



KONCEPČNÍ ANALÝZA

**URBANISTICKÁ VIZE
ROZVOJE**

MĚSTO MODŘICE

M.C. TRITON

homostudio
ARCHITEKTURA / DESIGN / URBANISMUS

září 2025



ZÁKLADNÍ INFORMACE O MATERIÁLU

Zadavatel:

- Město Modřice, náměstí Svobody 93, 664 42 Modřice
Zastoupen: Ing. Libor Procházka, MBA, starosta

Zpracovatel

- M.C.TRITON, spol. s r.o., se sídlem Evropská 846/176a, Praha 6, PSČ 16000, IČ: 49622005
- homostudio s.r.o., Jemníky 94, PSČ 27401

Zpracovatelský tým

- Ing. Lukáš Jakubec, jakubec@mc-triton.cz
- Ing. Jakub Ruml, ruml@mc-triton.cz
- Ing. arch. Jiří Gulbis
- Ing. arch. Mirka Gulbisová

OBSAH

1	ZADÁNÍ	5
2	ZÁKLADNÍ POPIS STAVU	6
2.1	Rozbor místa limity vnější i vnitřní	6
2.1.1	Geomorfologie	6
2.1.2	Dopravní limity	6
2.1.3	Krajinné limity.....	7
2.1.4	Riziko vzniku satelitů	7
2.2	Rozbor místa - možnosti rozvoje podle stávajícího ÚP.....	7
2.2.1	Stávající územní plán.....	7
2.2.2	Regulační plán	7
2.2.3	Rozvojové lokality na západě.....	8
2.2.4	Komerční a průmyslové zóny	8
3	KONCEPČNÍ URBANISTICKÉ TEZE PRO MODŘICE	9
3.1	Stanovení hranic města zelený kožich města	10
3.1.1	Přirozený konec města	10
3.1.2	Existující hranice města.....	10
3.1.3	Nová jihovýchodní hranice.....	10
3.1.4	Nová západní hranice nad komunikací II/152	10
3.1.5	Nová západní hranice pod komunikací II/152	10
3.2	Dvě městská centrum transformační zóna regulační plán.....	11
3.2.1	Centrumvesnice	11
3.2.2	Nové centrum města	11
3.2.3	Spojnice obou center.....	11
3.3	Propojování východ-západ rozvojové plochy bydlení.....	12
3.3.1	Propojování.....	12
3.3.2	Městské bydlení v bytových domech	12
3.3.3	Individuální bydlení v rodinných domech	12
3.4	Propojení do krajiny potenciál vody / stezky kolem vody	13
3.4.1	Nevyčerpaný potenciál Mlýnského náhonu.....	13
3.4.2	Posilování lokálních rekreačních center.....	13
3.5	Rezervy města	13
3.5.1	Kde a zda vůbec umožnit zbudování zdravotního centra?	13
3.5.2	Vytipované lokality	14
4	OTÁZKY, DOPORUČENÍ A OBECNÁ TÉMATA K VIZI MĚSTA	15

4.1	Kde jsou Modřice viditelně městem?.....	15
4.2	Bezpečnost	15
4.3	(cyklo) doprava.....	15
4.4	Parkování.....	15
4.5	Prostředí a jeho vliv na lidi	16
4.6	Nalezení vyvážených vztahů	16
4.7	Klimaticky odolné město	16
4.8	Nalezení prostorového a dopravního uspořádání	16
4.9	Architektonická soutěž nejlepší způsob hledání správných řešení.....	17
4.10	Územní plán a strategický plán	17
4.11	Kontribuce	18
4.12	Zřízení pozice městského a krajinného architekta	18
5	IDEOVÝ KONCEPT PRO MODŘICE OBECNĚ	19
5.1	Projekty pro strategický plán drobné typy do akčního plánu	19
6	ZDROJE	20

1 ZADÁNÍ

Koncepční analýza města Modřice na základě terénního průzkumu.

Základní rešerše dostupných mapových podkladů.

Základní rozbor urbanistického rozvoje, potenciálů a hrozeb města.

Úvodní analýza má sloužit jako podklad při zpracování strategického plánu města Modřice.

"Zadáním je stanovit prvotní jednoduchou urbanistickou vizi budoucího směřování města Modřice z pohledu architekta-urbanisty a zamyslet se nad možnými vývojovými scénáři. Má se město zastavit ve svém překotném růstu a jasně se vymezit vůči "brněnskému" tlaku na bydlení, nebo má z nově přichozích obyvatel čerpat veškeré výhody, nabídnout jim volné kapacity rodící se městské struktury, stanovit jasná pravidla nové výstavby a nalézt optimální cestu udržitelného rozvoje města Modřice?"

