

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Bc. Michal BAJGART

# **URBANISTICKÝ ROZVOJ MĚSTA BRNO**

Diplomová práce

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

Olomouc 2013

# BIBLIOGRAFICKÝ ZÁZNAM

**Autor (osobní číslo):** Bc. Michal BAJGART (R110143)  
**Studijní obor:** Regionální geografie  
**Název práce:** Urbanistický vývoj města Brno  
**Title of thesis:** Urban development of the city of Brno  
**Vedoucí práce:** RNDr. Tatiana MINTÁLOVÁ, Ph.D.  
**Rozsah práce:** 83 stran, 4 vázané přílohy

**Abstrakt:** Předmětem diplomové práce je analytický rozbor jednotlivých etap urbanistického rozvoje města Brna se zaměřením na veřejnou dopravu. Na základě literatury definuje pojem městského prostředí a porovnává jeho stav s městským prostředím Brna. Z provedené SWOT analýzy a konceptu připravovaného nového územního plánu jsou navrženy směry dalšího rozvoje města. Důraz je kladen na vytvoření kvalitního městského prostředí, systému veřejné dopravy, revitalizaci ploch města v rámci udržitelného rozvoje na území města Brna.

**Klíčová slova:** Brno, urbanistický rozvoj, městské prostředí, veřejná doprava, revitalizace ploch města

**Abstract:** The subject of the thesis is an analytical analysis of the various stages of urban development of the city of Brno, with a focus on public transport. Based on the literature defines the concept of urban space and urban space compared to Brno. From the SWOT analysis and the concept of the upcoming new zoning plan are designed to directions of further development of the city. Emphasis is placed on creating quality urban space, public transportation systems, revitalization of cities in sustainable development within the City.

**Keywords:** Brno, urban development, urban space, public transport, revitalization of city areas

Prohlašuji, že zadanou diplomovou práci, na téma *Urbanistický rozvoj města Brno*, jsem vypracoval samostatně pod vedením RNDr. Tatiány Mintálové, Ph.D. a veškerou použitou literaturu a zdroje jsem řádně uvedl v seznamu použitých zdrojů.

V Olomouci, dne .....

.....

Podpis

Na tomto místě bych rád poděkoval RNDr. Tatianě Mintálové, Ph.D., za odborné vedení, cenné rady a připomínky při psaní diplomové práce a ochotné jednání. Poděkování patří také rodině a nejbližším za trpělivost a všestrannou podporu.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Akademický rok: 2011/2012

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Michal BAJGART**  
Osobní číslo: **R110143**  
Studijní program: **N1301 Geografie**  
Studijní obor: **Regionální geografie**  
Název tématu: **Urbanistický rozvoj města Brno.**  
Zadávací 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 urbanistický rozvoj města v jednotlivých vývojových etapách s důrazem na jeho propojení s veřejnou dopravou. Autor se zaměří hlavně na postindustriální rozvoj města a na možnosti dalšího rozvoje.

Návrh struktury práce:

ÚVOD

Cíle a metodika práce

Rešerše literatury

Teroteticko-metodologická část ( Cíle a metodika práce, rešerše literatury, definice základních pojmů ? urbanizmus atd?)

Analytická část

1 Preindustriální období (založení města, křižovatka obchodních cest, obchodní a řemeslnické centrum)

2 Industriální město (železnice a rozvoj průmyslu, bourání hradeb a rozvoj města, rozvoj veřejné dopravy)

3 Socialistické město (znárodnění průmyslu, rozvoj obytných celků měst, orientace veřejné dopravy dle jednotlivých funkcí ve městě)

4 Postindustriální město (změny po roce 1989 - struktura průmyslu i veřejné dopravy, IDS, průmyslové zóny, rozvoj, brownfields..)

5 Možnosti dalšího rozvoje (dopravní uzly - IDS - nové směry veřejné dopravy dle potřeb města, revitalizace ploch a celků města, nový územní plán, využití historických děl k revitalizaci ploch, MĚSTSKÉ PROSTŘEDÍ- vymezení pojmu, revitalizace ploch na příkladu jiných měst).

Závěr

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání  
Rozsah pracovní zprávy: 20 000 - 24 000 slov  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická  
Seznam odborné literatury: viz příloha

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

Datum zadání diplomové práce: 23. ledna 2012  
Termín odevzdání diplomové práce: 10. dubna 2013

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.  
děkan

L.S.

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Olomouci dne 23. ledna 2012

## Příloha zadání diplomové práce

### Seznam odborné literatury:

- KUNC, J., KLUSÁČEK, P., MARTINÁT, S. (2011): Percepce a lokalizace urbáních brownfields: Podobnosti a rozdíly na příkladu Brna a Ostravy. Urbanizace a územní rozvoj, č.1/2011.
- MATLOVIČ, René (ed.): Urbánny vývoj na rozhraní milénií. Urbánne a krajinné štúdie Nr. 3, ITHM FF PU Prešov, 2000, 436 s.
- NOVÁK, J., PULDOVÁ, P., OUŘEDNÍČEK, M., TEMELOVÁ, J. (2007): Současné procesy ovlivňující sociálně prostorovou diferenciaci České republiky. Urbanismus a územní rozvoj 10, č. 5, str. 34-39. ISSN 1212-0855.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2000): Teorie stádií vývoje měst a diferenciální urbanizace. Geografie - Sborník České geografické společnosti 105, č. 4, str. 361-369. ISSN 1212-0014.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2002): Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu. In: Sýkora, L. ed.: Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Ústav pro ekopolitiku. Praha. Str. 39-54. ISBN 80-901914-9-5.
- OUŘEDNÍČEK, M., TEMELOVÁ, J., MACEŠKOVÁ, M., NOVÁK, J., PULDOVÁ, P., ROMPORTL, D., CHUMAN, T., ZELENDOVÁ, S., KUNCOVÁ, I. (2008): Suburbanizace.cz. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje a Ministerstvo životního prostředí ČR, Praha, 96 stran. ISBN 978-80-86561-72-1.
- SÝKORA, L., POSOVÁ, D. (2011): Formy urbanizace: kritické zhodnocení modelu stadií vývoje měst a návrh alternativní metody klasifikace forem urbanizace. Geografie, 116, č. 1, s. -.
- SÝKORA, L., OUŘEDNÍČEK, M. (2007): Sprawling post-communist metropolis: commercial and residential suburbanisation in Prague and Brno, the Czech Republic In: Razin, E., Dijst, M., Vázquez, C. (eds.): Employment Deconcentration in European Metropolitan Areas: Market Forces versus Planning Regulations. Dordrecht, Springer. pp 209-233. ISBN 978-1-4020-5761-8.
- URBÁNKOVÁ, J., OUŘEDNÍČEK, M. (2006): Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu. In: Ouředníček, M. ed.: Sociální geografie Pražského městského regionu. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje. Praha. Str. 79-95. ISBN 80-86561-94-1.

# Obsah

<b>1 ÚVOD</b> .....	<b>10</b>
<b>2 TEORETICKO – METODOLOGICKÁ ČÁST</b> .....	<b>11</b>
2.1 Cíl a metodika práce .....	11
2.2 Vymezení základních pojmů a rešerše literatury .....	11
<b>3 ANALYTICKÁ ČÁST – VÝVOJ PROSTOROVÉ STRUKTURY</b> .....	<b>13</b>
3.1 Preindustriální období .....	13
3.1.1 Počáteční osídlování .....	13
3.1.2 Vznik názvu města .....	14
3.1.3 Urbanistický vývoj za vlády Přemyslovců do 12. století .....	14
3.1.4 Urbanistický vývoj ve 12. a 13. století .....	15
3.1.5 Urbanistický vývoj města ve 14. – 16. století .....	17
3.1.6 Urbanistický vývoj v období Baroka .....	18
3.2 Industriální město .....	19
3.2.1 Počátky rozvoje brněnského průmyslu .....	19
3.2.2 První novodobé regulační záměry a okružní třída - Ringstrasse .....	20
3.2.3 Vývoj obytných zón a průmysl .....	23
3.2.4 Počátky městské hromadné dopravy v Brně .....	25
3.2.5 Urbanistický vývoj Brna v období 1. republiky (1918-1938) .....	25
3.2.6 Městská hromadná doprava v období 1. republiky .....	28
3.2.7 Brno v období 2.světové války .....	29
3.3 Socialistické město .....	30
3.3.1 Poválečný vývoj města .....	30
3.3.2 Městská hromadná doprava v poválečném období .....	32
3.3.3 Rozvoj průmyslu .....	33
3.3.4 Výstavba panelových sídlišť .....	33
3.3.5 Ostatní aspekty urbanistického vývoje – Staré Brno .....	36
3.3.6 Městská hromadná doprava v období socialismu (1950-1969) .....	40
3.3.7 Městská hromadná doprava v období socialismu (1970-1989) .....	41
3.4 Post socialistické a postindustriální město .....	42
3.4.1 Brno v 90. letech 20. století – nové priority města a územní plán .....	42



3.4.2 Realizace v období 90. let .....	44
3.4.3 Městská hromadná doprava v období 90. let .....	46
3.4.4 Poslední etapa vývoje města .....	47
3.4.5 Městská hromadná doprava a Integrovaný dopravní systém JMK .....	49
3.4.6 Významné projekty na území města .....	50
<b>4 MOŽNOSTI DALŠÍHO ROZVOJE .....</b>	<b>52</b>
4.1 SWOT analýza .....	52
4.2 Územní plán města Brna .....	54
4.3 Systém vlastních návrhů a opatření v rámci urbanistického rozvoje Brna .....	56
4.3.1 Rozvoj lokality Stránská skála a přestavbou území brownfieldu .....	56
4.3.2 Dopravní uzly v systému veřejné dopravy IDS a MHD .....	60
4.3.3 Revitalizace ploch a celků města na příkladu v lokalitě Staré Brno .....	62
<b>5 MĚSTSKÉ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>66</b>
5.1 Pojem městské prostředí .....	66
5.2 Městské prostředí a revitalizace na příkladu jiných měst .....	67
5.3 Analýza městského prostředí v Brně .....	70
<b>6 ZÁVĚR .....</b>	<b>74</b>
<b>7 SUMMARY .....</b>	<b>75</b>
<b>8 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....</b>	<b>76</b>
<b>9 SEZNAM PŘÍLOH .....</b>	<b>79</b>

# 1 ÚVOD

*„Jako větve nebo ramena jsou na všechny strany široce a dlouze rozložena kolem města postranná předměstí. Pozoruhodný jest počet zelinářských zahrad, které se kolem prostírají v souvislém pásu s pohledem plným lahody a výnosnosti nejvyšší. Zahrady oplývají zeleninou a květinami, jako zásobárna a špižirna, nahromaděné přebytky dodávají i do krajů okolních, a ve velikém množství dovážejí do Rakous. Stromy, bohatě nesoucí ovoce, nejsou nikde na Moravě početnější. Na obou březích Svratky prostírají se pole, přeurodná pro všechny druhy obilovin, luštěnin a širé roviny, jakož i zelené louky nejpůvabnější. Něco dále jsou vrchy révonosné, háje v zavodněných údolích a lesy pěstěné a světlé, poskytující stavební materiál a topivo. Nikde není močálu, nikde není stojatých vod. Jdeš – li na sever, setkáš se v prostoru jedné míle se čtyřmi sádkami s vodou nejčistší.“*

*Tomáš Jordán z Klausenburka a Jan Sporisch z Ottenhalu*

*(in Jordánková, Sulitková, 2008)*

Město Brno za dobu své existence prošlo řadou proměn, za nimiž stály promyšlené a hodnotné stavební úpravy, ale také překotné nárazové a nepříliš zdařilé zásahy do urbanistické struktury městského organismu. V analytické části práce si připomeneme, jak se město vyvíjelo v jednotlivých etapách a také se pokusíme nalézt odpověď na otázku, jak se jednotlivé etapy konkrétně zapsaly do tváře podoby současného města. Město a jeho vnitřní organizace odráží způsob života i myšlení jeho obyvatel, které je pak vyjádřeno kvalitou samotného městského prostředí. Jaké tedy je městské prostředí Brna?

Pro další rozvoj urbánního celku je podstatné znát případné hranice a bariéry v prostředí, které mohou ovlivnit jeho další rozvoj. Zhodnocením veškerých dostupné znalosti k předvídatelnému a komplexnímu postoji v udržitelném rozvoji sídla. Bude nás tedy zajímat, jaké limity a bariéry v rozvoji města bude třeba překonat a jakým způsobem lze provádět další kroky k udržitelnému rozvoji bez ovlivnění dosavadního standartu kvality života na území města.

Pokud má být město jako živý organismus schopným a fungujícím systémem, v němž jednotlivé „buňky“ neumírají, ale jsou postupně zacelovány a regenerovány, je třeba vypořádat se s procesem postupných revitalizací objektů, ploch a celků uvnitř městské struktury. Reakcí na tuto problematiku je vytvoření vlastního systému návrhů a opatření, zabývající se aktuálními potřebami v oblasti rozvoje města.

## 2 TEORETICKO – METODOLOGICKÁ ČÁST

### 2.1 CÍL A METODIKA PRÁCE

Plánování měst na základě vytvoření urbanisticky hodnotných struktur s vytvořením kvalitního městského prostoru je oblastí sahající k samotným počátkům výstavby prvních starověkých měst. Pojem městské prostředí, který se dostává obzvláště do popředí v posledních desetiletích v severní a západní Evropě, se zabývá kvalitou jednotlivých urbanistických celků v souvislosti s architektonickým pojetím a chápáním městského prostoru, jako unikátního, odlišného a jedinečného místa v rámci všednosti a unifikovanosti městského prostředí v rámci města jako celku.

Analytická část práce se zabývá na základě dostupné literatury jednotlivými etapami vývoje urbanistické struktury sídla v propojení s veřejnou dopravou. Vymezení pojmu městského prostředí a porovnání s problematikou rozvoje dalších měst ve světě dle odborné literatury následuje zhodnocení stavu městského prostředí města Brna, přičemž se lze inspirovat příklady zdařilých revitalizací jiných měst.

Klasifikační metodou neboli SWOT analýzou a zhodnocením informací ohledně konceptu připravovaného územního plánu podkryjeme problematiku spojenou s dalším rozvojem města. Na základě těchto informací bude sestaven systém vlastních návrhů a opatření na příkladě jednotlivých lokalit města. Jednotlivé návrhy obsáhnou konkrétní oblast spojenou s rozvojem města jako celku. Systém těchto návrhů a opatření má být podnětem k zamyšlení a otevření diskuze na daná témata a určena k případnému podrobnému rozboru.

Cílem práce je tedy vytvoření posloupného a komplexního přehledu rozvoje města Brna s ukotvením požadavků na udržitelný rozvoj v porovnání s všeobecným trendem měst ve světě.

### 2.2 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ A REŠERŠE LITERATURY

Podle Faitha (2008) pojem *urbanismus* zahrnuje vědní obor a současně praktické plánovací a projekční činnosti stavby lidských sídel, včetně organizování života v nich. Zkoumá teoretické a praktické problémy tvorby a přetváření osídlení a struktur sídelních útvarů a formuluje zásady řešení, kdy vychází ze všeobecných zákonitostí *rozvoje* společnosti a její ekonomiky v konkrétních podmínkách.

Procesem vývoje urbanistického vývoje města Brna se zabírala řada autorů, z nichž nejobsáhleji a nejpodrobněji se tomuto tématu věnuje Kuča ve své publikaci Brno – vývoj města,

předměstí a připojených vesnic vydanou v roce 2000. Další díla zachycují především vývoj města z hlediska jeho dějin a poukazují na proměny či architektonicky významné prvky.

Jak dále uvádí Faith (2008), výstavba měst a rozvoj městského způsobu života je spojený s výraznou změnou životního stylu, zvyšováním koncentrace obyvatel a s přesídlováním lidí z vesnic do měst, což byl trend v 19. a 20. století v průmyslově vyspělých zemích. To vystihuje pojem *urbanizace*, kdy dochází k růstu měst a diferenciaci městských druhů činností (funkcí).

Prvotní proces koncentrace je spojen s převládající dopravou parní železnice, řemeslnou a průmyslovou výrobou. Rozvoj aglomerace pak nastává s elektrifikovanou železniční a individuální automobilovou dopravou, sektorem zaměstnání v průmyslu a službách. Následnou dekoncentraci a vytvoření městského regionu umožňuje vybudování rychlostních komunikací pro automobilový provoz, což je doprovázeno rozvojem služeb a vyšších služeb.

Rozrušením tradičně rostlého města zde dochází k útlumu života na veřejném prostředí a vzniká problematika oživení a tvorby kvalitního *městského prostředí*. Touto otázkou se zabírá řada autorů především v zahraničí, kde je tato problematika sledována a zachycena pro další rozvoj měst. Typickým představitelem věnujícím se tématu udržitelnosti a života ve městech je vizionářský architekt Jan Gehl. Ten ve své knize *Města pro lidi* poukazuje i na nutnost udržitelnosti měst ve vztahu k dopravě. V rámci dopravního systému je nezbytné vytvoření fungujícího systému veřejné dopravy, která bývá většinou realizována formou *městské hromadné dopravy*. Ta zabezpečuje přepravu osob na území města, případně v jeho blízkém okolí a vytváří tak samostatný přepravní systém.

Udržet kompaktnost území města, což přináší i výhody v dostatečné dostupnosti veřejné dopravy, lze opětovným začleněním *brownfieldů*, což jsou pozemky a budovy v urbanizovaném území, které ztratily své původní využití nebo jsou využity jen z části, a mají často ekologické poškození a zdevastované budovy (Jackson, 2008).

## 3 ANALYTICKÁ ČÁST - VÝVOJ PROSTOROVÉ STRUKTURY

### 3.1 PREINDUSTRIÁLNÍ OBDOBÍ

#### 3.1.1 Počáteční osídlování

Brno se rozkládá v široké kotlině uzavřené ze tří stran svahy zalesněných výběžků Českomoravské vrchoviny, pouze k jihu se krajina otevírá rovin úvalu, kam společným korytem odtékají také obě brněnské řeky Svitava a Svratka (SAMEK, HRUBÝ, 1982), které po vstupu do brněnské kotliny (Svratka od Kamenného mlýna, Svitava od Obřan) dříve silně meandrovaly a větvaly se do více ramen. Vedlejším ramenem Svratky byl pravděpodobně pozdější Svratecký náhon, tekoucí od Pisárek přes Mendlovo náměstí na Starém Brně k nynějšímu hlavnímu nádraží a vléval se do Svitavy. Původní soutok ležel do poloviny 19. století blíže k městu, než došlo k napřimení toků a přesunutí soutoku dále k jihu. Avšak i dno kotliny se vzdouvá skalnatými útesy izolovanou skupinou tří vyvýšenin, od severozápadu vklíněných do brněnské kotliny, které v klesající rozloze i výšce sestupují až na území města (Kraví hora 248,4 m n.m. se Žlutým kopcem 292 m n.m., Špilberk 285 m n.m., Petrov 245 m n.m.), pod nimiž vyrostlo historické jádro města (KUČA, 2000).

Výhodnou polohu místa na křižovatce cest podtrhuje i lokalizace města na styku úrodných rovin zemědělsky obhospodařovaného úvalu, kde se zemědělské produkty směňovali se surovinami a zbožím řemeslníků z oblasti vrchovin.

Nejstarší nalezené kosterní ostatky patří člověku pravěkému z doby okolo 70 000 př. n. l. Významná naleziště osídlení představuje Stránská skála, Červený kopec, nebo oblast Maloměřic. Od té doby, zde lidé žily nepřetržitě na různých místech v obvodní části dnešního Brna.

V 8. až 5. století př. n. l. se vybudovala rozsáhlá opevněná hradiště, zmínit můžeme třeba Hradisko u Obřan, či Staré Zámky u Líšně. V místech dnešních sídlišť, byly brněnské ulice hojně navštěvovány kupci, dosvědčuje o tom i nálezy římských mincí. Z toho se dá odvodit nejen výměnu zboží, ale i kulturní ovlivňování obyvatelstva světovládou římskou říší.

V období 5. a 7. století našeho letopočtu bylo území Moravy včetně Brna osídleno slovanskými kmeny. Hlavní úlohu v té době hrálo hradisko Staré Zámky u Líšně, kde zemědělské zázemí tvořila aglomerace v prostoru Maloměřic, Židenic a Obřan a dalších lokalit v povodí Říčky. Z dob Velkomoravské říše nalézáme tři desítky pohřebišť i jednotlivé hroby a sídlišť. Ty po zániku Velké Moravy pustly (Obřany, Starý Lískovec. Osídlení tehdejší doby bylo také koncentrováno v oblasti řeky Svratky, kdy na pravém břehu se rozprostírala rozsáhlejší osada a na

levém břehu pod Žlutým kopcem sídliště menší. Zde se nachází nejstarší kamenná stavba, kostel Panny Marie, která byla později překryta stavbou kláštera na Starém Brně (TEPLÝ, PERNES, 2008).

Zcela zásadní změna v brněnském prostoru nastala po začlenění Moravy do českého státu, někdy kolem roku 1019. Počátkem 11. století byl strategický význam Brna kodifikován vybudováním hradu Brnen, jenž ve své funkci nahradil zaniklé správní centrum na Starých Zámčích u Líšně. Lokalizace hradu, pro poznání sídelního vývoje raně středověkého Brna je klíčová, nejpravděpodobnější lokalizace se jeví v oblasti Petrova (KUČA, 2000).

### **3.1.2 Vznik názvu města**

Název samotného města Brna pocházejí z dob 11. až 12. století, kdy se používalo jmenování Brnen, Brno a Brnno, od nichž byl odvozen latinský název Bruna a také německého označení Brunn. Původ názvu je hledán i ve staroslovanském slově „brn“, což představovalo jíl, nebo bláto. Lokalita tohoto jména se díky tomu nemohla rozkládat na kopci, ale na rovině obklopené močálem a bažinou (KUČA, 2000). Hlinité místo a osada na něm se velmi dobře hodila na oblast nynějšího Starého Brna, položeného na bahnitém místě brodu přes Svatku. Podle této osady byl později pojmenován hrad Brnen, což znamená hrad na hlinitém místě vrchu. Tak byly nejprve vedle sebe názvy Brnno pro osadu a Brnen pro hrad, až název Brnen pro hrad časem zanikl a pojmenování osady se ujalo v podobě názvu Brno (DŘÍMAL, PEŠA, 1969).

### **3.1.3 Urbanistický vývoj za vlády Přemyslovců do 12. století**

Brněnský hrad měl vnitřní hrad a vnější hrad čili předhradí. Vnitřní hrad je třeba hledat na skalnatém ostrohu Petrova, který spadal příkře na tři strany. Úzká šíje spojovala vnitřní hrad na ostrohu s hřbetem nebo náhorní rovinkou východně od Špilberku, kde se rozkládalo předhradí. Hřbet či náhorní rovinka klesaly na východní straně obdobně jako ostroh a na severu se svažovaly asi od prostor bývalého Rybného trhu (Dominikánské nám.) do údolí potoka, který tekl z Kraví hory (nám. Míru), obtáčel doprava úpatí Špilberku a přes prostor dnešního náměstí Svobody proudil do Ponávky (KUČA, 2000).

Vnitřní hrad i předhradí byly obehnané opevněním, na předhradí byl velkofarní kostel sv. Michala někde v místech chrámu zasvěceného témuž světcí na nynějším Dominikánském náměstí. Je značně pravděpodobné, že původní kostel sv. Michala byla rotunda. Zdá se, že chrám sv. Michala byl původně míněn pod názvem „brněnský kostel“, jak je tomu v listině olomouckého biskupa Jindřicha Zdíka z roku 1131. Když michalská svatyně přestala pro své malé rozměry vyhovovat, založil pravděpodobně první moravský markrabě Konrád Ota na

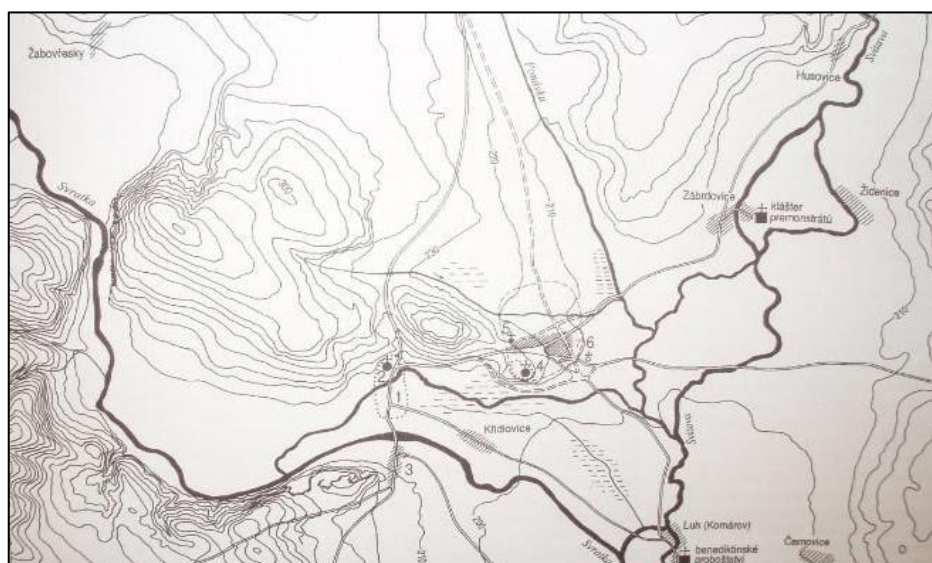
počátku poslední čtvrtiny 12. století na vnitřním hradě basiliku sv. Petra v místech, kde dosud stojí brněnská katedrála (DŘÍMAL, PEŠA, 1969).

### 3.1.4. Urbanistický vývoj ve 12. – 13. století

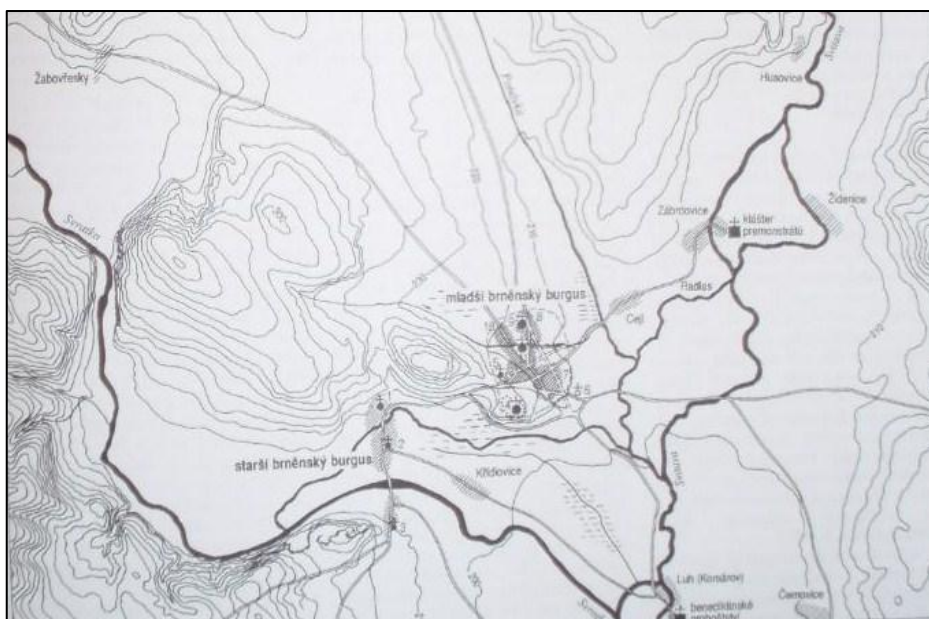
Z hlediska aglomerace, přelom 12. a 13. století byl z dosavadní doby hlavní mezník. Po vzniku brněnského hradu rostla v jeho blízkosti (dnešní ulice Josefská) česká ves, jejíž původní tvar však nelze určit. Také v brněnské kotlině se počet obyvatel zvyšoval a vznikaly v blízkém i vzdálenějším okolí četné vesnice. Patřily zeměpánovi a tvořily rozsáhlý komplex knížecího velkostatku.

Počátkem 13. století hospodářský vývoj na Starém Brně již tak pokročil, že se starobrněnská osada stává Brněnskou trhovou vsí neboli městysem. To znamenalo tehdy neopevňenou ves s tržištěm, na kterém se prodávalo zboží dovážené cizími kupci a vyrobené řemeslníky usazenými v osadě.

