

RADIÁLA BRNA / DOPRAVNÍ TRASA JAKO LIMIT MĚSTA

BRNO RADIAL LINE / TRANSPORT LINE AS THE CITY LIMIT

doc. Ing. arch. Iva Poslušná, Ph.D.

Vysoká škola regionálního rozvoje a Bankovní institut – AMBIS a.s., Katedra regionálního rozvoje
iva.poslusna@vsrr.cz

Klíčová slova:

urbanismus, sídlo, limity, dopravní infrastruktura

Key words:

urban design, settlement, limits, transport infrastructure

Abstrakt:

Trasy a osy uvnitř sídla jako základní determinanty urbanistické kompozice. *Urbanizační osa - významná dopravní trasa nebo souběh dopravních tahů se stává organizačním prvkem osídlení, kolem něhož se vytváří urbanizační prostor.* (VÚVA, 1983). V rozvoji organismu města Brna zaujímá významnou roli trasa tramvajové linky č. 1. Článek představuje část modelového příkladu vybraného limitu území v rámci seminární práce studia základů urbanismu a ateliérové práce. Pojednává o historii a proměnách charakteru ploch, které tato linie spojuje, obsluhuje, kterými prochází.

Abstract:

The basic determinants of the urban composition – routes and axes, lines inside the settlement. Urbanisation axis – an important transport route of the coincidence of traffic flows becomes an organizational element of the settlement around which urbanization space is being created. (VÚVA, 1983). The route of the tram line No. 1 plays an important role in the development of the Brno city. The article deals with one part of reference example of selected limit of the territory within the seminar work of study of urbanism. It describes the history and the changes in the character of the areas that connects, serve and is going through this line.

Úvod

Určujícími podmínkami vzniku a vývoje lidských sídel v historii byly podmínky přírodního prostředí a podmínky sociálně ekonomické. Výběr lokality závisel na podmínkách vhodných k zajištění jednak ochrany před klimatem, před útočnými, jednak k zajištění obživy. Velmi důležitým faktorem byla pak blízkost zdroje pitné vody.

Jednou z determinant struktury sídla a jeho kompozice je osa – původní cesta, stopa dávného pohybu člověka územím za obživou, při hledání místa k životu – k zajištění jeho základních potřeb. Křížení cest – os se stává východiskem i cílem dálkových tras. Později s cílem směny, obchodu, mnohde cesty slouží jako vojenské silnice. Dávají základ komunikační síť nejen sídla, rozrůstajícího se kolem nich, ale i území celého regionu.

Brno je jedním z příkladů rostlého města. Vzniklo jako sídlo na křižovatce vodních cest – brodu dvou řek. Odtud i jeho jméno. Přirozená cesta vývoje je stále čitelná v nepravidelném půdorysu jeho nejstarší části – historického centra, lépe řečeno vnitřního města. Prostoru uvnitř hradeb, jejichž stopa je zachována v okružním pásu, zčásti zeleném, zčásti komunikačním. Okruh a vybíhající radiály v místech již neexistujících městských bran se staly základem urbanistické kompozice města. Pro studijní účely v rámci seminární práce byly vybrány dvě z radiál posílených kolejovou trasou a podrobeny analýze svého potenciálu.

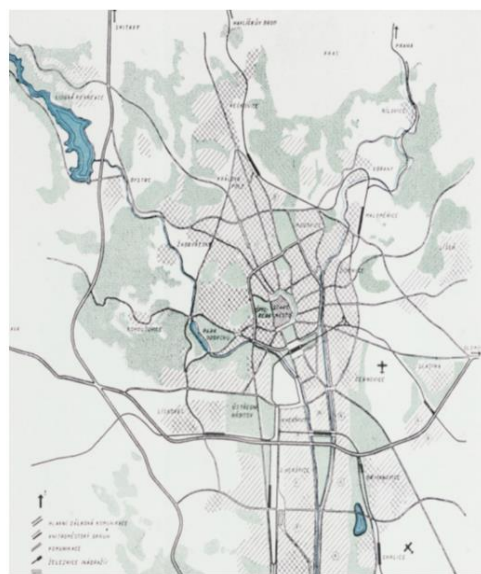
1. Linka tramvaje č. 1: limit rozvoje města

Síť radiál postupem času obklopí vznikající nové městské čtvrti a dosáhne až ke stávajícím původním vesnicím – Bystrc, Řečkovice, Obřany, Slatina, Heršpice. Radiály směřují k historicky nejsilnějším dálkovým cílům - Olomouc, Praha, Vídeň, Bratislava.