2 ZÁKLADNÍ POPIS STAVU

Město Modřice leží při jižním okraji města Brna. Je přímou součástí **brněnského příměstské aglomerace**. Končí zde tramvajová linka, kterou se lze dostat do centra Brna za dvacet minut.

Územím města Modřice prochází důležité dopravní tepny dálnice D2 propojující Brno s Bratislavou, rychlostní komunikace **R52** na Vídeň a železniční trať na Vídeň

s vymezeným koridorem **VRT** Brno - Šakvice.

Na území města leží hlavní brněnská **čistírna** odpadních vod i největší "brněnské" obchodní centrum **Olympia**. Katastrálním územím Modřic protéká řeka **Svratka**, podél které vede trasa páteřní cyklotrasa na Vídeň a také Cyrilometodějská turistická trasa.

Historicky vinařská obec se stala městem teprve nedávno v roce **1994**, od té doby se počet obyvatel města stále zvyšuje. Město je díky své poloze vystaveno neustálému tlaku

na **novou výstavbu** a zájem o bydlení v Modřicích dále roste. Je to i důsledek stálého zvyšování cen nemovitostí a nájmu v přilehlém Brně.

Město má díky své geomorfologické pozici a všem dopravním stavbám již téměř vyčerpané logické rozvojové plochy a stojí před otázkou: **kam a zda vůbec růst?**

počet obyvatel : 5755 cca 200 ha obytné městské struktury

ukazatel : 29 obyvatel 1ha

Podle urbanistických ukazatelů osídlenosti města se teprve při hustotě 50 obyvatel/1ha vyplatí veřejná doprava. Optimální městská struktura pracuje s cca 100 obyvateli 1ha.

2.1 ROZBOR MÍSTA LIMITY VNĚJŠÍ I VNITŘNÍ

2.1.1 Geomorfologie

Historický střed i téměř všechny části města leží na **rovinatém** dříve rozlivovém území řeky Svratky. Výjimku tvoří relativně nový obytný **satelit "Bobrava"** v jižní části katastrálního území. Na západní morfologicky výrazně **členitější** části katastrálního území se nachází rozlehlá **zahrádkářská a chatová kolonie**.

2.1.2 Dopravní limity

Severojižní trasa rychlostní **komunikace I/56** spolu s koridorem **železnice** defacto odřezávají západní polovinu katastrálního území a s tím i potenciální a logické rozvojové nebo transformační plochy i proluky na západní dnes převážně zemědělsky produkční straně sídla. Současně tyto dopravní tepny na sebe historicky vážou rozvoj průmyslových a logistických areálů všeho druhu (od funkčních nově zbudovaných technologických parků až po opuštěné průmyslové areály historické).

Dálnice D2 procházející východním cípem katastru umožnila vznik úspěšným komerčním projektům jako je největší obchodní centrum Brna Olympia.

Na severu města je vymezen koridor pro **severní obchvat** Modřic a v jihovýchodní části katastru prochází koridor pro budoucí **dálnici D52** na Vídeň.

2.1.3 Krajinné limity

Voda Nejvýraznějším krajinným limitem na území Modřic je rozsáhlé **záplavové** území řeky Svratky a Mlýnského náhonu.

Půda Téměř veškeré navazující lokality volné krajiny tvoří vysoce **bonitní** orná půda, kterou nelze podle současné legislativy zastavět jinak, než z důvodu prokázání vyššího veřejného zájmu.

2.1.4 Riziko vzniku satelitů

Vzhledem k množství vnějších limitů, za situace, kdy standardní prostorové rezervy v samotném sídle jsou téměř naplněné, je vyvíjen velký tlak na nový rozvoj města v plochách na západní straně dopravního koridoru I/56. Ať už se jedná o plochy nově vymezené pro bydlení a nebo transformaci stávajících zahrádek. **Bez** zásadního posílení strategického **napojení** na stávající městskou strukturu, hrozí vznik **odloučených** satelitů a výrazný nárůst osobní **automobilové** dopravy. Příkladem je existující izolovaná lokalita Bobrava.

2.2 ROZBOR MÍSTA - MOŽNOSTI ROZVOJE PODLE STÁVAJÍCÍHO ÚP

2.2.1 Stávající územní plán

+ Město Modřice vydalo v první půlce roku 2025 úplné znění územního plánu. Nový dokument je velmi dobře nastaven. Přináší výškovou i prostorovou regulaci pro celé území města.

2.2.2 Regulační plán

+ Přesně nastavuje podmínky pro vznik nového městského centra v transformační zóně u vlakového nádraží. Požaduje zpracování regulačního plánu pro přestavbové území u nádraží, živý městský parter se službami a vybaveností je podmínkou pro povolení nové výstavby.

