

Potenciál pro tvorbu parkové plochy v místě plochy zeleně při ulici Sedláčkova

Uvažovaná plocha o rozloze 2 ha je od severu vymezena ulicemi Houbalova a Sedláčkova, z jihu pak ulicí Novolíšeňskou a tramvajovou tratí. Na severovýchodě končí u zaplacení bývalého sportovního areálu při škole Masarova, z jihu pak u parkoviště na ulici Sedláčkova a tramvajovou smyčkou.

V současném stavu se z krajině-ekologického pohledu jedná o typickou zbytkovou plochu, což je označení pro území, které zbylo po realizaci zástavby a infrastruktury, přičemž dodnes nemá konkrétní využití a v jejím stavu se výrazně uplatňují spontánní procesy spontánního zarůstání tzv. přirozené sukcese. Díky této spontánnosti dnes území představuje typický prvek tzv. městské divočiny. Je tedy z ekologického pohledu spíše pozitivním přínosem pro biodiverzitu území, ovšem z pohledu městotvorných funkcí se v území nijak výrazněji neuplatňuje. Můžeme dokonce uvažovat o negativním vlivu z pohledu polohy poskytující pobytové příležitosti pro bezdomovectví, problémům s odpadem a snižování pocitu bezpečí. Také přínos pro biodiverzitu území je vzhledem k převažujícím třtinovým ladám a akátinám spíše diskutabilní.

Plochu dnes z podstatné části zarůstají náletové a spontánně se rozrůstající dřeviny. Významný podíl zde tvoří obtížně prostupné akátiny místy s vtroušenými topoly. Část ploch je zarůstána vysokostébelnatými trávami s dominantním zastoupením agresivní třtiny křovištní. V travních společenstvech se pak objevují oka sukcesně zarůstající křovinami šípků, hlohů a trnek. Na části plochy jsou pozůstatky mladších výsadeb ovocných dřevin po snaze o realizaci prvků „jedlého parku“. Nachází se zde také improvizovaná stezka bosé chůze, v současném stavu bez výraznější údržby. Při severním okraji plochy se pak vytvořila drobná zvodnělá deprese, snad jako důsledek problémů na procházející infrastruktuře. Přes plochu vede řada prošlapů směřujících do její centrální části a dále k tramvajovému koridoru.

Významnou vlastností prostředí je poměrně výrazná hlučnost, jejímž zdrojem je frekventovaná ulice Novolíšeňská a tramvajová trať. Zde je třeba dodat, že úpravy vegetace nejsou schopny stav hlučnosti výrazněji zmírnit. Z dalších aspektů je pak třeba zmínit nadzemní trasu velmi vysokého napětí, která protíná plochu a vizuálně silně degraduje její prostředí. K výčtu problematických aspektů je pak třeba zmínit i stav podloží, kde se nachází navážky různého původu s obtížně identifikovatelným vlivem pro další úpravy plochy (zde je třeba podrobnější průzkum).

Pozitivním aspektem území je jeho poloha a kontext. Uvažovaná plocha je zelení podél tramvajového koridoru navázána na rozsáhlé centrální území rokle, kde se nachází souvislé lesní porosty a nelesní plochy s parkovými úpravami. Je zde potenciál napojit uvažované území pomocí souboru ploch zeleně a veřejných prostranství na přírodní prostředí v okolí zástavby Líšně a tím posílit jak přírodní potenciál vnitřních zelených ploch, tak rekreační funkce ploch v zástavbě. Zmínit je třeba v tomto kontextu možnost provedení cyklostezky a propojení uvažované plochy s územím rokle. Svůj význam má jistě i pěší propojení ve stejné trase.

Pro danou plochu je tedy na místě představit úvahu, na základě které je možné doporučit konkrétní cílový stav území a touto úvahou dané doporučení odůvodnit.