S přílivem cizích kolonistů usazujících se na majetcích klášterních statků, přichází také znalost vyspělejšího právního systému. To mělo za následek vzniku nové osady, v místech kudy dnes vedou ulice Běhounská a Česká. V ostrém úhlu u počátku dnešní Masarykovy ulice na styku zmiňovaných ulic bylo tržiště ve tvaru trojúhelníka, kde na mírném svahu údolíčka obráceném k severu toto tržiště ohraničoval potok. Tržiště se nazývalo Dolní trh a lemovaly jej vroubené domy. Mezi těmito dvěma ulicemi pak byl počátkem 13. století postaven pro cizí kolonisty kostel sv. Jakuba a na tržišti byl zbudován kostel sv. Mikuláše (DŘÍMAL, PEŠA, 1969).



Obr. 1: Vývoj osídlení v brněnské aglomeraci do konce 12. století (Dřimal, Peša 1969)

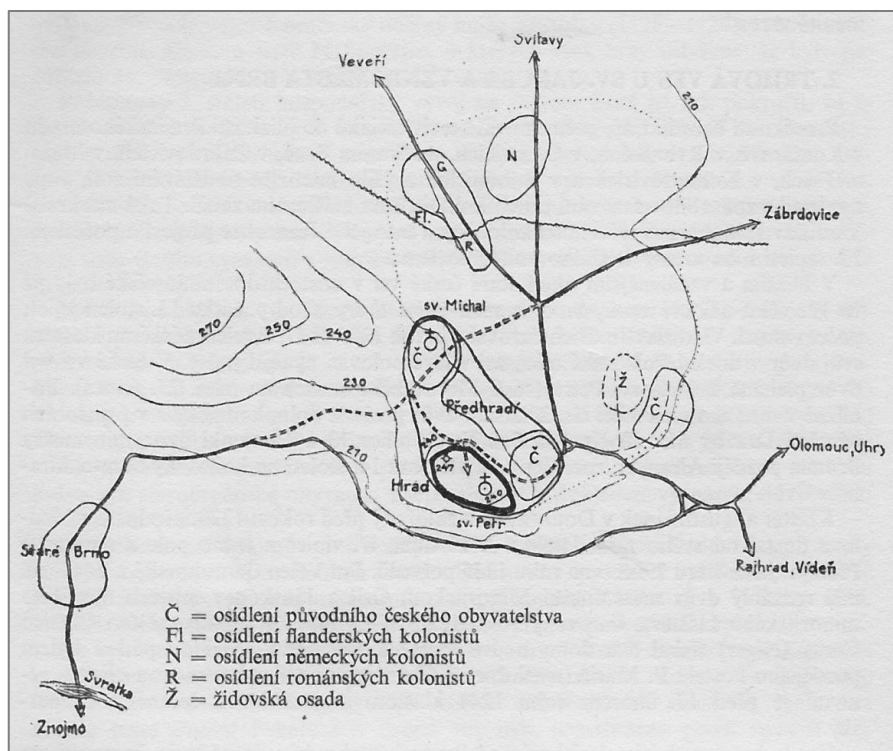


Obr. 2: Vývoj osídlení v brněnské aglomeraci počátkem 13. století (Dřímál, Peša, 1969)

Ve 30. letech 13. století, tak nedaleko vedle sebe existovaly dvě Brněnské trhové vsi. Starší u řeky Svatavy, kolem kostela Panny Marie, která kvůli odlišnosti byla nazývána Staré Brno a druhá, nově založená, kolem svatojakubského a svatomikulášského kostela. Postupem se trhová ves začala měnit v město. Cizí kolonisté v trhové vsi u Jakuba a Mikuláše byli trojí národnosti. Němci, ze kterých valná část přišla z Rakous, Flandrové od Dolního Rýna a Valoni usazení kolem kaple sv. Mikuláše. Současně s příchodem cizích kolonistů vznikla v Brně také osada židovská. Vklínala se mezi českou osadu v nynější ulici Josefské a starou cestu v dolní části dnešní Masarykovy ulice a měla synagogu v místech dnešního chrámu sv. Maří Magdaleny.

Byla tedy v první čtvrtině 13. století na úpatí Brněnského hradu tři sídliště. Původní česká ves v dnešní Josefské ulici, Brněnská trhová ves cizích kolonistů obývaná Němci, Flandry a Valony a židovská osada. K tomu přistupovalo osídlení na vnitřním i vnějším hradě v oblasti Petrova. Uvedený stav se během 13. století změnil, byl vystavěn nový brněnský hrad Špilberk na stejnojmenné vyvýšenině a stal se tak nejvýznamnější dominantou ve středověku. Mezi lety 1231 a 1237 bylo přidáno území původního Brněnského hradu na Petrově k původnímu českému osídlení a trhové vsi cizích kolonistů a bylo z nich utvořeno město Brno, které se začalo ohrazovat hradbami, zmíněnými výslovně roku 1243. Již v roce 1238 je Brno v listině označováno výslovně jako město Brno neboli civitas Brunnensis (DŘÍMAL, PEŠA, 1969).





Obr. 3: Vývoj osídlení a lokalizace jednotlivých tržních osad (Dřimal, Peša, 1969)

V městě byla vyměřena na nezastavěných místech dvě nová tržiště. Na volném východním svahu bývalého vnějšího hradu vznikl Horní trh (dnešní Zelný trh) a na svahu před předhradím Rybný trh (dnešní Dominikánské nám.). Hradby po svém dokončení obemkly město nepravidelným oválem a do města vedlo celkem pět bran. Brněnská na Šilingrově náměstí, Veselá u ústí ulice Veselé (nynější České), Běhounská (směrem k Tišnovu), Měniňská (dosud stojí) a Židovská na konci Masarykovy třídy. Z Koblišné ulice propouštěla do Brna Branka, u níž vytékal z města potok, pramenící na Kraví Hoře a vlévající se do Ponávky. Do Brna nebyla pojata původní Brněnská trhovářská ves na území Starého Brna a samotné utvoření města snížilo její význam (DŘÍMAL, PEŠA, 1969).

### 3.1.5. Urbanistický vývoj města ve 14. - 16. století

Na začátku 14. století Brno se stává Brna hospodářským a politickým centrem. Zmohutněly a zesílily hradby a brány ochraňující obyvatele od útoku nepřátel. K hlavní úloze ochrany přispěl definitivně i hrad Špilberk.

Pro Brno bylo významné období vlády Lucemburků. Byl zde zřízen sklad zboží, obdobný tomu ve Vídni. Dálkový obchod podpořilo oznámení, ve kterém bylo ustanoveno, že cesta kupců z Německa do Polska a Uher přes Brno je pod ochranou krále českého, polského a uherského panovníka (TEPLÝ, PERNES, 2002).

V roce 1348 se Brno stává vedle Olomouce jedním ze dvou hlavních měst Moravy a od roku 1349 se stává sídlem vládnoucího markraběte a jediným hlavním městem země, neboť v roce 1350 si markrabě Jan Jindřich zvolil za své sídlo Špilberk, resp. Královo Pole. Tímto bylo odstraněno rozdělení Moravy na zemské úděly a vytvořen jeden správní celek – Markrabství moravské. Hojně se také budují nové klášterní areály. Roku 1320 byl svěcen presbytář minoritského kostela sv. Jana Křtitele a sv. Jana Evangelisty (KUČA, 2000).

V poslední čtvrtině 14. st. překročili bohatí měšťané k přestavbě chrámu sv. Jakuba. Za hradbami Brna založil markrabě Jan Jindřich roku 1350 kostel sv. Tomáše (TEPLÝ, PERNES, 2002). Období husitských válek poznamenalo vývoje Brna stejně negativně jako vývoj v ostatních zemích Koruny České. Brno se husitům ubránilo, ale i vlivem dlouhotrvající občanské války postihl hospodářský úpadek, při němž bylo zničeno mnoho domů a počet obyvatel pokles. Okolí Brna bylo zpustošeno a Staré Brno vypáleno (DŘÍMAL, PEŠA, 1969).

V období renesance se město vlivem rostoucího bohatství zvelebovalo, ozdobila je celá řada krásných renesančních staveb, z nichž některé přetrvaly až do dneška: renesanční podobu získala Stará radnice, jejíž vchod ovšem zdobí pozdně gotický portál s plastikami heroldů a měšťanů, který vytvořil věhlasný umělec Antonín Pilgram. Renesanční přestavbou prošlo po roce 1588 středověké proboštství svatopetrské kapituly – dnešní Biskupský palác, který je součástí Moravského zemského muzea. Zemské sněmy byly z dominikánského kláštera roku 1585 přeneseny do Zemského domu, dnes nazývaného Nová radnice a rovněž je jednou z nejpřednějších brněnských renesančních památek (TEPLÝ, PERNES, 2002).

### **3.1.6. Urbanistický vývoj v období Baroka**

K důležitým změnám v půdorysu města došlo v poslední čtvrtině 16. století, z vlivu narůstání potřeb katolické církve. Česká ulice byla v letech 1579-1598 přerušena renesanční přestavbou Biskupského dvora na biskupskou rezidenci. K výraznému zásahu vedlo usazení jezuitů, v Brně tak vzniklo druhé působiště jezuitů na Moravě, hned po Olomouci. V letech 1614-1620 bylo přestavěno pět měšťanských domů na Horním trhu na monumentální Dietrichštejský palác se zahradami, jenž tomuto náměstí dominuje do dneška

Evropský válečný konflikt, který začal v roce 1618 s pokračováním několika desetiletí Brno silně poškodil. Švédské vojsko začalo roku 1643 obléhat město, a za několik málo dní padl pod plameny kostel sv. Petra a Pavla i se školou, vzácnou knihovnou a bohatým kapitulním archivem. Švédové o dva roky později v květnu 1645 město znovu oblehli, ale po 16 týdnech dobývání odtáhli s nepořízenou (DŘÍMAL, PEŠA, 1969).

Odpor, který kladlo Brno, zabránil Švédům v tažení proti Vídni. Nejvyšší kruhy monarchie si uvědomily vojenský význam Brna pro hlavní město, a to je vedlo k rozhodnutí přeměnit moravskou metropoli v mohutnou zemskou pevnost. Město obklopily mohutné hradby s baštami a hlubokým a širokým příkopem. Důležitou součástí opevnění byl Špilberk, přeměněný v nedobytnou pevnost.

Pevný pás hradeb se však brzy stal překážkou růstu a rozvoje města. Se stržením klášterů kapucínů, františkánů a františkánek, jež stály vně města a byly strženy s rozšířením hradebního pásu, souviselo jejich opětovné vybudování uvnitř města. Nový kapucínský klášter s kostelem sv. Kříže na tehdejší Uhelném trhu v letech 1648 – 1651 se stal novou stavební tváří Brna a na dlouhou dobu je silně ovlivnil. V tehdejší Židovské ulici byl vybudován kostel sv. Maří Magdalény s přilehlým františkánským klášterem v místech původní synagogy a současně byl zbudován kostel sv. Josefa. V barokním slohu vyrostl také chrám sv. Michala na místě sesutého středověkého kostela.

Barokní sloh se v Brně rozvíjel od poloviny 17. století až do konce 18. století a v Brně vznikla řada vynikajících staveb, z nichž většina se dochovala do dneška. V barokním slohu byl vybudován též palác šlechtičen na Kobližné ulici, Loretánská kaple v minoritském kostele sv. Janů, kostel sv. Tomáše a augustiánský klášter na Moravském náměstí.

V tomto období vznikaly nejen skvostné architektonické památky, ale i významná umělecká díla sochařská a malířská. Patří k nim kašna Parnas na Zeleném trhu, zbudovaná v letech 1693-1695, nebo o něco starší plastika na průčelí kostela sv. Tomáše a morový sloup na dnešním náměstí Svobody. O několik let později vzniklo vedle kašny Parnas sousoší Nejsvětější Trojice (TEPLÝ, PERNES, 2002).

## **3.2 INDUSTRIÁLNÍ MĚSTO**

### **3.2.1 Počátky rozvoje brněnského průmyslu**

V období přelomu 18. a 19. století zasáhl město rozvoj průmyslu. Z počátku se jednalo o manufaktury, kterým dala základ habsburská říše. Brnu přispěl vážený člen městské rady a jistý čas dokonce císařský rychtář Pavel Hynek Morgenthaller prosazující myšlenky merkantelismu. Věřil, že dovednost místních lidí v manufaktuře, přispěje monarchii k dohnání západních vyspělých zemí.

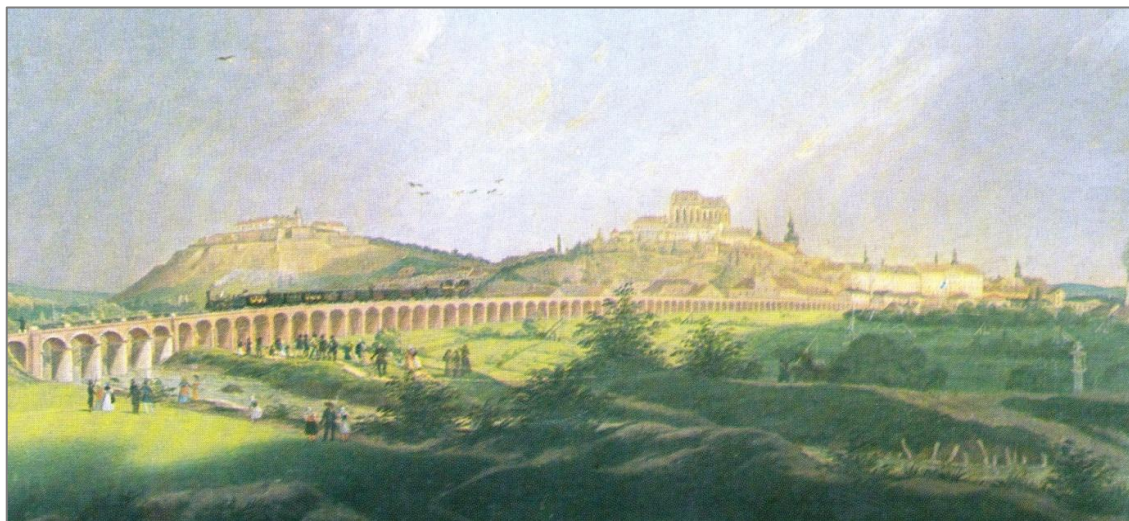
Město Brno jako průmyslová oblast mělo velký význam a potenciál ke spojení s okolním světem. Doprava byla v začátcích prováděna po silnicích, kde důležitou roly hrály císařské silnice, díky kterým Brno v roce 1727 získalo spojení s Vídni a s Olomoucí v letech 1740. Brno

tak dostalo spojení s okolním světem, kdy mohlo prodávat své produkty na předních evropských trzích a dovážet je i do mořských přístavů (SAMEK, HRUBÝ, 1982).

### 3.2.2 První novodobé regulační záměry a okružní třída – Ringstrasse

V průmyslovém období pro rozvoj města Brna bylo hlavní překážkou městské hradby a další opevnění. V důsledku toho se před hradbami začala budovat nová předměstí, která často vznikala z bývalých obcí. Po uzavření míru a ukončení napoleonských válek byla na příkaz Napoleona zničena roku 1809 část opevnění Špilberku a současně s těmito destrukčními pracemi byl zrušen i celý vnější bastionový pás opevnění kolem města. Po stržení vnitřního městského opevnění roku 1831 probíhalo boření věží. Posléze byly zasypány hradební příkopy (SAMEK, HRUBÝ, 1982).

Významným mezníkem prvotního období vývoje okružní třídy se stala stavba železniční dráhy císaře Ferdinanda, které po stržení hradeb nic nebránilo v cestě a město tak mohlo získat napojení na železniční síť. Roku 1838 projel první zkušební vlak trasu Brno - Rajhrad, a o rok později 7. července byla zahájena pravidelná linka mezi Brnem a Vídní. To bylo důležitým mezníkem pro město i z hlediska dopravy, neboť byla zajištěna spolehlivá přeprava výrobků z továren z města, stejně tak i pohodlná doprava osob.

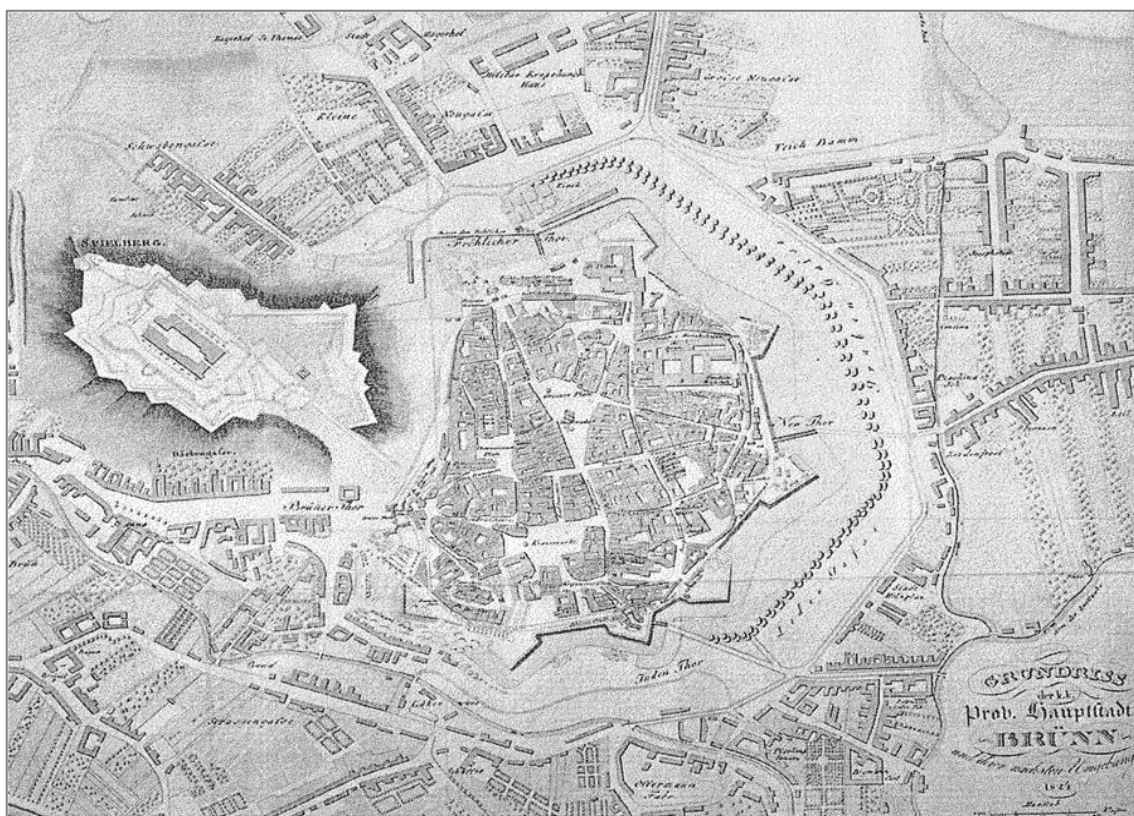


Obr. 4: Historické vyobrazení železničního viaduktu (Samek, Hrubý, 1982)

Železnice byla postavena v těsné blízkosti vnitřního bastionového pásu, a to i za cenu terénních úprav, vybudování 637 m dlouhého viaduktu o 72 obloucích, který začínal před řekou Svratkou. Zmíněný viadukt později zanikl v náspu rozšířeného kolejiště (KUČA, 2000). Konečná stanice odbočky severní dráhy byla u dnešní Nádražní ulice, kde stávala i původní budova nádraží. Teprve když byla po deseti letech vybudována Státní dráha z Brna do České Třebové a

tratě obou podniků se propojily, byla vystavěna také nová odbavovací budova spojených nádraží v místě dnešní hlavní železniční stanice. Tvořily ji dva dvoupatrové domy propojené jednopatrovým křídlem s hodinovou věží. Střední část byla v letech 1902 až 1905 nahrazena předsunutou halovou stavbou v secesním slohu (SAMEK, HRUBÝ, 1982).

Již v roce 1793 se táhla před hradbami od Židovské až k Veselé bráně stromová alej. Roku 1816 vznikla základní parková osa v poměrně širokém pruhu území po likvidaci vnějšího hradebního pásu. V letech 1835 až 1843 Brno získává okružní parkový okruh, později nahrazený okružní parkovou třídou. Roku 1843 byl vypracován projekt na regulaci a rozšíření vnitřního města Brna na západní a severní straně, pouze jen na papíře. O tři roky později 1845 rozpracoval projekt Josef Esch, ředitel zemského stavebního ředitelství a roku 1847 byl projekt schválen jako 1. regulační plán. Jednalo se o plochy uvnitř bastionového opevnění, kterou bylo možno zastavět. Účel tohoto projektu není dodnes zcela doceněn.



Obr. 5: Zánik bastionového opevnění a počátky vzniku zeleného pásu okolo jádra města (Dřimal, Peša, 1969)

Zatímco se v letech 1859 – 1867 stavělo na nově vznikajícím Komenského náměstí pod Špilberkem, vznikl také nový regulační plán. Návrh na rozšíření královského zemského hlavního města Brna vytvořil slavný vídeňský urbanista a architekt Ludwig Förster, tedy jeden z hlavních tvůrců proslulé vídeňské Ringstrasse, která byla bezprostřední předlohou brněnského řešení. Försterův regulační plán byl dokončen roku 1860 a představuje komplexní řešení brněnské

okružní třídy, avšak musí respektovat první realizace na Husově třídě a Komenského náměstí. Protože mohl disponovat většími volnými plochami na východní straně města, upustil od příliš intenzivního zastavění úpatí Špilberku.

Vlivem toho, že zrušení pevnostního pásu a přijetí regulačního plánu v Brně spolu těsně souviselo, nebyl umožněn vznik živelné zástavby. Okružní třída byla vložena mezi vnitřní okruh v průběhu někdejšího středověkého opevnění a vnější okruh, tvořený předměstskou klasicistní zástavbou, jenž v té době již tvořila kolem vnitřního města prakticky souvislý prstenec. Projekt okružní třídy se tedy mohl rozvinout jen na předem vymezené ploše a byl ovlivněn již dříve formovanou osovou křížovou kompozicí v severozápadním sektoru s centrem a vznikající Komenského náměstí s rozvíjející se zástavbou při jižním okraji Husovy třídy. Další omezení pak představovaly rozsáhlé drážní plochy na jihovýchodě města (KUČA, 2000).

V Brně působila řada vynikajících architektů z Vídně a z Německa. Přestože bylo zpracováno několik regulačních plánů (J. Esch, 1845; J. Seifert, 1855; L. Förster, 1860; J. Lorenz, 1861), byla na sklonku roku 1861 vyhlášena soutěž na projekt k rozšíření města. Město požadovalo zachování veřejné promenády na Kolišti, zajištění plochy pro vojenské účely a rezervaci prostoru pro stavbu divadla, univerzity a knihovny (KUČA, 2000).

V únoru 1863 byl zvolen definitivní plán, jehož autorem se stal Franz Neubauer. Tak po vzoru Paříže, Barcelony, nebo Vídně narušením parkového pásu roku 1864 započala výstavba okružní třídy. Vznikaly nové školní budovy, administrativní a kulturní zařízení, obytné budovy. K těm významným můžeme například zařadit Besední dům a Zemský dům v sousedství evangelického kostela, jenž se stal jedním z kompozičně nejdůležitějších míst vznikající okružní třídy, neboť od něj vyla vedena osa nové třídy směrem k obelisku na Petrově. Na dnešním Malinovského náměstí vzniklo Městské divadlo vybudované v letech 1881 – 1882. Jednou z nejvýraznějších změn oproti všem koncepcím okružní třídy se stalo vybudování německého spolkového domu, což byla reakce na český Besední dům. Postupnou výstavbou Ringstrasse vzniká ve svahu nad Lužáneckým parkem mezi dnešními ulicemi Drobného a Černopolní první vilová kolonie v Brně.

Samotná myšlenka brněnské okružní třídy jako celku bývá chápána jako snaha o propojení vnitřního města s předměstími, což neplatí jednoznačně. Prvotním účelem bylo totiž získání ploch pro rozvoj výstavby uvnitř města. Třebaže jsou od roku 1850 některá brněnská předměstí administrativně součástí Brna, vnitřní město představovalo programově izolovanou jednotku zcela jiného společenského, urbanistického a rovněž národnostního charakteru, ovládanou německou buržoazií. Okružní třídu můžeme chápat i opačně, jako výraz izolace města od předměstí pomocí zeleného pásu. V každém případě, pokud okružní třída nebyla pojímána

jako izolující prvek, nepochybně tak působila, jelikož až do 80. let 19. století se veškerá alespoň trochu reprezentativní činnost soustřeďovala na území vnitřního města (KUČA, 2000).

### 3.2.3 Vývoj obytných zón a průmysl

V oblasti průmyslu rozvoj zaznamenala vlnařská manufakturní výroba, jenž podnítila rozsáhlou výstavbu na předměstí a urbanistický rozvoj těchto předměstských oblastí. Výrobky pronikali na zahraniční trh, což umožnila celní reforma z roku 1851, která podporovala vývoz rakouských výrobků. U většiny továren v Brně se vyráběly celé výrobky od zpracování vlny, až po konečnou úpravu látek. Roku 1849 se na brněnských předměstích nachází 42 významnějších továren především textilních a dále pak i potravinářské. S rozvojem textilního a potravinářského průmyslu se začíná rozvíjet i strojírenský průmysl, jehož počátek v Brně se pojí ke konci 18. století s dílnami větších textilek (KUČA, 2000).

V první polovině 19. století s příchodem průmyslové revoluce se čím dál více prosazuje strojírenský průmysl, a to konkrétně od 80. let s vlivem s elektrifikace. Dřívější lojové svítlny ve veřejném osvětlení ulic nahradil roku 1848 plyn. Technický pokrok se promítal do života města. V 80. letech s objevem elektřiny se poprvé v roce 1882 rozzářily žárovky v novostavbě národního divadla. Městská elektrárna byla postavena na Radlasu v letech 1878-1898. Soustavné elektrické osvětlení samotného města se rozvíjelo pozvolně. Docházelo k rychlému nárůstu elektráren a ze strojírenství se později vyčlenil samostatný elektronický průmysl. Vlivem objevů a hlavně použitím pracovních a hnacích parních strojů. Zaváděním stále modernějších strojů a moderních pracovních metod přineslo obrovský růst výroby.

Z hlediska urbanistického vývoje brněnské aglomerace bylo mimořádně důležité administrativní rozšíření města v polovině 19. století. *Prozatímním řádem pro královské město Brno* byly k Brnu připojeny dosud samostatné katastrální obce, které s ním tvořily po urbanistické stránce jediný celek. Tímto aktem splynula i po správní stránce předměstí s Brnem (KUČA, 2000).

Kolem roku 1848 dochází k počátečním regulačním pracím na řece Svitavě, neboť bylo třeba regulací zajistit volné plochy k rozvoji převážně k průmyslové výrobě, která vyžadovala pravidelný průtok vody v říčních náhonech. Dochází i k posunu soutoku Svatky a Svitavy do oblasti za Přízřenice. Městské parky Lužánky a Františkov jako národní památníky jsou prohlášeny zemským majetkem a stávají se součástí nově budovaného Ringstrasse. Samotné budování brněnské okružní třídy pak je jednou z nejvýznamnějších urbanistických realizací 2. poloviny 19. století a stává se jedním z nejvýraznějších rysů urbanistické struktury města v celém jeho vývoji.

Majetkoprávní vztahy a ideové základy změnily na přelomu 19. s 20. století ráz Brna, což se projevilo ve stavebním obrazu města. Poměrně pozdní urbanizace předměstské zóny byla ovlivněna i částečným uspokojením bytových potřeb bohatších městských vrstev na území okružní třídy. Ve vnitřní části města byl nedostatečný prostor na bytovou výstavbu, což mělo za následek budování zcela nových urbanistických celků, v pravidelné ortogonální půdorysné kompozici na dosud nezastavěných plochách. Růst průmyslu vyvolal zvýšenou potřebu pracovní síly, se kterou souvisela potřeba nové bytové výstavby. Vznikaly nové městské čtvrtě velkoměstského charakteru a současně probíhá i urbanizace starších předměstí, připojených k Brnu v roce 1850 (KUČA, 2000).