- Naproti tomu aktuálně realizovaná developerská výstavba 4 bytových domů Dios, která je součástí vymezeného území je přesným opakem požadovaných kvalit. Jedná se o do sebe uzavřený areál, úplně bez jakýchkoliv veřejných služeb a komunitu posilujících prostor.

území studie veřejných prostranství

+ Územní plán vymezuje několik lokalit pro zpracování územních studií veřejných prostranství. Konkrétně se jedná se o prostory stávajících sídlišť. Mají zajistit zkvalitňování společného prostoru mezi domy. ÚP nepřipouští zahušťování stávajících sídlišť. Je velkou otázkou budoucího vývoje, zda jde o paušálně nežádoucí jev a zda např. chytré řízení doplňování kvalitních komunitních funkcí nebo veřejné vybavenosti, případně parkovacích domů

uvolňujících v současnosti osobními automobily zahlcená veřejná prostranství, nemůže zlepšovat kvalitu těchto zdánlivě dokončených obytných lokalit.

2.2.3 Rozvojové lokality na západě

Transformace zahrádek a doplnění výstavby na západní stranu dopravního koridoru je za současných podmínek nejvíce diskutabilní. Při stanovení jednoznačných pravidel rozvoje tímto směrem, může být jen spolu s nezbytně mnohočetným novým propojením izolovaných částí, rozvinutí města na západní straně přínosné.

2.2.4 Komerční a průmyslové zóny

+ Severovýchodní komerční zóna se v UP razantně rozšiřuje do čím dál vzácnějších volných zemědělských, jinak ku prospěchu Modřic složitě využitelných ploch. Plánovaný způsob budoucího využití nemalých pozemků je obecně přinejmenším diskutabilní.

3 KONCEPČNÍ URBANISTICKÉ TEZE PRO MODŘICE

ujasnění směru uvažování **A: vysoká míra kontroly** - úspěšné unikátní autonomní sídlo

B: nízká míra kontroly - plíživé samovolné pohlcení Brnem

město pro " 10 000 " obyvatel

vychází z ukazatele 50 obyvatel na 1ha efektivního města /

" Nebránit se nově příchozím, ale využít potenciálu poptávky po bydlení v Modřicích. Zachovat příjemné "vesnické" měřítko v historickém středu, aniž by byla pro evidentní obtížnost násilně měněna podstata stávající vystavěné matérie. Relativně nekomplikovaně lze vytvořit nové městské centrum a kvalitativně kultivovat a přeměňovat existující strukturu města v plochách rozsáhlých brownfieldů."

Hlavní myšlenky urbanistické teze:

- stanovení přirozených hranic rozvoje
- uchování centra "vesnice" a tvorba nového centra města a jejich propojení
- systematická tvorba zeleného pásu kolem města
- posilování propojení východ-západ
- regulace transformační centrální zóny bydlení a služby v centru ve městě v bytových domech
- regulace transformace zahrádek bydlení v rodinných domech
- propojování města a krajiny
- maximální vytěžení potenciálu vody stezky kolem vody a propojování města s vodou
- koncepční práce s městskými pozemky transformační plochy a plochy zeleně ve městě

3.1 STANOVENÍ HRANIC MĚSTA ZELENÝ KOŽICH MĚSTA

3.1.1 Přirozený konec města

Hranice města nejsou totožné s **čarou** zastavěného území v územním plánu, jedná se o místo, kde **pocitově** vnímáme, že zde město končí a vstupujeme do volné krajiny. Město může k této hranici dorůst, ale nemělo by jí v zájmu vlastní čitelnosti překročit.

Město by mělo systematicky nastavovat podmínky pro vznik zeleného pásu, který bude prostupný napříč i podél a umožní tak obyvatelům města jednoduše dojít do krajiny a na krátkých trasách kolem města nabídne možnost přirozené rekreace. Nemusí to být široký pás vysazované vzrostlé zeleně, můžou ho tvořit remízky, řízeně **zdivočelé** volné plochy zeleně zarostlé přirozeně keři, avšak umožňující přirozenou migraci rovněž živočichům.

