

4. SÍDELNÍ SYSTÉM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE – NÁVRH STRUKTURY CENTER

4.1 SPECIFIKACE HIERARCHICKÉ A POLOHOVÉ TYPOLOGIE

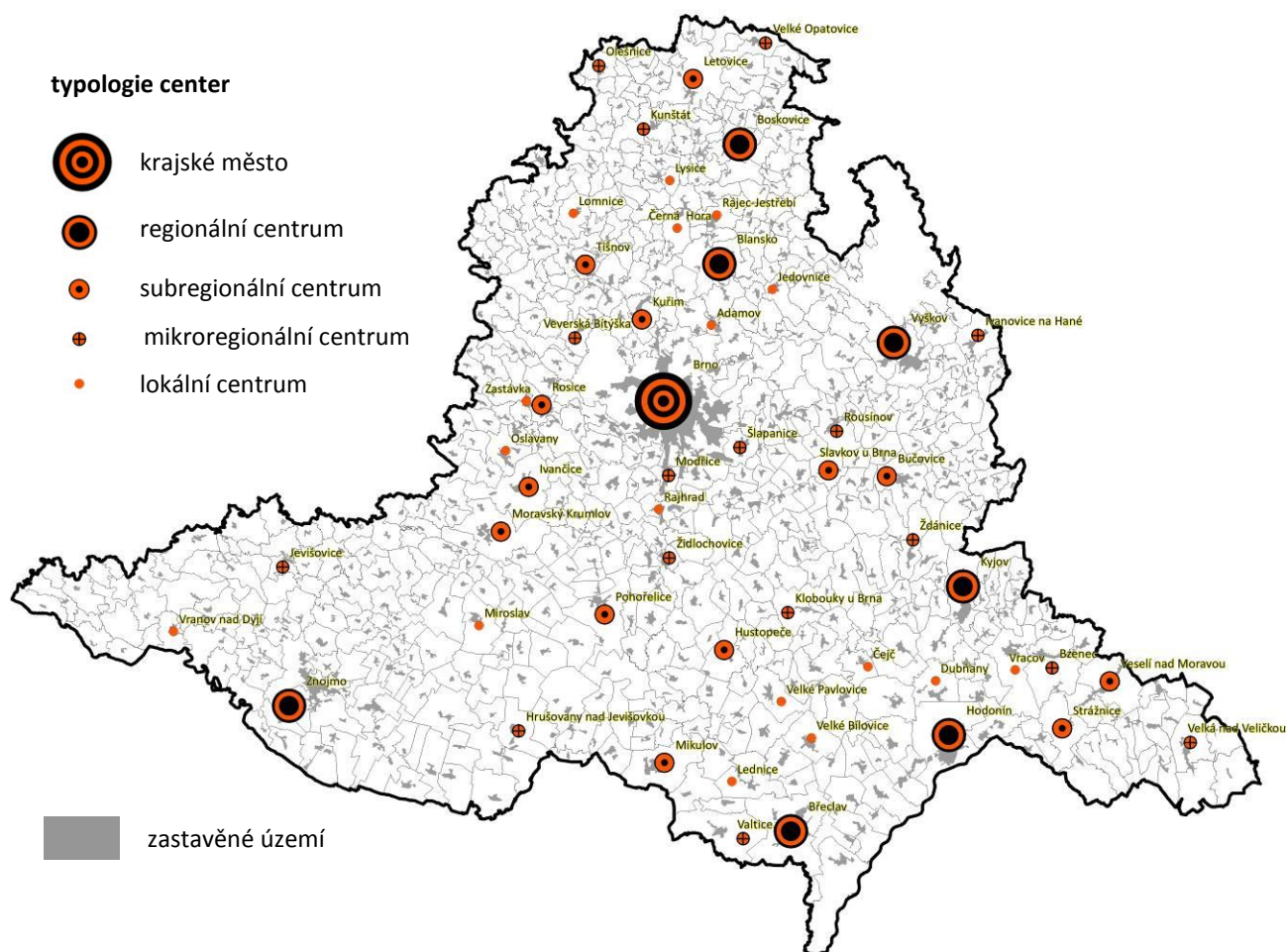
Identifikace souboru center v rámci sídelního systému JMK a jejich hierarchická kategorizace probíhaly na základě zhodnocení pracovního, obslužného a administrativního významu (*podrobněji k identifikaci center – viz kap. 9.1 Analytické části*). Polohové zhodnocení pak kombinuje ukazatele absolutní geografické polohy i polohy relativní vůči ostatním vymezeným centrům. Důležitým typologickým znakem polohy u vybraných center je pozice v rámci brněnské metropolitní oblasti, u center ležících mimo prostor brněnské metropolitní oblasti je pak rozlišována *aglomerace*, tj. spíše asymetrický vztah k jinému nadřazenému centru, *zasítování*, tj. možný reciproční vztah s jiným blízkým centrem, *autonomie* formování spádového regionu a *perifernost* vyjadřující negativně se projevující odlehlost ostatních (významnějších) center.

Tab. 4.1: Základní typologie center v sídelním systému JMK

hierarchická typologie (značka ve schématu 4.1)	polohová typologie						
	jádro brněnského metropolitního regionu (BMR)	užší vymezení BMR	širší vymezení BMR	aglomerované mimo Brno	zasítované	autonomní	periferní
krajské město 	Brno						
regionální centrum 						Blansko Boskovice Vyškov Kyjov Břeclav Hodonín Znojmo	
subregionální centrum 		Kuřim Rosice	Ivančice Tišnov Pohořelice Slavkov u B.		M. Krumlov (Ivančice) Strážnice (Veselí n.M., Bzenec) Veselí n.M. (Strážnice, Bzenec) Bučovice (Slavkov u B.)	Hustopeče Mikulov Letovice	
mikroregionální centrum 	Šlapanice Modřice		Židlochovice V. Bitýška Klobouky u B.	Ivanovice n. H. Rousínov (k Vyškovu) Valtice (k Břeclavi)	Bzenec (Veselí n.M., Strážnice)	Hrušovany n.J. Ždánice Kunštát	Velká n.V. Jevišovice Olešnice V. Opatovice
lokální centrum 		Adamov Rajhrad	Zastávka Černá Hora	Lednice (k Břeclavi) Dubňany (k Hodonínu) Vracov (k Bzenci) Rájec-Jestřebí (k Blansku) Lomnice (k Tišnovu) Oslavany (k Ivančicím)		Miroslav V.Pavlovice V. Bílovice Čejč Jedovnice Lysice	Vranov n.D.

Uplatněním víceměřítkové typologie lze zohlednit nejen střediskové předpoklady centra samotného, nýbrž i prostorový kontext, který roli jednotlivých center v sídelním systému výrazně ovlivňuje.