Při obrovském rozvoji brněnského průmyslu nebylo tedy divu, že po vybudování okružní třídy a výstavbě vnějších obytných čtvrtí došla řada i na vlastní historické jádro. Až do 90. let téměř intaktně dochované středověké městské jádro s převážně barokní a klasicistní zástavbou nemohlo sílícímu tlaku odolat. Roku 1870 byl zbořen kostel sv. Mikuláše na náměstí Svobody a tím více než symbolicky začala novodobá přestavba centra. V letech 1895 městská správa vydala rozhodnutí o asanaci historického jádra Brna, při které mělo dojít k důsledné proměně města. Z dopravních, stavebně bezpečnostních a hygienických důvodů mělo dojít k přestavbě skoro čtyř pětín veškerého domovního fondu. Přesto, že se tak schylovalo k akci, která svým rozsahem neměla v dosavadní historii města obdoby, nebyl pro ni zprvu ani vypracován regulační plán. K tomuto velkolepému záměru asanace centra v plné podobě však nedošlo, realizace, které vznikly okolo roku 1900, z větší části nalezneme i v dnešní době (KUČA, 2000).

V tomto období pokračuje i rozvoj vilových čtvrtí, již v 80. letech 19. století jsou nejhonosnější vilovou čtvrtí Pisárky, dále pak Německá úřednická čtvrť na svazích Žlutého kopce a ze strany od Žabovřesk Česká úřednická čtvrť. Obě úřednické čtvrtě se za 1. republiky staly součástí Masarykovi čtvrti, která vyplnila celé území mezi nimi. Naopak skromná zástavba rodinných domků z režného cihelného zdiva je příznačná pro Černá Pole, i zde však atraktivnější polohu nad Lužánkami, s výhledem na celé město, zabraly vily vyšších společenských vrstev.

Bouřlivý rozvoj města od 80. let 19. století do roku 1918 vedl k celkovému výraznému rozšíření plochy souvislé brněnské aglomerace. Kolem vnitřního města se s výjimkou zalesněného kopce Špilberku zformoval prstenec čtvrtí, který pohltil starší josefínskou předměstskou strukturu, třebaže osnova i zástavba starších předměstí v nové suburbaci zůstávala zachována. Souvislá zástavba zahrnovala dnešní čtvrti Veveří se zárodky úřednických čtvrtí a někdejších Lužánek, dále k východu (ve směru hodinových ručiček) Černá Pole, Zábřovice s Cejlem a ostatními později administrativně zaniklými celky zhruba ohraničené napřímeným tokem Svitavy. Na jihovýchodě sem spadala dnešní Trnitá včetně Křenové a hranici tvořila



přibližně železnice od Židenic na Rosické nádraží. Dále vnikal do souvislého pásu nezastavěný klín mezi Trnitou ulicí a břeclavskou železnicí. Od drážního tělesa k západu se mezi Špilberkem, Žlutým kopcem a Svratkou rozkládala starobrněnská část aglomerace (KUČA, 2000).

### **3.2.4 Počátky městské hromadné dopravy v Brně**

Mezi problémy vyvolanými růstem Brna po polovině 19. století se nikoliv na posledním místě objevila městská doprava, zvláště hromadná doprava osob. Po prvních pokusech s tzv. omnibusy, koňskými povozy vyjíždějícími v pravidelných intervalech z náměstí Svobody do okrajových čtvrtí, byla roku 1869 zřízena koňská tramvaj. Jejich téměř osm kilometrů kolejí spojovalo Královo Pole s Pisárkami. Tato trať, jdoucí po obvodě historického jádra města kolem nádraží a přes Staré Brno, tvořila páteř městské hromadné dopravy i v době, kdy koňské spřežení nahradila parní lokomotiva a nakonec i elektrický pohon (SAMEK, HRUBÝ, 1982).

Provoz parní pouliční dráhy byl zahájen v roce 1884 na trati Královo Pole - Pisárky a ještě téhož roku na druhé trati z dnešní ulice Václavské k Ústřednímu hřbitovu. Nově založená akciová společnost si vzala ponaučení z neúspěchu bývalé koňské dráhy a podstatně zvýšila rentabilitu provozu zavedením vlečkových přípojek do větších průmyslových podniků. Brněnská pouliční kolejová doprava tím přestala mít pouze tramvajový charakter.

Parní provoz nezankl ani po elektrizaci provozu osobní dopravy. Parní lokomotivy však sloužily v nákladní vlečkové dopravě a do osobní dopravy mohly být nasazeny jen při výpadech elektrické napájecí sítě nebo při zvýšeném provozu o nedělích a svátcích.

Provoz elektrické pouliční dráhy byl zahájen roku 1900 na upravených tratích parní dráhy. po vybudování dalších tratí bylo o tři roky později v provozu pět linek s roční kapacitou přepravy 7 milionů cestujících. Pro elektrický provoz byla přebudována stará vozovna v Pisárkách a vystavěna nová v Králově Poli. V roce 1906 došlo ke kolejovému propojení z Pekařské ulice na Starém Brně přes Dominikánskou a Zámečnickou ulici na dnešní náměstí Svobody a později k propojení linky od Ústředního hřbitova na trasu po Kobližné ulici až do Zábrdovic. Došlo též k prodloužení tratí do Komárova a na ulici Veverí po ulici Tábor (MORÁVEK a kol., 1989).

### **3.2.5 Urbanistický vývoj Brna v období 1. republiky (1918-1938)**

Vývoj Brna v období 1. republiky znamenal zásadní význam pro město. Brno už nebylo chápáno jako provinční a dělnické předměstí Vídně. Těžilo z nově významné geografické polohy prakticky uprostřed nové republiky, přičemž statut hlavního města Moravy (od roku 1928 země moravskoslezské) mu zůstal. Z toho vyplývalo i neobyčejné posílení vazby na dříve uherské

Slovensko – jak na Bratislavu tak do Pováží. Vazby na Vídeň byly z politických a národnostních důvodů omezovány.

Brno stálo před nutností vyřešení řady negativních jevů dosavadního urbanistického vývoje, který měl řízený charakter jen v některých částech města. Přirozený růst města i vlivem migrace vyžadoval řešení bytové otázky pro všechny sociální skupiny obyvatelstva, zvláště ty slabší. Všechny problémy vyžadovaly okamžité řešení, což bylo ovšem v přirozeném rozporu s potřebou koncepčního plánování rozvoje. Velkou vlnu nové výstavby přesto nelze označovat za nekoncepční. Vesměs šlo o rozvíjení a rozšiřování dosud zastavěných ploch o pravidelné struktury nízkopodlažního rodinného bydlení, ať charakteru řadových, nebo izolovaných domků. Výstavba rodinných domů byla spjata s rokem 1922 a to v ulicích Židenic, Masarykově čtvrti, Maloměřicích, Husovicích a Štefánikově čtvrti. Rodinné bydlení za první republiky se vyvíjelo ve dvou formách. Za prvé se jednalo o blokovou patrovou zástavbu se zahrádkami a druhá forma tvořila blokovou zástavbu s izolovanými rodinnými domky (KUČA, 2000).

V Brně tak byly utvořeny vedle sebe dva značně nezávislé světy. První patřil do oblasti urbanistické teorie, s mimořádnou důležitostí v celorepublikovém i evropském kontextu, vedle toho pak existovala sféra prakticistní realizace. Jiná situace byla z hlediska brněnské architektury, kterou určovala jednoznačná orientace na Vídeň. To dalo vzniknout místní tradici, jež se uplatňovala i po vzniku nového státu. Během pouhých několika let se vlivem absence silnější české architektonické tradice mladí brněnští architekti zcela vymanili ze závislosti na nejprogresivnější dobové evropské tendence a vytvořili fenomén „brněnského funkcionalismusu“, který se zde uplatnil v nejrůznějších typech staveb od vil a rodinných domků i činžovních domků, přes školy, městské lázně, obchodní domy a jiné stavby až po specifický areál brněnského výstaviště.

Areál výstaviště je významným urbanistickým celkem v nivě Svatky. Vybudování prosazovala Česká hospodářská společnost pro markrabství Moravské na přelomu 19. a 20. století, kdy se Brno formovalo v průmyslové a obchodní centrum, avšak vlivem událostí 1. sv. války byl areál realizován až po vzniku Československa. Roku 1928 bylo výstaviště otevřeno jako Výstava soudobé kultury v Československu. V parkové okružní třídě byla roku 1925-1927 postavena Kavárna J. Zemana od Bohuslava Fukse, která je považována za první funkcionalistickou stavbu na území Československa, která byla v letech 1964 zbořena a její kopie dokončena roku 1995, ale už ne na původním místě. Jedno z nejlepších panoramat na město lze shlédnout z Černopolní ulice (nad Lužánkami) z proslulé funkcionalistické vily Tugendhat vystavěné v letech 1929 – 1930 (KUČA, 2000).

Kolem roku 1930 v Brně existuje celkem 214 průmyslových podniků, k největším patří Zbrojovka s více než 5000 zaměstnanci. Nad vlnařským průmyslem dostává převahu strojírenský

průmysl a s rozvojem průmyslu souvisí taktéž stavebnictví. K významným průmyslovým odvětvím patří rovněž oděvní, potravinářský, chemický, kožedělný a papírenský průmysl. Významným počinem bylo uvedení do provozu roku 1932 teplárny na ulici Špitálka, největší svého druhu v Evropě i Americe. Výhodné ceny páry a elektrické energie přineslo snížení výrobních nákladů a odstavení velkého množství továrních komínů, což mělo příznivý dopad na kvalitu ovzduší ve městě.

Urbanistický vývoj po roce 1918 je vlivem existence nesouběžné brněnské urbanistické teorie a praxe složitý, k čemuž nepřispěla ani větší rozloha území města. Administrativní reformou v roce 1919, kdy bylo k Brnu připojeno několik obcí a 2 města vzniká tzv. *Velké Brno* (připojeno město Královo Pole a Husovice, a dále obce Maloměřice, Obřany, Židenice, Juliánov, Slatina, Černovice, Komárov, Horní Heršpice, Bohunice, Lískovec, Kohoutovice, Kamenný Mlýn, Žabovřesky, Jundrov, Komín, Medlánky a Řečkovice – k nim dodatečně ještě přibyly Dolní Heršpice, Přízřenice, Brněnské Ivanovice a Tuřany), jehož rozvoj se již mohl dít koncepčně. Koncepčnímu řešení urbanistického vývoje města byla věnována velká pozornost a objevila se snaha o zřízení státní regulační komise pro opatření regulačního a zastavovacího plánu. K tomuto však záměru však nedošlo a namísto regulační komise byl zřízen regulační poradní sbor, v něm zasedali významní architekti a urbanisté jako E. Králík, J. Kumpošt, V. Baier a další. Kvalita připravovaného regulačního plánu se měla odvíjet od úrovně soutěžních podkladů, s jejichž přípravou se neprodleně začalo (KUČA, 2000).

Pro nový regulační plán Velkého Brna byla roku 1924 vypsána ideová soutěž na regulaci vnitřního Brna. Ta se měla soustředit na komunikační problémy při zachování historického půdorysu vnitřního města. Zásadním požadavkem bylo odlehčení hlavní osy Masarykova – náměstí Svobody – Moravské náměstí a řešení přilehlých území. V popředí zadání byly i problémy připojení předměstských obcí k Brnu, tedy vybudování velkého Brna jako urbanistického celku. Výsledek soutěže nepřinesl očekávané výsledky. Byla však zjištěna příčina pokazující na nutnost řešit generální zastavovací lán v souladu s otázkou přeložení osobního železničního nádraží, což by umožnilo rozvoj centrální části také jihovýchodním směrem a tak by byla odstraněna dosavadní excentrická poloha centra. Tato problematika však nebyla vyřešena a brněnskou regulaci provází dodnes.

Urbanistická soutěž na podnět regulačního poradního sboru byla vypsána roku 1926. Vítězným návrhem se stala „Tangenta“ architekta Bohuslava Fuchse, geodeta J. Peňáze a železničního inženýra F. Sklenáře. Tento návrh vycházel z předpokladu zvětšení městského jádra. Rozšíření centra mělo být řešeno opět posunutím osobního nádraží a do takto získaného území měli být situovány šachovnicovou uliční sítí budovy všech městských funkcí. Městská a dálková doprava byla řešena přehledně vybudováním hlavního bulváru v návaznosti na dnešní Benešovu

třídou a návržení prodloužení či vybudování nových městských tříd při zachování jednoduchosti a orientační přehlednosti. Nové obytné čtvrti po obvodu města mezi stávajícími předměstskými obcemi pak měly z města vytvořit organický celek. Všechny vypracované soutěžní návrhy za 1. republiky měly pro skutečný vývoj města jen minimální význam, jelikož rámcově byly realizovány jen některé dílčí záměry. Plošný vývoj města nedokázal v tomto období odstranit dosavadní urbanistické bariéry, vytvořené v předchozích desetiletích vlivem živelného rozvoje průmyslu a železnice.

V roce 1922 byl vypracován návrh na úpravu toku řeky Svratky od Komína po soutok se Svitavou. Kolísání průtoku a nedostatek vody v řece Svratce v sušších obdobích, způsobené též odvodem vody Svrateckým náhonem od kamenného mlýna mělo vyřešit vybudování údolní nádrže u Kníniček (vybudováno v letech 1936 – 1940.) V letech 1915 – 1923 došlo i k napřímení koryta řeky Svitavy, která má však vyváženější průtočné poměry (KUČA, 2000).

Rozvoj a vývoj města mělo i své stinné stránky. K problémům rozvoje města patřila majetková roztržičnost jednotlivých parcel bránící plynulému rozvoji zástavby města a převratná krize, která způsobila nedostatek finančních prostředků, odborných pracovních sil i nedostatek a drahotu stavebního materiálu. I přesto za období 1. republiky přibylo v Brně okolo 10 000 domů, což představovalo zhruba 35 000 nových bytů, a tedy nárůst o 70% oproti stavu před 1. světovou válkou. Město Brno také v tomto období získalo univerzitu (Masarykova univerzita z roku 1919) o 4 fakultách – právnickou, lékařskou, přírodovědeckou a filozofickou (KUČA, 2000).

### **3.2.6 Městská hromadná doprava v období 1. republiky**

Síť tramvajových linek byla z největší části dobudována do roku 1914. Po roce 1918 byla přednostně zřízena spojení do českých předměstských čtvrtí. V roce 1924 z ulice Cejl do Husovic a Maloměřic, v letech 1925 – 1926 z Králova Pole do Řečkovic a z Masné ulice do Juliánova. Došlo také k zdvojkolejnění některých tratí. Délka celé sítě kolejové pouliční dráhy tak dosáhla 29 km. V polovině 20. let byla situace tramvajové dopravy považována za neúnosnou a v zásadách pro regulační plán byl stanoven požadavek na vyloučení tramvajové dopravy z vnitřního města, tedy ulic Masarykovy, Dominikánské, Zámečnické, Rašínovy, Kobližné a náměstí Svobody. Doprava měla být převedena na městský okruh, obklopující historické jádro města. Opět tak byl vysloven požadavek okružního spojení nádraží s Husovou třídou. V roce 1928 byl postaven další úsek tramvajové trati z Cejlu do Židenic, následovalo prodloužení tratě z Maloměřic do Obřan a od Ústředního hřbitova do Horních Heršpic. Došlo také k rozšíření vozovny v Pisárkách a vybudování nové vozovny v Husovicích (KUČA, 2000).

Historie brněnské trolejbusové dopravy se začíná psát na konci třicátých let. V té době se poprvé začalo uvažovat o zavedení nekolejové elektrické trake. Způsob doplnění brněnské

tramvajové pouliční dráhy byl od svého vzniku budován velmi prozíravě a jeho doplnění z hlediska rentability bylo velmi diskutabilní. Nakonec přece jen došlo k rozhodnutí spojit střed města s městskou čtvrtí Černá Pole. Podle projektu měla trať ve středu měst tvořit velkou smyčku vedenou ulicemi Rašínovou přes náměstí Svobody, Běhounskou a dále Jezuitskou, Bratislavskou, starou, Černopolní kolem vily Tugendhat a Zemědělskou, kde v místě dnešní tramvajové smyčky, kde měl být zřízen vratný trojúhelník. Uvažovalo se rovněž s ukončením místo na náměstí Svobody na Lažanského náměstí (Moravském) u Německého domu. Na první pohled komplikované spojení z centra bylo způsobeno tím, že ještě nebyla proražena dnešní ulice Milady Horákové. K realizaci však v tomto období již nedošlo (FIALA, WOLF, 2000).

Jako doplněk stávající tramvajové dopravy tak prozatím byla zavedena roku 1930 jen autobusová doprava. Došlo tak ke spojení centra města s městskými čtvrtěmi nebo vzdálenějšími oblastmi, kde by nebylo technicky nebo ekonomicky výhodné zavádět kolejovou dopravu (MORÁVEK a kol., 1989). Za nejdůležitější se jevílo okružní spojení Žabovřesky – Královo Pole – Husovice, eventuálně i v opačném směru: Žabovřesky – Kamenný Mlýn – Nový Lískovec – Bohunice. Zavedení jakékoli formy městské dopravy na tomto okruhu totiž slibovalo rozvoj a zástavbu území ležících mezi jednotlivými čtvrtěmi (KUČA, 2000). Provoz první linky z dnešního Moravského náměstí do Černých Polí následovalo uvedení do provozu dalších šesti linek a do roku 1938 byl jejich celkový počet 11 linek o délce 93,7 km s počtem ročně přepravených 3,6 milionů cestujících (MORÁVEK a kol., 1989). Ke zmiňovanému okružnímu vedení některé z autobusových linek v tomto období nedošlo a všechny stávající tramvajové i autobusové linky měli tedy pouze radiální směr z centra do okrajových čtvrtí.

### **3.2.7 Brno v období 2. světové války**

V letech 1939-1941 došlo ke germanizujícím historickým úpravám Špilberku. Město se mělo stát centrem poněmčení Moravy. Plány na výstavbu Brna se měly přizpůsobit německým městům, aby bylo patrné, že jde o německy spravované město. Během okupace Němci posílili roli těžkého průmyslu převedením některých podniků na válečnou výrobu a vybudováním továrny na letecké motory u Líšně (pozdější Zetor). Dochází k průrazu na okružní třídě mezi ulicemi Husovou a Novými Sady, vzniká spojnice města s Černými Poli (dnešní ul. Milady Horákové).

Roku 1944 je k Brnu připojena další obec a to Líšeň, která vyčkávala od roku 1919 a k připojení se rozhodla v roce 1937. Druhá světová válka znamenala ochromení vývoje města. Závěrem války bylo bombardováním zničeno nebo poškozeno pětina všech domů ve městě. Důsledkem války byl odsun většiny německého obyvatelstva z města i obcí převážně v jižní části Brna (KUČA, 2000).

### 3.3 SOCIALISTICKÉ MĚSTO

#### 3.3.1 Poválečný vývoj města

Teprve od šedesátých let 20. století se Brno začalo rozrůstat do krajiny, obklopuje se postupně věnci sídlišť, kdy nová sídliště jsou se samotným centrem propojena rychlými komunikacemi (SAMEK, HRUBÝ, 1982). V 50. letech 20. století nastává poválečná obnova Brna a nová výstavba. V letech 1945 – 1946 bylo zrekonstruováno 924 bytů. Během let 1946 – 1948 pak v návaznosti na meziválečné malobytové domy vyrostlo první sídliště Tábora s 320 byty. Tato první poválečná výstavba v podstatě navazovala na funkcionalistickou tradici. Sídlíště Tábor bylo po urbanistické stránce pokračováním předválečné řádkové paralelní zastavovací osnovy.

V letech 1946 – 1949 byl podle projektu B. Fialy postaven zimní stadión za Lužánkami a v tomtéž období vzniká hvězdárna s planetáriem na vrcholku Kraví hory. Roku 1947 byl vypracován návrh na dětskou nemocnici, jejíž 1. etapa byla dokončena roku 1953. Pouhým torzem zůstalo autobusové nádraží od B. Fuchse naproti hotelu Grand. Bylo postaveno jen jedno kryté nástupiště a k výstavbě druhého nástupiště a výpravní budovy již nikdy nedošlo.

V prvních poválečných letech byly brněnskými funkcionalisty zpracovány některé urbanistické projekty radikálních přestaveb ve vnitřním městě, především návrh V. Roštapila na novou „jednotnou“ zástavbu severní strany náměstí Svobody či návrh B. Fuchse na přestavbu Cejlu. Tyto funkcionalisticky bezohledné záměry naštěstí nebyly realizovány (KUČA, 2000).

Prvním dílem inspirovaným sovětským historismem se v Brně stal již v letech 1947 až 1955 vybudovaný pomník Vítězství Rudé armády nad fašismem od V. Makovského, B. Fuchse a A. Kuriala, situovaný do trojúhelníkové plochy poblíž zničeného německého domu, jehož místo zůstalo prázdné. Sady na Kolišti, které se zvětšily o území, na němž stály domy Chorázovy ulice, které byly zničeny leteckým bombardováním, se staly nejvhodnějším místem pro výstavbu Janáčkova divadla (SAMEK, HRUBÝ, 1982).

Komunistický převrat v únoru 1948 měl pro Brno i ve vztahu k urbanistickému vývoji velmi závažné důsledky. Nešlo jen o následně prosazovanou formu tzv. socialistického realismu, transportovanou do Československa ze Sovětského svazu (ta se v Brně projevila minimálně) a celkovou architektonickou degradaci nové výstavby, která byla ovšem do jisté míry logickým vyústěním funkcionalismu a konstruktivismu. Nejcitelnějším důsledkem centralistických totalitních tendencí komunistického režimu bylo zrušení zemského zřízení a nahrazení systému tzv. malých krajů. Od 1. 1. 1949 přestalo Brno být hlavním městem země Moravskoslezské a bylo násilně poníženo na úroveň například Jihlavy či Zlína (tehdejšího Gottwaldova), které se rovněž staly krajskými městy. Brno ztratilo charakter statutárního města. Rozhodování o Brně přešlo

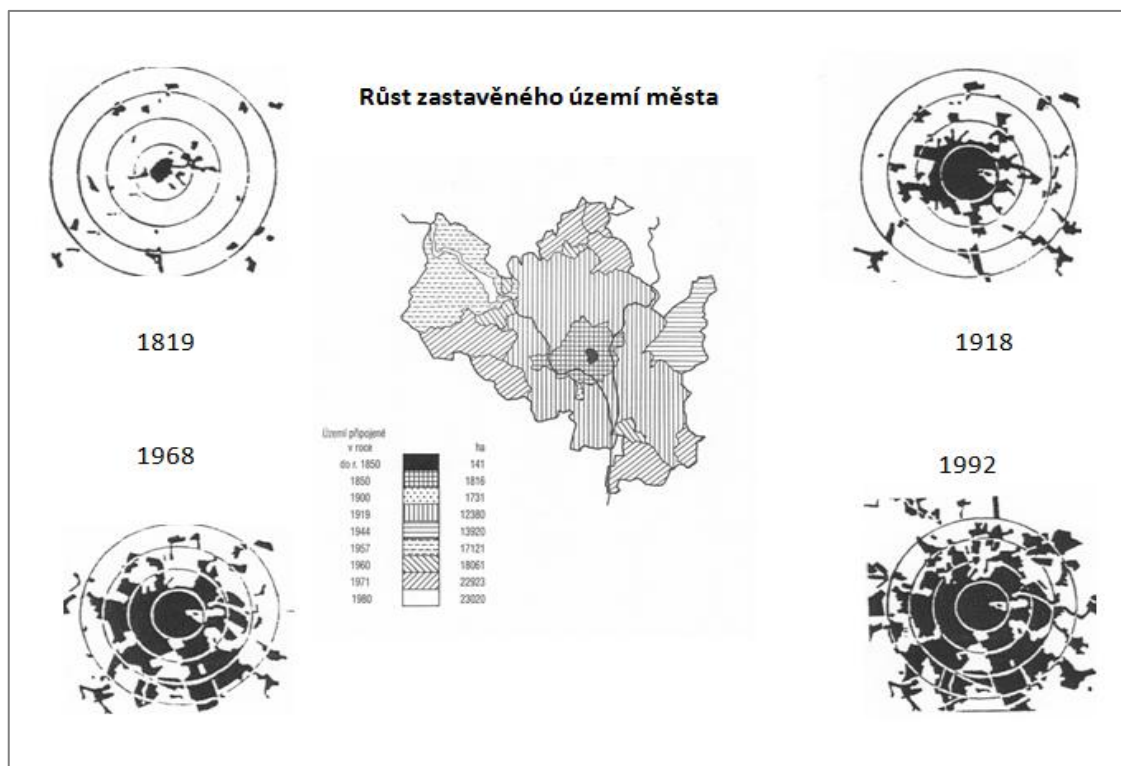
z přímé kompetence vlády na krajský národní výbor, takže Brno pokleslo na úroveň pouhého okresu. Brno bylo navíc postiženo preferencí jiných oblastí, zejména Ostravska, neboť zde – přes nezanedbatelný podíl strojírenství – příliš významnou roli hrál komunisty záměrně potlačovaný lehký průmysl. Rozvoj Brna byl nežádoucí i vzhledem i k jeho vynikajícím urbanistickým a architektonickým výsledkům z období 1. republiky, které na rozdíl od Ostravska nedávaly naději, že by bylo možno je předstihnout a vytvořit z Brna příklad „socialistického velkoměsta“. Z dnešního hlediska omezení výstavby nebylo takovým neštěstím, kdyby nebylo současně provázáno dlouhodobou neúdržbou stávajícího fondu, což se projevilo až po určité době (Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí, 2010).

V letech 1950 – 1951 byla pro Brno rozpracována urbanistická studie, z níž vznikl Směrný územní plán. Dokončen byl v letech 1956 – 1957 pod vedením F. Kočího a rozvíjel radiálně-okružní systém a stále počítal s rozšířením centra na jihovýchod, kam situoval přeložené nádraží. Zásadní majetkoprávní změny po roce 1948, které po první vlně znárodnování znamenaly fakticky zrušení soukromého vlastnictví (vyjma rodinných domů), umožnily způsobit rozsáhlé zásahy do městských území. Dokladem necitlivosti těchto zásahů je socialistická výstavba primitivních estetických forem podle tohoto územního plánu a provedení přestavby či spíše rozrušení centra Starého Brna.

Výstavba 50. let, omezená na bytovou výstavbu, byla územně značně rozptýlená, často šlo o dostavbu proluk a znamenala také návrat k tradičnímu, nefunkcionalistickému výrazu při neuplatňování současného tzv. socialistického realismu. Vznikaly tak obytné soustředěnější soubory v Žabovřeskách (ul. Chládkova), dostavba staršího sídliště na Veverí (Tučkova ul.), polootevřené bloky s obchodním a společenským vybavením ve Štýřicích (Renneská ul.). Architektonický výraz se stále blížil předválečným realizacím. K dalším realizacím tohoto typu došlo v lokalitách – severní část Kounicovy ulice, na Bráfově ulici v Žabovřeskách a Zemědělské ul. v Černých Polích a na Ponavě v ul. Ptášinského. Tzv. socialistický realizmus se uplatnil pak nevýznačně na soudu a věznici v Bohunicích a několika domech po celém městě. Kvantitativní bilance bytové výstavby 50. let v Brně činila v každém roce přibližně 600 – 1300 bytů. Dále se výstavba po roce 1948 rozvíjela v oblasti školství.

V poválečném období proběhla další vlna připojování obcí k Brnu. V roce 1957 byla k Brnu připojena rozsáhlá oblast Brněnské přehrady, připojeny byly části území tehdejších katastrů obcí Bystrc, kníničky, Rozdrojovice, Moravské Knínice, Chudčice a Veverská Bítýška. V roce 1960 byly k Brnu připojeny obce Holásky, Bystrc, Kníničky, Mokrý Hora a část katastru Moravan (tzv. Nové Moravany). V letech 1966 – 1969 v Brně proběhla rozsáhlá katastrální reforma a v roce 1971 se k Brnu připojily obce Chrlice, Dvorska, Bosonohy, Žebětín, Ivanovice u

Brna, Jehnice, Ořešín a Soběšice. Jako poslední obec byl k Brnu připojen Útěchov v roce 1980 (Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí, 2010).