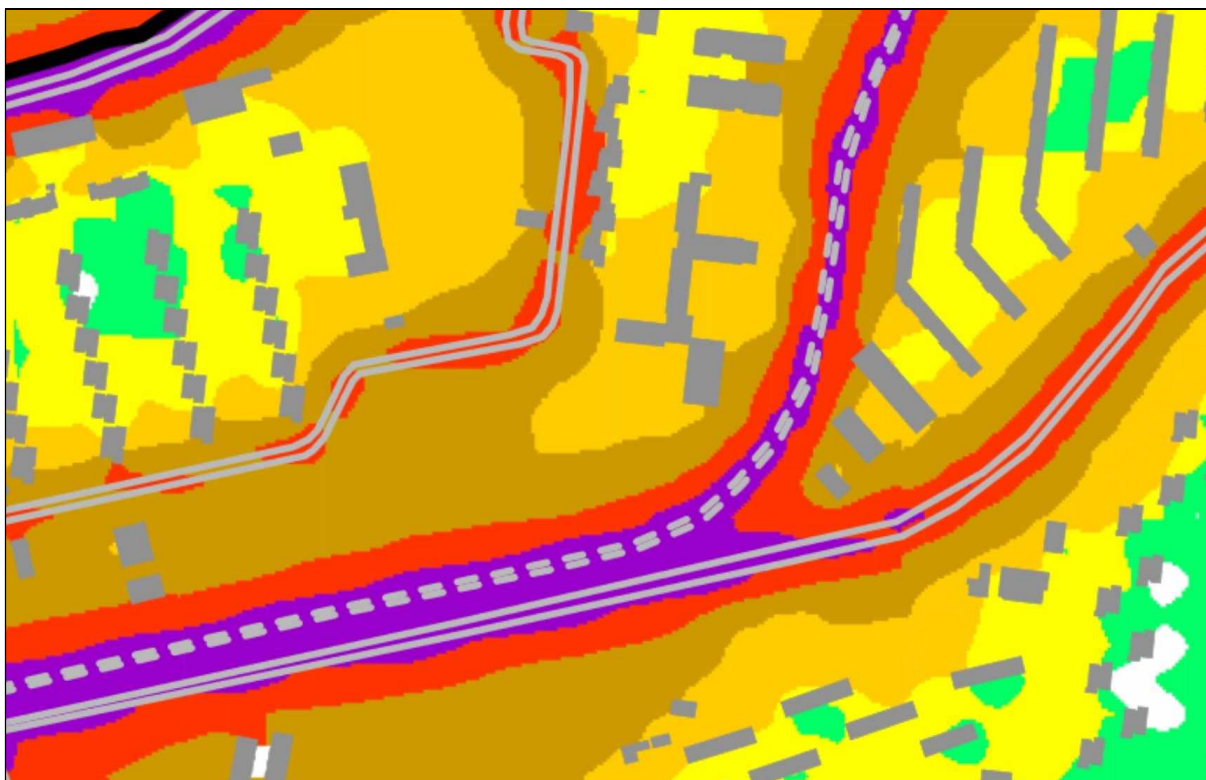
Líšeňské sídliště v dané poloze nepotřebuje nutně rozvíjet obytnou zástavbu (zvláště pak v centrální části sídliště), občanská vybavenost je zde také na dostatečné úrovni. Uvažovat tedy o změně funkčního využití a umožnění zastavění či jiných územních změnách není na místě. Plocha nepředstavuje bariéru v prostupnosti území a její poloha neskýtá výraznější přínos pro rozvoj dopravní infrastruktury. Z těchto důvodů je zřejmé, že udržení plochy v nějaké formě zeleně je jednoznačně vhodný přístup.

Budoucí forma úprav by měla být úměrná charakteru území. Díky hlukové zátěži a zmíněným prvkům energetické infrastruktury zde nemá smysl uvažovat o ploše s vyšší exkluzivitou a náročností řešení. Finančně náročná řešení si zaslouží plochy s výrazným potenciálem prostředí pro tvorbu úprav odůvodnitelných vedle velmi příznivého stavu prostředí i dostupností a polohou vůči okolní obytné zástavbě.

Cílový stav plochy by měl v daném místě vycházet vstříc potřebám obyvatel v okolí. Měl by respektovat demografii území a pokud možno cílit na širší věkové a zájmové skupiny. Ponechat proměny území pouze na dobrovolnické činnosti nevidím jako optimální směr. Plocha je relativně velká a i v případě méně realizačně náročného řešení vždy nad možností dobrovolné činnosti. Což nevylučuje zapojení místních obyvatel do realizace specifických prvků v ploše (např. výsadeb dřevin). Takové zapojení obyvatel je naopak zcela žádoucí. Plochu je vhodné koncipovat s vyšším podílem stromových dřevin. Zde bude významným limitem vedení VVN, zároveň předurčuje využití nižších dřevin, které by z části mohly tvořit nižší ovocné sortimenty. Nezbytné je obměnit zcela nevhodné akátiny. Travnaté a keřové plochy revitalizovat na nízkostébelnaté extenzivní louky se solitérními keři. Realizovat v ploše pěší infrastrukturu s nezpevněným propustným povrchem, zpřehlednit území s cílem navození pocitu bezpečí a prostoru. Doplnit území základním mobiliářem. Propojit plochu zeleným koridorem s pěší infrastrukturou na územní rokle. I po takových úpravách bude plocha více využívána jako vycházkový koridor než jako cíl zastávek.