Obr. 4.1: Centra v sídelním systému JMK
Zdroj: vlastní zpracování

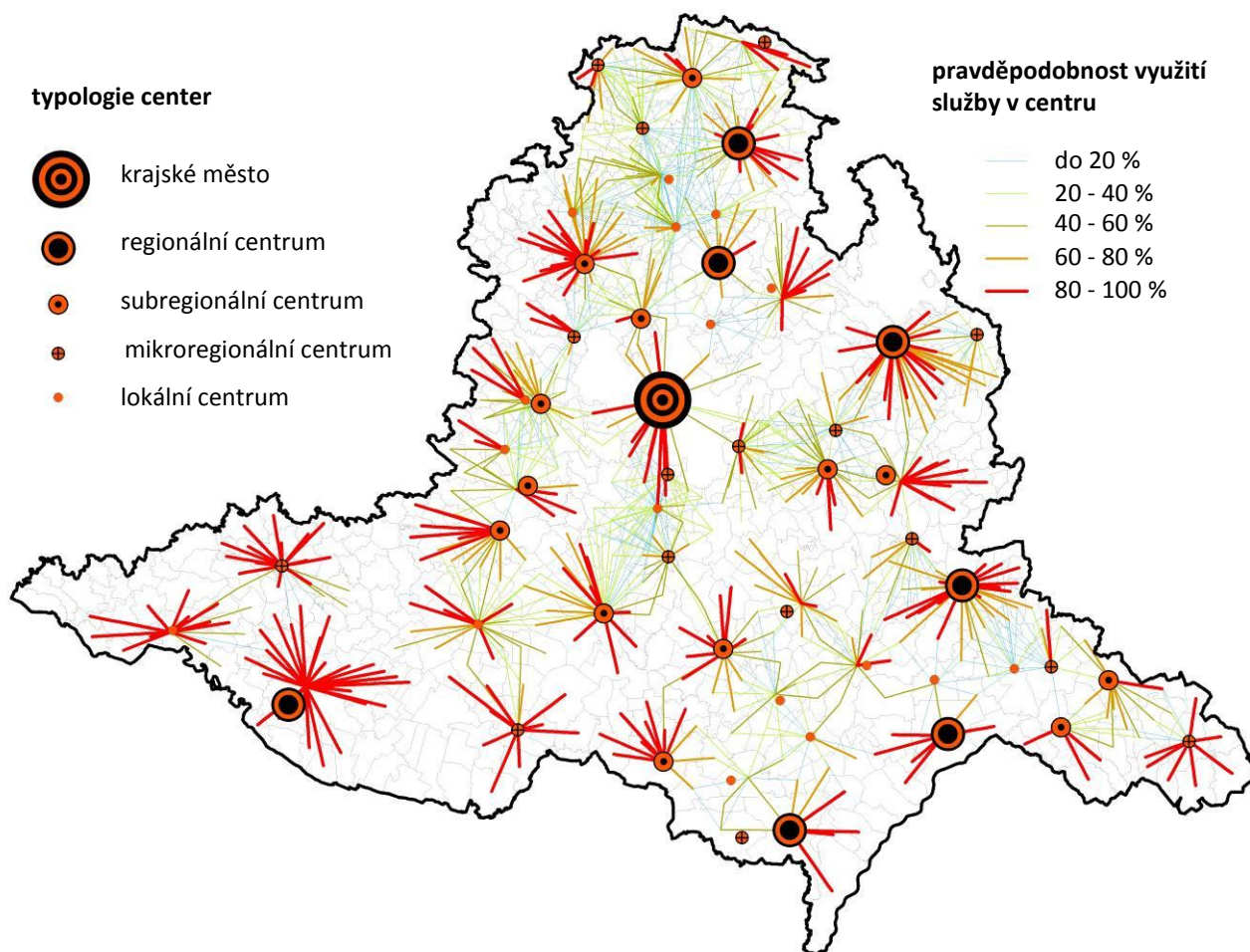


Prostorové rozmístění center na území JMK není rovnoměrné. Riziko deficitu v obslužení území je nutné vnímat především v případech západní části Znojemska, resp. Tišovska, východní části Dražanské vrchoviny a Horňácka.

Schéma na obrázku 4.2 zobrazuje modelové spádové oblasti center – uvažován je spád za základními typy služeb (malobchod, pošta, základní vzdělávání, praktický lékař). Model založený na Huffově algoritmu udává pro každou obec JMK pravděpodobnost využívání daných služeb v každém z uvažovaných center – pracuje přitom s informací o tzv. centralitě (komplexní ukazatel stanovující relativní význam centra z hlediska zkoumané skupiny služeb) a časovou vzdálenost obce od centra. Na základě analýzy dotazníkového šetření spádu za službami v obcích JMK (viz kapitola 7.3 Analytické části) byla jako modelová horní mez dostupnosti základních služeb stanovena dojížděková doba 10 minut. Na základě odvozených pravděpodobností je možné pro každé centrum vypočítat přibližnou populační velikost spádového/obsluhovaného území a stanovit požadavky na optimální vybavenost centra.

Vedle modelování spádovosti za základními službami byla odděleně modelována rovněž spádová území center pro vyšší typy služeb (střední školství, specializovaný lékař, finanční služby), u kterých byla na základě analýzy dotazníkového šetření stanovena horní hranice dosahu 20 minut.

Obr. 4.2: Modelové spádové oblasti center v sídelním systému JMK (základní služby)
Zdroj: vlastní zpracování



Důležitý význam pro zajištění funkčnosti center mají shodně funkce produkční (sekundér)-výroba, stavebnictví, obslužné (terciér) - obchod, služby, doprava, (kvartér) funkce obslužné veřejného vybavení – správa, školství, zdravotnictví, sociální péče, a to v míře odpovídající významu centra a velikosti sídla. Klíčovou pozici mají ty funkce, které generují ekonomické aktivity s významným počtem pracovních míst. Kladné (vyrovnané) saldo pracovní dojížd'ky je jedním z důležitých předpokladů pro stabilizaci resp. rozvoj centra, na který se váže nabídka komerční vybavenosti, včetně dalších pracovních míst.

V rámci návrhové identifikace bylo sledováno saldo pracovní dojížd'ky do jednotlivých center (viz tabulka 4.2) a používáno jako jeden z faktorů hierarchické klasifikace center. Jakkoli je ukazatel pracovního spádu významný, je nutné jej interpretovat v širším prostorovém a ekonomickém kontextu centra (relativní poloha centra vůči ostatním centrům, míra shody mezi odvětvovou strukturou pracovních míst a profesní skladbou ekonomicky aktivního obyvatelstva v potenciálním spádovém území). Konfrontace pracovní a obslužné funkce naznačuje, že ne všechna centra významných pracovních proudů patří do skupiny navrhovaných center osídlení (Chvalovice, Hodonice, Moravský Písek), stejně tak všechna centra osídlení nemají vyrovnané či kladné saldo pracovní dojížd'ky. Projevuje se tak mnohohrstevnatost prostorově, ale také profesně/vzdělanostně segmentovaných pracovních trhů. Charakteristika salda pracovní dojížd'ky je uvedena v tab. 4.2. současně s hodnotou modelu spádové oblasti za službami (veřejná i komerční občanská vybavenost)