Obr. 6: Znázornění růstu zastavěného území města Brna (Dřímál, Peša, 1969)

### 3.3.2 Městská hromadná doprava v poválečném období

Již v poválečných letech pokračovala další výstavba tratí do tehdejší zástavby brněnských předměstí. Nové kolejové trasy byly vybudovány ze Žabovřesk do Komína a o rok později v roce 1948 z Komína do Bystřce. Dále pak byla vybudována trať v Židenicích, od Jugoslávské ulice do Štefánikovy čtvrti, v Horních Heršpicích k průmyslovým závodům a v Králově Poli k novému nádraží. Celkový počet tramvajových linek vzrostl oproti předválečnému stavu na deset. V autobusové dopravě nebyl rozvoj výrazný, spíše byl obnovován válkou značně postižený provoz. Od roku 1946 byl zaveden pravidelný provoz lodní dopravy na vodní hladině údolní přehrad na řece Svatce u Kníniček. Myšlenka využití vodní hladiny Brněnské přehrady k provozu rekreační lodní dopravy měla své počátky již ve třicátých letech, dříve než byla přehrada dokončena.

Teprve v poválečném období se začala realizovat původní myšlenka z období první republiky, a to zavedení progresivního druhu městské dopravy. Tak v roce 1948 došlo ke schválení projektu tří tratí trolejbusové dopravy: Komárov – Tuřany, Hlavní nádraží – Slatina, Královo Pole – dnešní Moravské náměstí. V roce 1949 byla zprovozněna první trať od Hlavního



nádraží do Slatiny. Ještě téhož roku byly zprovozněny zbývající navržené linky (MORÁVEK a kol., 1989).

### **3.3.3 Rozvoj průmyslu**

V Brně v tomto období dochází k významnému posílení těžkého, především strojírenského průmyslu. Roku 1965 v Brně existovalo 104 průmyslových závodů, v nichž pracovalo 95 000 osob z celkového počtu 195 000 zaměstnaných osob. Odvětví těžkého a všeobecného strojírenství zaměstnávalo každé po 31 000 lidech a podílelo se 61 % na celkové produkci brněnského průmyslu. Pouhých 13 % připadalo na potravinářský průmysl a 11 % na průmysl chemie, stavebních hmot aj. Zbývající procenta zaujímal spotřební průmysl, výrobní družstva a místní průmysl. největším podnikem se stala Královopolská strojírna, jejíž specializací se staly petrochemické investiční celky. Zaměstnávala 8 000 lidí a tvořila 36 % výrobní kapacity těžkého strojírenství v Brně. Mezi další významné podniky patřily Závody Jana Švermy (někdejší Zbrojovka) se zaměřením na výrobu traktorů Zetor, psacích strojů a sportovních zbraní.

Dále jsou to Závody kuličkových ložisek v Líšni, zaměřené i na výrobu traktorů Zetor, První brněnská strojírna (energetická zařízení), Šmeralovy závody (těžké lisovací stroje), Elektrotechnické závody Julia Fučíka a Juranovy závody (hydraulika). Novým podnikem se stal národní podnik Slatina (kotle, ocelolitina). Mezi střední podniky přesného strojírenství patřila nová brněnská Tesla, Meopta, Chronotechna, Metra a brněnské papírny. Samostatnou skupinu představovala textilní a oděvní výroba s 8 700 zaměstnanci (Mosilana, Vlněna, Průmysl bytových textilií, Mítop, Kras a Modeta) (KUČA, 2000).

V potravinářském průmyslu došlo k vytvoření monopolu Jihomoravského masného průmyslu, mlékáren Lacrum, brněnských pekáren a Jihomoravských pivovarů. Významné postavení získaly velkokapacitní stavebně montážní podniky Ingstav, Pozemní stavby, Opravny automobilového průmyslu aj. Tradičně stavební výrobu převzaly podniky průmyslových hmot – Maloměřická cementárna a vápenice, Cihelny Gustava Klimenta a Prefa (vytvořily základnu rozvoje panelové technologie v Brně).

Pro socialistickou etapu průmyslového rozvoje v Brně byla charakteristická převažující tendence modernizace a rekonstrukce stávajících objektů se zachováním jejich nevhodné polohy v rámci města (ZŘÍDKAVESELÝ A KOL., 1993).

### **3.3.4 Výstavba panelových sídlišť**

Začátek nové etapy výstavby města naznačila sídliště budovaná od roku 1958 při Kubešově ulici v Králově poli a na Poříčí ve Starém Brně a zejména na Úvoze na Veverí. Roku

1957 byl ve Fišově ulici v Černých Polích postaven první prototyp panelového domu. Nová etapa však začíná roku 1959 výstavbou prvního panelového sídliště v Brně na konci Olomoucké ulice v Nových Černovicích. Dále následovala výstavba sídlišť na Starém Brně (Veletržní ul., Vídeňská ul.), sídliště Juliánov, Černá Pole a Fučíkova čtvrť v Černých Polích. Tento rozvoj umožnil postavení panelárny v Horních Heršpicích. Podle architektonického výrazu šlo o nejzřetelnější degeneraci architektury v Brně v dosavadním vývoji. Kromě otřesného vzhledu a urbanistických dopadů byly panelové domy realizačně značně náročné (provoz panelárny, doprava a montáž) a také provozně nevhodné (bez tepelné izolace).

Výstavba panelových sídlišť v oblastech bez kontaktu se starší urbanistickou strukturou má sídliště po hmotové stránce nějaký řád a s postupem času jej zakrývá zeleň. Takto o samotě vzniklo sídliště v Černých Polích. Naprostou výjimkou je Juliánov, kde bylo dosaženo poměrně příznivé urbanistické kompozice (s parkem a vodní nádrží). Naopak sídliště na Starém Brně při Vídeňské ulici působí nevyhraněností urbanistické kompozice nepříznivě. Nejhorším příkladem je sídliště Staré Brno (více viz. kapitola 3.3.5) kolem Veletržní (dříve Rybářská) ulice. Jde o někdejší historické jádro Starého Brna v prostoru Mendlova náměstí, jehož zástavba byla zčásti zbořena včetně středního bloku s radnicí a takto rozšířené náměstí bylo degradováno na dopravní uzel. Hlavním cílem bylo získání reprezentativního příjezdu k výstavišti (KUČA, 2000).

Popsaný kvalitativní úpadek brněnské bytové výstavby 1. poloviny 60. let se kupodivu zastavil. Ve vzácné shodě s politickým uvolňováním začala nová etapa vývoje brněnské sídlištní výstavby. V letech 1962 – 1973 probíhala výstavba sídliště Lesná na severu města s 5 920 byty.



Obr. 7: Sídlíště Lesná budované na nezastavěné zelené ploše v severní části města (Samek, Hrubý, 1982)

Mimořádný byl již rozsah sídliště, které dosáhlo charakteru samostatné městské čtvrti, situované na dosud nezastavěné ploše s příznivě členitým terénem. Vznikla tak pozoruhodná kompoziční idea souboru, v jehož centru je zalesněná rokle. Obvod sídliště je vyměřen okružní třídou s vybíhajícími obslužnými komunikacemi k jednotlivým blokům a součástí sídliště jsou čtyři okrsky občanské vybavenosti. Efekt celého řešení spočívá ve využití rozsáhlých travnatých a parkových ploch, do nichž jsou jednotlivé objekty mohutných deskových a výškových domů zasazeny. V Brně tak vzniklo bezesporu jedno z nejhodnotnějších sídlišť v Československu.

Zcela odlišný charakter má sídliště Žabovřesky z let 1966 – 1977 s 3 722 byty pro 12 500 obyvatel. Sídliště je rozloženo do čtyřpodlažních domů kubické hmoty, které vytvářejí zástavbu kobercovitého charakteru s příznivým až intimním měřítkem. Sídliště se skládá z několika oddělených celků a působí velmi příznivě. Nový směrný územní plán z roku 1965 se zabývá dopravní infrastrukturou a lokalitami pro plánovaná sídliště (KUČA, 2000).

Na počátku 70. let vznikají sídliště v Řečkovících, Králově Poli, Komíně, Jundrově, Kohoutovicích a Bystrci. Architektura těchto sídlišť je vlivem užití barevnosti poměrně příznivá (v československém kontextu) a z hlediska hmotové kompozice ve vztahu k starší zástavbě zdařilá.

V letech 1968 – 1969 nastává opět kvalitativní útlum, málokde tak výrazný jako v Brně. Nevelké sídliště Stará osada v Židenicích, postrádající jakoukoli urbánní kulturu rozrušuje rostlou řadovou rodinnou zástavbu, k níž programově nemá žádný vztah. Je tvořeno několika obudně velkými panelovými bloky. Dále jsou na území města budována sídliště ve Slatině, Novém Lískovci a Bystrci, kde kladem rozsáhlého sídlištního komplexu je jen blízkost Brněnské přehrady.

Vyvrcholení panelové megalománie a dovršení ztráty ohledu na lidské měřítko, starší zástavbu a úroveň urbanistické kompozice i architektonického výrazu, znamenala dvě největší brněnská sídliště, vybudovaná na přelomu 70. a 80. let – na východě Líšeň a na jihozápadě Bohunice se Starým Lískovcem (sídlíště československo-sovětského přátelství). Tato sídliště jsou zhmotněním orwellovské vize obytného prostředí a symbolem diktátu socialistického zprůmyslněného stavebnictví. Znakem je bezvýhodnost a odcizení, kdy sídliště pro 30 000 obyvatel neměla dostačující vybavenost a obrostlo starou zástavbu obcí, částečně navíc likvidovanou (KUČA, 2000).

Územní plán Brna z roku 1982 se orientuje na pokračování extenzivního rozvoje. V návaznosti na líšeňské sídliště vzniklo koncem 80. let sídliště Vinohrady a velmi problematická zástavba sídliště v Komárově, nahrazující zdejší periferní zástavbu, která znamená opět absolutní rozklad urbanistické struktury. Poslední sídliště Kamenný vrch na západě Brna bylo dokončeno

až v roce 1995. Výstavba individuální, realizovaná v menších plochách po obvodu města dosáhla velmi vyrovnané a dobré úrovně, zejména v Komíně, Žabovřeskách, Masarykově čtvrti, na Palackého vrchu i jinde. Vývojem let 1945 – 1989 se především výstavbou sídlišť rozšířil souvislý městský intravilán. Převažující se stala koncepce extenzivního vývoje formou satelitních sídlišť ze 70. – 80. let, která přímo nenavazuje na starší zástavbu města ale pouze některých vsí (KUČA, 2000).

### 3.3.5 Ostatní aspekty urbanistického vývoje – Staré Brno

Bohatě modelovaný terén pod Špilberkem a Žlutým kopcem, rozčleněný navíc vodním tokem Svrateckého náhonu, dal vzniknout malebným zákoutím Starého Brna. Označit za srdce Starého Brna jen Mendlovo náměstí je troufalé, jelikož mělo a má mnoho důležitých míst. Centrem Starého Brna bylo trojúhelníkové tržiště na vidlici dnešní Křížové ulice, která se dříve jmenovala Měšťanská. Na jejím rohu stávala až do roku 1965 Starobrněnská radnice. Na tržiště, které tu bylo od raného středověku, vedla dálková obchodní cesta od brodu (později kamenného mostu) přes řeku Svratku. Odtud se odkláněla směrem na Pekařskou ulici a pokračovala k Brněnské bráně (SAMEK, HRUBÝ, 1982).

Samotné Mendlovo náměstí ve své staré podobě vůbec srdce nepřipomínalo, přetínal ho Svratecký náhon a skládalo se z několika částí, a to jakéhosi Zámeckého náměstí (Schlossplatz) u dnešní křižovatky Úvozu, Pekařské, Měšťanské a Křížové. Dalšími částmi z dnešního pohledu bylo Klášterní náměstí a Klášterní ulice (FLODROVÁ, MÜLLER, 2007).



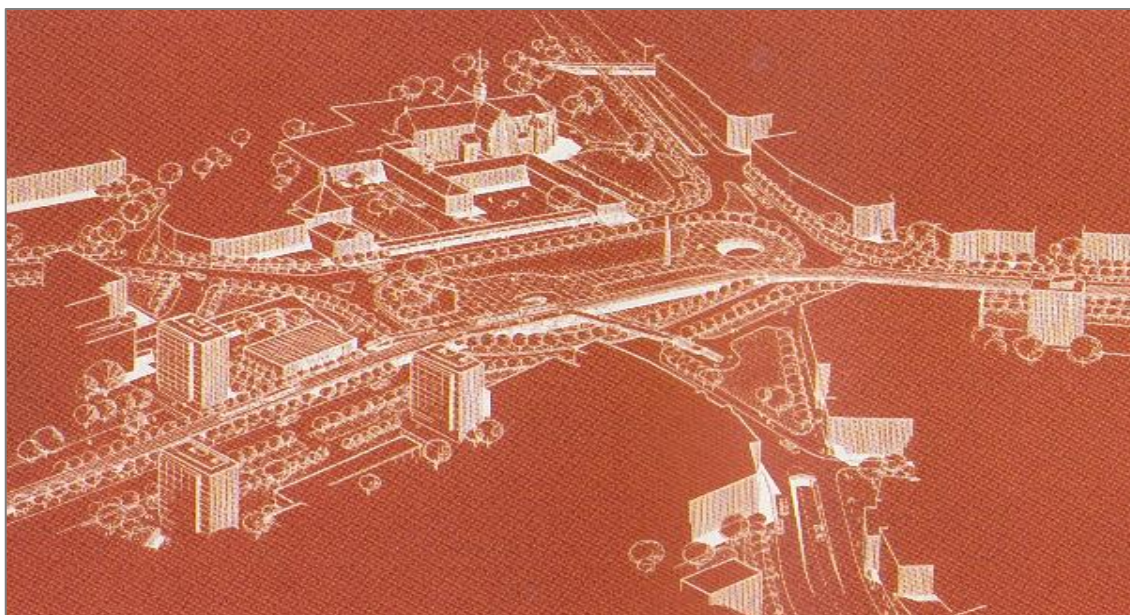
Obr. 8 a 9: Na obrázku vlevo zachycení urbanistické struktury Starého Brna v roce 1914 dle Vičarova plánu (Flodrová, Müller, 2007), na obrázku vpravo klasicistní Starobrněnská radnice (Flodrová, Müller, 2007)

Dá se říci s mírnými výhradami, že dnešní Staré Brno je Starým Brnem se základy z 18. století. Nejstarší dochovanou budovou je majestátní bazilika minor, tedy chrám Nanebevzetí Panny Marie na Mendlově náměstí. Jeho souputníci – kaple sv. Prokopa a Oldřicha, kostelík sv. Václava se hřbitovem, starý dobrý „Modrý lev“ jsou dávno zbouráni podobně jako i Starobrněnský a Lamplův mlýn pod Puhlíkem. Nelze také přehlédnout zámeček či letohrádek Mitrovských, který od doby svého vzniku na přelomu 70. a 80. let 18. století statečně vzdoroval jakýmkoliv necitlivým zásahům (FLODROVÁ, MÜLLER, 2007).

Přestavba Starého Brna začala současně s rozsáhlou investiční činností v areálu výstaviště, kde mezinárodní veletrhy obnovily v poválečných letech 1949 – 1950 a zejména roku 1955 funkci výstaviště. Poválečný vývoj brněnského výstaviště znamenal rozšíření areálu a výstavbu nových pavilonů ( pavilón B, C a Z) a správní budovy BVV. Obnovení výstaviště se stalo významným impulzem rozvoje Brna, neboť vyvolalo i výstavbu hotelů Voroněž, Continental a International (KUČA, 2000).

Stav této brněnské městské čtvrti se jevil pro pořádání mezinárodních akcí tohoto formátu jako naprosto nepřijatelný. Budovy byly zchátralé, zchátralost zvyšovaly i pozůstatky po bombardování. U veřejných budov nedocházelo prakticky k žádným modernizacím. Většina bytového fondu, který dříve sloužil převážně chudším dělnickým vrstvám se měnil postupně až ve slumovou periferii. Byla zde ale i řada půvabných zákoutí, např. letohrádek Mitrovských, Rybářská ulice s vedlejším ramenem řeky Svratky používaným jako náhon pro mlýny a zdroj vody pro lázně, celý areál kláštera s kostelem Nanebevzetí Panny Marie na Mendlově náměstí, památkově chráněná klasicistní Starobrněnská radnice na rohu Křížové ulici nebo bývalý mlýn přestavěný na kultovní kavárnu a restauraci zvanou Oltec. Dopravní a inženýrská struktura však byla zcela nedostatečná a pro zvýšený provoz, ubytování a kulturní vyžití tisíců domácích i zahraničních návštěvníků a hostů naprosto nevyhovující. Pociťován byl i nedostatek standardních bytů pro místní občany.

Vedení města se rozhodlo pro radikální přestavbě Starého Brna. Pro město a zejména pro Staré Brno to bylo nejvýznamnější rozhodnutí v jeho dosavadní historii. Architekti přistoupili k řešení tohoto úkolu velmi razantně a velkoryse. Rozhodli o asanaci rozsáhlých ploch, vytvořili koncept hlavního nástupního bulváru, který měl spojit veletržní areál průrazem přes nemocnici sv. Anny s nádražím a městským centrem. Tato osa měla být i hlavní příjezdovou trasou pro individuální automobilovou dopravu, tak pro městskou hromadnou dopravu. Vedoucím motivem zástavby měla být pak až jedenáctipodlažní věžové obytné domy od nově ztvárněného Mendlova náměstí až k nástupnímu rondelu před vstupem do veletržního areálu. Trasa tramvaje pak měla vystoupat po mostě, který byl sám o sobě zajímavou technickou novinkou (FLODROVÁ, MÜLLER, 2007).



Obr. 10: Axonometrický pohled na přestavbové území Starého Brna (Flodrová, Müller, 2007)

Nově vytvořené ulice Výstavní, Veletržní a Křížová byly dostavěny na svou dobu poměrně úhlednými a proti obvyklým typům stavebně upravenými sedmipodlažními domy. Celý koncept byl vcelku šťastně založen, jeho vadou však byla ztráta významných dominant a ztráta původního charakteru Starého Brna. Stavební výroba byla tehdy zaměřena spíše na vyřešení bytové krize, než na kvalitu a architektonickou úroveň. Projevila se zde největší slabina tehdejší bytové výstavby – používání typizovaných budov při přestavbě historických center.

To nejhorší však přišlo při realizaci celého projektu. Lokálními zájmy, nepochopením a administrativními zásahy byl původní záměr výrazně ovlivněn. Především onen předpokládaný rytmus hlavního motivu výškových domů byl nepochopitelně porušen zachováním dílen podniku Obnova na začátku Veletržní ulice. Koncept hlavního náměstí (Mendlova) s dominantou historických staveb byl narušen ničím nezdůvodnitelným ponecháním osamělého bytového domu uprostřed prostranství. Průraz celé osy přes nemocnici U sv. Anny nebyl nakonec realizován vůbec. Vrcholem nepochopení celého záměru byl pak zásah do dopravního řešení, který z hlavní příjezdové trasy k výstavnímu areálu udělal naopak trasu odjezdovou s parkovacími plochami a automobilovou dopravu přivedl po staré trase ulicí Hlinky. Z takto roztříštěného náměstí se stal jakýsi dopravní terminál, který zcela popřel jeho historickou hodnotu a zcela zničil klidovou kulturní plochu náměstí. Po staré zástavbě na původní Křížové ulici zbyla po její asanaci zmatená prázdnota a z velkorysého projektu zbylo jen torzo. Snad jen očištěním letohrádku Mitrovských a získáním poměrně velkého počtu standardních bytů lze považovat za pozitivum pro Staré Brno. K nové přestavbě Starého Brna se město v současné době připravuje (FLODROVÁ, MÜLLER, 2007).

Historické jádro Brna vymezené okružní třídou, charakterizovala v období 1945 – 1989 především zanedbávaná údržba. V roce 1957 vznikl návrh asanačního plánu historického jádra a byl oproti meziválečným a těsně poválečným likvidačním záměrům poměrně citlivý. Respektoval dochovanou urbanistickou strukturu historického jádra a nepočítal s podstatnějšími demolicemi. Naopak navrhoval dostavbu proluk a výstavbu Janáčkova divadla v parkovém pásu okružní třídy. Návrh rehabilitoval parkový okruh okružní třídy, který rozšiřoval i na drážní pozemky nádraží, které mělo být celé zrušeno. Měla být ovšem zbořena i hodnotná secesní budova nádraží. Tranzitní doprava měla být svedena na komunikaci po vnějším obvodu historického centra (ul. Koliště) a propojit Nové Sady a Křenovou ulici. Z Husovy třídy měla být doprava převedena do tunelu mezi Kopečnou a Údolní ulicí (pod východní částí Špilberku).

V tomto období došlo k památkovým rekonstrukcím – renesanční dům pánů z Kunštátu (nám. Svobody), Ústav šlechtičen (Kobližná ul.), barokní klášter voršilek pro technické muzeum. Rekonstruovány a zpřístupněny byly parky a zahrady na Františkově (terasy pod Petrovem) a kapucínské zahrady. Dostavba proluk v jádru města, vzniklých přímými následky válečných akcí, nebo druhotně, sesutím vlivem zchátralosti vznikly objekty vcelku neutrální (Orlí a Masarykova ul.) a necitlivé (tržnice Zelný trh) aj. Na přelomu 50. a 60. let vznikly tři architektonicky i urbanisticky významné stavby na okružní třídě či v její těsné blízkosti. První je Janáčkovo divadlo situované do zeleného pásu okružní třídy na místě obytného bloku se školou zničeného za války. Již dříve asanovaný prostor mezi Husovou třídou a Panenskou, Veselou a Besední ulicí byl na základě soutěže roku 1957 v této lokalitě realizován hotel International s navazujícími objekty směrem k Dominikánskému náměstí. Výhodou zde bylo využití terénních rozdílů i poměrně příznivého dojmu dostatečným odstupem od tradičních dominant okolí. Poslední ze série tří staveb je hotel Continental, který vlivem vysunutí z vlastního historického jádra nepotlačil historické dominanty města (KUČA, 2000).

Dozvukem vzepětí brněnské architektury se v letech 1974 – 1976 stala elegantní desková budova tzv. Bílého domu na Žerotínově náměstí, kterou charakterizuje problematické zasazení do urbanistických souvislostí. Radikálními rekonstrukcemi byly způsobeny ztráty autenticity památek – přestavba tzv. malého špalíčku na Zelném trhu, devastace tzv. velkého špalíčku a užití nevhodných materiálů v interiérech Staré radnice. Rekonstrukce budovy hlavního nádraží pak znamená definitivní potvrzení její existence a upuštění od uvažované demolice. Spornými se staly i některé aspekty dlouhodobé rekonstrukce hradu Špilberk – rekonstrukce domnělé gotické podoby paláce (realizace schválena roku 1993).

Nejobludnější stavba 80. let u nás obchodní dům PRIOR (dnes Tesco) je v těsném dotyku centra a vyvýšeného kolejiště hlavního nádraží. Roku 1989 bylo historické jádro města se Špilberkem a Starobrněnským klášterem prohlášeno městskou památkovou rezervací. Roku 1990

pak vzniká i navazující ochranné pásmo rezervace (jeho hranice téměř shodné s tzv. velkým městským okruhem).

Z jednotlivých staveb na území města a jeho částí nabývajících svou velikostí či polohou urbanistického významu je muzejní pavilon Anthropos v Pisárkách či vysokoškolský areál pod Palackého vrchem. Avšak největším areálem období socialismu v Brně se stal soubor budov fakultní nemocnice v Bohunicích, budovaný ve vyvýšené poloze nad městem v návaznosti na poválečnou studii. Areál zahrnul i meziválečné Sociální ústavy města Brna a byl koncipován i v souvislosti s plánovaným univerzitním městem. Vyvážené dílo celého areálu pak narušil objekt o 18 podlažích, který se rušivě uplatňuje i ve všech panoramatických pohledech na město (KUČA, 2000).

Ve všech brněnských čtvrtích dominoval v 60. – 80. letech proces postupného chátrání a devastace, silný zvláště ve starých průmyslových čtvrtích Zábřdovice, Husovice, Staré Brno a Trnitá, kde byl často spojen i se sociální degradací obyvatelstva. V celku lze urbanistický vývoj Brna po počáteční stagnaci z 60. let považovat za extenzivní, zaměřený na rozšiřování zastavěné plochy města. Tento proces měl negativní důsledky: ztrátu zemědělské půdy, zanedbání údržby starší zástavby a neúměrný růst potřeby dopravního napojení.

Významným rysem se v 80. letech stala přestavba komunikačního systému města s návazností na budované dálnice D1 a D2. Systém lze rozdělit na výstavbu nových kapacitních radiál, nahrazující tradiční výpadevé trasy a na budování tzv. velkého městského okruhu, který by umožnil přímé spojení vnějších čtvrtí mimo centrum a odklon tranzitní dopravy. Stavba výpadevých komunikací nezpůsobila v urbanistické struktuře Brna závažnější problémy, protože využila nezastavěná a periferní území. Vznikla nová severní radiála ulicí Sportovní a Hradecké, na východě pak byla stará olomoucká silnice nahrazena Ostravskou radiálou a uvolněním Vídeňské a Renneské třídy umožnila na jihu Brna radiála Heršpická. Naopak budování velkého městského okruhu vedl k radikálním zásahům. Bezohledný byl zejména průraz Juliánovem a částí Židenic (ul. Gajdošova) a rozrušení návsi Starých Černovic (KUČA, 2000).

### **3.3.6 Městská hromadná doprava v období socialismu (1950 – 1969)**

Období budování socialismu se výrazně projevilo i v dalším rozvoji městské hromadné dopravy v Brně. Došlo k modernizaci tratí a rekonstrukci kolejiště před Hlavním nádražím a v důležitých dopravních uzlech. Dopravní provoz byl reorganizován v souladu s rozvojem na požadavky na zkvalitnění dopravních služeb. Nové traťové tramvajové úseky byly vybudovány teprve v roce 1961 z Konečného náměstí k závodu Tesla v Králově Poli, přeložena byla trať na Starém Brně z Mendlova náměstí k výstavišti do Veletržní ulice s novým nadjezdem.



Rekonstrukcí vznikly také první rychlodrážní úseky do Bystrce a ke Stránské skále. Došlo i na rozšíření počtu tramvajových linek, k čemuž přispělo také zavedení nepřestupního tarifu v roce 1967. Téhož roku byl definitivně ukončen provoz nákladní kolejové dopravy prováděný dopravním podnikem. Tramvajová síť měla v tomto období délku 157,7 km a v roce 1970 přepravila 157,5 milionů cestujících (MORÁVEK a kol., 1989).

Počáteční konjunktura trolejbusové dopravy trvala asi 15 let. Po dobudování tratě ze Slatiny do Šlapanic nebyly trolejbusové linky dále rozšiřovány. V roce 1964 byla celková délka linek 18,6 km. V druhé polovině 60. let v důsledku jednostranné preference autobusové dopravy dochází k postupné stagnaci trolejbusové dopravy. V letech 1965 až 1969 zaznamenává tento druh městské hromadné dopravy (dále jen MHD) období útlumu. Roku 1967 byla linka z Komárova do Tuřan nahrazena autobusy a v provozu tak zůstaly pouze 2 linky o celkové délce 13,1 km (MORÁVEK a kol., 1989).

Autobusová doprava počátkem padesátých let ještě neměla v rámci brněnské MHD významnější podíl. Celková délka tras byla 54,1 km a provozováno bylo 13 linek. Autobusy zajišťovaly spojení do vzdálenějších předměstí a nejbližších obcí. Až v šedesátých letech dochází k výraznějšímu pronikání autobusové dopravy do centra Brna a stává se z ní výkonný dopravní systém zajišťující obsluhu velkých brněnských průmyslových závodů a postupně budovaných sídlišť. Autobusová doprava tak není již pouhým doplňkem vedle tramvajové či trolejbusové dopravy. Roku 1963 je zavedena autobusová linka do nového sídliště Juliánov, o dva roky později do největšího brněnského sídliště Lesná. Právě na příkladu Lesné se negativně projevila přehnaná preference autobusové dopravy té doby. Ukázalo se, že i přes výhody vyplývající z její operativnosti, nelze s ní vystačit tam, kde přepravní poptávka vyžaduje kapacitnější dopravu (MORÁVEK a kol., 1989).

