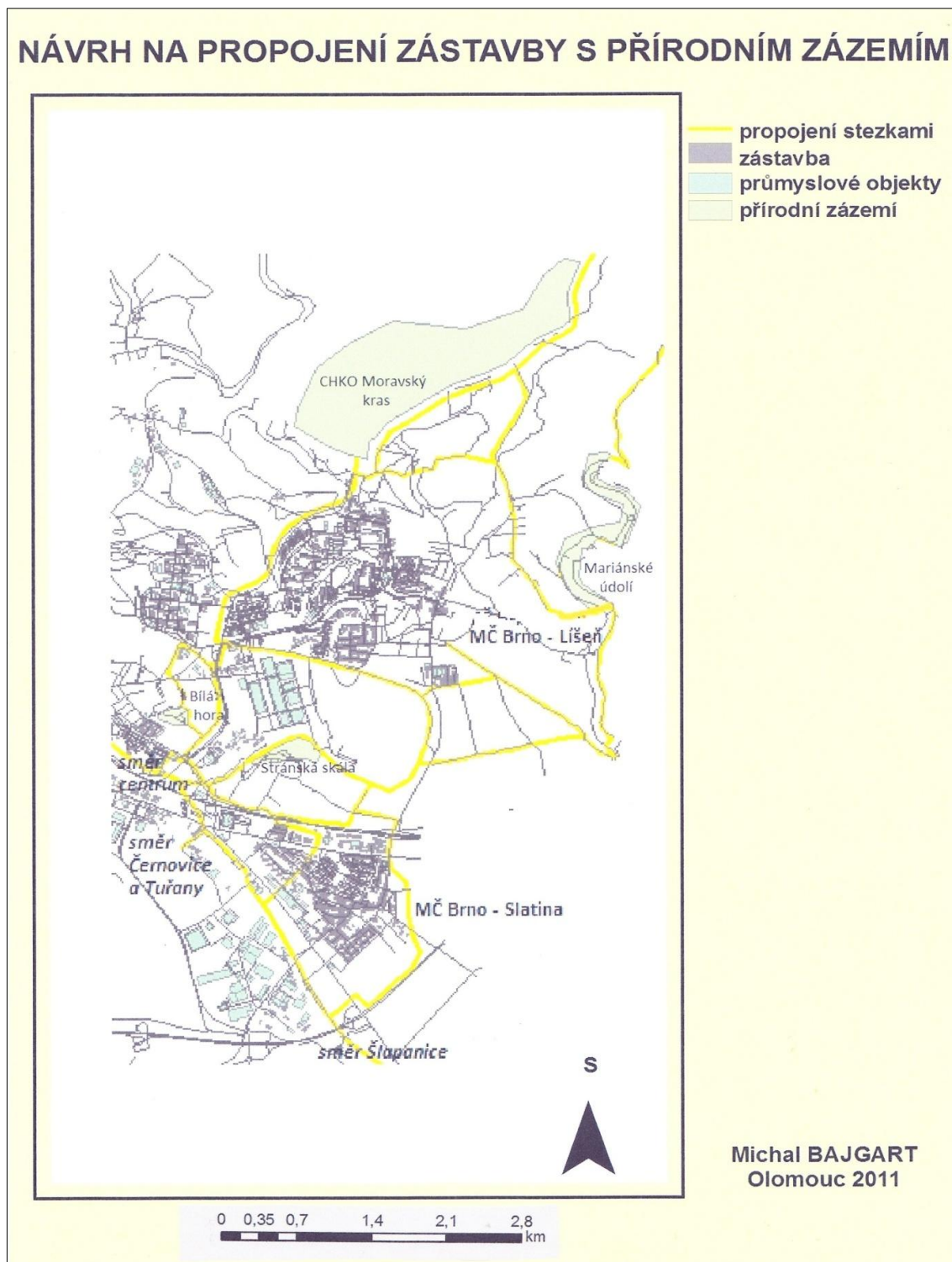
zdroj: MČ Brno – Líšeň, 2011

Příloha č. 13: Projekt „Terénky“ 3D vizualizace



zdroj: MČ Brno – Slatina, 2011

Příloha č. 14: Vlastní návrh na možnosti propojení přírodních zázemí se zástavbou městských částí Brno – Líšeň a Brno – Slatina a také s okolními městskými částmi a centrem Brna



zdroj: CENIA, 2011, upraveno v programu ArcGis 9.3 a programu GIMP, vlastní návrh

Příloha č. 15: Dotazník – přední strana

KVALITA ŽIVOTA V MČ BRNO – LIŠEŇ A MČ BRNO – SLATINA

Vážená paní, vážený pane,

studuji geografii na Přírodovědecké fakultě Univerzity Palackého v Olomouci a zabývám se tématem kvality života v MČ Brno – Lišeň a MČ Brno – Slatina. Řád bych Vás touto cestou požádal o zodpovězení několika níže položených otázek. Otázky se týkají různých témat o životě Vaší obce. Cílem tohoto dotazníku, který je anonymní, je získat názory na současný a očekávaný rozvoj obce od občanů různých věkových skupin. Předem děkuji za Vaši věnovanou čas.

Kontakt : Michal Bajgart, e-mail: BMik@seznam.cz

1.) Jste spokojený/á s Vaší obcí, jako s místem svého bydliště?