Tab. 4.2: Pracovní saldo a modelové spádové oblasti center v sídelním systému JMK

centrum	saldo pracovní dojížděky	počet obyvatel spádové oblasti základní služby	populace spádové oblasti vyšší typ služeb	centrum	saldo pracovní dojížděky	počet obyvatel spádové oblasti základní služby	populace spádové oblasti vyšší typ služeb
Brno	výrazně kladné	399 000	414 000	Rousínov	záporné	10 000	9 000
Znojmo	výrazně kladné	53 000	53 000	Moravský Krumlov	záporné	10 000	10 000
Hodonín	výrazně kladné	41 000	41 000	Velké Bílovice	výrazně záporné	10 000	9 000
Břeclav	výrazně kladné	37 000	37 000	Letovice	vyrovnané	10 000	11 000
Vyškov	výrazně kladné	37 000	37 000	Velké Pavlovice	záporné	9 000	8 000
Kyjov	výrazně kladné	30 000	30 000	Zastávka	kladné	8 000	8 000
Blansko	kladné	28 000	27 000	Rajhrad	záporné	8 000	7 000
Šlapanice	záporné	25 000	19 000	Dubňany	výrazně záporné	8 000	8 000
Veselí nad Moravou	vyrovnané	22 000	21 000	Velká nad Veličkou	vyrovnané	8 000	8 000
Boskovice	výrazně kladné	21 000	22 000	Oslavany	výrazně záporné	7 000	7 000
Slavkov u Brna	kladné	21 000	19 000	Veverská Bítýška	záporné	7 000	6 000
Kuřim	výrazně kladné	20 000	18 000	Bzenec	výrazně kladné	6 000	6 000
Tišnov	záporné	20 000	20 000	Velké Opatovice	záporné	6 000	6 000
Ivančice	záporné	18 000	18 000	Ždánice	záporné	6 000	6 000
Rosice	záporné	18 000	15 000	Vracov	výrazně záporné	6 000	6 000
Hustopeče	výrazně kladné	18 000	18 000	Modřice	výrazně kladné	5 000	5 000
Pohořelice	výrazně kladné	17 000	16 000	Rájec- Jestřebí	výrazně záporné	5 000	5 000
Židlochovice	záporné	16 000	15 000	Jevišovice	kladné	5 000	5 000
Mikulov	výrazně kladné	15 000	15 000	Lednice	vyrovnané	5 000	5 000
Bučovice	vyrovnané	14 000	14 000	Vranov nad Dyjí	vyrovnané	5 000	4 000
Jedovnice	výrazně záporné	13 000	10 000	Kunštát	záporné	5 000	4 000
Klobouky u Brna	záporné	13 000	11 000	Černá Hora	záporné	5 000	5 000
Hrušovany nad Jevišovkou	vyrovnané	13 000	13 000	Lysice	záporné	4 000	4 000
Strážnice	kladné	12 000	12 000	Ivanovice na Hané	kladné	4 000	4 000
Čejč	kladné	11 000	11 000	Olešnice	záporné	3 000	3 000
Adamov	výrazně záporné	11 000	4 000	Lomnice	výrazně záporné	3 000	2 000
Miroslav	záporné	10 000	10 000	Valtice	záporné	3 000	4 000

4.2 OBSLUŽNÁ FUNKCE CENTER OSÍDLNÍ – VEŘEJNÁ VYBAVENOST

Rozvoj vyšší veřejné občanské vybavenosti (OV) – kvartér, odpovídající významu centra resp. velikosti sídla, je nezbytnou podmínkou pro zajištění komplexnosti funkcí centra.

Předpoklady pro rozvoj produkčních funkcí lze predikovat poměrně obtížně – to souvisí s odvětvovou strukturou produkčních funkcí a možnostmi využití ploch ve struktuře zastavěného území sídla, nebo ploch zastavitelných s dobrou polohou vůči dopravní infrastruktuře, přičemž jejich rozsah může být omezen prostorovými geografickými podmínkami, k nimž patří mimo jiné ochrana zemědělské půdy a krajiny. Oproti tomu lze u funkcí obslužných vymezit orientační skladbu vyšší vybavenosti a tomu odpovídající plošné nároky. To je poměrně významné pro návrh urbanistické koncepce sídla s významem centra. Plošný nárok pro územně technické

zajištění rozvoje vyššího veřejného vybavení bude vždy korigován jednak dosaženým stupněm rozvoje tj. stabilizovaných funkcí veřejného vybavení, a kontextem s charakterem sídla, který určuje mimo jiné i odvětvová struktura produkčních funkcí (příkladem je kontext převažujícího charakteru výroby a učňovského či středního školství). Na druhé straně bude veřejná vybavenost co do rozsahu a polohy v území korigována politickými rozhodnutími, jejichž cílem je racionální využití jednotlivých zařízení a celková koncepce systémů (zejména zdravotnictví a školství).

V tabulce 4.3 jsou uvedeny funkční typy vyšší OV jako rámec pro posouzení úrovně vybavení center, resp. vymezení rezerv pro jejich doplnění.

Tab. 4.3: Zastoupení vyšší veřejné OV v centrech

FUNKCE (ÚČEL VYUŽITÍ)	velikost sídla					FUNKCE (ÚČEL VYUŽITÍ)	velikost sídla				
	do 5	5-10	10-20	20-50	50 +		do 5	5-10	10-20	20-50	50 +
PLOCHY VEŘEJNÉ SPRÁVY						ŠKOLSTVÍ - VZDĚLÁVÁNÍ					
úřady krajské (okresní) ORP		0	0	0	0	vysoké školy				0	0
pošta	0	0	0	0	0	gymnázia		0	0	0	0
soudy a zastupitelství				0	0	střední školy, (střední odborné)			0	0	0
veřejná služba				0	0	střední odborná učiliště			0	0	0
celní úřady				0	0	speciální školy				0	0
POLICIE - areály a samostatné objekty státní	0	0	0	0	0	základní umělecké školy	0	0	0	0	0
POLICIE - areály a samostatné objekty městské		0	0	0	0						
HASIČSKÉ SBORY - areály a samostatné objekty	0	0	0	0	0	SOCIÁLNÍ PÉČE					
ARMÁDA - areály a samostatné objekty						ústavy sociální péče-dospělí - děti		0	0	0	0
KULTURA						domovy pro matky s dětmi		0	0	0	0
divadla					0	domy s pečovatelskou službou	0	0	0	0	0
koncertní sál					0	domy asylové, pro nepříznivě				0	0
kina, letní kina, amfiteátry			0	0	0	dům sociálních služeb	0	0	0	0	0
kulturní a společenské střediska víceúčelová(kluby)	0	0	0	0	0	KOMERČNÍ PLOCHY SPORT RELAXACE					
knihovny			0	0	0	sportovní hřiště, areály, sportovní haly, ostatní	0	0	0	0	0
hvězdárny - pozorovatelný		0	0	0	0	sportoviště		0	0	0	0
galerie			0	0	0	plavecké bazény, koupaliště,				0	0
muzea			0	0	0	zimní stadiony a kluziště s um.ledem				0	0
ZDRAVOTNICTVÍ						jízdní a jezdecké areály				0	0
nemocnice			0	0	0	auto a motodromy vč. motokrosu autokár autoškol				0	0
pracoviště lékaře						sportovní letiště				0	0
poliklinika/speciální		0	0	0	0	střelnice - areály, nebo samostatné objekty				0	0
zdravotnická střediska (sdružení ordinací)	0	0	0	0	0	relaxační areály (zejména děti a mládež) vč. dopr. hřiště	0	0	0	0	0
léčebné ústavy (dlouhodobě nemocní)			0	0	0						
kojenecké ústavy				0	0						
rychlá zdravotnická pomoc				0	0						
hygienická služba vč. laboratorí					0						
veterinární služby					0						

V tabulce 4.4 je uvedeno zařazení center do skupin podle modelových spádových oblastí v sídelním systému JMK. Pro tyto skupiny jsou na základě zastoupení funkcí, resp. funkčních typů a specifikace jednotlivých zařízení veřejné občanské vybavenosti v centrech (viz tab. 4.3) přiřazeny empiricky zjištěné ukazatele plošných nároků na vybavení základní a vyšší (Pravidla územního plánování).