### **3.3.7 Městská hromadná doprava v období socialismu (1970 – 1989)**

V důsledku světové palivoenergetické krize a rostoucího vlivu ekologických hledisek byly v 70. a 80. letech vytvořeny nové podmínky pro rozvoj elektrické trakce v MHD. Skončilo období jednostranné preference autobusové dopravy, zůstala však nadále důležitou součástí systému MHD především pro obsluhu oblastí s nižší přepravní poptávkou, ale též jako dočasné řešení tam, kde dopravní investice zaostávají za ostatní výstavbou.

Tramvajová doprava, vzhledem ke svým kapacitním možnostem, zůstala rozhodujícím druhem dopravy. Začalo období rozšiřování kolejové tramvajové sítě. Nové tratě byly vybudovány do významnějších sídlišť a průmyslových oblastí. Došlo k prodloužení trati v Králově Poli, z Černých Polí do Lesné, z Horních Heršpic do Modřic. Vznikla nová trať

spojující Pisárky s Jundrovem a spojka mezi ulicí Jugoslávskou a Vranovskou. S výstavbou rozsáhlých obytných souborů v Brně, pro které bylo nutno zajistit odpovídající dopravní obsluhu, byly vybudovány nové tratě do velkých sídlišť Bohunice, Bystrce a Líšně. V roce 1985 pak byla v Židenicích ukončena tramvajová trať v dopravním uzlu Stará osada a došlo k úpravě nástupišť u Hlavního nádraží v souvislosti s výstavbou podchodu. V roce 1986 je v provozu 22 tramvajových linek o celkové délce 243,8 km. V roce 1988 přepravily celkem 150,3 milionů cestujících (MORÁVEK a kol.,1989).

Po období stagnace začíná v brněnské trolejbusové dopravě v letech 1971 – 1982 období expanze. Do roku 1971 měl trolejbusový provoz v Brně vzhledem k velikosti aglomerace v poměru k délce tratí, počtu linek či velikosti obsluhovaného území zcela bezvýznamnou úlohu. Ta však začátkem sedmdesátých let byla přehodnocena a rozhodlo se o zavedení trolejbusové tratě do nových panelových sídlišť, která mezitím stačila zhyzdit okrajové části města (FIALA, WOLF, 2000). Postupně tak byly vybudovány a uvedeny do provozu nové trolejbusové linky, zejména do sídlišť, která nejsou obsluhována tramvajovou dopravou. Vznikají tak 2 linky do Žabovřesk, dále pak linka do Šlapanic, k nádraží ve Slatině, do Kohoutovic, do Komína a dvě linky do dnešní Masarykovy čtvrti na Presslovu a Barvičovu. Z dopravního uzlu Mendlova náměstí vzniká ulicí Úvoz propojení na Komenského náměstí. Dalšími linkami je pak posílena doprava sídliště Bystrce, do sídliště Slatina, do Nového Lískovce a Bohunic a také do dnešní Štefánikovy čtvrti. Poslední linka v tomto období byla zavedena do sídliště Vinohrady v roce 1987. V roce 1988 bylo v provozu 16 linek o celkové délce 94,1 km, které přepravily již 32,5 milionů osob.

Autobusová doprava, kterou v některých částech města vytlačují tramvaje a trolejbusy, má i nadále významný podíl v celkovém počtu přepravených osob. Kromě tradiční obsluhy okrajových částí, průmyslových závodů a některých sídlišť, měla významnou roli v období výstavby všech větších brněnských obytných celků, neboť mohla být operativně přizpůsobena jejich postupnému osídlování. Autobusy tak zpočátku v plném rozsahu zajišťovaly dopravu do Lesné, Bohunic, Bystrce, Líšně i dalších menších sídlišť a po zavedení tramvajové nebo trolejbusové dopravy ji účelně kapacitně doplňují. V roce 1988 bylo v provozu 42 autobusových linek o délce 410 km, které téhož roku přepravily 125 milionů osob (MORÁVEK a kol.,1989).

### **3.4 POST SOCIALISTICKÉ A POST INDUSTRIÁLNÍ MĚSTO**

#### **3.4.1 Brno v 90. letech 20. století - nové priority města a územní plán**

Na základě rozhodnutí pléna Národního výboru z roku 1990 se Brno vnitřně člení na 29 městských částí a je tedy územně členěným statutárním městem. Rozčlenění města na jednotlivé

městské části souvisí s výraznou decentralizací místní správy ve srovnání s centralistickým systémem 5 obvodů před rokem 1990 (Statutární město Brno, 2013).

Vlivem trendu extenzivního rozvoje města v 70. a 80. letech, který byl nezdravý a škodlivý, došlo k obratu a potřebě využití starší zástavby města. Tato potřeba byla pocíťována již v posledních letech socialismu, ale monopolizovaná stavební výroba s orientací na panelovou technologii, a dále gigantománie dopravně-inženýrských stavebních organizací, bránily potřebnému obratu. Proto byla ještě před rokem 1989 zahájena výstavba sídliště Kamenný vrch, na jihozápadě města, ve značně odsunuté poloze, které bylo dokončeno až roku 1995.

Prioritou bylo získání nových koncepčních podkladů pro rozvoj Brna, které by vzaly v úvahu celkově změněné politické a hospodářské podmínky. Důraz byl kladen i na urbanistické a architektonické koncepce odpovídající městotvornému vývoji. V roce 1992 byla vypsána urbanistická soutěž na plánované jižní centrum v prostoru mezi hlavním nádražím, Novými Sady, Komárovem a řekou Svratkou. Nový územní plán byl dokončen roku 1994 a vychází z předpokládaného demografického rozvoje města s více než 400 000 obyvateli trvale bydlících a 550 000 denně přítomných osob v roce 2000. Tento územní plán také upouští od plošných asanací a přestaveb území a zaměřuje se na respektování historické urbanistické struktury a její postupné doplňování a revitalizaci (KUČA, 2000).

Obecně je kladen důraz na obnovu tradiční blokové struktury zástavby, včetně doplnění neúplných domovních bloků, uvolněná území k využití pro nová náměstí či městskou zeleň. Přitom má být zachován převažující charakter zástavby konkrétního území. Městskou zeleň historického jádra je vhodné propojit s břehovou zelení řek Svitavy a Svratky. Zásadnější restrukturalizace je navrhována v území tzv. Jižního centra, mezi stávajícím nádražím a plánovaným novým nádražím, a také na přestavbu průmyslem narušených ploch mezi ulicí Cejl a Křenovou ulicí v tzv. Východním centru. Důraz je kladen i na dobudování okružní třídy. Panelová zástavba má být dotvořena ve smyslu porušení stereotypu prostorového uspořádání. Vytvořením polobloků a bloků se tato území mohou přiblížit charakteru rostlého města. Vložením kompozičních os s dotvořením komerční vybavenosti dojde k propojení s ostatní městskou strukturou (KUČA, 2000).

Zástavba dosud volných ploch není na rozdíl od předchozích územních plánů dominantní. Specifický význam pro rozvoj města mají plochy zvláštního určení (Výstaviště, areál Fakultní nemocnice, připravovaný Technologický park a Univerzitní kampus).

Před rokem 1989 byla připravena řada ploch pro hromadnou panelovou výstavbu včetně provedení přípravných investic. V těchto lokalitách na Kamenném vrchu západně od Nového Lískovce a v Bystrci na Kamechách bylo těchto investic využito a došlo k soustředěné bytové

výstavbě, nikoli však dosavadního panelového typu. K další obytné výstavbě připadly v potaz lokality v Medlánkách, Sadové, Slatině, Dolních Heršpicích, Moravanských lánech a Bosonohách. Jde především o lokality, kde je žádoucí posílení funkčních typů bydlení ve směrech územního rozvoje, kde jsou navrženy zejména plochy pro výrobní a obchodní činnost a plochy pro zvláštní využití (Technopark).

Komunikační síť má být doplněna o rychlostní komunikaci plánovanou již v období 2. světové války (kolem Bosonoh a Bystree). Tangenciální severozápadní a severovýchodní spojnice kolem města by se měly propojit v prostoru Králova Pole podpovrchovým úsekem. To vyžaduje zbudování spojení Nového Lískovce a Pisárek (Pisárecký tunel zbudován roku 1996) a úseku Královo Pole – Černá Pole – Husovice – Vinohrady, což má být realizováno etapově. Spojení Husovic a Černých Polí bylo realizováno Husovickým tunelem roku 1998. K dobudování spojnice až do Králova Pole s návazností na velký městský okruh (dále jen VMO) došlo vybudováním tunelů Dobrovského v roce 2012. Zbudování úseku z Husovic na Vinohrady se plánuje výhledově (KUČA, 2000).

Pro další rozvoj města se jeví zásadně důležitou přestavba železniční sítě na území města s vybudováním nového osobního nádraží v odsunuté poloze. Vyloučit vznik urbanistické bariéry má situování nového nádraží na sloupy nesené předpjatou betonovou deskou. Pro leteckou dopravu se v tomto období počítá se zachováním sportovního letiště v Medlánkách a rozvojem a dostavbou letiště v Tuřanech podle parametrů moderního mezinárodního veřejného letiště. Přestavbou železniční sítě a odsunem hlavního nádraží, budováním vysokorychlostních tratí a výstavbou rychlé podzemní tramvaje (KUČA, 2000).

### **3.4.2 Realizace v období 90. let**

V 1. polovině 90. let, po krátkém přerušení způsobeném zásadními změnami vlastnických vztahů jak k nemovitostem, tak ke stavebním firmám, došlo k oživení výstavby, výhradně však soustředěné na stavby podnikatelského záměru a náročnějšího bydlení. Západoevropské vlivy komerčního stavitelství zasáhly také Brno, kde vznikaly stavby s kvalitním technickým provedením (nová část areálu plynáren na Radlase aj.). Nejvýraznějším znakem kvalitní brněnské architektury 90. let je příklon k novofunkcionalismu, respektive klasické střídme a bezozdobné moderní architektuře. Brno se tak stává opět jedním z předních center moderní architektury Českých zemí, podobně jak tomu bylo ve 20. a 30. letech 20. století.

Přímo v historickém jádru byla dokončena řada novostaveb. V proluce na nároží Koblížné a Kozí ulice byla dokončena novostavba Komerční banky. Na nároží ulic České a Joštovy vznikla budova Investiční banky, která je elegantní, svým extrémně hmotným blokem

s arogantním vztahem k prostředí však negativně narušuje stabilizované části městského centra. Na nároží Rašínovy ulice a Jakubského náměstí, v těsném sousedství kostela sv. Jakuba, vznikla novostavba, jež svou formálně čistou novofunkcionalistickou architekturou velmi citlivě doplňuje urbanistickou kompozici a jasně vymezuje linii Jakubského náměstí. Brněnské historické jádro však i na konci 90. let charakterizují některé dlouhodobé a pro obraz celku mimořádně rušivé proluky, v čele s prolukou přímo na náměstí Svobody (KUČA, 2000).



Obr. 11 a 12: Dostavba proluky v Rašínově ulici (obr. 11 - Samek, Hrubý, 1982), (obr. 12 – AMB, 2001)

K necitlivým zásahům patří zboření několika zbývajících budov v tzv. Velkém Špalíčku mezi Dominikánskou a Starobrněnskou ulicí. Na jejich místě v letech 1997 – 1998 vznikla komerční montovaná budova s napodobeninou původních pouličních fasád. V roce 1995 byla znovu postavena Zemanova kavárna, zbořená roku 1964. Nevýhodou se stalo její nové umístění proti ústí Bratislavské ulice, tedy cca 400 m od původní lokality naproti ústí dnešní třídy Milady Horákové. K velmi významné změně došlo v kostele sv. Petra a Pavla na Petrově, kde vrcholily dlouhodobé opravy započaté v 80. letech. Zahájeny byly také rekonstrukce kapucínských zahrad a parku na Františkově.

Po celém Brně vznikají nové komerční stavby – Eva centrum v Kopečné ul. (pozitivní počín v dlouhodobě degradovaném prostředí), monumentální blok IBC centra v ulici Příkop, obytný soubor Sfinx na Ponavě a nová budova radnice v Žabovřeskách, představující velmi kvalitně řešenou dostavbu proluky novofunkcionalistického objektu. V návaznosti na sportovní areál v Lužánkách byl v letech 1992 – 1993 vybudován komplex Boby centrum Brno pro společensko-sportovního využití. Budovány jsou i hotely – Holiday Inn na výstavišti, Rustical, Austerlitz aj. Rozvoj je i u budov školství (Spořitelni akademie, ekonomicko-správní fakulta aj.). V roce 1997 v Králově Poli vzniká Český technologický park. Novofunkcionalismus elegantních forem představuje diagnostický pavilón Masarykova onkologického ústavu na Žlutém kopci. Po více než půl století vznikají na území města i sakrální stavby – salesiánský kostel v Žabovřeskách a klášter v Soběšicích (KUČA, 2000).

Nepodařilo se však během 90. let zahájit plánovanou výstavbu tzv. „Jižního centra“. Vývoj v rámci brněnské aglomerace postihuje podobně jako jiná západní města trend suburbanizace a nekontrolovatelného expanzivního rozvoje – tzv. urban sprawlu. Avšak suburbanizací podmíněné sekundární vlivy nejsou vesměs vnímány negativně (MULÍČEK, 2002). Tak jako i v jiných městech došlo také v Brně k residenčním suburbanizačním procesům. Výstavba individuálních rodinných domů začala rozvíjet okrajové části města a obce za hranici města Brna. Volné plochy v těchto lokalitách byly využity pro výstavbu rodinných domů, avšak obvykle katalogového typu západoevropské provenience. Nově vzniklé obytné celky skládající se z rodinných domků nemají obvykle žádnou výrazovou vazbu na brněnské či moravské prostředí. K největším realizacím došlo v okrajových částech města – Jehnice, Soběšice, Útěchov, Ivanovice (KUČA, 2000).

Přímým důkazem obnovení vazeb na západní Evropu se stala výstavba supermarketů a hypermarketů. Nejprve Globus (1995), Ikea a Tesco (1998), a posléze mnoha dalších. Tyto halové objekty nemají žádné architektonické ambice. Urbanisticky významná je výšková stavba M-paláce při Heršpické radiále. Pozoruhodnou se stala i budova lodní dopravy na Brněnské přehradě inspirovaná motivem lodě (KUČA, 2000).

### **3.4.3 Městská hromadná doprava v období 90. let**

V oblasti městské hromadné dopravy se stává přelomovým rok 1995, kdy dochází k reorganizaci sítě a vedení linek ve větším měřítku. Je zrušen nepřestupní tarif, což umožňuje snížit počet linek, které v předchozím období vlivem nepřestupního charakteru spojovali ve větší míře určité průmyslové závody s obytnými celky, především větších sídlišť. Páteřním dopravním typem se stává tramvajová a trolejbusová trakce a současně jsou omezovány souběžné autobusové linky. Pro příznivou ekologickou situaci ve středu města a dalších okrajových částech je z centra města autobusová doprava ve většině případů plně nahrazena tramvajovými a trolejbusovými linkami (z Líšně, Bohunic, Lesné, Řečkovice). Radiální vedení linek v systému brněnské MHD, kdy jsou linky vedeny paprscitě z centra do okrajových oblastí, je vhodně doplněno o tangenciální okružní autobusové linky, vedené souběžně s budovaným VMO. Částečně také dochází k zavedení polookružní trolejbusové linky z Mendlova náměstí přes Úvoz a Konečného náměstí do Černých Polí, Husovic, Židenic, kde navazuje na trolejbusovou větev do sídlišť Vinohrady a Líšeň. Zavedení přestupního tarifu znamená omezení počtu jednotlivých spojů a nutnost častějších přestupů, výhodou je zde ale častější jízdní interval a vyšší počet vypravených vozů na jednotlivých linkách.

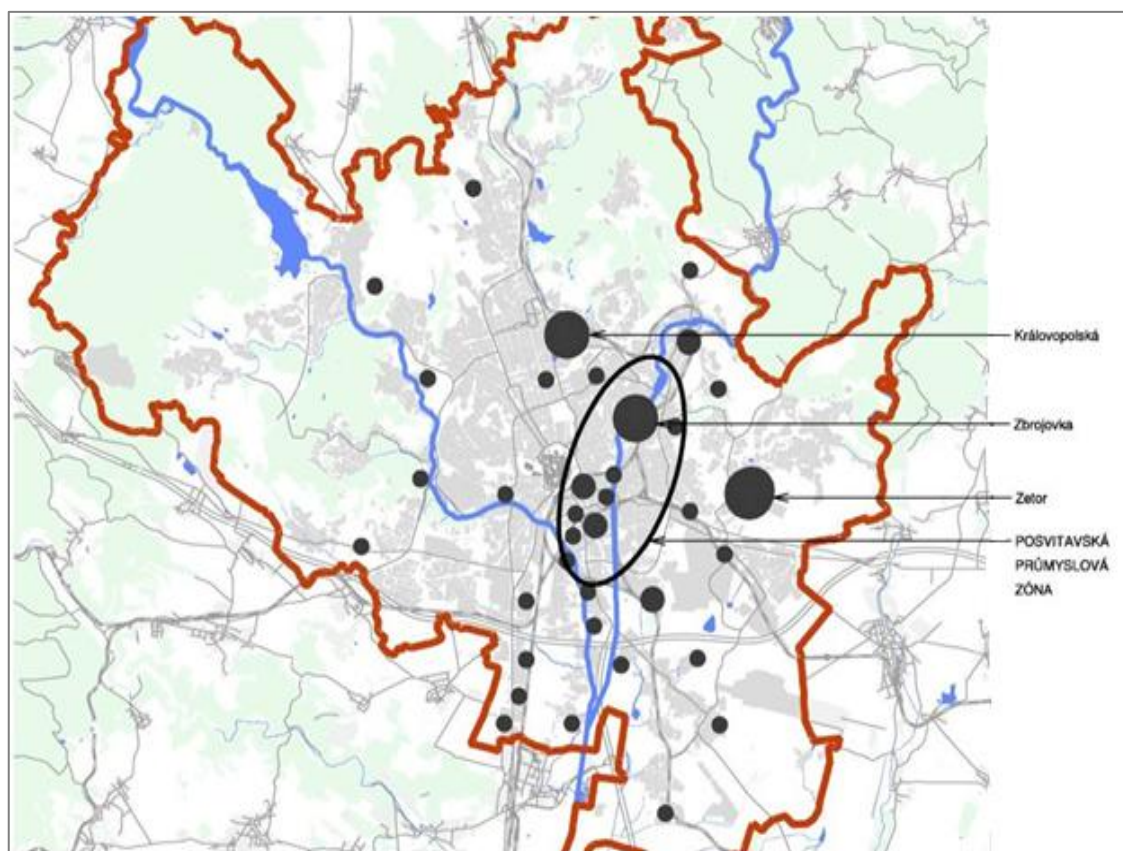
Významné je vybudování nové tramvajové tratě v úseku mezi Novými Sady po Renneské třídě ke krematoriu, kde se umožňuje rychlejší a přímé spojení centra města s Bohunicemi a Starým Lískovcem. K prodloužení tramvajové trati dochází i v městské části

Líšeň. Zjednodušením tramvajové sítě a změnou organizace provozu městské hromadné dopravy bylo docíleno zefektivnění jejího provozu (Dopravní podnik města Brna, 2013).

### 3.4.4 Poslední etapa vývoje města

Město Brno prochází fází, kdy se ze sídla s rozsáhlou průmyslovou základnou transformuje na postindustriální město s terciárními a kvartérními funkcemi. Stávající výroba je z lokalit centra města přemísťována směrem na okraj města, dochází k novým investicím na zelené louce (nové průmyslové zóny a technologické parky), vzniká řada brownfieldů a vyvíjí se ve městě tzv. „syndrom poboček“. Decentralizace pracovních příležitostí a bydlení vede k rostoucí nezávislosti jednotlivých městských částí (MULÍČEK, 2002).

K nejvýznamnějším a největším změnám dochází úpadkem průmyslových a výrobních ploch, které souvisí se vznikem tzv. brownfieldů na území města. Mezi brownfieldy, tedy plochy či objekty, které neslouží svému původnímu účelu, patří Posvitavská průmyslová zóna, areál bývalé strojní továrny Vaňkovka a řada dalších. V řadě případů se jedná o lokality přiléhající těsně k historickému jádru města nebo disponují jedinečnou polohou ve fungujících městských strukturách a jedná se tedy o lokality s velkým potenciálem.

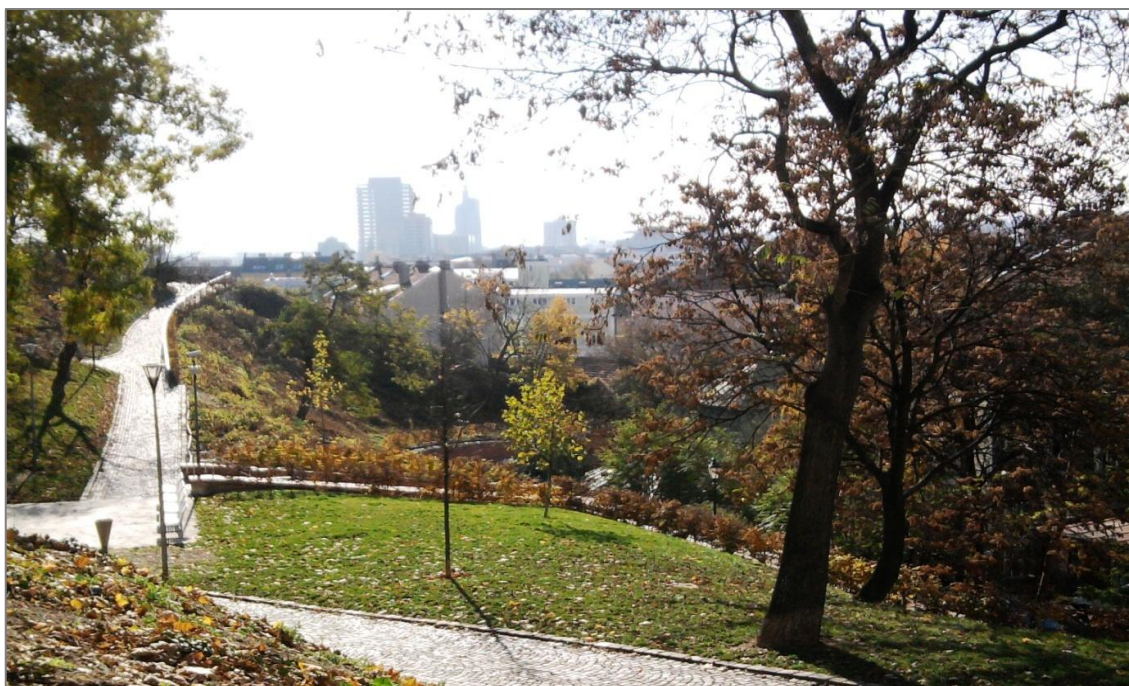


Obr. 13: Rozložení ploch brownfieldů na území města Brna (Statutární město Brno, 2009)

I přes investice, které bývají pro investory spojené v případě brownfieldů s celou řadou rizik, se městu daří realizovat množství projektů na jejich revitalizaci. Příkladem mohou být revitalizace v Posvitavské průmyslové zóně (bývalá jatka v lokalitě Křenová – Masná, bývalá textilní továrna Moravan, bývalá Vlněna, bývalé Škrobárny Brno), kde se podařilo několik významných projektů (Brno Brownfields, 2013). Obchodní centrum Galerie Vaňkovka a WANNIECK GALLERY v bývalé strojní továrně patří k známým případům zdařilé revitalizace brownfieldu na území Brna. Objekt strojní továrny z roku 1865, jenž přestal být využíván pro své původní účely, byl roku 1992 zapsán na seznam kulturních památek a roku 2005 byla úspěšně dokončena revitalizace a přeměna objektu na obchodní centrum a galerii.

Začátek 21. století symbolizuje rozšiřování ploch supermarketů, hypermarketů a sítě diskontních prodejen a hobby marketů, budování průmyslových zón v okrajových částech na jihu a východě města (Černovická terasa, Modřická průmyslová zóna), výstavba skladových halových objektů a bytových komplexů. Brněnská průmyslová zóna Černovická terasa s rozlohou 200 ha patří k předním strategickým zónám na území České republiky a nachází se v blízkosti mezinárodního letiště Brno – Tuřany, dálnic D1, D2 (E50, E65) a železniční tratě Brno – Vlárský průmysk v jihovýchodní části města. V sousedství kampusu Vysokého učení technického v Brně v severní části města vznikl Český technologický park, poskytující smíšený prostor pro kanceláře, výzkum a lehký průmysl. Rozvojovou plochou se stala lokalita při Heršpické ulici o rozloze 25 ha. Tato administrativně – komerční zóna nabízí příležitost výstavby výškových administrativních a polyfunkčních komplexů v blízkosti historického jádra Brna a rozvojového území sloužícího pro přestavbu brněnského železničního uzlu. V lokalitě při Heršpické ulici v lokalitě nazývané brněnský Manhattan (viz. obr. 14) došlo k realizaci moderního kancelářského komplexu Spielberg Office Centra a architektonicky i výškově velmi výrazné budovy AZ Tower (se svými 111 m stavbě nejvyšší budovy na území České republiky). Office centra vznikají na řadě dalších míst města (např. při ulici Vídeňská, Trinity Office Centrum aj.). Tak i jako u jiných měst dochází k revitalizaci a zateplení obvodových plášťů panelových domů v sídlištích a ke zkvalitnění vyžití obyvatel města dobudováním sítě občanské vybavenosti, sportovních areálů (koupaliště Kraví hora, Riviéra, hala Rondo aj.) a parkových ploch. Potřeba rozvoje parkovacích ploch a stání v centru je stále aktuální otázkou. Rekonstrukcí také prošla a prochází řada objektů (Jurkovičova vila, vila Tugendhat aj.) a došlo ke zbourání zimního stadiónu za Lužánkami. Významným počínem je realizace univerzitního kampusu Masarykovy univerzity v sousedství fakultní nemocnice v Bohunicích (Statutární město Brno, 2013).





Obr. 14: Revitalizovaný park na Denisových sádkách a panorama tzv. brněnského Manhattanu (autor, 2012)

Důraz je kladen i na obnovu centra města a veřejných prostranství. V souvislosti s regenerací centra dochází i k obnově a dobudování technické sítě v podzemí ulic. Novou úpravou prochází většina ulic v centru - Masarykova, Minoritská, náměstí Svobody (s dostavbou proluky), Rašínova, Husova, Pekařská, Česká, Joštova a další).

### **3.4.5 Městská hromadná doprava a Integrovaný dopravní systém JMK**

To se odráží i v systému městské hromadné dopravy a nároky na tvorbu nového územního plánu. Důležitým mezníkem v oblasti dopravy města Brna i na území Jihomoravského kraje je zavedení Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK). Integrovaný dopravní systém je způsob zajištění veřejné dopravy v území, v němž jednotlivé druhy dopravy vzájemně spolupracují a vytvářejí tak přehledný a jednoduchý systém vzájemně provázaných linek s jednotným tarifem, přepravními podmínkami a pravidelnými intervaly mezi spoji. 1. etapa IDS JMK zahájila provoz v roce 2004 a v následujících letech byly postupně připojovány další obce členěné do oblastí (Tišnovsko, Sokolnicko, Zbraslavsko, Slavkovsko, Bučovicko, Vyškovsko, Židlochovicko, Boskovicko, Hodonínsko, Břeclavsko). Poslední etapa proběhla v roce 2010 integrací 163 obcí na Znojemsku, což znamená začlenění 76% území Jihomoravského kraje, kde bydlí 91% obyvatel. Na území Brna tím dochází k zlepšení koordinace městské hromadné dopravy a příměstských i regionálních autobusových i železničních spojů. Zavedením IDS JMK došlo k úpravě označení linek brněnské dopravy a vytvoření tarifních zón. Ve významných uzlech bylo vybudováno terminály, umožňující přestup mezi spoji a bylo tak

koordinováno napojení příměstských a regionálních linek na systém MHD (Integrovaný dopravní systém JMK, 2013).