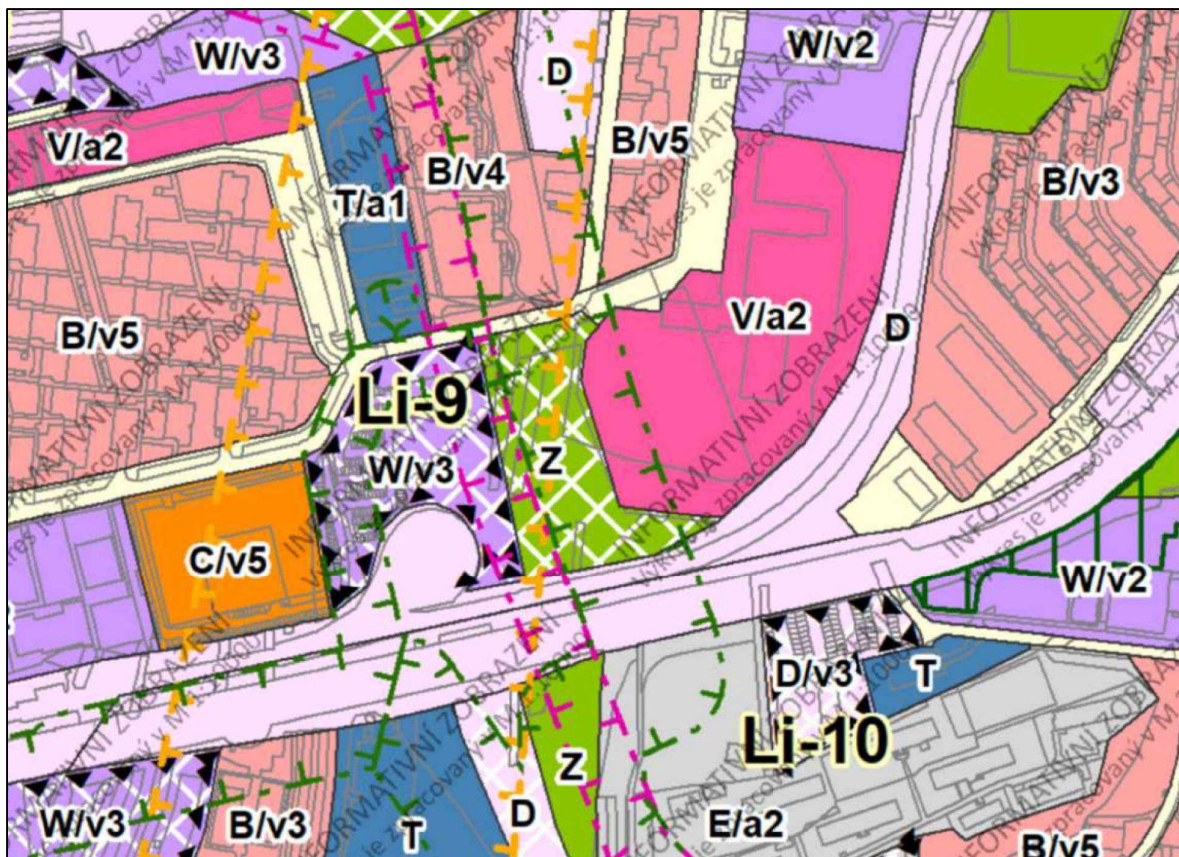
Obr. Poloha posuzované plochy (vymezena světle modře) a navazující významné plochy zeleně (vymezeny červeně)



Hluková mapa z pozemní dopravy pro území statutárního města Brna, souhrnný provoz z pozemní dopravy (silniční, železniční a tramvajová doprava), výpočet proveden pro denní dobu (6:00 – 22:00 hod.), výpočtová výška 4 m nad terénem.

EKVIVALENTNÍ HLADINA AKUSTICKÉHO TLAKU L_{Aeq} :

	≅ 40 dB
	≅ 45 dB
	≅ 50 dB
	≅ 55 dB
	≅ 60 dB
	≅ 65 dB
	≅ 70 dB
	> 70 dB



Obr.: území v konceptu koordinačního výkresu konceptu nového územního plánu města Brna.