Vzhledem k tomu, že některé funkce mohou být integrovány s funkcemi základního vybavení, je účelné počítat se souhrnem plošného nároku pro základní a vyšší vybavení.

Tab. 4.4: Zatřídění center podle modelových spádových oblastí v sídelním systému JMK / hodnoty plošného nároku veřejného občanského vybavení na 1 obyvatele

Velikost skupin center podle počtu obyvatel	2 000 – 5 000	5 000-10 000	10 000-20 000	20 000-50 000	>50 000
	Adamov	Bzenec	Bučovice	Blansko	Brno
	Černá Hora	Dubňany	Čejč	Boskovice	Znojmo
	Ivanovice n. H.	Jedovnice	Hrušovany n. J.	Břeclav	
	Jevišovice	Miroslav	Hustopeče	Hodonín	
	Kunštát	Modřice	Ivančice	Kyjov	
	Lednice	Oslavany	Klobouky u Brna	Veselí nad M.	
	Lomnice	Rajhrad	Kuřim	Vyškov	
	Lysice	Rousínov	Letovice		
	Olešnice	Velká n. Veličkou	Mikulov		
	Rájec-Jestřebí	Velké Bílovice	Mor. Krumlov		
	Valtice	Velké Opatovice	Pohořelice		
	Vranov nad Dyjí	Velké Pavlovice	Rosice		
		V. Bítýška	Slavkov u Brna		
		Vracov	Strážnice		
		Zastávka	Šlapanice		
		Ždánice	Tišnov		
			Židlochovice		
Funkce vybavenosti	Ukazatel plošného nároku na 1 obyvatele				
ZÁKLADNÍ	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²
školství	7	7	7	7	7
kultura	0,14	0,18	0,2	0,2	0,2
tělových.a sport	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19
zdravotnictví	0,29	0,26	0,26	0,26	0,26
sociální péče					
veř. správa					
VYŠŠÍ	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²
školství		0,24	1,26	3,37	4,06
kultura		0,21	0,31	0,51	1,82
tělových.a sport	3,25	3,25	3,25	3,97	4,72
zdravotnictví				0,64	1,69
sociální péče				0,2	0,64
veř. správa		0,02	0,06	0,1	0,12
CELKEM základ.+vyšší	12,87	13,35	14,53	18,44	22,7

Výpočet orientační bilance plošných nároků na OV v centrech viz tabulka 4.5 je proveden na základě hodnot modelových spádových oblastí center v sídelním systému JMK, resp. populace ve spádové oblasti.

Uvedené hodnoty nelze interpretovat schematicky, každé sídlo je jedinečné a má zcela specifické podmínky geografické, ekonomické a sociální. Žádoucí je zejména ověřit skutečný rozsah veřejné vybavenosti v centrech lokálních a mikroregionálních (v kontextu s životaschopností znevýhodněných částí kraje viz "Opatření Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020).

Tab. 4.5: Orientační bilance plošných nároků na funkce veřejné vybavenosti v centrech

centrum	počet obyvatel	počet obyvatel spádové oblasti	velikost plochy veřejné OV (ha)	centrum	počet obyvatel	počet obyvatel spádové oblasti	velikost plochy veřejné OV (ha)
Brno	385 913	414 000	940	Jedovnice	2 748	10 000	13
Znojmo	34 122	53 000	120	Velké Bílovice	3 852	9 000	12
Hodonín	24 961	41 000	76	Rousínov	5 315	9 000	12
Břeclav	24 737	37 000	69	Velké Pavlovice	3 044	8 000	11
Vyškov	21 391	37 000	68	Zastávka	2 465	8 000	11
Kyjov	11 462	30 000	55	Dubňany	6 208	8 000	11
Blansko	20 629	27 000	50	Velká nad Veličkou	2 879	8 000	10
Boskovice	11 502	22 000	41	Oslavany	4 619	7 000	10
Veselí nad Moravou	11 266	21 000	39	Rajhrad	3 277	7 000	9
Tišnov	8 780	20 000	29	Bzenec	4 251	6 000	9
Slavkov u Brna	6 207	19 000	28	Velké Opatovice	3 800	6 000	8
Šlapanice	7 109	19 000	27	Veverská Bítýška	3 085	6 000	8
Kuřim	11 540	18 000	26	Ždánice	2 559	6 000	8
Ivančice	9 468	18 000	26	Vracov	4 484	6 000	7
Hustopeče	5 746	18 000	26	Modřice	4 845	5 000	7
Pohořelice	4 667	16 000	23	Rájec-Jestřebí	3 565	5 000	6
Mikulov	7 287	15 000	22	Lednice	2 242	5 000	6
Židlochovice	3 562	15 000	22	Jevišovice	1 124	5 000	6
Rosice	5 740	15 000	21	Černá Hora	1 999	5 000	6
Bučovice	6 396	14 000	20	Kunštát	2 672	4 000	6
Hrušovany nad Jevišovkou	3 162	13 000	18	Vranov nad Dyjí	819	4 000	6
Strážnice	5 703	12 000	17	Lysice	1 885	4 000	6
Čejč	1 239	11 000	16	Adamov	4 591	4 000	5
Klobouky u Brna	2 325	11 000	16	Ivanovice na Hané	2 844	4 000	5
Letovice	6 637	11 000	16	Valtice	3 652	4 000	5
Moravský Krumlov	5 778	10 000	15	Olešnice	1 727	3 000	4
Miroslav	2 862	10 000	13	Lomnice	1 317	2 000	3

4.3 DOSTUPNOST CENTER - DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Fungování sídelního systému závisí na realizaci denních pohybů populace z místa bydliště do místa pracoviště, vzdělávání či spotřeby, které jsou zpravidla vázány na konkrétní centrum osídlení; jejich agregací pak vzniká více či méně jasně vyprofilovaná spádová oblast daného centra.

I přes postupné pronikání pokročilých informačních a telekomunikačních technologií (mobilní telefonie, internet) do každodenních pracovních a spotřebních procesů je zatím jejich dopad na fungování sídelního systému nejasný. Internetové nakupování či internetově zprostředkovávaná práce z domova jsou fenomény týkající se doposud pouze omezeného počtu osob. Klasická fyzická dostupnost tak zatím zůstává jednou z klíčových podmínek rezidenční a ekonomické atraktivity sídel a to i přes trvale se navyšující úroveň osobní mobility obyvatel. Vývoj některých sídel může být negativně ovlivněn omezenou dostupností k centrům služeb či pracovních příležitostí. Omezenou dostupnost lze přitom charakterizovat nadprůměrnými dojížděkovými

časy, nedostatečnou kvalitou či kapacitou dopravní infrastruktury, nízkým či nevhodně rozloženým počtem spojení v průběhu dne.