### 3.4.6 Významné projekty na území města

Město Brno v mnoha ohledech tak přesahuje význam krajské metropole, především koncentrací vzdělávacích funkcí a vybraných funkcí celostátního významu. K těmto funkcím přináší oblast justice, v Brně sídlí Nejvyšší soud, Nejvyšší státní zastupitelství, Ústavní soud, Nejvyšší správní soud, Úřad na ochranu hospodářské soutěže, Kancelář veřejného ochránce práv a Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových. Město bylo v posledním období poznamenáno masivní deindustrializací a restrukturalizací výrobní základny a klíčovou snahou je zvyšování investiční atraktivity města s využíváním lokálních komparativních výhod (Statutární měst Brno, 2013). V posledních letech si město vzalo za cíl stát se vědecko – technologickým centrem a podporovat výzkum, vývoj a rozvoj investic a pracovních příležitostí v tomto sektoru. Podporuje zejména oblasti vzdělávání, specializovanou výrobu a výstavnictví.

K významným projektům na území města Brna řadíme **ICRC Brno** neboli **Mezinárodní centrum klinického výzkumu**. Centrum sídlí v areálu fakultní nemocnice u sv. Anny a je vědecko – výzkumným centrem zaměřující se na kardiovaskulární a neurologická onemocnění. Budováno je na základě dlouhodobě úspěšné spolupráce s fakultní nemocnicí Mayo Clinic v USA. a dalšími českými i zahraničními partnery. FNUSA-ICRC je kombinací čtyř součástí, a to mezinárodního vědecko-výzkumného centra, veřejného zdravotnického zařízení, mezinárodního vzdělávacího střediska a centra pro průmyslovou spolupráci. Centrum je kofinancováno ze Strukturálních fondů EU, zaměstnává více jak 300 zaměstnanců, z toho 260 odborníků působí v 17 mezinárodních vědeckých týmech.

Dalším významným projektem je **Ceitec – Central European Institute of Technology** (Středoevropský technologický institut). Tento projekt výzkumného centra na území Brna společně realizují místní univerzity a výzkumná pracoviště (Masarykova univerzita, Vysoké učení technické v Brně, Mendlova univerzita v Brně, Veterinární a farmaceutická univerzita Brno, Ústav přístrojové techniky Akademie věd, Ústav Fyziky materiálů Akademie věd, Výzkumný ústav veterinárního lékařství). Projekt vznikl především proto, aby napomohl současnému základnímu a aplikačnímu výzkumu lokalizovanému v jihomoravském kraji dosáhnout špičkové úrovně. Přispěje tak ke koncentraci vědecko-výzkumných kapacit a současně upevní vazbu české vědy na zahraniční instituce a podniky.

**Europoint Brno** – probíhající přestavba železničního uzlu Brno (ŽUB) je součástí širšího vládního programu modernizace rozhodujících železničních uzlů a stanic v trasách tranzitních koridorů a patří k investičním prioritám v rozvoji železniční dopravy v České

republiky. Pro město Brno s jeho unikátní a strategickou polohou na spojnici vybraných dopravních projektů Evropské unie – Trans-European Transport Network a jako součást regionu CENTROPE je vybudování tohoto uzlu klíčové. Celý projekt je rozdělen na několik staveb železniční a městské infrastruktury na sebe vzájemně navazujících. Investorem je Správa železniční a dopravní cesty a o předpokládané náklady se podělí Státní fond dopravní infrastruktury, město Brno, Jihomoravský kraj, zdroje z Evropské unie a soukromý kapitál (Statutární město Brno, 2013).

Projekt přestavby ŽUB je tak po řadě desetiletí ve městě stále aktuálním tématem a dalo vzniknout řadě návrhů a variant urbanistického řešení přestavby nádraží a přilehlého území navazujícího na centrum města. Vedle oficiální varianty odsunutého nádraží do prostor dnešního nákladního nádraží při ulici Rosické vzniklo urbanistické řešení zachovávající nádraží v centru Brna (Nádraží v centru, 2002). Z realizovaných projektů Jižního centra můžeme jmenovat výstavbu budovy Katastrálního úřadu a administrativní budovy Trinity v sousedství obchodního centra Vaňkovka a několik dalších staveb v celém přestavbovém území. Došlo také k demolici několika budov při ul. Rosické a Zvonařka a byla zahájena 1. etapa v přestavbě železničního uzlu v Brně vybudováním mimoúrovňového přejezdu v jižní části města při ulici Sokolova v Horních Heršpicích (Statutární město Brno, 2013).

**Velký městský okruh Brno (VMO Brno)** o délce asi 20 km bude po dobudování jedním z nejdůležitějších prvků dopravního systému města. Okruh procházející městskými částmi mimo centrum bude směrově dělenou víceproudou komunikací rychlostního typu. Bude sloužit automobilové dopravě a umožní tak rychlý a plynulý přesun v rámci města a odstraní dopravní zátěž z řady brněnských komunikací včetně tranzitní dopravy. K dálnicím na Prahu, Vídeň, Bratislavu, Ostravu a Svitavy bude VMO připojen několika radiálními rychlostními komunikacemi (Velký městský okruh Brno, 2012).

Mezi významné dopravní stavby v Jihomoravském kraji, jenž významně ovlivňují dopravní napojení Brna, patří **rychlostní komunikace R52** spojující Brno s Vídní a **rychlostní komunikace R43** na Svitavy. Rychlostní silnice R43 by umožnila propojení tahů dálnice D1 v Jihomoravském kraji a silnice R35 v Pardubickém kraji, pro město Brno by pak přínosem bylo snížení dopravního zatížení (Výstavba rychlostní silnice R43, 2007).

## 4 MOŽNOSTI DALŠÍHO ROZVOJE

### 4.1 SWOT ANALÝZA

Touto klasifikační metodou jsem se pokusil o sestavení nejobektivnější charakteristiky města zobecněním konkrétních analytických poznatků daných oblastí, kterými se zabývám v analytické části této diplomové práce. Ve SWOT analýze jsou vyhodnoceny silné stránky (Strengths), slabé stránky (Weaknesses), jeho příležitosti (Opportunities) a ohrožení – hrozby (Threats) s přihlédnutím k SWOT analýze v rámci dokumentu Strategie města Brna z let 2002 a 2012. Ve vztahu k perspektivnímu, prosperujícímu a fungujícímu městu jako celku vzniká SWOT analýza se zaměřením na následující oblasti:

- rozvoj města a výroby, oblast výzkumu, vývoje, inovací
- architektonické a průmyslové dědictví
- doprava
- geografické postavení města a urbanistická struktura
- vnitřní a vnější vztahy

Silné stránky	Slabé stránky
- výhodná geografická poloha v regionu, křižovatka tras	- nekompletnost městské silniční sítě a VMO
- funkční systém MHD a IDS	- omezená preference MHD
- příznivá poloha vůči dopravním koridorům	- přetrvávající syndrom poboček
- zapojení do sítě veletržních měst	- nedořešené parkování v centru města
- existence samospráv MČ	- bariérovost veřejných prostranství
- silná pozice v rámci regionu JMK	- absence záchytných parkovišť
- přítomnost institucí národního významu	- nedostatečná přitažlivost MHD (cena, kapacita)
- blízkost trhu (silná místní poptávka)	- dlouhodobě nedořešený projekt přestavby ŽUB
- dlouhá průmyslová tradice	
- zájem zahraničních investorů	

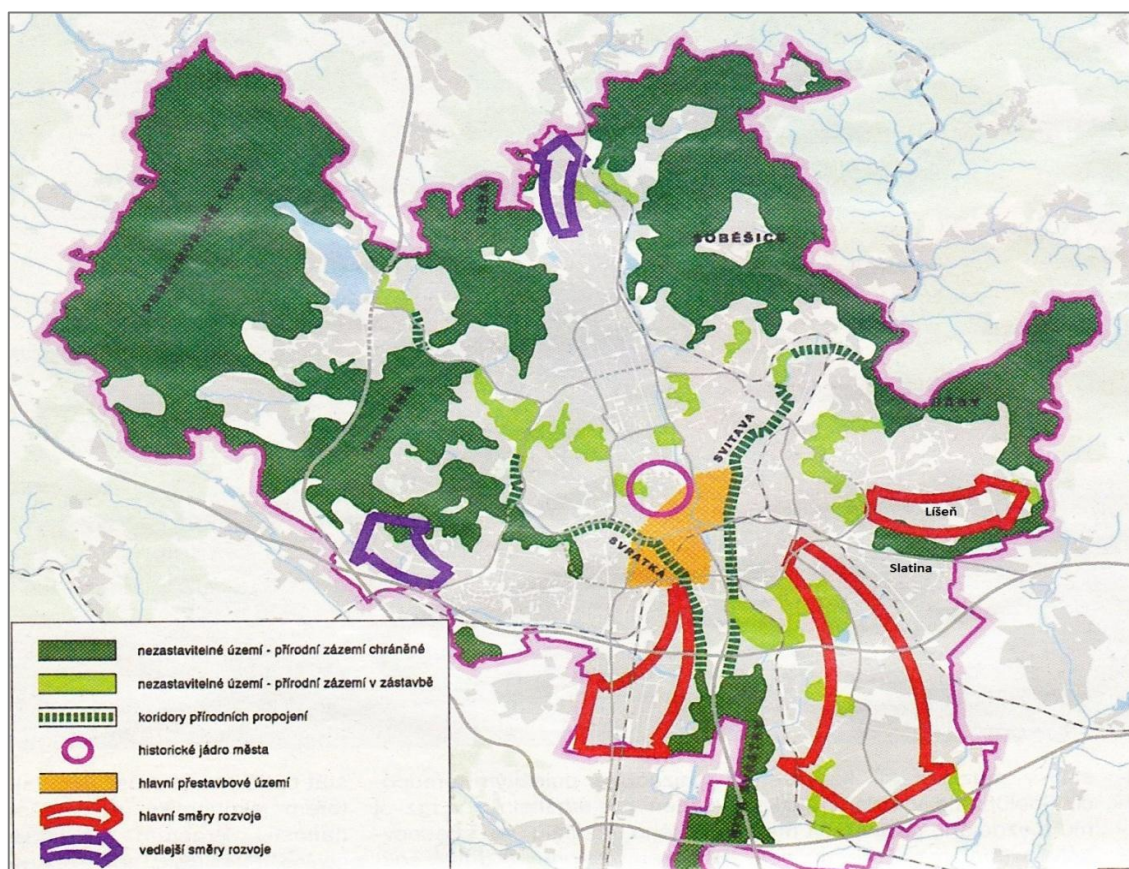
- potenciál v oblasti vědecko – výzkumných ústavů a vývojových pracovišť	
- univerzitní město	
- atraktivní a kvalitní přírodní prostředí	
- kvalitní urbanistická struktura a architektonicky významné stavby	
<b>Příležitosti</b>	<b>Rizika a ohrožení</b>
- revitalizace zanedbávaných a nevyužívaných území ve městě	- odchod zahraničních investorů
- zapojení brownfieldů do městské struktury	- stagnace či zhoršení dostupnosti města
- prohlubování mezinárodní spolupráce a regionálních a národních vazeb	- utlumení zahraniční spolupráce
- rozvoj inovačních a high-tech oborů	- ztráta pozice centra regionu
- posílení investiční atraktivity města	- pokles veletržních aktivit
- dobudování dopravní infrastruktury a parkování	- odliv kvalifikované pracovní síly
- eliminace IAD formou podpory a zvýhodnění MHD	- zvýšení intenzity dopravy v souvislosti s průmyslovými a komerčními aktivitami
- rozvojový potenciál stát se středoevropským centrem vzdělání, vědy a výzkumu	- náklady na dekontaminaci a revitalizaci brownfieldů
- rozvinutí potenciálu města v rámci středoevropského geopolitického prostoru	- neřízená suburbanizace a zastavění přírodně hodnotných území
	- degradace na úroveň řádového krajského města

Z uvedené SWOT analýzy nám vyplývá, že se jedná o město s velmi dobrou geografickou pozicí a dominantním postavením v rámci regionu. Město vyniká atraktivitami veletržního, univerzitního a vědecko – výzkumného typu s dobrým systémem veřejné dopravy. Kvalitní urbanistická struktura, množství významných architektonických památek a tradice průmyslu jsou dobrým základem pro další rozvoj města. Jako celek pak působí přitažlivě pro investory, kteří zde vyhledávají kvalifikovanou pracovní sílu a dobré dopravní napojení na

nadregionální dopravní síť. Důraz by měl být kladen na udržení a posilování stávajících předností města a posílení řady nedostatků v oblasti dopravy (ŽUB, záchytná parkoviště poblíž uzlů MHD a IDS JMK, VMO, cena a kapacita v MHD), které se jeví jako stěžejní pro další rozvoj na území města.

## 4.2 ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA BRNA

V současnosti je dosud v platnosti územní plán města Brna z roku 1994 a měl specifický charakter územněplánovacího dokumentu pro období transformace vlastnických vztahů. Je tedy zřejmé, že pro další udržitelný a harmonický rozvoj území města tento dokument již nepostačuje. V roce 2011 byl brněnské veřejnosti předložen koncept nového Územního plánu města Brna a osobně jsem s zúčastnil projednávání tohoto konceptu s veřejností. Koncept byl představen ve třech variantách řešení a byl vypracováván po tři roky. Pořizovaný územní plán musí být v souladu s nadřazenou územněplánovací dokumentací, což jsou zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. Z prezentace a diskuze ohledně nového konceptu územního plánu a článků Odboru územního plánování a rozvoje MMB v novinách Metropolitan, jenž jsou vydávány městem Brnem jsem připravil následující shrnutí ohledně konceptu připravovaného Územního plánu města Brna.



Obr. 15: Celková koncepce rozvoje města Brna připravovaného nového územního plánu (Metropolitan, 2010)

Hlavním cílem koncepce je řídit stavební rozvoj v souladu s přírodními a urbanistickými hodnotami města a udržení rovnováhy mezi zastavěným územím výjimečným přírodním zázemím města Brna. Výhodná poloha města, jak z hlediska celoevropského jako města ležícím v centru Evropy na křižovatce evropských dopravních koridorů, tak z hlediska regionálního centra Jihomoravského kraje s dominantním postavením v rámci sídelního systému, tak i ekonomickou silou a kulturní tradicí. Příznivé jsou i podmínky pro vysokou kvalitu života.

Jak se již v období vzniku Velkého Brna a později při výstavbě panelových sídlišť v období socialismu potvrdilo, významným aspektem novodobého urbanistického rozvoje Brna se stává geomorfologická členitost terénu. Postupně se kolem historického jádra v industriálním období formovala urbanistická struktura vnitřního města, ovlivněna danou vazbou okolních předměstí na urbanistickou strukturu jádra města. Připojení okolních obcí k tzv. Velkému Brnu pak v období 1. republiky dalo zárodek vzniku vnější struktury sídla. Urbanistický rozvoj tak byl vždy limitován utvářením a členitostí terénu, který je na území města někde až překvapivě velký. Četné obtíže se stavebním rozvojem města byly spojeny s vedením komunikací do oblastí s nově rostlou zástavbou města. Radiální směr komunikací spjatý s historickým jádrem města byl vždy přijatelný, za to okružní spojení jednotlivých částí města bylo vždy značně nepříznivé.

Geografická poloha města v členitém terénu a obtížné řešení dopravní situace tak přirozeně kladou důraz na plynulý rozvoj města, kdy město nebude rozšiřovat plošně své území do okolní volné krajiny za hranice území města, ale budou využity plochy v přestavbovém území, revitalizovány brownfieldy a v menší míře bude umožněna výstavba na nezastavěných plochách na území města Brna. Kompaktnost města se jeví v případě města Brna vzhledem k dopravním nárokům jako klíčová v dalším rozvoji a je třeba posílit a udržet stávající optimální velikost území města. Proto je vedle přestavbových území a revitalizací brownfieldů navrhováno i zastavění několika zahrádkářských kolonií (lokalita Červený kopec, Sadová, Juranka aj.), nacházejících se na území města a přirozeně tak mohou být vhodně začleněny do stávající infrastruktury a urbánního systému města. Největší obtíže by potom představovalo dopravní napojení těchto lokalit, jelikož v případech výstavby několikatisícových obytných celků na místě ploch zahrádek by stávající dopravní síť, jenž je v hlavní dopravní špičce plně vytížena. Kapacita těchto komunikací by tak neunesla nápor dalších tisíců automobilů a vybudování nových komunikací bez napojení na stávající hlavní komunikace přilehlých čtvrtí je nereálné z hlediska terénní členitosti či bariér v podobě jiných obytných a zastavěných ploch.

Zastavění zahrádkářských ploch na území města Brna se nesetkalo s přízní všech obyvatel Brna, ať již tedy z hlediska dopravního napojení nebo zabránění ploch určených k zahrádkářství. Poptávka po plochách určených k zahrádkářství je ve městě značná, ať už u rodin

s dětmi či starších generací a tato činnost se řadí do oblasti rekreace a k volnočasovým aktivitám v přírodě. Výstavbu na území vybraných zahrádkářských lokalit je vhodné podporovat tedy hlavně z hlediska kompaktnosti území města, zároveň by však mohla být řešena i otázka ohledně rozvoje volnočasových aktivit spojených se zahrádkářskou činností.

Jestliže nezastavěné zastavitelné plochy na území města v budoucnosti vlivem udržení kompaktnosti stávajícího rozsahu plochy města budou potřeba, lze situovat plochy pro volnočasové aktivity v přírodě do nezastavěných ploch, které jsou nezastavitelné či z hlediska zastavitelnosti nejsou příliš optimální. Současné by mohly být mezičlánekem v propojování kvalitního příměstského prostředí (prstenec lesů) s jednotlivými přírodními enklávami uvnitř města či zelenými osami podél brněnských řek. Rozvoj tohoto přírodního zázemí je záměrem konceptu nového územního plánu a v několika lokalitách je provedena úspěšná realizace.

### **4.3 SYSTÉM VLASTNÍCH NÁVRHŮ A OPATŘENÍ V RÁMCI URBANISTICKÉHO ROZVOJE BRNA**

Vytvořil jsem systém vlastních návrhů a opatření vyplývajících ze SWOT analýzy s ohledem na nutnost udržení současného stavu kompaktnosti plochy území města. Jednotlivé návrhy a opatření:

- rozvoj lokality pro volnočasové aktivity v přírodě a revitalizace brownfieldu
- dopravní uzly v systému veřejné dopravy MHD a IDS JMK
- revitalizace ploch a celků města na příkladu v lokalitě Staré Brno

#### **4.3.1 Rozvoj lokality Stránská skála a přestavbové území brownfieldu**

Zvolil jsem si jako příklad území lokality Stránská skála, na němž by se z tohoto pohledu jevil rozvoj volnočasových aktivit v přírodě vhodný. Lokalita Stránské skály leží na území městské části Slatina a její severní hranici tvoří areál společnosti Zetor, a.s., který tradičně slouží průmyslové výrobě. Tento areál se nachází na území městské části Líšeň a je v novém konceptu územního plánu zařazen mezi plochy přestavbou. Celá lokalita pak tvoří bariéru a současně plochu pro možný rozvoj na styku jednotlivých městských částí. Nezastavěná zemědělská půda směrem na východ od tohoto areálu v Líšni má být dle jednotlivých variant tří konceptů z větší či menší míry zastavěna novou, převážně bytovou zástavbou.

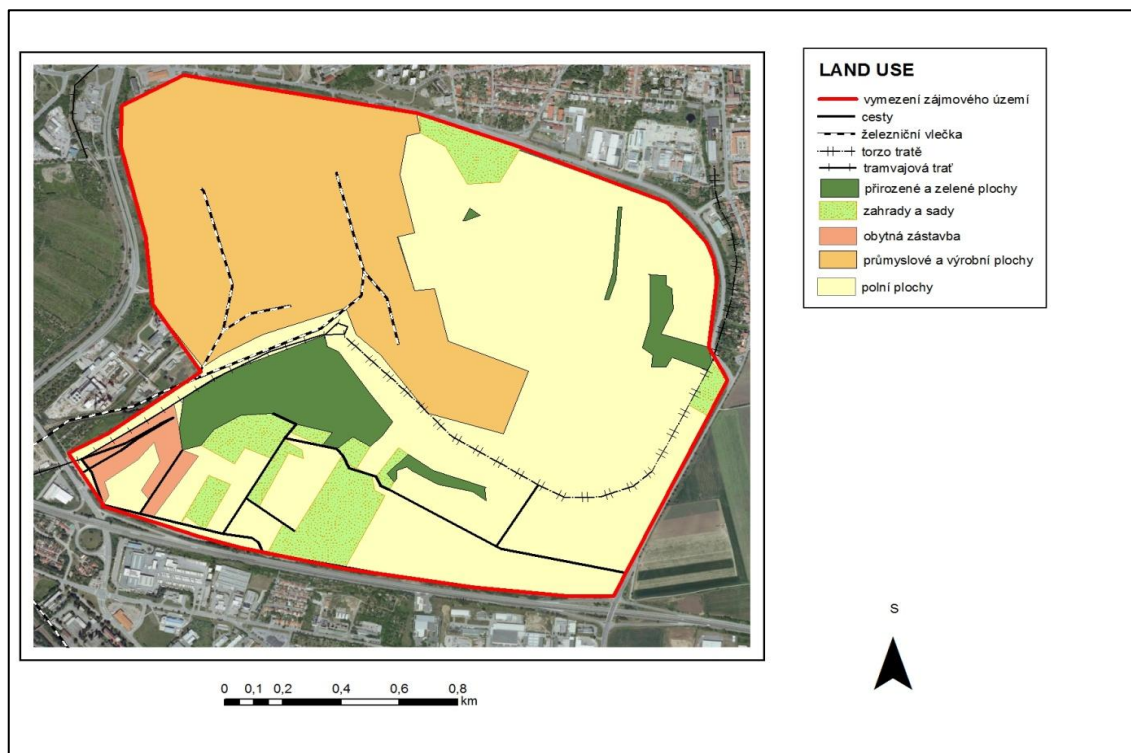
Vzhledem k tomu, že jsem se v rámci bakalářské práce na téma kvality života v MČ Brno – Slatina a Brno – Líšeň okrajově zabýval v dotazníkovém průzkumu mezi obyvateli



jednotlivých MČ otázkou využití a rozvoje této lokality, lze jednoznačně říci, že lokalita Stránské skály je vhodná pro rozvoj volnočasových aktivit v přírodě a lokalita přestavbového území areálu Zetor, a.s. pak k začlenění pro občanskou vybavenost v Líšni.

Vhodné by také bylo propojení této přírodní enklávy východním směrem v nezastavěné krajině na území zemědělské půdy MČ Líšeň, která není určena v konceptu jako rozvojová plocha s okolní přírodou a lesy v Mariánském údolí (to navrhuje i koncept nového územního plánu). Na západ od Stránské skály se nachází Bílá hora, jenž je další přírodní enklávou v zástavbě města a propojení těchto dvou lokalit se přímo nabízí a umožnilo by tak bohatší využití tohoto území obyvateli přilehlých MČ.

Celá zmiňovaná lokalita je bohatým komplexem socioekonomických aktivit člověka v krajině (viz. obr. 16). Pokud vytváříme koncept udržitelného rozvoje území města, nabízí se otázka, zda při pestré mozaice aktivit všeho typu, které slouží potřebám obyvatel této městské krajiny, můžeme rozvoj usměrňovat tak, aby byly v souladu potřeby obyvatel s propustností přírodní krajiny. V případě této lokality se jeví toto území jako vhodné a v mnoha ohledech modelové.



Obr. 16: Současný landuse zájmového území (CENIA, 2011, upraveno v programu ArcGis 9.3)

Oblast Stránské skály je tvořena územím NPP Stránská skála s teplomilnou vegetací na vápencovém skalním útvaru a zároveň významnou paleontologickou lokalitou. Volně

nazastavené plochy mimo NPP slouží zemědělským účelům a k zahrádkářským aktivitám. Směrem k východu se pak rozkládají jednodílné zemědělské polní plochy, jenž v horizontu přecházejí do krajiny Slavkovského bojiště. Areál společnosti Zetor, a.s. již v plné míře dnes neslouží svému účelu a výroba na určitých plochách i v areálech již ustala. Z tohoto důvodu se tato oblast ocitla na mapě brownfieldů města Brna.

Izolovanost celého zájmového území je dána zástavbou – ze západu je zájmová lokalita ohraničena brněnskou spalovnou, severní bariéru tvoří zástavba MČ Brno - Líšeň a jižní hranicí je rychlostní komunikace, spojující centrum města s východní částí obchvatu dálnice D1, oddělující lokalitu od zástavby Slatiny. Středem zájmového území pak prochází někdejší železniční trať Brno – Líšeň, dnes z části sloužící tramvajové dopravě a z části je již pouhým torzem bývalé trati.

K udržení a zvýšení kvality života pro obyvatele žijící v přilehlých městských částech navazujících na zájmovou oblast (také pro budoucí obyvatele plánovaných obytných celků), je třeba provést řadu opatření a nutnou realizaci některých zvláště potřebných staveb, jak vyplývá z provedeného dotazníkového šetření. Jedná se především o volnočasová zařízení, plavecký bazén (možnost využít odcházející teplo k vyhřívání bazénu z objektu společnosti ARKTIDA, s r.o.) se zázemím služeb (wellness, masáže, rehabilitace), sportovní a zážitkové centrum, nové kapacitně větší prostory pro společenské události. Nezbytné je také vytvoření nových rekreačních a odpočinkových ploch a pobytových ploch v zeleni.

### **Navrhované změny a opatření v zájmovém území**

Výhodou lokality Stránská skála je její atraktivita a četnost návštěvníků již dnes. Volný čas lidé tráví v této přírodní lokalitě v každém ročním období. Navštěvují tuto oblast s cílem odpočinku a relaxace. Mimo to remízky a rozptýlená zeleň poskytují úkryt drobné zvěři a jsou nepostradatelnou součástí v krajině.

Nevyužívané, dnes již pouhé torzo trati z Brna do Líšně by mělo být základem pro vybudování nové dvoukolejné tramvajové trati z Brna do plánované rozvojové oblasti v Líšni. Nové obytné plochy by tak byly napojeny na centrum města tramvajovou dopravou. Dnes je trať ukončena smyčkou pod Stránskou skálou. Podél trati by bylo možné zbudovat páteřní cyklostezku zájmového území.

Hlavní myšlenkou přeměny zemědělsky využívaných ploch je vymezení dalších ploch pro volnočasové aktivity v přírodě. Rozšířením těchto aktivit na dnes zemědělsky využívané plochy, by znamenalo výkup těchto pozemků od soukromých vlastníků, případně jejich dlouhodobý pronájem. Zahrádkářská činnost by v nově vymezených plochách mohla být v případě pronájmu pozemků prováděna částečně i formou landshare (pronájem nevyužívaných

pozemků vhodných pro pěstování plodin). Důležitým krokem v realizaci tohoto nápadu by byla koordinace a vytvoření rozvojového dokumentu pro tuto oblast zabývajícím se řízeným rozvojem těchto činností a stanovením regulačních cen v případě pronájmu pozemků.

V zájmové oblasti by se tedy současná zemědělská půda vytvářející velké jednolitě plochy proměnila v řadu malých zahrádek a mozaiku krajinných prvků. V současné zahrádkářské kolonii v této oblasti se využívá městský vodovod a dešťová voda. Otázka závlah by se tedy musela řešit napojením na tuto síť, avšak mohlo by se využít i recyklace vody přírodní cestou, například kořenovou čističkou. Vedle ploch pro zahrádkářskou činnost by byly ponechány volné travnatých ploch s rozptýlenou zelení a případnými protierozními opatřeními (poldry, větrolamy).

V projektu landshare by také bylo vhodné pro tuto oblast stanovit podmínky pro pěstování plodin. Jednalo by se opět o ovocné stromky vhodné pro tuto oblast, s možností využití místních ovocných dřevin, zamezilo by se tak osázení ploch nevhodnými listnatými a především jehličnatými dřevinami. Dále by zde mohla být pěstována zelenina a drobné ovoce pro vlastní spotřebu, případně i kvetoucí rostliny, které by nenarušovaly a nešířily se do okolního původního prostředí.

Vlastní návrh pro změnu využití ploch v zájmové oblasti i současný land use zařazují mezi přílohy (viz. příloha č. 1).