1/5 a.) velmi spokojený/á
 b.) spokojený/á
 c.) neutimn posoudit
 d.) nespokojený/á
 e.) velmi nespokojený/á

2.) V jakém typu domu žijete?

a.) v rodinném domě ve starší zástavbě obce
 b.) v rodinném domě v nové zástavbě obce
 c.) v bytovém domě (mimo panelové sídliště)
 d.) v bytě v panelovém sídlišti
 e.) v jiném

3.) Plánujete do budoucna změnu bydliště?

a.) rozhodně ano
 b.) možná ano
 c.) zvažuji to
 d.) spíše ne
 e.) rozhodně ne

4.) Je podle Vás v této MČ dostatek pracovních příležitostí?

a.) ano
 b.) spíše ano
 c.) jen v některých odvětvích
 d.) spíše ne
 e.) ne

5.) V jakém oboru byste uvítal/a vytvoření nových pracovních příležitostí?

6.) Pokud do zaměstnání dojděte, jaké formě přepravy dáváte přednost? (podtrhněte)
 městská hromadná doprava, automobil, autobus (dos), vlak (dos), kolo, jiná

7.) Uveďte důvod rozhodnutí! Vámi zvolené přepravy do zaměstnání (podtrhněte)
 finančně výhodné, časová výhoda, výhoda vzdálenosti, dobrá kultura cestování

8.) Trápi ředejší obyvatelé nadměrný hluk způsobený dopravou?
 a.) ano
 b.) poměrně ano
 c.) neutimn posoudit
 d.) málo měrou
 e.) ne

9.) Které organizace/skupiny jsou podle Vás v obci neaktivnější ve vztahu k občanům a rozvoji obce?
 (podtrhněte) : úřad MČ, společenenské organizace, zájmová sdružení, politické strany a uskupení, občanská sdružení, církev, poornikatelé, jini

10.) Podtrhněte, z jakého zdroje získáváte informace o pořádaných společenských a kulturních akcích v obci – internet, místní zpravodaj, veřejné vyvěsky, místní rozhlas, oznamení ve schránce, sousedi a přátelé, informace z úřadu MČ, jiné

11.) V čem byste uvítal změny v rámci společenského a kulturního dění v obci?

12.) Jaké společenské a kulturní akce a zařízení v obci navštěvujete?

13.) Jak hodnotíte kvalitu životního prostředí ve Vaší obci?
 (zakroužkujte od 1/nelepší - do 5/nehorší)

kvalita ovzduší	1	2	3	4	5
hluk	1	2	3	4	5
dopravní zátěž	1	2	3	4	5
veřejná zelen	1	2	3	4	5
čistota prostranství	1	2	3	4	5
nakládání s odpady	1	2	3	4	5

14.) Které části obce považujete za nejlepší z hlediska životního prostředí?

15.) Přejete v obci nějaké zemědělské plodiny? Pokud ano, jaké:

zdroj: vlastní tvorba

Příloha č. 16: Dotazník – zadní strana

16.) Kde v obci trávíte svůj volný čas? (parky, náměstí, přírodní rezervace)

17.) Jak často navštěvujete lokalitu Stránská skála?

a.) několikrát týdně
 b.) několikrát do měsíce
 c.) několikrát do roka
 d.) méně než jednou ročně
 e.) navštěvují vůbec

18.) Jakou změnu byste upřel/a v lokalitě Stránská skála?

19.) Jak často navštěvujete lokalitu Mariánské údolí, Velká Klajdovka, Bílá hora?

a.) několikrát týdně
 b.) několikrát do měsíce
 c.) několikrát do roka
 d.) méně než jednou ročně
 e.) navštěvují vůbec

20.) Jaká část Vaší obce je podle Vás zanedbávána?

21.) Co se Vám líbí ve Vaší MČ, co zde pokládáte za výhodu?

22.) Jaké složky v obci je podle Vás s rozvojem obce nutné zkvalitnit/dobudovat?

a.) obchody, služby, stravovací zařízení, ubytování apod.
 b.) zdravotnická zařízení a sociální vybavenost
 c.) předškolní a školní zařízení
 d.) zájmová činnost, mimoškolní aktivity pro všechny věkové kategorie
 e.) společenské a kulturní vyžití (divadlo, kino, výstavy, knihovny apod.)
 f.) sportovní zájem a vyžití
 g.) rekreační a odpočinkové zóny
 h.) kvalita a rozvoj dopravních komunikací
 i.) dostatek a rozvoj pracovních míst
 j.) výsadba veřejné zeleně
 k.) sociální zájem a vybavenost obce
 l.) nahlázení odpady

Ohodnotte danou problematiku oblastí života v obci zakroužkovaním hodnoty od 1/nejlépeš - do 5 /nejhorší

dostupnost služeb v obci	1	2	3	4	5
podmínky pro podnikání v obci	1	2	3	4	5
bezpečnost v obci	1	2	3	4	5
zdravotní péče u dětí a mládeže v obci	1	2	3	4	5
zdravotní péče u dospělých v obci	1	2	3	4	5
kvalita mateřských škol v obci	1	2	3	4	5
kvalita základních škol v obci	1	2	3	4	5
mnmoství mateřských škol v obci	1	2	3	4	5
mnmoství základních škol v obci	1	2	3	4	5
dopravní obslužnost v obci	1	2	3	4	5
údržba komunikací a chodníků v obci	1	2	3	4	5
kulturní a společenské vyžití v obci	1	2	3	4	5
zapojení se obyvatel do veřejného života	1	2	3	4	5
informovanost obyvatel o dění v obci	1	2	3	4	5
dostatek sportovišť a fitness/wellness center	1	2	3	4	5

Údaje o responděntovi :
 (odpověď zakroužkujte, popř. doplňte)

Pohlaví : žena muž
 Věk :
 Jak dlouho v obci žijete :
 Vzdělání : základní, střední bez maturity, střední s maturitou, vysokoškolské
 Odvětví zaměstnání : dělník, zaměstnanec, podnikatel, student, důchodce, mateřská dovolená, nezaměstnaný, jiné :
 Datum :
 Obec : Líšeň Slatina

zdroj: vlastní tvorba