Pro zajištění dostupnosti center hromadnou dopravou resp. individuální automobilovou dopravou je podstatný rozsah a kvalita dopravních sítí – drážní a silniční.

Na území kraje je celkem 780 km tratí (osobní doprava je provozována na 728 km) Pro obsluhu slouží 167 stanic a zastávek. Hustota sítě je nad republikovým průměrem. Železniční tahy (I. a II. tranzitní koridor) a větší část tratí (více jak 70 %) zařazených do kategorie „celostátní dráha“ jsou pro kraj a jeho rozvoj významné. Z hlediska zajištění dostupnosti center, zejména z hlediska dostupnosti sídel ve spádovém území, je jejich význam daleko menší (obdobně lze hodnotit dráhy regionální). Je nesporné, že obsluha center regionálních a subregionálních je nadprůměrná, obsluha center mikroregionálních dobrá, a podprůměrná je u center lokálních. To je zřejmé i z obrázku 4.3 a tab. 4.6.

Tab. 4.6: Míra obsluhy center drážní dopravou (dle typů center)
Zdroj: vlastní zpracování

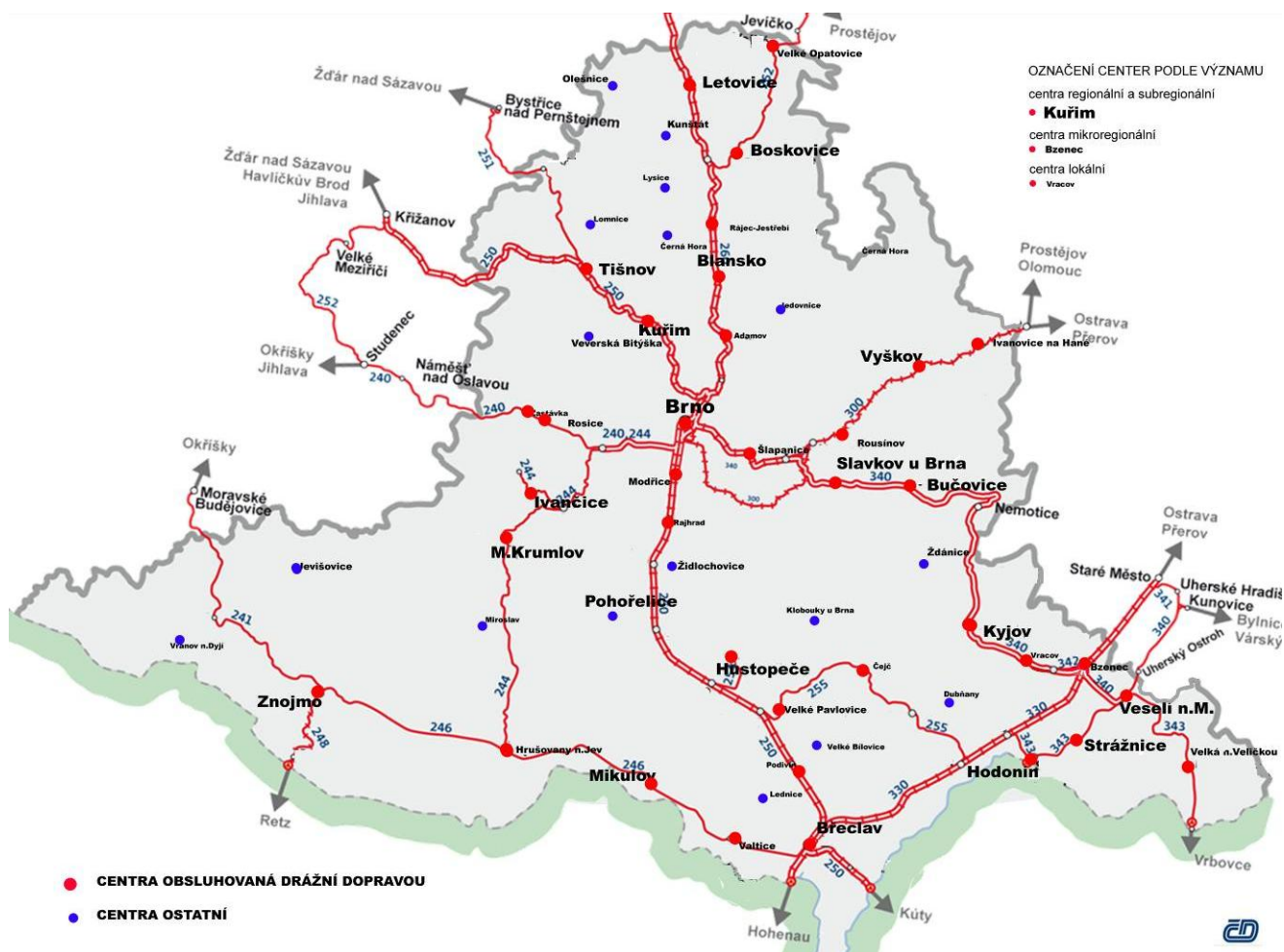
centrum	typ centra	obsluha drážní dopravou	centrum	typ centra	obsluha drážní dopravou
Brno	krajské město	+	Bzenec	mikroregionální	+
Blansko	regionální	+	Hrušovany n. J.	mikroregionální	+
Boskovice	regionální	+	Ivanovice n. H.	mikroregionální	+
Břeclav	regionální	+	Jevišovice	mikroregionální	0
Hodonín	regionální	+	Klobouky u Brna	mikroregionální	0
Kyjov	regionální	+	Kunštát	mikroregionální	0
Vyškov	regionální	+	Modřice	mikroregionální	+
Znojmo	regionální	+	Olešnice	mikroregionální	0
míra obsluhy		100 %	Rousínov	mikroregionální	+
			Šlapanice	mikroregionální	+
Bučovice	subregionální	+	Valtice	mikroregionální	+
Hustopeče	subregionální	+	Velká n. V.	mikroregionální	+
Ivančice	subregionální	+	Velké Opatovice	mikroregionální	+
Kuřim	subregionální	+	V. Bítýška	mikroregionální	+
Letovice	subregionální	+	Ždánice	mikroregionální	0
Mikulov	subregionální	+	Židlochovice	mikroregionální	0
Mor. Krumlov	subregionální	+	míra obsluhy		65 %
Pohořelice	subregionální	0			
Rosice	subregionální	+			
Slavkov u Brna	subregionální	+			
Strážnice	subregionální	+			
Tišnov	subregionální	+			
Veselí n. M.	subregionální	+			
míra obsluhy		95 %			