Na základě zákona č. 213/1919 Sb. o sloučení sousedních obcí s Brnem se pak staly součástí města také obce Královo Pole, Medlánky a Řečkovice a byl položen základ ke vzniku tzv. Velkého Brna.

Původní obec Bystrc byla trvalou součástí Veverského panství a obec Komín patřila klášteru v Předklášteří u Tišnova. V průběhu 19. století s nárůstem dojezdu místních za prací do textilních továren byla vybudována silnice vedoucí z Brna přes Veverží dále do Tišnova a tím se obce těsněji přimkly k tehdy zemskému hlavnímu městu.

Obrázek. 1, 2: Brno s předměstími a okolní krajinou 1815 (vlevo), Plán regionální obnovy zemského hlavního města 1947 (pravo)



Zdroj: <http://www.brno.cz>

S rozvojem ekonomické činnosti města se ve druhé polovině 19. století zvyšuje i počet obyvatel. Stavěné město se rozšiřuje za odstraněné hradby a okruh i radiály musejí uspokojit potřebu rychlejší přepravy z centra k novým městským čtvrtím. Od roku 1869 se tak začal rozvíjet systém městské hromadné dopravy, jehož trasy od prvopočátku vedly právě po okruhu a původních trasách.

Nejdelší kolejovou linkou je v současnosti tramvaj č. 1 spojující centrum města s městskou částí Řečkovice na severním okraji a s městskou částí Bystrc na okraji jihozápadním. Ve své délce 18 km obsluhuje 37 zastávkami 8 městských částí. Půdorysnou stopu tratě lze s jistou tolerancí interpretovat jako písmeno U. Přičemž pravé (východní) rameno Moravské náměstí-Řečkovice je téměř rovné, levé (západní) Pisárky-Bystrc pak poněkud deformované v důsledku dramatické topografie. Pravé rameno imaginárního U je vývojově starší.

17. 8. 1869 byl zprovozněn první úsek koňské dráhy, a to z Moravského náměstí (Kiosku) do Kartouz poblíž Semilassa v tehdy samostatné obci Královo Pole. Dvakrát byl provoz dráhy zrušen, od roku 1984 opět otevřen a v roce 1900 elektrifikován. V roce 1926 pak byl prodloužen úsek až do Řečkovic. V roce 1958 byla postavena vozovna MHD v Medláncích. Tato část tratě vede v celé své délce bezmála 6 km souběžně s trasou individuální dopravy, zde kolejové těleso

V roce 1876 je kolejová síť postavena z centra do Pisárky, 1947 do Komína. Opakovaně dochází k rušení a otevírání provozu v souvislosti s měnící se potřebou města, válečnými událostmi a principem pohonu. Silným impulsem prodlužování stávajících trasy je pak v 70. - 80. letech 20. století realizace celků komplexní bytové výstavby s páteční tramvajovou dopravou – Komín, Bystřice I a II, Královo Pole, Jabloňová a Řečkovice.