3.1.2 Existující hranice města

Brno na severu Na severní hraně katastru je podél dopravního koridoru zástavba plně propojená s Brnem v severovýchodní části se město tlačí k zeleni u Mlýnského náhonu, kterou možná pohltí severní obchvat. Město by mělo maximálně kultivovat tuto zelenou hranici a při stavbě obchvatu požadovat její maximální zachování v co nejprostupnějším stavu.

satelit na jihu jižní cíp katastru tvoří katastrální čarou ohraničený obytný satelit

"Bobrava". Prostor na zodpovědnou práci s rozhraním zde již bohužel není

náhon na severovýchodě logická hranice, ke které historicky město dorostlo

3.1.3 Nová jihovýchodní hranice

Kopíruje hranu průmyslových areálů. Proluky se mohou doplnit nebo transformovat na zelené "pauzy" v jinak stavebně poměrně přetíženém průmyslově využívaném prostředí.

3.1.4 Nová západní hranice nad komunikací II/152

Nejostražitější je třeba být u práce s částí hranice, která určuje potenciální budoucí rozvoj. Hranice lemuje existující zahrádky a "neurčitou směs ploch" na severu. Zůstal zde dostek prostoru pro rozvoj a zkvalitnění rozpadlé struktury. Pomyslná čára zároveň přirozeně kopíruje přirozené hrany svahu.

3.1.5 Nová západní hranice pod komunikací II/152

Kopíruje hranu průmyslových areálů, její prolomení záměrem zdravotnického střediska je diskutabilní.

3.2 DVĚ MĚSTSKÁ CENTRUM TRANSFORMAČNÍ ZÓNA REGULAČNÍ PLÁN

3.2.1 Centrumvesnice

Historické centrum mladého města Modřice tvoří maloměstská, strukturálně spíše vesnická zástavba kolem původní návsi s okrskem kostela a radnicí, s obchody a městskými službami.

Není snadné ani žádoucí radikálně měnit jemnou malebnou maloměstskou strukturu a je otázkou, zda toto primárně viditelně vesnické prostředí zodpovědně vůbec může unést výrazný nárůst obyvatel rozvíjejícího se města.

3.2.2 Nové centrum města

Tlak na zástavbu v transformačních plochách u vlakového nádraží nabízí proměnu tohoto území na plnohodnotné obytné městské centrum s obchodní třídou, všemi potřebnými službami, výhodně navázané na multimodální dopravní uzel vlak – autobus – tramvaj. Tento záměr již definuje platný územní plán, určuje pro toto území nutnost zpracovat regulační plán. Předstupněm regulačního plánu by měla být urbanisticko-architektonická studie ideálně vzešlá z architektonické soutěže.

3.2.3 Spojnice obou center

Zdravá koexistence obou center v pohodlné pěší dostupnosti je podmíněna systematickým zlepšováním propojení zejména ulic Masarykova a Husova respektive Benešova a Nádražní. Zklidňování automobilové dopravy, výsadba stromů, budování cyklopruhů a vybavování ulic kvalitním městským mobiliářem pomůže zobytnit veřejná prostranství, zatraktivnit pěší pohyb po ulicích a přirozeně tak propojit obě městská centra. Modřice mají velkou šanci stát se kvalitně vybaveným maloměstem založeným na konceptu zdravého patnáctiminutového města bez nutnosti každodenně cestovat za službami či prací do sousedního Brna.

3.3 PROPOJOVÁNÍ VÝCHOD-ZÁPAD ROZVOJOVÉ PLOCHY BYDLENÍ

3.3.1 Propojování

Pro plošný rozvoj města a nárůst obyvatel je klíčové zlepšování **prostupnosti** přes bariéru dopravního koridoru železnice a rychlostní komunikace I/52.

Existující podchod napojený na tramvajovou zastávku Modřice je nehostinné místo, přestože je vlastně jedinou pěší spojkou se západní stranou města. Rozhodně by si zasloužil větší pozornost a práci na jeho zkultivování.

Jižní přemostění je sice funkční, ale pouze pro automobilovou dopravu. Pěší prostupnost je sice možná, ale značně **nebezpečná**. Neexistuje zde chodník, přechod ani dobré napojení na strukturu města. Lze předpokládat, že při transformaci zahrádek na rodinné bydlení by i toto propojení bylo hojně využívané, stávající centrum města je pro pěší přirozeně dostupnější a bližší z této strany.

Pokud se město má rozšiřovat na západní stranu za dopravní koridor je bezpodmínečně nutné systematicky pracovat na vybudování **rovnoměrně** rozmístěných nových spojnic přes tuto bariéru.

3.3.2 Městské bydlení v bytových domech

V okolí plánovaného nového centra může vzniknout přirozená transformační zóna s novými byty, službami a veškerou městskou vybaveností, měřítkem odpovídající městské struktuře, navazující na existující vysoko podlažní sídlištní zástavbu. **Rozsah** transformačního území by měl obsáhnout maximální možnou do budoucna proměnitelnou plochu, a to větší než stanoví územní plán. Hledání nejlepšího řešení může nabídnout urbanisticko-architektonická soutěž, která bude následně sloužit jako podklad pro regulační plán. Je naprosto nežádoucí bez **komplexní vize** pro celou lokalitu rozměňovat území samostatnými záměry.