+ = centrum obslouženo; 0 = centrum neobslouženo

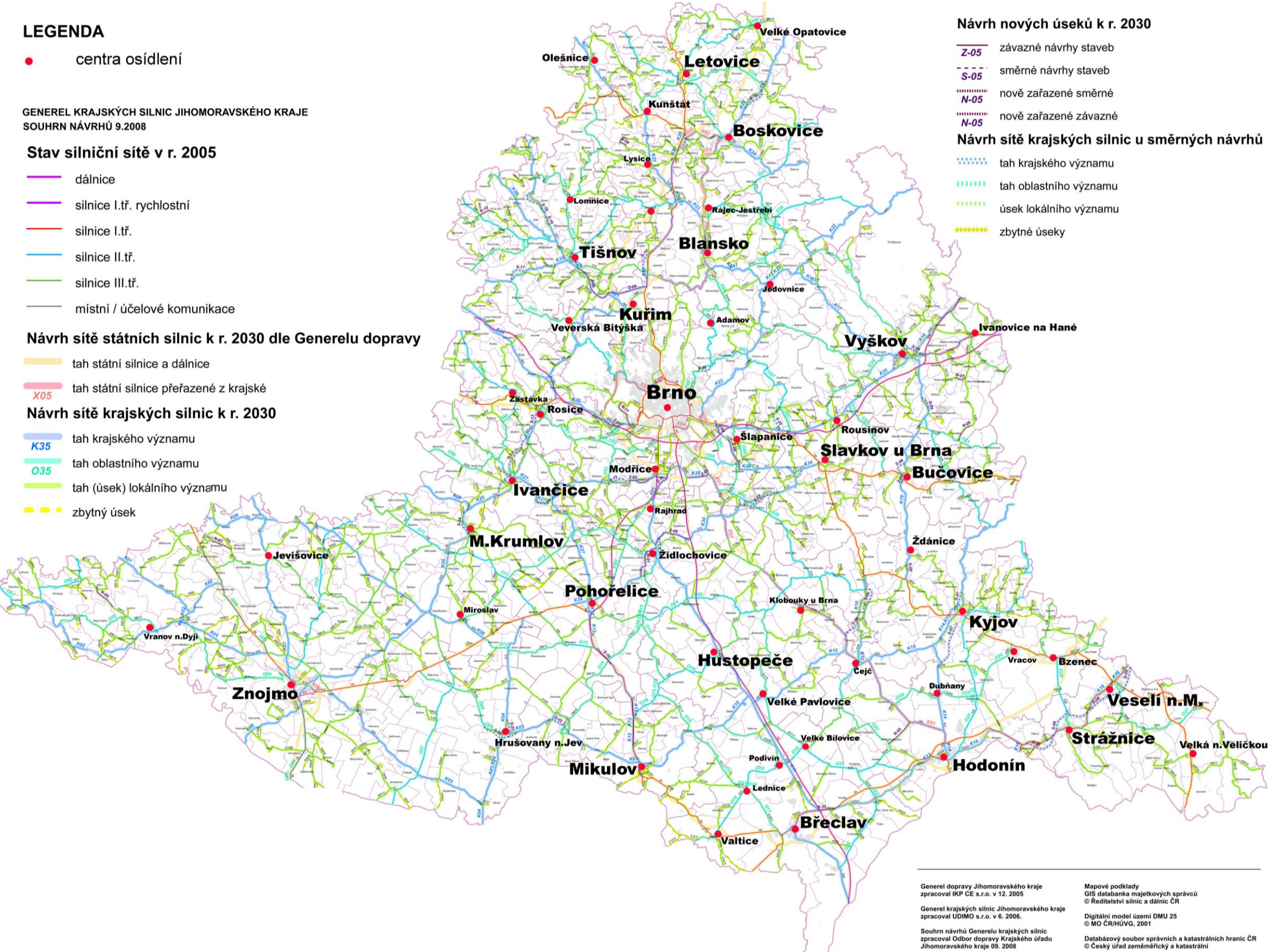
centrum	typ centra	obsluha dražní dopravou	centrum	typ centra	obsluha dražní dopravou
Adamov	lokální	+	Oslavany	lokální	+
Čejč	lokální	+	Rájec-Jestřebí	lokální	+
Černá Hora	lokální	0	Rajhrad	lokální	+
Dubňany	lokální	0	Velké Bílovice	lokální	0
Jedovnice	lokální	0	Velké Pavlovice	lokální	+
Lednice	lokální	0	Vracov	lokální	+
Lomnice	lokální	0	Vranov nad Dyjí	lokální	0
Lysice	lokální	0	Zastávka	lokální	+
Mirotslav	lokální	0	míra obsluhy		41%

+ = centrum obslouženo; 0 = centrum neobslouženo

Obr. 4.3: Poloha center osídlení a tratí drah
Zdroj: České dráhy, vlastní zpracování



Obr. 4.4: Poloha center osídlení a systém silniční dopravy
Zdroj: Generel krajských silnic Jihomoravského kraje



Generel dopravy Jihomoravského kraje
zpracoval IKP ČE s.r.o. v 12. 2005

Generel krajských silnic Jihomoravského kraje
zpracoval UDIMO s.r.o. v 6. 2006.

Souhrn návrhů Generelu krajských silnic
zpracoval Odbor dopravy Krajského úřadu
Jihomoravského kraje 09. 2008

Mapové podklady
GIS databanka majetkových správců
© Ředitelství silnic a dálnic ČR

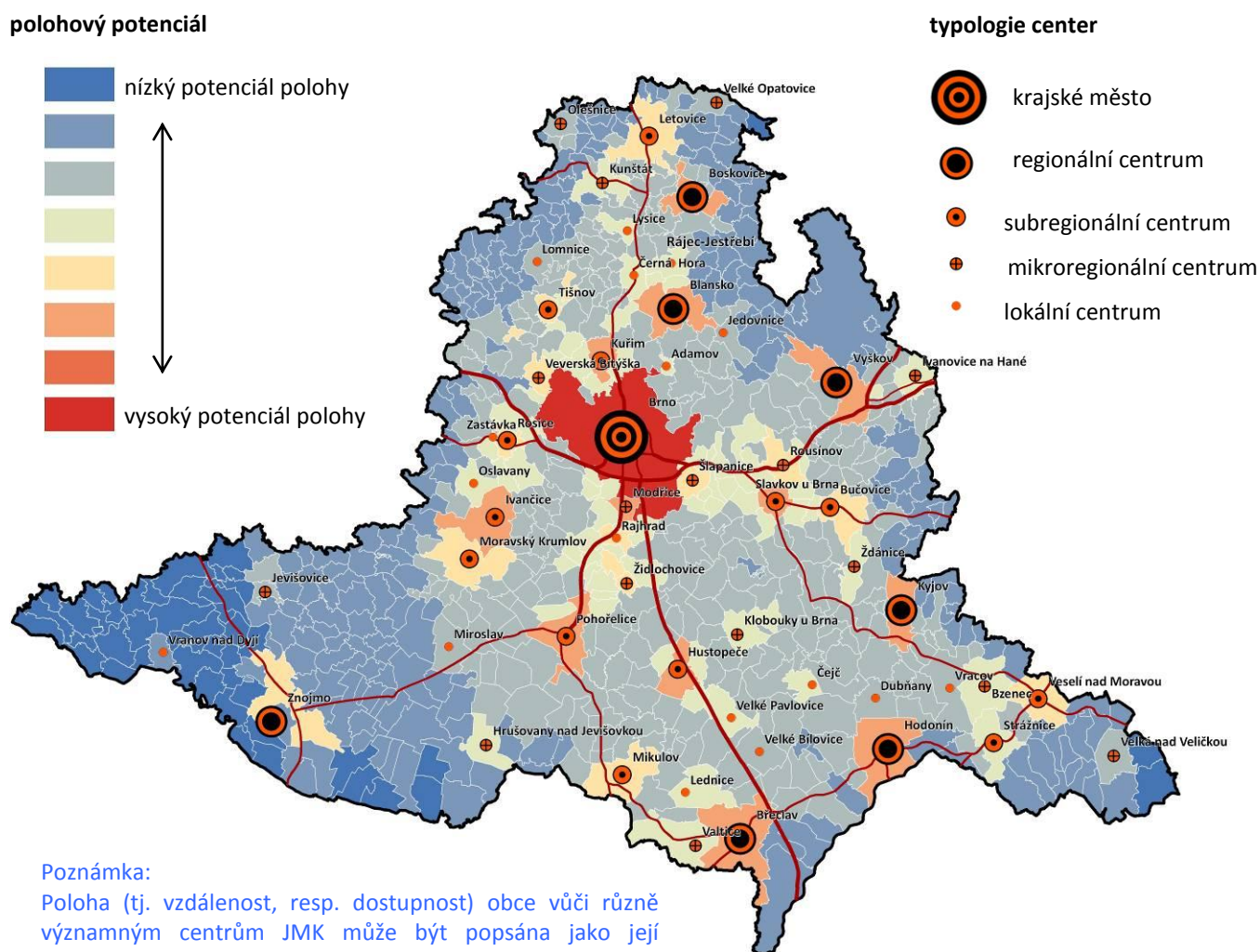
Digitální model území DMU 25
© MO ČR/HÚVGO, 2001