2. Proměna charakteru území

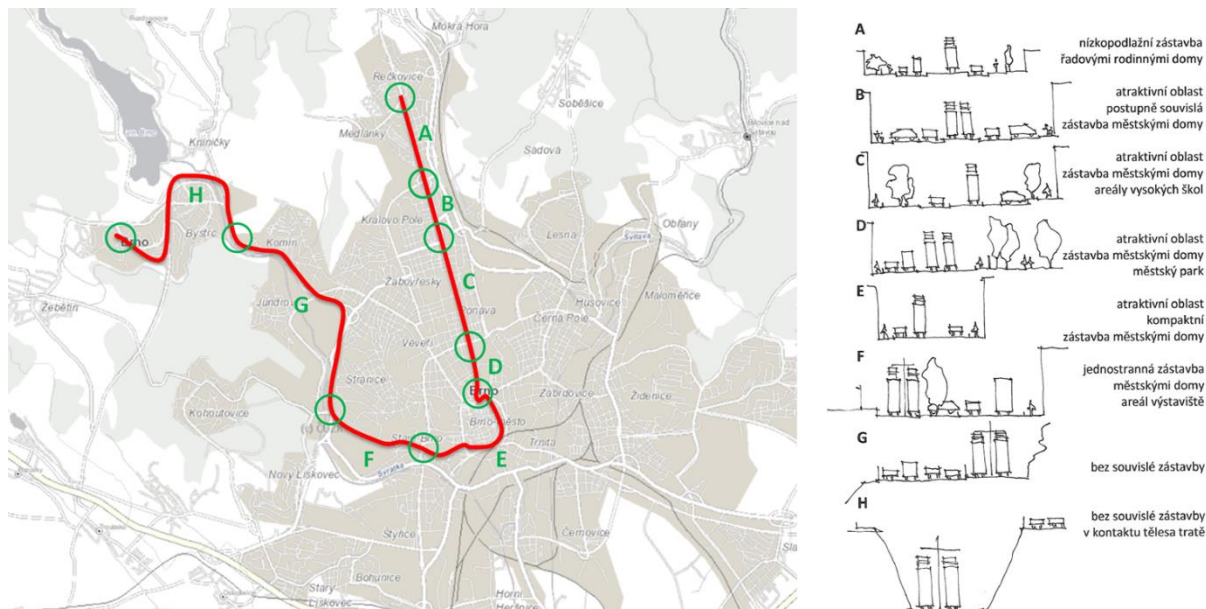
Ke sledování proměn byl zvolen odstředivý směr, tzn. vždy z centra k okrajové části – Řečkovice/Bystř.

Míra atraktivity v dílčích úsecích tohoto ramene pomyslného U se proměňuje vždy v místech křížování s další městskou tepnou či připojení dopravně významné komunikace – trolejbusovými linkami (Pionýrská), příjezd k nádraží Královou Pole (Semilasso). Důležitý je i vizuální kontakt se Slovanským náměstím, centrem městské části. K místu mimoúrovňového křížení s ulicí Hradecká se postupně vytrácí vysoká zástavba městských domů, objevují se panelové domy ve druhém plánu a nastupuje nízkopodlažní řadová zástavba rodinných domů.

4

Žabovřeské. Tady už pokračuje na samostatném tělese, v kontaktu se zelení – Wilsonovým lesem, zahrádkářskou kolonií, odsazenou nízkopodlažní zástavbou Komína. V podstatě v příměstské krajině vede k nástupu do prostoru přehrady a v terénním zářezu končí uvnitř panelového sídliště.

Obrázek 5: Trasa linky č. 1a body změny charakteru území



Zdroj: <http://www.brno.cz>; vlastní zpracování

Tabulka 1: Trasa linky č. 1 a její uživatelé

městská část	cíl pravidelný	cíl sezónní dynamika v průběhu dne/týdne/roku
Bystrc	rezidenti	turisté přehrada, hrad Veveří
Komín	rezidenti částečně, alternace bus/trolejbus	návštěvníci ZOO
Jundrov/Žabovřesky	rezidenti výjimečně, většinou využití bus/trolejbus	
Brno - střed	pracující v místě přijíždějící do zaměstnání a škol	návštěvníci divadlo/kino/úřad
Královo pole	rezidenti/VŠ	návštěvníci BVV návštěvníci divadla/park
Medlánky	rezidenti/VŠ	
Řečkovice	rezidenti/SŠ	