3.3.3 Individuální bydlení v rodinných domech

Rozsáhlá lokalita stávajících zahrádek na západním svahu nad Modřicemi nabízí optimální prostor pro přeměnu v atraktivní čtvrť vilek a rodinných domů. Ale bez jasné koncepce a územní studie (taktéž nařízené územním plánem) může vzniknout špatně obslužitelný odřízlý **satelit**, přetížený osobní dopravou. Rozvoj tímto směrem se nabízí, ale musí být řízený a navázaný na prvotní zkvalitnění **propojení** s městem na východě.

3.4 PROPOJENÍ DO KRAJINY POTENCIÁL VODY / STEZKY KOLEM VODY

Město Modřice hraničí na severním okraji s Brnem a na všechny ostatní strany vstupuje do alespoň fragmentované krajiny. Na západě jsou kopce, lesy, pole a vinice, na východě řeka Svratka a Mlýnský náhon, na jihu je údolí říčky Bobravy. Všechna místa v krajině by měla být dostupná a napojená na vnitřní město. Všichni **obyvatelé** Modřic, by měli mít možnost vyjít do **volné krajiny** za hranicí svého města, pěšky nebo na kole.

3.4.1 Nevyčerpaný potenciál Mlýnského náhonu

Meandry Mlýnského náhonu se přímo nabízí k procházce **kolem vody**. Kolem regulované řeky Svratky vede cyklostezka i turistické trasy. Podél Mlýnského náhonu se bez obtíží projít nedá. Město by mělo pracovat na vybudování stezky, pěšiny či promenády kolem tohoto vodního prvku. I přesto, že soukromé pozemky končí téměř u vody, je možné s tímto fenoménem pracovat a dlouhodobě se zaměřit na zbudování takového rekreačního krajinného prvku.

3.4.2 Posilování lokálních rekreačních center

Jezírko u Mlýnského náhonu a jeho okolí stezka k rybníku Primál zbudování hřbitova na náhorní plošině obnova alejí či stromořadí kolem pěších cest to vše jsou drobné zásahy, které budou-li budovány za použití přírodně blízkých řešení, výrazně zkvalitní život ve městě Modřice, budou mít citelný dopad do **ekologických** vztahů i ve svém širším okolí

3.5 REZERVY MĚSTA

Město Modřice nemá příliš mnoho svých pozemků. Ve svém centru však vlastní velkou protorovou rezervu. Jedná se o pozemky přiléhající k dráze, zahrádky a volné plochy kolem městských sportovišť. Do budoucna se může jednat o **poslední** rozvojovou transformační plochu v městské struktuře. Město by si jí mělo ponechat pro budoucí záměry. Většinu zbylých městských pozemků tvoří plochy rozpranajímáných zahrádek. Jsou to vlastně specifické plochy zeleně do značné míry suplující volnou krajinu, které by měli zůstat prostupné i pro obyvatele, kteří zde zahrádku nemají.

3.5.1 Kde a zda vůbec umožnit zbudování zdravotního centra?

Snadná dostupnost Modřic hromadnou i automobilovou dopravou umožňuje relativně nekomplikované umístění zdravotního centra atraktivního i v **nadmístní** významu (záměr vychází z místního šetření). Taková kapacitní funkce by neměla dále štěpit již fragmentovaný katastr města Modřic. Umožnění zbudování důležité, široké veřejnosti sloužící instituce by mělo **aktivovat** i život ve městě Modřice. Mělo by **sloužit** i jejím obyvatelům a ne pouze zahltit komunikace vedoucí k vybraným pozemkům automobily dojíždějících.

Doporučujeme hledat parcelu blíže centru a vytěžit z umístění této specifické funkce maximum i pro **místní** obyvatele - pěší napojení na město, krajinu, podpořit potenciál lázeňské atmosféry přednostně musí zkvalitňovat nabídku místním obyvatelům. Modřice by neměly být

pouze využity jako levnější alternativa umístění zařízení s pohodlným parkováním osobních automobilů.

3.5.2 Vytipované lokality

Sever návaznost na transformační zónu a nově vzniklé centrum u nádraží, dostupnost i vlakem a MHD ne jen auty, dobrá vazba na rekreační zelenou zónu u Mlýnského náhonu,

Západ u komunikace II/152 realizace pouze za podmínky propojení s transformovanými zahrádkami sdílení městských funkcí, drobné komunitní centrum...