Jak poukazuje řada respondentů, je nezbytné vybudování bezpečných a značených stezek s odpočívadly a mobiliárem (informační tabule, odpadkové koše, lavičky) a také menším zázemím pro návštěvníky lokality. Síť stezek a cest je vhodné doplnit výsadbou ovocných místních dřevin. To by přispělo k zvýšení počtu rozptýlené zeleně v oblasti. Cykloturistika a turistika by byla hlavním způsobem dopravy v této oblasti a navazovaly by na páteřní cyklostezku a tramvajový koridor.

Již dříve jsem v místním tisku četl informaci o projektu, který má za cíl vybudovat v této lokalitě objekt farmy či přírodního centra, kde by byly chovány ovce za účelem spásání travnatých ploch v této lokalitě pro zdejší chráněnou vegetaci šetrným způsobem. Areál by v daném území rozvíjel turismus, volnočasové vyžití dětí na farmě a také by plnil vzdělávací funkci. Při farmě by také vzniklo zázemí pro návštěvníky s občerstvením, toaletami a informačním centrem této oblasti. To by mohlo být doplněno o stálou archeologickou expozici zdejší významné paleontologické lokality a stát se i tak trochu živým muzeem v přírodě. Chybět by nemělo ani několik dřevěných uměleckých plastik původní fauny.

V předešlých letech ve výrobních prostorách areálu společnosti Zetor, a.s. došlo k úpravě a optimalizaci výrobních ploch, vlivem čehož se ocitá na mapě města Brna mezi brownfieldy, jak jsem se dozvěděl z brněnského měsíčníku Metropolitan. Výhodou areálu je jeho

poloha, kdy je dobře napojen na městskou infrastrukturu. Areálem je vedena železniční vlečka, výhodou je i blízkost a dostupnost MHD, včetně zázemí několikatisícové Líšně. Oblast by tak mohla být začleněna do zástavby Líšně a doplnit chybějící funkce této oblasti. Z možností se nabízí realizace sportovního a wellness centra se zázemím služeb, případně rozvoj prostředí pro podnikání a lehkou výrobu. Doplnkovou činností by bylo umožnění realizace chybějícího zázemí pro společenské akce a volnočasovou zájmovou činnost. Centrem lokality by mohlo být menší náměstí pro konání sezónních farmářských trhů a jiných kulturních a společenských akcí.

#### **4.3.2 Dopravní uzly v systému veřejné dopravy IDS a MHD**

Jak vyplývá z analýzy dopravní situace na území města, je zapotřebí udržet a strategicky rozvíjet dopravu na území města především podporou veřejné dopravy. Vlastním návrhem na dopravní opatření kombinující příměstskou a městskou dopravu v návaznosti na záchytná parkoviště, která zatím na území města Brna nebyla realizována, bych rád tuto problematiku oživil. Vznik IDS na území JMK byl prvním článkem, který nám ukázal, že lze jednotlivé formy dopravy na území města kombinovat a integrovat a stal se tak základním článkem v celém procesu. Již po několik desetiletí město Brna v souvislosti s urbanistickým rozvojem města řeší problematiku přestavby osobního železničního nádraží v centru. Ani v současné době není zcela jasné, kdy bude celý projekt realizován a v jaké podobě. Prvotní myšlenka odsunu tohoto železničního uzlu o několik set metrů jižně od centra se měnila v různých variantách po celá desetiletí. Postupem se stala aktuální i myšlenka modernizace železničního uzlu ve stávající poloze v těsné blízkosti historického jádra města.

Cílem není zabřednout do tolik diskutované problematiky výhod a nevýhod jednotlivých variant, nýbrž vytvořit vlastní návrh, umožňující efektivnější dopravu ve městě v případě realizace jakékoli z těchto variant. Z dokumentu na motivy knihy *Města pro lidi* od Jana Gehla se jeví v tomto případě vhodné tvrzení, že trvat na „jednom správném“ by v případě tak významného projektu na území města, kdy se rozvíjí diskuze ohledně rozvoje podmíněném s modernizací železničního uzlu vedou již tak bez mála jedno století, mělo ponechat prostor pro plynulý postupný avšak koordinovaný rozvoj namísto projektu velkého rozsahu. Lze si pohrávat i s myšlenkou, zda by bylo možné postupně realizovat modernizaci železniční sítě a stanic na území města formou ponechání stávajícího uzlu pro regionální železniční dopravu a vybudovat nový uzel v odsunutě poloze pro vysokorychlostní národní a mezinárodní železniční dopravu. Ještě v 90. letech se uvažovalo i o možnosti revitalizace tzv. Východního centra v souvislosti s modernizací ŽUB. Tomuto postupnému rozvoji ploch nahrává i fakt, že současné volné plochy v tzv. Jižním centru jsou postupně a koordinovaně zastavovány bez ohledu na realizaci samotného ŽUB.

## Navrhované změny a opatření v oblasti veřejné dopravy

Tvorba vlastního návrh spočívá v myšlence vytvoření systému příměstské rychlé železnice s kratším intervalem (např. špička 8 min., pracovní dny mimo špičku 15 min. a svátky a víkendy 20 min.) a nižší kapacitou cestujících, např. v soupravě 3 vozy. To však lze posoudit pouze podrobnější analýzou četnosti spojů a počtu přepravených cestujících. Příměstská železnice funguje v mnoha městech a v případě Brna by mohla vyřešit mnoho neduhů spojených s dopravou a rozvojem města. Cílem by byla efektivní přeprava cestujících z oblastí s nejvyšší dojížděnkou za prací, službami a do škol z příměstských obcí (Bílovice n. S., Kuřim, Střelice, Modřice, Slavkov u Brna) a oblastí rozvoje (průmyslové zóny na jihu města a na Černovické terase). Příměstská železnice by využívala současné železniční tratě na území města a jejich stanice. To by podnítilo rozvoj a začlenění nově navržených stanic, při kterých by vznikla záchytná parkoviště v okrajových částech města s terminály pro MHD a IDS JMK. To by snížilo stále rostoucí počet IAD na území města a společně s fungujícím systémem IDS by umožnilo vytvoření dopravního systému v rámci brněnské aglomerace. Centrální stanicí by zůstal současný ŽUB s historickou odbavovací halou a návazností na MHD v centru města. To by nebylo na překážku žádné s potenciálních variant modernizace ŽUB, jelikož obě varianty předpokládají výstavbu nového odbavovacího zázemí mimo tuto lokalitu.

Nabízí se možnost i výstavby nových úseků začleňujících oblasti vyhraněné pro rozvoj (Ponava) a dopravně vytižené lokality (Fakultní nemocnice a univerzitní kampus Bohunice, Technologický park). V případě dopravního napojení lokality Ponava, kde by do budoucna mohla vzniknout nová sportoviště, lze uvažovat i o propojení přes tzv. Východní centrum, což by umožnilo jeho lepší dopravní napojení a rozvoj. Zde by se opět dalo uvažovat o několika variantách vedení, ať již podle konceptu nového územního plánu souběžně vedeného nadzemního drážního tělesa s novou městskou třídou či napojením na železniční síť v oblasti Lesné a Židenic. Severní zakončení tohoto dopravního tělesa by mohlo být lokalizováno v oblasti Technologického parku.

Využity by byly stávající stanice na území města Brna – Hlavní nádraží, Židenice (modernizace), Lesná, Královo pole, Řečkovice, Chrlice. Zrušeny by byly stanice Horní Heršpice, Černovice, Slatina a Šlapanice, které by nahradily nově vybudované terminály. Nový terminál Slatina by dopravně obsluhoval Černovickou terasu a novou obytnou plochu v místech revitalizovaného vojenského brownfieldu. Terminál Olomoucká ulice by se stal záchytným místem a dopravním uzlem ve východním směru od centra města a byl by zde umožněno zakončení četných autobusových linek IDS JMK a vybudováním záchytného parkoviště s přestupem na MHD a příměstskou železnici. Nový terminál v lokalitě Zábrdovic umožňuje potenciál rozvoje a zlepšení této lokality označovaného za tzv. Východní centrum. Na chrlické

železniční větvi by vznikly terminály letiště Tuřany a Komárov, kde by vznikl záchytný bod a dopravní uzel pro dopravu směřující z jižní oblasti aglomerace. Obsluhu průmyslové zóny a řady business a office center by zajišťovaly dopravní uzly v Heršpické a Vídeňské ulici. V jihozápadní části města se nabízí realizace dopravního terminálu ve Starém Lískovci, se záchytným parkovištěm a možností přestupu mezi příměstskou železnicí, IDS a MHD v návaznosti na univerzitní kampus a FN Brno Bohunice. Vlastní návrh je umístěn mezi přílohami (viz. příloha č. 2).

#### **4.3.3 Revitalizace ploch a celků města na příkladu v lokalitě Staré Brno**

Jak již bylo popsáno v analytické části, oblast Starého Brna prošla rozsáhlou urbanistickou proměnou zejména v 70. letech 20. století. Citelné šrámy v urbanistické struktuře zanechané nedokončenou realizací velkolepého plánu přestavby jsou jizvou ve tváři Starého Brna dodnes. Ve vlastním návrhu na revitalizaci plochy Mendlova náměstí na Starém Brně jsem chtěl poukázat na možnost inspirace při revitalizaci městských ploch ve starých mapových dílech, kresbách a dobových snímcích. Oživit někdejší Genius loci daného místa není nutné kopírováním a obnovou původních urbanistických struktur a opětovnou výstavbou zaniklých staveb. Mnohdy postačí vyzvednout určitý architektonický či urbanistický prvek, charakteristický pro dané prostředí a dát mu prostor, aby spolu s novou zástavbou vytvořili moderní funkční prostředí v kombinaci s odkazem k minulosti místa, v němž daný prvek zanechá hodnotnou symboliku konceptu a stylu určující nové jednotné a urbanisticky a architektonicky kvalitativní městské prostředí.

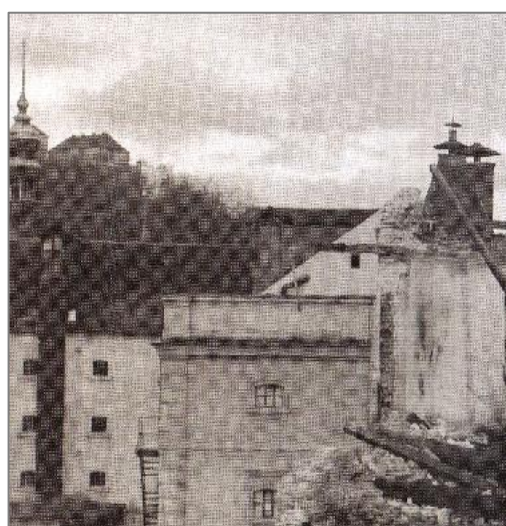
Plocha Mendlova náměstí poskytuje nevyužitý potenciál v tomto ohledu a nabízí možnost jeho využití propojením historických prvků s inovativní koncepcí dotvářející prostředí náměstí s rozjizvenou strukturou vzniklou poslední přestavbou, kdy byl celý prostor degradován na dopravní uzel. V posledních letech proběhla anketa ohledně proměny a využití plochy Mendlova náměstí a byly zpracovány návrhy na jeho revitalizaci. K samotné realizaci nedošlo a v současnosti je otázka revitalizace Mendlova náměstí opět aktuální.

Prostřednictvím dobových obrázků a fotografií a využitím publikace Staré Staré Brno, kde je neméně hodnotných vyobrazení tohoto prostředí, se mi podařilo nahlédnout do minulosti této oblasti a získat přehled o vývoji urbanistické struktury Starého Brna a vzezřít jeho zaniklé významné stavby. V této publikaci je i celá řada návrhů, plánů, map a kreseb zachycujících postupný vývoj a rozvoj osídlení oblasti a neméně zajímavé jsou i plány velkolepé přestavby Starého Brna, které v celé své podobě nebyly realizovány.

## Návrh na revitalizaci Mendlova náměstí

Dlouhodobým předmětem diskuzí o konečné podobě náměstí byl objekt budovy v jeho centrální části. Zaobíral jsem se myšlenkou zachování objektu s celkovou rekonstrukcí a dostavbou v prostoru stávající tramvajové smyčky. Dostavba objektu je možná právě využitím dobových vyobrazení, kdy se inspirací stává zaniklá budova (viz. příloha č. 3).

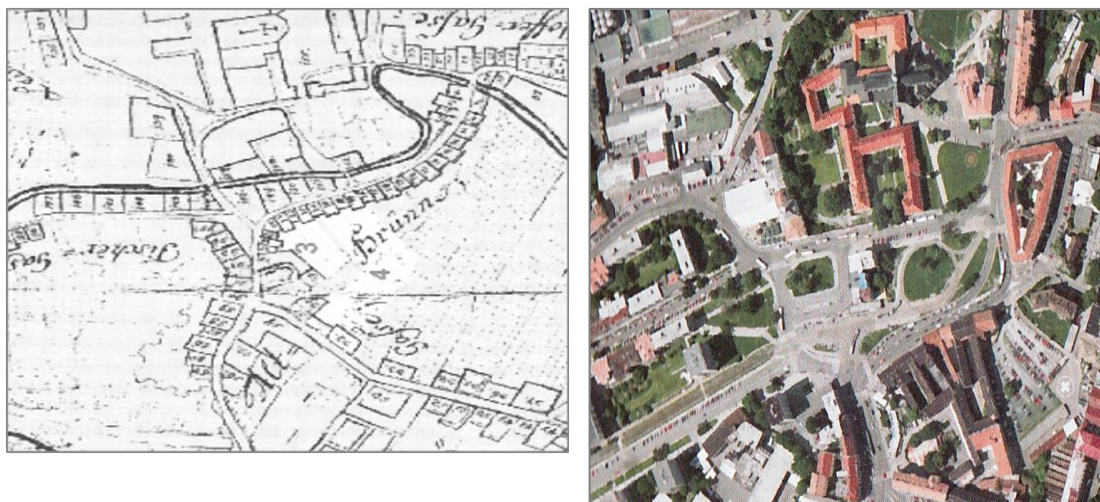
Celý komplex by svým architektonickým pojetím umožnil vhodné propojení historické zástavby a staveb z druhé poloviny minulého století. Jižní a východní část objektu by dostavbou připomínající vzezření zaniklých budov navazovala na historickou zástavbu náměstí a rekonstruovaná část objektu vizuálně obrácená k Veletržní ulici by propojovala pozdější zástavbu. Tato část by získala i hodnotnější architektonické prvky (fasáda, okna) podle historického objektu Starobrněnského pivovaru (viz. obr. 18), což by mohlo být základem pro pozdější rekonstrukci nepřiliš architektonicky hodnotných typizovaných okolních objektů na Starém Brně. Přízemí rekonstruovaného objektu v centrální části náměstí se zachováním a rozšířením sítě kamenných obchůdků se samostatnými vstupy z náměstí a rozšířením dalších funkcí objektu o informační centrum a výstavní galerii ponechává objektu jeho polyfunkční využití. Dostavba tohoto objektu v prostoru stávající tramvajové smyčky by nabízela prostor pro opětovné vytvoření stylové kavárny, navazující na tradici zaniklé Starobrněnské restaurace a kavárny Oltec (viz. obr. 17), která nenašla po svém zániku adekvátní náhradu.



Obr. 17 a 18: Vlevo zaniklý objekt s kavárnou Oltec v centru Mendlova náměstí a na obrázku vpravo objekt Starobrněnského pivovaru s charakteristickými architektonickými prvky (Flodrová, Müller, 2007)

Plocha náměstí vlastně nebyla nikdy ve své existenci ucelenou plochou s volným prostranstvím. Náměstí rozčleňoval Svratecký náhon a řada budov v centrální části náměstí (mlýn, radnice aj.), které zde tvořily část zaniklé ulice Měšťanské. Plocha náměstí tak byla vždy

rozčleněna na menší plochy (viz. obr. 19). I z tohoto historického pojetí členění plochy náměstí se jeví odůvodnění ponechání objektu v centru náměstí jako příhodné.



Obr. 19 a 20: Vlevo kresba znázorňující urbanistickou strukturu v okolí Mendlova náměstí roku 1785 (Flodrová, Müller, 2007) a vpravo ortofoto mapa dnešní podoby členění plochy Mendlova náměstí (SM Brno, KÚ pro JMK, ČUZK, 2010)

Odstraněním tramvajové smyčky a převedením tramvajového úseku mezi ulicemi Pekařská a Křížová kolem klášterní zdi na Mendlově náměstí (ostatně tak vedla trať i v minulosti) rozšiřuje volné prostranství náměstí ve východní části. Taktéž odstraněním obratiště trolejbusové a autobusové dopravy a komunikace s křížením kolejového tělesa v jeho západní části získáváme propojenou a rozšířenou plochu parku na Mendlově náměstí. Současný stav roztříštěnosti jednotlivých dopravních stanovišť tak zcelíme a uspořádáme na komunikaci podél klášterní zdi. Ponecháme jen tramvajovou trať propojující Veletržní ulici s náměstím. Vhodné je i ponechání volné plochy v jihovýchodní části náměstí pro případné propojení tramvajové trati dle konceptu připravovaného nového územního plánu s tratí v Hybešově ulici probouráním vnitrobloku, podobně jak navrhovaly plány přestavby Starého Brna (viz. příloha č. 4) vznik nového bulváru spojující oblast Hlavního nádraží s areálem výstaviště.

Jednotlivé plochy náměstí (viz. příloha č. 4) dávají prostor pro odlišné plnění funkcí veřejného prostoru a jsou ovlivněny historickým pojetím daného prostředí, plněním funkcí dané okolní zástavbou. V prostranství před Starobrněnským klášterem a bazilikou Nanebevzetí Panny Marie, dnes zčásti vyplněné parkovištěm a rozsáhlou trávnickovou plochou, lze spatřit prostor pro pořádání společenských setkání a prostor pro dotvoření kvalitativního městského prostředí vhodným mobiliářem a zcelením plochy jednotnou městskou dlažbou s ponecháním a doplněním stromové vegetace. V této části, kde stávaly obytné domy, mezi nimiž byl i dům, kde pobýval skladatel Leoš Janáček, by mohla vzniknout i připomínka odkazující k zdejšímu pobytu této významné osobnosti.



Nově vzniklému prostranství po tramvajové smyčce by vévodil vodní prvek, připomínající někdejší průtok Svrateckého náhonu náměstím. Okolí vodního prvku by mohlo být doplněno přenosným mobiliářem se sezónní výsadbou vegetace. Prostor umožňuje navázat i na dostavbu objektu v centrální části s kavárnou, kde by mohla vzniknout v této části náměstí i venkovní otevřená kavárna v letním období. Celému prostranství zde dominuje i nepřehlédnutelné panorama hradu Špilberk.

Propojením parku v západní části Mendlova náměstí s jeho centrální částí se jednoznačně nabízí kompletní revitalizace v podobě parkové úpravy náměstí s množstvím vzrostlých stromů a parkové zeleně. Umělecky hodnotné dílo s umístěním v centrální části náměstí by mělo být vztaženo k významné osobnosti, jenž dala i pojmenování tomuto náměstí – J.G.Mendelovi. Prostranství parku lze doplnit i o nenáročnou zahradní trvalkovitou výsadbu, což dává podnět k propojení zahrad kláštera s moderním pojetím městského zahradničení. Vzrostlé stromy a parková vegetace by po dosadbě mohly zmírnit pohledově architektonicky nejednotnou zástavbu Starého Brna i v prostoru Veletržní ulice.

## 5 MĚSTSKÉ PROSTŘEDÍ

### 5.1 POJEM MĚSTSKÉ PROSTŘEDÍ

S pojmem městské prostředí, jeho vymezením a charakteristikou se setkáváme v mnohé odborné literatuře. Zakladatelkou tzv. humanistického přístupu v plánování měst se stala americká novinářka Jane Jacobsová a její vydání knihy v roce 1961 *The Death and Life of Great American Cities*. Tato kniha upozorňuje na negativní vlivy rostoucího automobilového provozu ve městech a modernistické pojetí městského prostředí jako neživých měst bez lidí. K dalším významným osobnostem, zabývajícím se tématem městského prostředí patří vídeňský architekt Christopher Alexander a dánský architekt a urbanista Jan Gehl.

Jako vhodné se mi jeví zvolit definici, sestavenou na základě přečtení knihy a shlédnutí stejnojmenného dokumentu s názvem *Města pro lidi* od věhlasného vizionářského architekta Jana Gehla, který problematiku měst studuje již více než půl století. Jan Gehl vydal celou řadu knih (v českém překladu ještě knihy *Nové městské prostory* a *Život mezi budovami - Užívání veřejných prostor*), zabývající se tématem měst a života ve městech, z nichž jsem právě knihu *Města pro lidi* zvolil pro analýzu městského prostředí v Brně, neboť celá řada jednotlivých poznatků, které v této publikaci je obsažena, lze zřetelně aplikovat na vývoj a stav městského prostředí měst Brna.

Pokud bych se pokusil sestavit jednoduchou formulaci pojmu městské prostředí, pak bych jej definoval jako ucelený soubor struktury města (ulice, cesty, náměstí, parky - včetně všeho, co se v jejich prostoru nachází), v němž se odehrávají každodenní aktivity života lidí. Právě městské prostředí je pak ovlivňováno lidským počínáním a vytvářením nového městského prostředí či přetvářením toho stávajícího a naopak městské prostředí formuje každého jedince. Svým výstižným pojmenováním *Public Spaces – Living Spaces* krátce zachycuje problematiku pojmu městského prostředí konference konaná roku 2011 v Praze, zabývající se řešením veřejných prostor.

V souvislosti s městským prostředím se objevuje i pojem *Image* města. S pojmem *Image* města jsem měl možnost setkat se i v praxi ve spojitosti s městem Ústí nad Labem, kde jsem vypracovával analýzu na téma *Identifikace brownfieldů ohrožující image města Ústí nad Labem* v rámci studentského projektu.

*Image* města je v jednotlivých případech velice odlišný, i přesto, že obecně existuje něco jako obecný *image* města. Pojem *image* (městského) prostředí se skládá ze tří složek. Je to identita (popis skutečnosti vydělení se a jedinečnosti), struktura a význam (praktický či citový, přesahující pouhé prostorové a formální utváření objektu). Spoluutvořením skupinového *image*

s ostatními lidmi v daném prostředí dochází ke shodám, odlišným od mentálního obrazu jednotlivce. O tyto skupinové shody se zajímají urbanisté při vytváření modelů městského prostředí. Image každého města pak vychází z fyzických forem. Celek je nutno rozložit na pět základních prvků, jimiž jsou cesty, okraje, oblasti, uzly a významné prvky. Jednotlivé prvky se běžně překrývají a pronikají jeden do druhého. Prvky se mohou vzájemně obohacovat nebo být v konfliktu, tedy popírat se a vzájemně ničit. Vedle těchto základních prvků existují jisté základní funkce, sloužící městu jako celku. Jde o dopravní systém, typické využití určitého území a ohniskové body (LYNCH, 2004).

Město s vysokou mírou zjevnosti, což je odborně označováno pojmem imagenability, vzbudí pozornost našich smyslů a zájem se na věci více podílet. Bude se nám jevit jako dobře utvářené, výrazné a obdivuhodné. Budeme si jej lépe uvědomovat a orientovat se, přičemž se nám bude jevit jako vysoce kontinuální systém s výraznými a jasně propojenými částmi. Modelem prostředí s vysokou imagenability se nám jeví jako příklad Benátky (LYNCH, 2004).

## **5.2 MĚSTSKÉ PROSTŘEDÍ A REVITALIZACE NA PŘÍKLADU JINÝCH**

### **MĚST**

Tradiční „rostlá“ města se vyvíjela během času na základě každodenních aktivit. Výsledkem se stala města s měřítky přizpůsobenými smyslům a potenciálu lidských bytostí. Lidské smysly jsou spjaty se silnými, intenzivními pocity, a vytvářejí tak lidské měřítko v prostředí města. Toto lidské měřítko, chování a vnímání městského prostředí vyžaduje pozornost a obrat v chápání měst jako prostředí vhodného pro člověka. Malé měřítko – tedy měřítko v zorném poli lidí, užívajících město, dokáže zachytit estetickou kvalitu prostředí, která působí na jejich vjemy. Za estetické kvality prostředí lze označit nasvícení objektů, možnost výhledu, vizuální prvky, design městského prostředí, různé detaily, stromy poskytující stín a vše ostatní nabízející smyslové zážitky z městského prostředí (GEHL, 2012).

Častou chybou je budování přílišného množství veřejného prostoru a příliš velkých jednotlivých prostranství. Prostorů městských komplexů s velkými vzdálenostmi, kde se vytrácejí detaily a nenabízí se tak žádné zážitky, se stávají nudnými, neosobními a prázdnými. Pro oživení městského prostředí je nezbytný předpoklad různorodého a komplexního života v kombinaci s odpočinkovými a sociálními aktivitami, kde se nabízí možnost účastnit se městského dění se zapojením pěšího provozu města a možností se shromažďovat. Základem je jasná hierarchie a urbanistická struktura města, s jednoduchou sítí ulic, poskytující nejkratší pěší trasy a skromné prostorové dimenze v podobě menšího množství důležitých prostranství (GEHL, 2012).

Významnou roli v oživení městského prostředí představuje hustota pěšího provozu (kvantita), ale také doba, kterou zde lidé stráví a budou se tu odehrávat různé děje (kvalita). Toho můžeme při utváření městského prostředí docílit tzv. sebeposilujícím procesem, kdy kvalitně navržený veřejný prostor přitahuje pozornost chodců a podporuje tak procesy posilující městský život. Umístěním obchodů, restaurací, památníků a kvalitativních prvků v pěších zónách obohatíme zážitky z pěší chůze a pěší vzdálenost se tak zdá být kratší. V tomto ohledu lze využít hraniční linie ve městě vymezené zorným polem chodců. Nutnost změnit priority a věnovat pozornost potřebám lidí využívajících města se pro mnohé urbanisty a projektanty ve městech stalo hlavním cílem (GEHL, 2012). V mnoha městech se v posledních letech pracovalo na tom, aby pro chodce a městský život vznikaly lepší podmínky. Výsledkem je řada revitalizací, úprav povrchů ulic a vytvoření pěších zón ve městech.

### Revitalizace měst Žatec a Chemnitz

V souladu se systémem vlastních návrhů a opatření v rámci urbanistického rozvoje města Brna jsem zvolil jednotlivé příklady revitalizací v centrech měst Žatec a Chemnitz, kde se docílilo oživení městského prostředí vytvořením mnoha zajímavých prvků, které upoutají pozornost člověka a dávají vzniknout kvalitnímu městskému prostředí. Uvedená města jsem navštívil a z vlastního vjemového zážitku tak mohu hodnotit kvalitu městského prostředí obou měst.

Historické centrum města **Žatec** v mnohých ohledech notně připomíná prostředí Starého Brna v období před přestavbou a vznikem dopravního uzlu na Mendlově náměstí. V historickém centru Žatce se nachází řada zajímavých historických budov, objekt bývalého Kapucínského kláštera a chmelařské muzeum v revitalizovaném turistickém areálu nazývaném Chrám Chmele a Piva. Vlastní objekt areálu je technickou památkou a příkladem industriální účelové architektury a indisponuje řadou zajímavých detailů a podnětů ke zhlédnutí (Chrám chmele a piva, 2010).



Obr. 21 a 22: Revitalizované prostředí centra města Žatec v okolí Chrámu chmele a piva (autor, 2011)

V roce 2011 byla ve městě otevřena revitalizovaná klášterní zahrada, kde se nachází řadu prvků (zvonící kašna, bylinková zahrada, dostatečný počet míst k sezení, dětské hřiště, tyčová chmelnice, voliéra s okrasným ptactvem aj.), které zde zpříjemňují trávení volného času. Prostředí klášterní zahrady umocňuje výhled na areál Chrámu chmele a piva. Prostředí revitalizované zahrady by mohlo sloužit jako inspirace k vytvoření parkové úpravy v centrální části Mendlova náměstí. Velmi zdařilé revitalizace tak kladně ovlivňují městské prostředí v Žatci.