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 2: SWOT analýza úseku Řečkovice-Moravské náměstí

silné stránky	slabé stránky
přímá trasa do centra	vysoká frekvence individuální dopravy
rychlé kapacitní spojení s vlakovým nádražím	kolísající zátěž v průběhu dne na křižujících komunikacích (Pionýrská, Hradecká)
přestupní uzel na okruh trolejbusů	kolísající zátěž v průběhu dne /roku (studenti VŠ, návštěvníci divadel)
areály VŠ (Univerzita obrany, Vysoká škola veterinární a farmaceutická, BIBS)	vysoce kolizní pohyb cyklistů
největší park města	zarůstající opuštěný areál kasáren
divadlo	
možnost parkování podél komunikace	
příležitosti	hrozby
plochy stavebního rozvoje (Štefánikova, Palackého)	nárůst individuální dopravy a potřeby parkování
dopravní propojení s areálem Českého technologického parku a Vysokého učení technického (Hradecká/Hudcova)	nárůst přepravy MHD v důsledku rozvoje VŠ a Českého technologického parku

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 3: SWOT analýza úseku Pisárky-Bystrc

silné stránky	slabé stránky
přímá trasa do centra	zúžený profil Žabovřeská
kapacitní spojení s vlakovým nádražím	rostoucí zátěž ve špičkách (Pisárky)
reaktivně nízký počet světelně řízených křižovatek	kolísající zátěž v průběhu dne/roku (studenti VŠ, návštěvníci BVV, ZOO, přehrady)
přestupní uzel na okruh trolejbusů/autobusů (Mendlovo náměstí, ZOO)	
souběh s cyklostezkou	
rekreační zeleň, přehrada, ZOO	
areál BVV, VŠ (Masarykova univerzita)	

příležitosti	hrozby
plochy stavebního rozvoje (Žabovřeská, Kníničská)	nárůst individuální dopravy
dopravní napojení na areál kampusu Masarykovy univerzity v Bohunicích	nárůst přepravy v důsledku pokračující bytové výstavby

Zdroj: vlastní zpracování

Závěr

Dopravní infrastruktura jako jeden z limitů rozvoje sídla představuje systém všech druhů dopravy, které se v území vyskytují. Každý jednotlivě je nutno posuzovat a zkoumat v celé jeho struktuře, v úsecích profilujících se dle potřeb a charakteru území, jež obsluhuje. Nezbytná je však i analýza celkového kontextu: ostatních druhů dopravy, charakteru a funkčního využití spádového území, jedinečnost sídla jako celku a jeho obyvatel. Článek byl zpracován na základě metodiky seminárních prací studia základů urbanismu a ateliérové tvorby.

Zdroje

Dokumenty ÚPD města Brna [online]. 2017. Dostupné z: <https://www.brno.cz/sprava-mesta/magistrat-mesta-brna/usek-rozvoje-mesta/odbor-uzemniho-planovani-a-rozvoje/#c4460777>

Encyklopedie města Brna [online]. 2016. Dostupné z: <http://encyklopedie.brna.cz>

GEHL, J. (2012). *Města pro lidi*. Brno: Nadace Partnerství, 261 s., ISBN 9788026020806

HALÍK, P., KRATOCHVÍL, P., NOVÝ, O. (1998). *Architektura a město*. Praha: Academia, 204 s., ISBN 80-200-0665-6

HRŮZA, J. (1962). *Budoucnost měst*. Praha: Orbis, 312 s.

HRŮZA, J. (2002). *Charty moderního urbanismu*. Praha: Agora, 93 s., ISBN 80-902945-4-5

HRŮZA, J. (1977). *Slovník soudobého urbanismu*. Praha: Odeon, 341 s.

HRŮZA, J. (2014). *Svět měst*. Praha: Academia, 716 s., ISBN 978-80-200-1808-3

Kolektiv autorů (1984). *Brno – plán města*. Praha: Geodetický a kartografický podnik, 200 s., ISBN 29-852-84

KUČA, K. (2000). *Vývoj města, předměstí a připojených vesnic*. Praha: Baset, 644 s., ISBN 80-86223-11-6

Historie MHD v Brně [online]. 2016. Dostupné z: <http://www.bmhd.cz/rt6/rt6.php>

SITTE, C. (1995). *Stavba měst podle uměleckých zásad*. Praha: Arch, 111 s., ISBN 80-901608-1-6