Komerční zóny u Olympie plochy, které už jsou v ÚP zdravotní centrum by zde bylo lepší než další komerční plochy

4 OTÁZKY, DOPORUČENÍ A OBECNÁ TÉMATA K VIZI MĚSTA

4.1 KDE JSOU MODŘICE VIDITELNĚ MĚSTEM?

Která místa v Modřicích podporují městskou **atmosféru**? Je takové působení žádoucí, nebo jsou spíše vývojovou chybou a podstatným identifikačním **znakem** Modřic je venkovský charakter?

Jaké konkrétní místo v Modřicích je považováno za nejpřirozenější místo plánovaných **setkání**, a to ať už se jedná o schůzky přátelské či například pracovní?

4.2 BEZPEČNOST

Lze o Modřicích mluvit jako o bezpečném místě pro život? Podporuje tuto kvalitu zdejší **prostředí**, nebo je co zlepšovat? Které místo mají Modřičtí obyvatelé nejraději a které by nejraději radikálně přeměnili?

4.3 (CYKLO) DOPRAVA

Jak důležitou roli hraje v Modřicích cyklistická doprava, pokud odmyslíme tranzitní cyklotrasy? Je zde cyklodoprava vnímána jako plnohodnotný způsob dopravy **ve městě**? Jsou zde případně vhodné podmínky pro tento typ dopravy, či existuje zde zřetelná poptávka po zkvalitnění? V případě rozhodnutí města o citelném rozvoji je nezbytné na toto téma pomýšlet od samého počátku procesu. Pozdější nápad na zlepšení je často neřešitelný či velmi složitý. V počátcích může být třeba jen ponechání dostatečných prostorových rezerv při rozvoji či úpravách stávající struktury.

pěší propojky

promenáda podél Mlýnského náhonu

budování sdílených propojení do krajiny a sídel

4.4 PARKOVÁNÍ

Samostatnou menší kapitolou, jejíž systémové nastavení ovšem masivně předurčuje kvalitu života v každém sídle je **doprava v klidu**. Ve své podstatě umělá implementace komplexního systému parkování je pro lokální komunitu prakticky vždy bolestivá. Dochází při ní k radikální změně přirozeně zažitých dlouhodobých návyků obyvatelů i návštěvníků sídla. Tento proces je vždy náročný nejen technologicky ale i politicky. Požadovaným výsledkem je však **vymahatelná regulace** odstavu vozidel v intravilánu města, jejímž následkem je zvýšení obecné uživatelské kvality veřejných prostranství. Vzhledem k téměř bezuzdnému celosvětovému rozvoji osobní automobilové přepravy je důsledná práce s tímto tématem **v případě ambicí sídel na růst nevyhnutelná**.

4.5 PROSTŘEDÍ A JEHO VLIV NA LIDI

Jak je město zapojeno do provozu či rozvoje různorodých **alternativ** prostředí ať už uvnitř či vně města? komunitní zahrada, klubová prostředí, prostory pro zájmové spolky, místa nahodilých setkání, místa pro samotáře... Kde v Modřicích v rámci veřejného prostranství mohou občané kvalitně odpočívat či naopak, která místa přirozeně vybízejí k vítané aktivitě jejich **uživatelů**?

Nabízí Modřice rovnocenné podmínky užívání veřejných **prostranství** či městem spravovaných objektů všem vrstvám obyvatel, ať už po stránce věku nebo např. různých omezení pohybu?

Postupné nahrazení betonových dlažeb kamennými v celém centru města pomůže jasně deklarovat **městskost** prostředí. **Kvalita** se jednoznačně projeví jako opora v potvrzení serióznosti místní komunity. Poučeně je se zpevněnými povrchy nutno pracovat ve vztahu k tématu modrozelené infrastruktury.

V případě citelného rozvoje města, by mělo dojít k jasnému **rozhodnutí**, že budování města pro automobilisty je přežitkem.

4.6 NALEZENÍ VYVÁŽENÝCH VZTAHŮ

město krajina

město doprava

město průmysl

město Brno

4.7 KLIMATICKY ODOLNÉ MĚSTO

Především dostatečný **výpar vody** v místech pobytu může výrazně snížit vliv rizik spojených hlavně s letními měsíci a jejich stále překonávanými teplotními rekordy. Promyšlené výsadby stromů, pozdržování vody s následným vsakem v místě, osazení pitek, či např. mlžítek, nepopíratelně zpříjemní veřejný prostor lidem i zvířatům. Je dobré myslet i na poměry osluněných a **zastíněných** částí jednotlivých prostranství a to i např. ve vztahu k pravidlům pro rozmísťování městského mobiliáře.