Databázový soubor správních a katastrálních hranic ČR
© Český úřad zeměměřický a katastrální

Toto hodnocení však pouze potvrzuje význam center z hlediska ekonomického a společenského, a nevypovídá o dosažitelnosti centra ze spádové oblasti, a to ani u center regionálních a subregionálních v jejichž spádové oblasti jsou obce, které mají stanici či zastávku na příslušné trati. Příčinou je především skutečnost, že tratě resp. stanice a zastávky byly historicky (v převážné většině) budovány za účelem hospodářského využití dráhy, tj. byly polohově vázány na obsluhu výrobních nebo zásobovacích kapacit, nikoli na obsluhu sídel jako celků tj. včetně jejich rezidenčního území, včetně vybavenosti. Excentrická poloha nádraží resp. stanic (vyjma center regionálních, případně subregionálních) je poplatná době vzniku a nedává předpoklady pro přímou (plošnou) obsluhu území. Dobrá bude kvalita obsluhy v případech, kdy významné proudy dojížděky směřují mezi centry vyšších řádů, to však neposiluje pozici zejména lokálních center.

Nelze předpokládat, že dráha může vytvořit podmínky pro vznik urbanizačního pásu (viz *Územní prognóza Jihomoravského kraje /2004 - hodnocení modelů rozvoje sídelní struktury*). Z charakteristiky drážní infrastruktury vyplývá, že rozhodující pro fungování sídelního systému je doprava silniční. Kvalita obsluhy spádových území center souvisí jak s dobudováním páteřní silniční sítě, a jejím doplněním (zejména o obchvaty sídel), obnovou a modernizací sítě II. a III. tříd, které jsou významné pro obsluhu a rozvoj center a jejich spádových území, zejména na úrovni mikroregionální a lokální.

Obr. 4.5: Polohový potenciál center osídlení a dalších obcí JMK na základě časové dostupnosti IAD
Zdroj: SLDB 2011; Model časové dostupnosti IAD

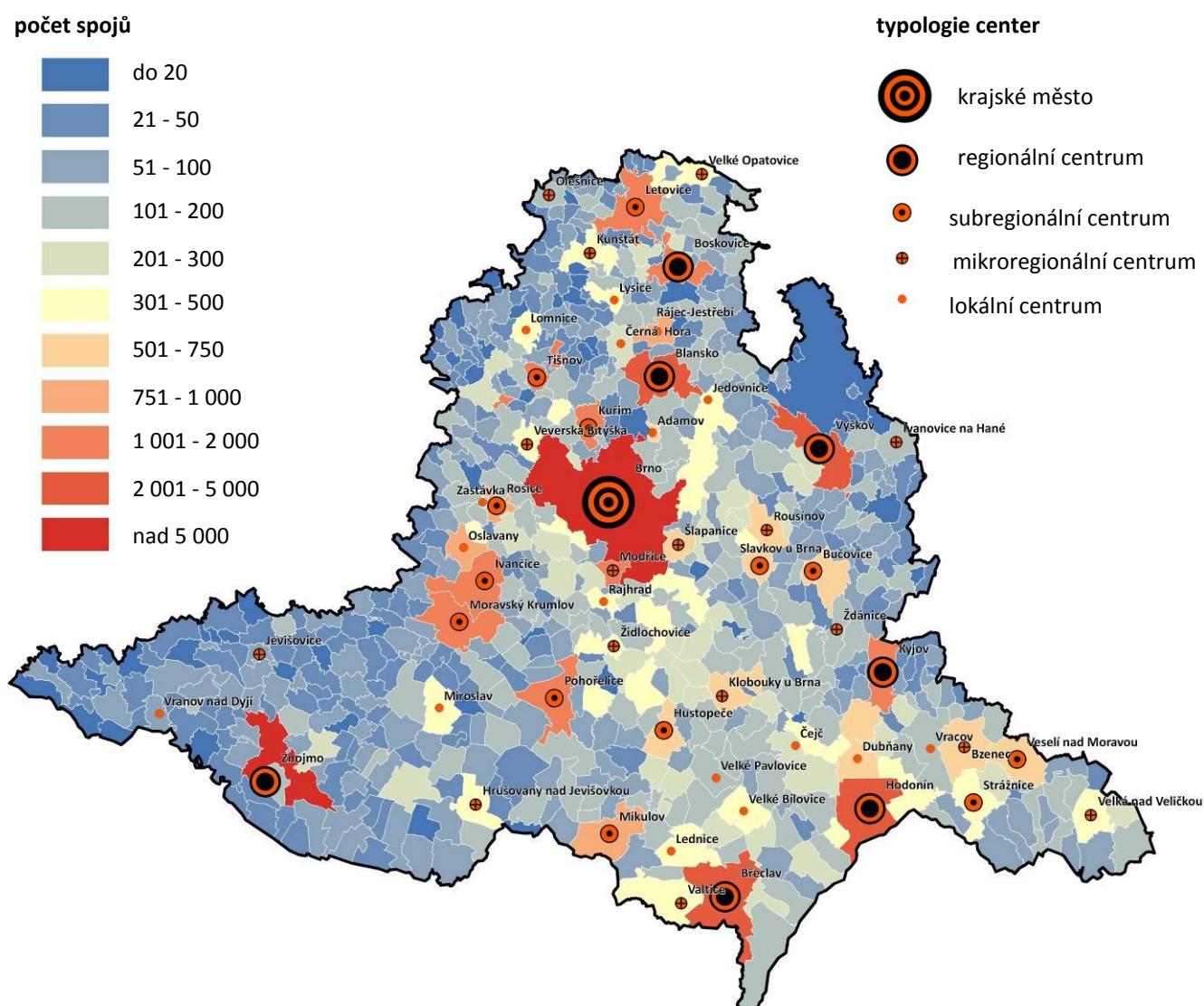


Dostupnost zprostředkovávaná silniční dopravou je tak stále klíčovým aspektem dopravní obsluženosti území kraje. Dopravní podmínky vytvářené jak uspořádáním sídel v prostoru, tak i trasováním a kvalitou silniční infrastruktury jsou výrazným determinantem polohového potenciálu jednotlivých sídel kraje. Obrázek 4.5 ilustruje rozdílný polohový potenciál jednotlivých sídel, resp. jednotlivých center Jihomoravského kraje daný časovou vzdáleností k jednotlivým centrům při použití individuální automobilové dopravy na stávající silniční síti JMK. Z hlediska relativní polohy se tak jako nejproblematictější jeví periferní oblasti charakteristické omezenou dostupností (většího počtu) center.