Obr. 23: Revitalizace klášterní zahrady v Žatci (autor, 2011)



Obr. 24 a 25: Revitalizace městského prostředí v Žatci s mnoha prvky podněcující život ve městě (autor, 2011)

Město **Chemnitz** je třetí největší město Saska ve Spolkové republice Německo a je významným hospodářským a technologickým střediskem a kolébkou industrializace, kde se

mimo jiné rozvíjel textilní a strojírenský průmysl. V dnešní době je městem setkání a tvořivého spojení minulosti a moderna, kdy na modernu je kladen důraz, neboť zvyšuje životní úroveň města (Chemnitz moderní město, 2013). Při porovnání s městem Brnem zde můžeme nalézt podobnost ve vývoji, kdy se kolem historického jádra utvářela industriální zóna, která přinesla městu rozvoj. Zároveň tato města, Chemnitz i Brno, kladou důraz na modernu a technologický rozvoj, lze zde nalézt i řadu úspěšných projektů revitalizací v případě městských center a u industriálních objektů. Na uvedených obrázcích lze demonstrovat zdařilou revitalizaci a vizuální prvky, jež se nacházejí v pěší zóně centra města.



Obr. 26, 27, 28, 29: Revitalizace v centru města Chemnitz s kvalitním městským prostředím (autor, 2011)

### 5.3 ANALÝZA MĚSTSKÉHO PROSTŘEDÍ VE MĚSTĚ BRNĚ

V dějinách utváření měst měla urbanistická struktura a plánování vliv na lidské chování a fungování měst. To lze spatřit i na příkladu kompaktní struktury středověkých měst s krátkými

pěšími vzdálenostmi, náměstími a tržišti, která podporovala jejich funkci střediska obchodu a řemesel (GEHL, 2012).

Nejinak tomu bylo i ve vývoji středověké urbanistické struktury města Brna, jak je popsáno v analytické části. Města jsou tradičně prostorem setkávání na veřejné scéně a úpravou těchto veřejných prostor ovlivňujeme kvality našeho života ve městě. Typickým příkladem velkolepé úpravy veřejných prostor jako míst určených k setkávání se stalo budování brněnské okružní třídy s množstvím parků a budov a prostranství pro společenský dění obyvatel města.



*Obr. 30 a 31: Okružní třída v Brně - vlevo budova Mahanova divadla, na obrázku vpravo kvalitní městské prostředí v křížení ulic Joštovy a České (autor, 2011)*

Zlom v rozvoji Brna podobně jako v jiných městech nastává především začátkem 2. poloviny 20. století, kdy se odehrával bouřlivý růst měst a stěhování obyvatel z venkova do města. Výstavbu měst v lidském měřítku nahradili dopravní projektanti s plány na zajištění lepších podmínek pro automobilovou dopravu. Volný městský prostor byl rychle zaplněn pohybujícími se a parkujícími vozidly. V případě Brna se daří teprve v posledních letech odstranit parkující vozidla z ploch v centru města (Moravské nám.).

S rozvojem automobilového provozu a stavebních technologií následuje výstavba vysokých budov a staveb velkých rozměrů v krátkodobém časovém horizontu. Vlivným se stal modernismus, odmítající město a městské prostory a zaměřil se na jednotlivé budovy. Modernisté s funkcionalistickými ideály, představujícími hygienicky čisté a prosluněné plochy sídlišť vytváří řadu měst a městských celků. Víze rozlehlých vysokých měst mezi dálnicemi a rozdělení města do částí podle jeho funkcí se stala pro tento směr typickou. Jen stěží lze nalézt efektivnější metodu pro redukci života mezi budovami, než tu, co užili modernisté (GEHL, 2012).

Rozvoj města Brna je spojen v období druhé poloviny minulého století s výstavbou a vznikem rozlehlých konglomerátů obytných panelových sídlišť s osamoceně stojícími budovami

a bez dostatečného zázemí služeb. Rozsáhlá a překotná výstavba bez respektu a návaznosti na původní strukturu zástavby města či necitlivé zásahy do původní zástavby při výstavbě rychlostních komunikací spojující nová sídliště s městem poukazují na trend, který lze spatřit v mnoha dalších městech. Patrná je i snaha o rozdělení města do částí dle jeho funkcí, což znamenalo nevyvážené přepravní podmínky a jednostrannou kapacitní zátěž vozidel v systému městské hromadné dopravy.



*Obr. 32 a 33: Rozlehlé plochy panelových sídlišť a prostředí utvářené pro provoz a parkování automobilů, vlevo Starý Lískovec, vpravo Rečkovice (Samek, Hrubý, 1982)*

Obdobná situace projevující se v řadě měst po celém světě se stala neúnosnou a jedinou udržitelnou podobou města je město se soustředěnou zástavbou kolem veřejné dopravy a prostředím pro pěší a cyklistický provoz, tedy kompaktní město. Přínosným v této oblasti se stal program Transport Oriented developments – TOD (v překladu Rozvoj zaměřený na dopravu). V rámci tohoto programu je podpořena souhra pěších a cyklistických struktur se sítí MHD ve městech. Města fungující podle programu TOD jsou obvykle soustředěna kolem systému lehké železniční dopravy obklopené relativně hustou zástavbou. Tato struktura je podmínkou, protože poskytuje dostatečné množství obydlí a pracovních míst s rozumnou pěší a cyklistickou vzdáleností ke stanicím veřejné dopravy. Zohledňování pěší a cyklistické dopravy by mělo být v souladu s přihlédnutím k topografii, klimatu a struktuře měst (GEHL, 2012).

V případě města Brna se ukazuje kompaktnost v souladu s udržitelným rozvojem města nepostradatelná, na což poukazuje koncept nového územního plánu. Vznik integrovaného dopravního systému propojující veřejnou dopravu na území města s dopravou regionální by měl podpořit systém zachytných parkovišť s dobudováním sítě dopravních terminálů a případně napojením na příměstskou železnici, jak uvádím v části vlastních návrhů a opatření. Bariéru v rozvoji pěší a především cyklistické dopravy na území města představuje topografie města a



nedostatky v přijatelnosti forem zástavby města a jeho ulic. To by mohlo být kompenzováno dobrou pěší a cyklistickou vzdáleností mezi obydlím a zastávkami veřejné dopravy v některých částech města.

Při výstavbě velkých komplexů a budov s mnoha patry bylo zanedbáváno lidské měřítko, obrat nastává se vznikem nákupních a zábavních center. Ta berou zřetel na lidské měřítko především jako prostředek pro zajištění finančního úspěchu, a tak nabízejí svým klientům pohodlné podmínky (GEHL, 2012). Výstavba velkých nákupních a zábavních center se od 90. let 20. století odehrává i na území Brna. Zde lze ovšem nalézt lidské měřítko pouze pokud se budeme pohybovat uvnitř objektu. Na počátku 21. století posilující zájem o lidské měřítko odráží poptávku po lepších kvalitách života ve městě. Kvalitní veřejný prostor v kombinaci s dobrým veřejným dopravním systémem je tak hlavním směrem rozvoje mnohých měst, nejinak je tomu i v případě města Brna.

## 6 ZÁVĚR

Sestavením komplexní analýzy urbanistického vývoje města Brna, kdy si město prošlo všemi fázemi vývoje, který je charakteristický pro tradičně rostlá města, tedy od prvotního osadního osídlení přes opevněné středověké město k industriálnímu a post modernímu sídelnímu útvaru, je umožněno i přes zřetelnou podobnost vývoje s jinými tradičně rostlými městy pochopit v kontextu prostředí a vývoje jedinečnou charakteristiku prostředí města. V porovnání s urbanistickým rozvojem dalších měst lze nalézt společné znaky a rysy v problematice všech měst ve světě, která byla ovlivněna rozvojem a zásahy do prostředí těchto měst v posledních padesáti letech.

V době, kdy město připravuje vytvoření strategického dokumentu, kterým je připravovaný nový územní plán, se nabízí jedinečná příležitost pro ukotvení zásadních stanovisek a opatření ovlivňující další rozvoj území města. Z konceptu připravovaného územního plánu a analýzy městského prostředí Brna vyplývá, že vzhledem k dostupnosti a množství informací, je třeba vytvoření takového strategického plánu, který bere v potaz nikoliv pouze současné potřeby města, ale dokáže se i v porovnání s vývojem v ostatních městech vyrovnat s potřebami města v delším časovém horizontu.

Při tvorbě městského prostředí a návrhu rozvoje lokalit území města vždy nemusí jít o poskytnutí hotového výrobku. Jde především o vytvoření základní kostry, umožňující rozvoj daného prostředí a ponechání prostoru pro jeho pozvolné dotváření podle potřeb funkčního městského organismu. Kladem dalšího rozvoje je revitalizace městského prostředí včetně ploch brownfieldů začleněných do struktur města a omezení dalšího plošného rozlivu zástavby do volné krajiny. K doporučením pro další rozvoj města je především řešení dopravních opatření a systému jednotlivých druhů dopravy s cílem vytvoření kvalitního dopravního systému na území města. Pouze s efektivním a fungující dopravní sítí na území města, dobrou kvalitou městského prostředí lze dosáhnout rostoucí úrovně kvality života.

Systém vlastních návrhů a opatření poukazuje na aktuální témata možnosti rozvoje města v souladu s individuálním mentálním obrazem autora na prostředí daného města, neboť vytvoření kvalitního návrhu či opatření pro konkrétní lokalitu lze docílit pouze užitím kolektivního díla užitím skupinové image a podrobné studie v daných lokalitách.

## **7 SUMMARY**

In this thesis, a comprehensive analysis of the urban development of the city of Brno, captures the different stages of development. It refers to the similarity of development with other traditional evolving cities. It can thus understand the development of the unique characteristics of the urban environment. Compared with the urban development of other cities can find common characteristics and features of cities around the world, which was influenced by the development and interventions in the environment of the cities in the last fifty years.

The concept of the planned zoning and urban environment Brno analysis shows that due to the availability and amount of information, it is necessary to create a strategic plan that can cope with the needs of the city in the long term. When creating urban space, not always we have to create the final product. We can create only basic skeleton, allowing the development of the urban space.

Development is possible to implement revitalization of urban space incorporated into the fabric of the city. It is necessary to restrict the installation of the open countryside.

The recommendations for the further development of the city is mainly dealing with traffic measures and the various modes of transport in order to create a quality transport system in the city. Only effective and efficient transport network within the city and the formation of high-quality urban space can be achieved by increasing the quality of life. Includes is part of the systems own proposals and measures. These proposals deal with current topics related to the development of the city.

## 8 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### Literatura:

- DŘÍMAL, J., PEŠA, V. (1969): *Dějiny města Brna I.* Brno: Národní výbor města Brna a nakladatelství Blok.
- FAITH, P. (2008): *Doprava v územním plánování.* Žilina: Žilinská univerzita v nakladatelství EDIS.
- FIALA, P., WOLF, V. (2000): *Trolejbusy v Brně.* Ústí nad Labem: Vydavatelství Wolf.
- FLODROVÁ, M., MÜLLER, Z. (2007): *Staré Staré Brno – vyprávění o minulosti nejstarší části města Brna.* Brno: EXPO DATA spol. s r.o.
- GEHL, J. (2012): *Města pro lidi.* 1. vyd. Brno: Partnerství, o.p.s. Brno, založené Nadací Partnerství.
- JACKSON, J., B. (2002): *Urban sprawl. Urbanismus a územní rozvoj. UUR.* Brno: 5. ročník, č. 6, s. 21.
- JORDÁNKOVÁ, H., SULITKOVÁ, L. (2008): *Brno – Město uvnitř hradeb, I.díl.* Praha: Nakladatelství Paseka.
- KUČA, K. (2000): *Brno – vývoj města, předměstí a připojených vesnic.* Praha: Nakladatelství Miloš Uhlíř – Baset.
- LYNCH, K. (2004): *Obráz města – The Image of the city.* 1. vyd. Praha: POLYGON.
- MORÁVEK, J. a kol. (1989): *120 let městské hromadné dopravy v Brně.* Brno: Tiskařské závody Brno.
- MULÍČEK, O. (2002): *Suburbanizace v Brně a jeho okolí.* In : Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky.* Praha: Ústav pro ekopolitiku.
- ODBOR ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE MMB (2010): *Celková koncepce rozvoje města Brna. Brněnský Metropolitan.* Brno: 6. ročník, č. 10, s. 12.
- SAMEK, B., HRUBÝ, O., K. (1982): *Brno proměny města.* Brno: Národní výbor města brna a nakladatelství Blok.
- TEPLÝ, L., PERNES, J. (2002): *Procházka dějinami a architekturou města.* Brno: Nakladatelství FOTEP.

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

### **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> >

*Dopravní podnik města Brna* [online]. © 2013 [cit. 2013-09-22]. Dostupné z: < <http://www.dpmb.cz/Default.aspx?seo=historie-firmy> >

*Encyklopedie Brna* [online]. © 2012 [cit. 2013-12-11]. Dostupné z: < [http://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=profil\\_ulice&load=4564](http://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=profil_ulice&load=4564) >

*Geoportál územního plánování – Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí* [online]. © 2010 [cit. 2013-12-02]. Dostupné z: < <http://up.kr-jihomoravsky.cz/webcz/2.2.3.1.asp>>

*Chemnitz stadt der moderne* [online]. © 2013 [cit. 2013-10-09]. Dostupné z: < <http://www.chemnitz.de/chemnitz/cs/hospodarstvi-a-veda/index.html> >

*Chrám chmele a piva* [online]. © 2010 [cit. 2013-11-07]. Dostupné z: < <http://chchp.cz/cz/chram-chmele-a-piva/chram-chmele-a-piva> >

*KORDIS JMK* [online]. © 2013 [cit. 2013-09-25]. Dostupné z: < <http://www.kordis-jmk.cz/strucne.aspx>>

*Nádraží v centru* [online]. © 2002 [cit. 2013-10-13]. Dostupné z: < <http://www.nadrazivcentru.cz/rubrika-projekt-prestavby-zub-s-nadrazim-v-centru.html> >

*Statutární město Brno - Brno Brownfields 2013* [online]. © 2013 [cit. 2013-11-30]. Dostupné z: < [https://www.brno.cz/fileadmin/user\\_upload/Podnikatel/Brownfields\\_2013\\_CZ.pdf](https://www.brno.cz/fileadmin/user_upload/Podnikatel/Brownfields_2013_CZ.pdf) >

*Statutární město Brno - Brownfieldy v Brně* [online]. © 2013 [cit. 2009-04-07]. Dostupné z: < <https://www.brno.cz/sprava-mesta/magistrat-mesta-brna/usek-rozvoje-mesta/odbor-uzemniho-planovani-a-rozvoje/dokumenty/upp/mapa-brownfields/> >

*Statutární město Brno – Mapový portál – podkladová mapa* [online]. © 2013 [cit. 2013-11-21]. Dostupné z: < [http://gis.brno.cz/flex/flexviewer/index.php?project=gismb\\_uzavirky\\_public](http://gis.brno.cz/flex/flexviewer/index.php?project=gismb_uzavirky_public) >

*Statutární město Brno – Přehled podrobnějších ÚPD – ortofoto mapa* [online]. © 2013 [cit. 2013-11-10]. Dostupné z: < [http://gis.brno.cz/tms/podr\\_upd\\_a/#c=-599957%252C-1160087&z=0&l=blank\\_base,orto,poдр\\_upd\\_ags&p=&](http://gis.brno.cz/tms/podr_upd_a/#c=-599957%252C-1160087&z=0&l=blank_base,orto,poдр_upd_ags&p=&) >

*Statutární město Brno – Strategie pro Brno* [online]. © 2013 [cit. 2013-10-08]. Dostupné z: < [http://www.brno.cz/fileadmin/user\\_upload/sprava\\_mesta/Strategie\\_pro\\_Brno/dokumenty/Strategie\\_pro\\_Brno\\_-\\_aktualizace\\_2012.pdf](http://www.brno.cz/fileadmin/user_upload/sprava_mesta/Strategie_pro_Brno/dokumenty/Strategie_pro_Brno_-_aktualizace_2012.pdf) >

*Statutární město Brno – Strategie pro Brno* [online]. © 2013 [cit. 2013-10-12]. Dostupné z: < <http://www2.brno.cz/strategie2002/> >

*Statutární město Brno – Strategie pro Brno* [online]. © 2013 [cit. 2013-11-13]. Dostupné z: < [http://www.brno.cz/fileadmin/user\\_upload/soubory/cz\\_17538\\_1261982943.pdf](http://www.brno.cz/fileadmin/user_upload/soubory/cz_17538_1261982943.pdf) >

*Statutární město Brno – Významné rozvojové projekty* [online]. © 2013 [cit. 2013-11-09]. Dostupné z: < <https://www.brno.cz/podnikatel-investor/vyznamne-projekty/> >

*Velký městský okruh Brno* [online]. © 2012 [cit. 2013-11-15]. Dostupné z: < <http://www.mestsky-okruh-brno.cz/dopravni-souvislosti/> >

*Výstavba rychlostní komunikace R43* [online]. © 2007 [cit. 2013-11-15]. Dostupné z: < <http://www.rychlostni-silnice-r43.cz/> >

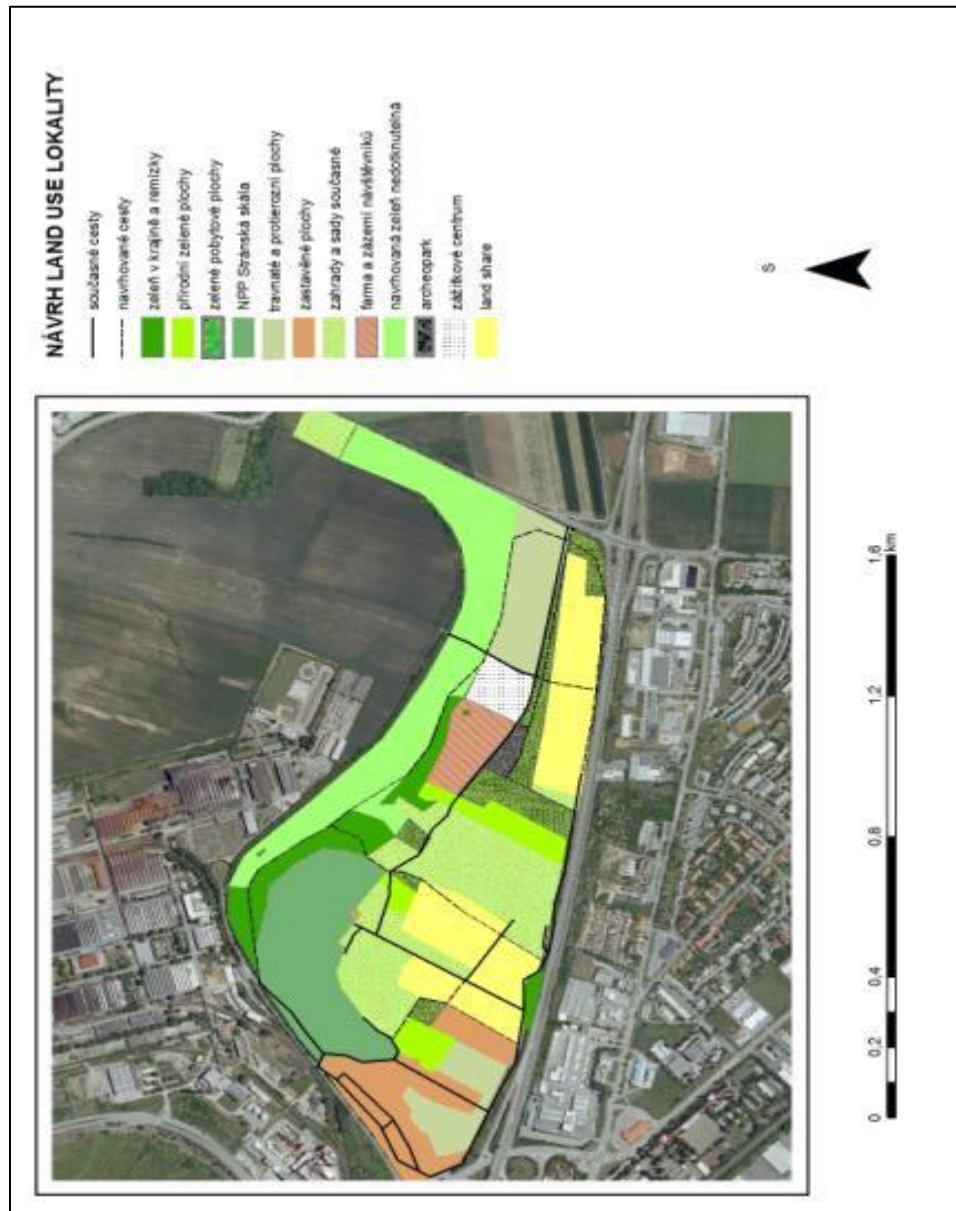
### **Ústní sdělení:**

*Občanské sdružení Vaňkovka*, Ing. Eva Staňková.

## **9 SEZNAM PŘÍLOH**

1. Návrh land use zájmové oblasti lokality Stránská skála
2. Návrh vytvoření systému uzlů veřejné dopravy pro kombinaci městské a příměstské dopravy s využitím a rozšířením železniční sítě na území města
3. Porovnání současného stavu objektu v centru Mendlova náměstí s možností dostavby podle historického vyobrazení zaniklého objektu
4. Detailní plán přestavby Starého Brna v 2. polovině 20. století a znázornění rozčlenění plochy Mendlova náměstí na jednotlivé dílčí plochy

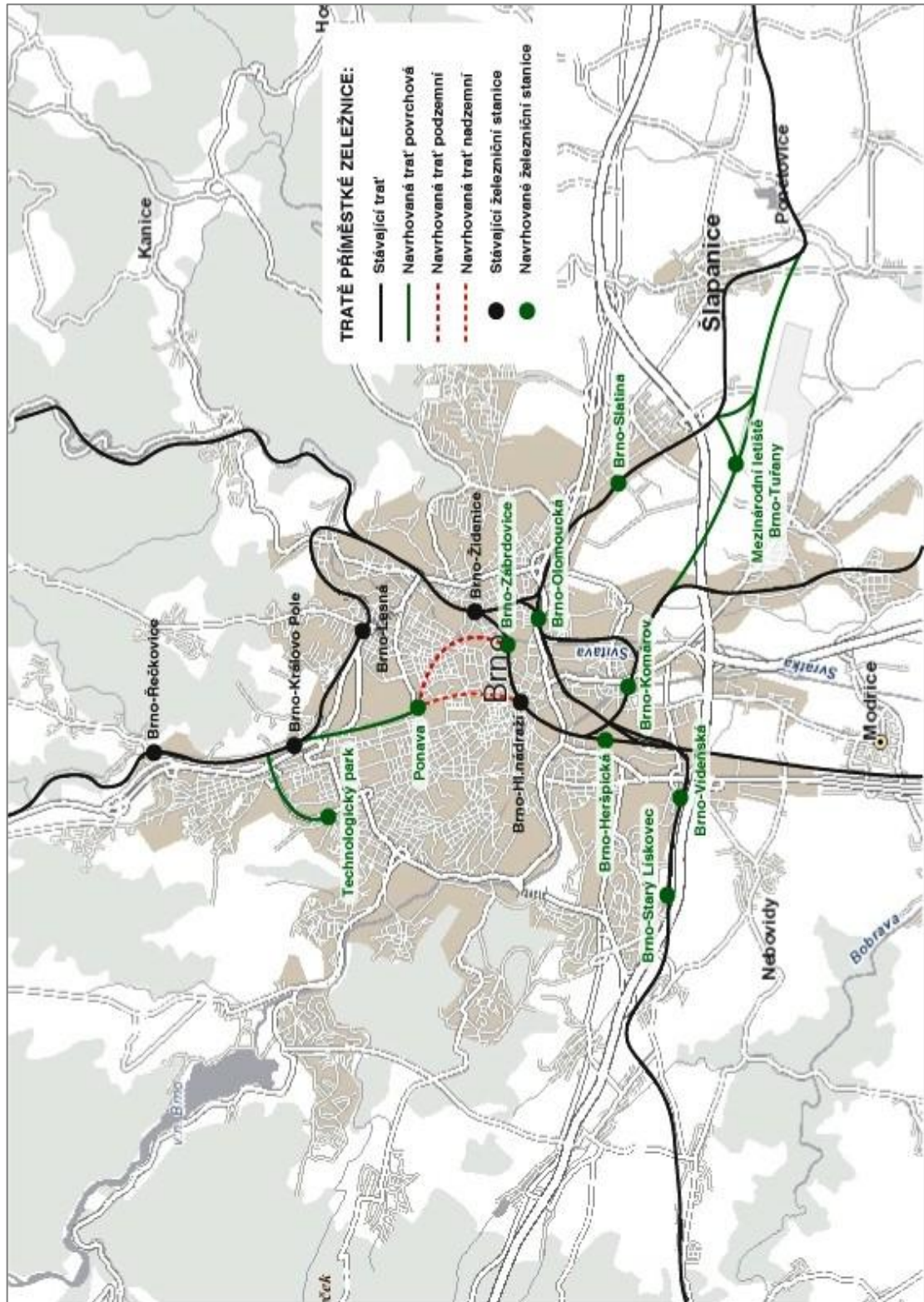
Příloha č.1: Návrh land use zájmové oblasti lokality Stránská skála



Zdroj: CENIA, 2011, upraveno v programu ArcGis 9.3



Příloha č. 2: Návrh vytvoření systému uzlů veřejné dopravy pro kombinaci městské a příměstské dopravy s využitím a rozšířením železniční sítě na území města

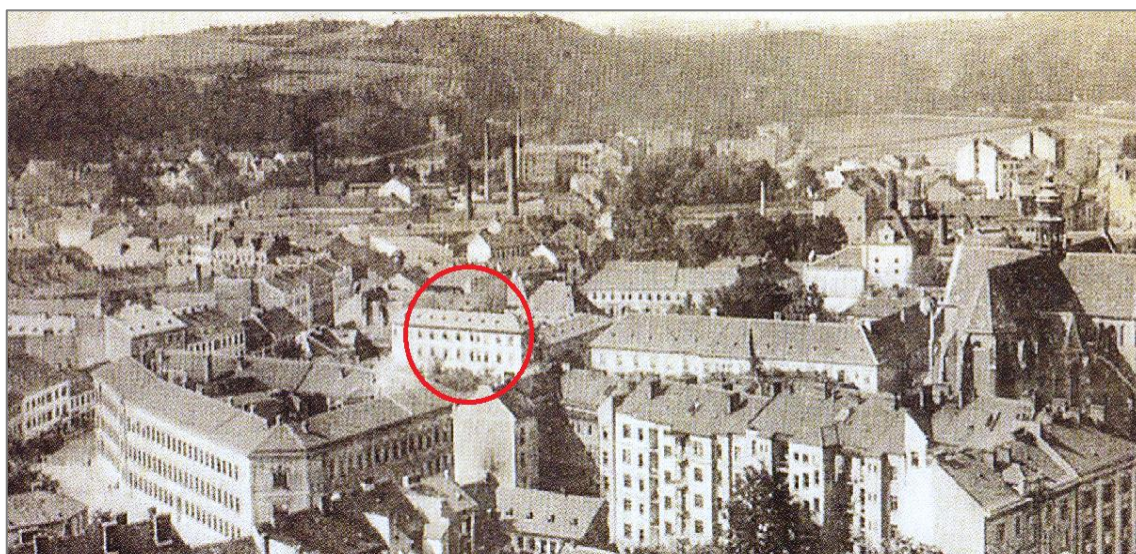


Zdroj: Statutární město Brno, 2010, vlastní úpravy v programu Adobe Illustrator

Příloha č. 3: Porovnání současného stavu objektu v centru Mendlova náměstí s možností  
dostavby podle historického vyobrazení zaniklého objektu (obrázek dole)



*Zdroj: autor, 2007*



*Zdroj: Flodrová, Müller, 2007*

Příloha č. 4: Detailní plán přestavby Starého Brna v 2. polovině 20. století pořízeného F.

Kočím (horní obrázek) a znázornění rozčlenění plochy Mendlova náměstí na jednotlivé dílčí plochy 1 – 5 (dolní obrázek)

(1 – plocha před bazilikou, 2 – prostor tramvajové smyčky, 3 – objekt v centrální části náměstí, 4 – plocha stanoviště pro trolejbusovou a autobusovou dopravu, 5 – park při ulici Veletržní)



Zdroj: Flodrová, Müller, 2007



Zdroj: Flodrová, Müller, 2007