4.8 NALEZENÍ PROSTOROVÉHO A DOPRAVNÍHO USPOŘÁDÁNÍ

Každé město je možno popisovat jako soubor spleťtých vztahů hmotných i nehmotných a samozřejmě jejich kombinací. Městský organismus je používán, zastarává a podléhá opotřebení. Nemůžeme ale doporučit zaměření pouze na nekonečné opravy.

Věříme, že se dlouhodobě vyplatí vystupovat jako **hrdé sebejisté město** s ambicemi na neustálé **zkvalitňování**. Doporučujeme vybrat si nějaké konkrétní, pro začátek klidně menší uchopitelné rozvojové téma a pokud možno nekompromisně ho dotáhnout k dokonalosti. S touto pozitivní zkušeností lze pak snadněji dosahovat dalších cílů. Při dobrém odkomunikování

tématu veřejnost pochopí, že místní správa to se zlepšováním města myslí vážně. Úspěšné bývá aktivní zapojení veřejnosti například formou poctivé **participace**.

Každému projektu měnícímu prostředí města by mělo předcházet vypracování důkladné studie. Studie nepředstavují zbytečně vynaložené prostředky, díky nim budeme mít jasnou představu o tom co jdeme dělat, včetně pocitu, který v nás záměr vyvolává. Následný projekt je formátem, který exaktně popíše, jak dosáhneme cíle, ideálně bez emocí.

4.9 ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ NEJLEPŠÍ ZPŮSOB HLEDÁNÍ SPRÁVNÝCH ŘEŠENÍ

Nejedná se o přístup časově nejúspornější, za to však s jeho pomocí pravděpodobně dostaneme nejlepší dosažitelné řešení daného tématu. Při porovnání více rozdílných pohledů lze většinou snadno odhalit případná úskalí jednotlivých přístupů a vyselektovat ten nejsprávnější.

Pro inspiraci přikládáme odkaz na stránky ČKA popisující toto téma:

<https://www.cka.cz/souteze>

SNADNO A RYCHLE např. tzv. městské zásahy, jednoduché malé levné změny, které přináší pozitivní změny ve vnímání např. dlouhodobě zanedbaných míst

NESNADNO A POMALU zásadní strategické změny např. vyžadující účast státní správy či výrazné zapojení městského rozpočtu

4.10 ÚZEMNÍ PLÁN A STRATEGICKÝ PLÁN

Potřeba vědomě plánovaného **ozdravění** městské struktury Modřic je na první pohled zřejmá. Často jde o vynucenou reakci na důsledky naplnění nadmístních potřeb s neblahými dopady do lokálního prostředí. Typicky se jedná o liniové dopravní stavby, necitlivě dělící město na nedostatečně propojené části.

Obecně lze konstatovat, že **platný územní plán je nastaven zdravě**. Jeho zodpovědné naplňování nepředstavuje pro město vážnější hrozby. Aby městu přinesl užitek, měl by být uplatňován s neustálým ohledem na kontext a prospěch celého města. Nemělo by docházet k dílčím, město dále fragmentujícím počinům.

Za úvahu stojí zamyšlení nad územním plánem definovanou mírou prostorové provázanosti jednotlivých funkcí. Především ve vztahu **průmyslových** ploch s plochami určenými k bydlení. Vzhledem k oblíbenosti Modřic v těsném kontaktu s Brnem a s tím souvisejícími hojnými možnostmi pro vysoko intenzivní **nákladní přepravu**, je přítomnost průmyslových areálů v bezprostřední blízkosti dráhy pochopitelná.

Je otázkou, zda současné množství průmyslových ploch, konkrétně převážně dožilých areálů v širším centru města, především pak v sousedství vlakového nádraží, by nebylo vzhledem k zatím nevyhnutelné závislosti na kamionové dopravě, citlivější orientovat k mixu často v místě chybějících jednoznačně **městských** funkcí s převahou bydlení. Taková **změna strategie** by však

musela nastat dříve, než dojde k jinak nevyhnutelné masivní revitalizaci těchto areálů v duchu jejich původního zaměření.

4.11 KONTRIBUCE

Klíčovým nástrojem k ovlivnění kvality rozvoje prostředí města jsou tzv. kontribuce. Obecní samosprávy jsou, dle zákona o obcích, povinny pečovat o trvale udržitelný rozvoj svého území. Ideálním řešením jsou obcí předem deklarovaná pravidla **příspěvání** investorů v území a to buď po stránce finanční nebo např. formou dodaných služeb. Tato v místě vzniklá pravidla jsou obvykle fixována obecní vyhláškou. V zájmu obecního blaha jsou pak vymáhána i při soukromých investicích na soukromých majetcích.

4.12 ZŘÍZENÍ POZICE MĚSTSKÉHO A KRAJINNÉHO ARCHITEKTA

Můžeme jen doporučit spolupráci s odborníky jejichž pohled na složitý městský organismus je politicky, či např. podnikatelsky nestranný. Mohou přinést zcela nové perspektivy **koncepčního** vnímání Modřic, stejně jako rychlou pomoc s prací nad drobnými detaily města, které mohou někdy pro místní samosprávu bez potřebné odbornosti představovat nelehká rozhodnutí.

Tato spolupráce může být klidně ve formě částečného úvazku, či pouze v režimu občasných konzultací. Spolupráci s MA či s KA lze i sdílet např. v okruhu sousedících spřátelených obcí atp.

S případným nalezením toho správného kandidáta na pozici bezplatně pomáhá Česká komora architektů. Pro inspiraci přikládáme odkaz na stránky ČKA popisující toto téma:

<https://www.cka.cz/komora/tema-CKA/mestsky-architekt>

5 IDEOVÝ KONCEPT PRO MODŘICE OBECNĚ

Precizním stanovením **prostorových limitů** lze dosáhnout takového stavu, že Modřice ztratí možnost relativně chaotického plošného rozrůstání a budou v tomto novém omezení nuceny důsledně **racionalizovat** všechny budoucí rozvojové počiny. Po období mírně nahodilého růstu **kvantitativního**, tak může nastat dobře řiditelný, snadno plánovatelný růst **kvalitativní**. Je jisté, že nelze predikovat budoucí prostorové potřeby na více než několik desítek let dopředu. Zodpovědným přístupem založeným na datech posbíraných v dnešní době lze ale určitě pro potřeby vzdálenější budoucnosti přichystat zdravé základní parametry území, na něž bude později možno nekomplikovaně navazovat.

5.1 PROJEKTY PRO STRATEGICKÝ PLÁN DROBNÉ TYPY DO AKČNÍHO PLÁNU

Krajinný plán katastr Modřic a obcí v ORP

Manuál městského **mobiliáře**

Obnova **alejí** v krajině a na příjezdech do Modřic

ulice a předprostor u sv. Gotharda **protiváha** nového centra

Revitalizace vodních ploch a navazujících prostorů pěší propojení, zastavení, sezení, **přírodní lázně**...

Architektonická **soutěž** na revitalizaci předprostoru nádraží a vznik přestupního terminálu v bezprostředním kontaktu s vnitřním městem

Kde je to správné **náměstí**? Hledání středu **náves**

Zateplení a rekonstrukce městských objektů razantní snižování nákladů na **provoz**

S případným růstem budou ubývat kvalitní městské pozemky schopné unést strategické **městské funkce** školství, úřady, parkoviště, zdravotnictví, sociální péče, podporované bydlení pro nezbytné profese, zájmová činnost, kultura, sport...

Mají Modřice co nabídnout v oblasti **turistického** ruchu? Stojí město o přespolní návštěvníky? Může návštěvník nějak vnímat vinařskou zelinářskou tradici Modřic? Zřízení steelplatzu

Co byste doporučili **návštěvníkovi**, který je připraven v Modřicích strávit více než jeden den ke shlédnutí?

Pořízení vlastního exteriérového výstavnického fundusu a permanentní zveřejňování připravovaných projektů doprovázené živou diskusí se všemi relevantními **aktéry** v území

Postupná výměna zdrojů pouličního **osvětlení** za pro přírodu přátelské, bez modré složky, ne jen splňující požadavek normy

Zelený kožich města vegetační prstenec na **rozhraní** města a volné krajiny

6 ZDROJE

Web města Modřice <<https://www.mesto-modrice.cz/>>

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje

https://www.kr-jihomoravsky.cz/archiv/oupsr/zur_jmk_a2a1_UZ/WEB/

Úplné znění územního plánu města Modřice po změně č.1a

<https://www.mesto-modrice.cz/urad/uzemni-plan/platny-uzemni-plan>

Letecké foto Modřice

mapy.com Radek Pokorný

[https://mapy.com/en/zakladni?source=muni&id=5786&gallery=1&sourcep=foto&idp=](https://mapy.com/en/zakladni?source=muni&id=5786&gallery=1&sourcep=foto&idp=233377&x=16.6057867&y=49.1245375&z=19)

[233377&x=16.6057867&y=49.1245375&z=19](https://mapy.com/en/zakladni?source=muni&id=5786&gallery=1&sourcep=foto&idp=233377&x=16.6057867&y=49.1245375&z=19)

podkladová orthofotomapa /cuzk.cz