Důležitou komponentou celkové úrovně dostupnosti obce je dopravní obslužnost systému hromadné dopravy. Relativně velké skupiny obyvatel bez možnosti autonomně využívat osobní automobil (typicky děti, mladiství, senioři) jsou v rámci sídelního systému zvláště ohroženy tzv. mobilitním vyloučením (*mobility gap*), tj. omezenými možnostmi dosáhnout prostorově vzdálené služby, pracovní či vzdělávací příležitosti.

Počet odbavených spojů hromadné dopravy (zachycený v obrázku 4.6 a tabulce 4.7) lze v kontextu kapitoly použít jako dílčí ukazatel střediskovosti jednotlivých navržených center osídlení, resp. jako nepřímý ukazatel stavu obsluhy širšího spádového území.

Obr. 4.6: Počet odbavených spojů IDS JMK ve všední den v obcích JMK
Zdroj: Kordis, 2012, vlastní zpracování



Tab. 4.7: Zhodnocení center osídlení dle počtu odbavených spojů IDS JMK ve všední den
Zdroj: Kordis, 2012, vlastní zpracování

centrum	typ centra	význam dle počtu spojů IDS (vůči průměru za typ center)	centrum	typ centra	význam dle počtu spojů IDS (vůči průměru za typ center)
Brno	krajské město		Tišnov	subregionální	+
počet spojů		7 612	Veselí n. M.	subregionální	--
			průměrný počet spojů za skupinu		965
Blansko	regionální	0	Bzenec	mikroregionální	++
Boskovice	regionální	--	Hrušovany n. J.	mikroregionální	0
Břeclav	regionální	++	Ivanovice n. H.	mikroregionální	--
Hodonín	regionální	-	Jevišovice	mikroregionální	--
Kyjov	regionální	--	Klobouky u B.	mikroregionální	++
Vyškov	regionální	0	Kunštát	mikroregionální	+
Znojmo	regionální	++	Modřice	mikroregionální	++
průměrný počet spojů za skupinu		3 436	Olešnice	mikroregionální	--
Bučovice	subregionální	--	Rousínov	mikroregionální	++
Hustopeče	subregionální	--	Šlapanice	mikroregionální	++
Ivančice	subregionální	0	Valtice	mikroregionální	--
Kuřim	subregionální	++	Velká n. V.	mikroregionální	-
Letovice	subregionální	++	Velké Opatovice	mikroregionální	-
Mikulov	subregionální	0	V. Bítýška	mikroregionální	--
Mor. Krumlov	subregionální	++	Ždánice	mikroregionální	--
Pohořelice	subregionální	0	Židlochovice	mikroregionální	-
Rosice	subregionální	-	průměrný počet spojů za skupinu		435
Slavkov u Brna	subregionální	--			
Strážnice	subregionální	--			

++ velice nadprůměrný + nadprůměrný 0 průměrný - podprůměrný -- velice podprůměrný

centrum	typ centra	význam dle počtu spojů IDS (vůči průměru za typ center)	centrum	typ centra	význam dle počtu spojů IDS (vůči průměru za typ center)
Adamov	lokální	++	Rájec-Jestřebí	lokální	++
Čejč	lokální	--	Rajhrad	lokální	0
Černá Hora	lokální	--	Velké Bílovice	lokální	0
Dubňany	lokální	++	Velké Pavlovice	lokální	--
Jedovnice	lokální	0	Vracov	lokální	--
Lednice	lokální	0	Vranov nad Dyjí	lokální	--
Lomnice	lokální	-	Zastávka	lokální	0
Lysice	lokální	-	průměrný počet spojů za skupinu		401
Mirotslav	lokální	+			
Oslavany	lokální	++			

++ velice nadprůměrný + nadprůměrný 0 průměrný - podprůměrný -- velice podprůměrný

Data tabulky 4.7 naznačují velkou heterogenitu ve významové úrovni jednotlivých center dle počtu odbavených spojů v rámci jednotlivých skupin center. Tato heterogenita odráží nejen obslužný a pracovní význam centra, ale rovněž jeho pozici v rámci dopravní infrastruktury a v rámci systémové organizace IDS JMK. Je zjevné, že obslužný význam zejména některých lokálních či mikroregionálních center (Vranov nad Dyjí, Jevišovice, Olešnice) není reflektován i v dopravním vyjádření.

4.4 ZÁSADY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

- A) Fungování sídelního systému je z významné části reprezentováno denními ustálenými pohyby populace z místa bydliště do místa pracoviště, vzdělávání či spotřeby. Prostorové vzorce těchto individuálních denních schémat jsou zpravidla vázány na konkrétní centrum osídlení; jejich agregací pak vzniká více či méně jasně vyprofilovaná spádová oblast daného centra. Z hlediska funkčního uspořádání zůstává klasický koncept centra a spádové oblasti v zásadě stále platný. Uvažování o alternativních modelech uspořádání „denních městských systémů“ (např. decentralizované oblasti pracovních příležitostí, satelitní shluky pracovních příležitostí mimo centra) nemá zatím v prostředí JMK opodstatnění.
-
- B) Centra a spádové oblasti v současnosti nevytvářejí jednoduchý prostorový vzorec – dochází k překrývání spádových oblastí a jejich hlubší diferenciaci. Mezi hlavní důvody patří především rozšiřování nabídky služeb, prostorová koncentrace vyšších typů služeb a určitých skupin pracovních míst do center vyššího řádu. V kontextu stále se zvyšující míry osobní mobility tak může při spádování za určitými typy střediskových funkcí docházet k prostorovému „přeskakování“ méně významných center a celkovému prohlubování významových rozdílů mezi jednotlivými centry v sídelním systému.
-
- C) V kontextu JMK je prosté prostorové rozložení center poplatné historickému vývoji sídelního systému. Komplikovaná situace vzniká v prostoru brněnské aglomerace, kde jsou u řady sekundárních center erodovány jejich tradiční spádové oblasti ve prospěch jádra aglomerace. Jako prostorově nevyváženou lze rovněž označit strukturu center na Znojmsku – západní část území ve větší vzdálenosti od silného centra Znojma je modelově obsluhována 2 centry nižší hierarchické úrovně.
-
- D) V dlouhodobém horizontu je nezbytné posilovat u většiny center zejména jejich pracovní funkci. Kladné či vyrovnané saldo pracovní dojížděky je důležitým faktorem stabilizace či rozvoje centra, na který se dále váže nabídka komerční vybavenosti a zřetězení i další nárůst pracovních míst. Politiky zajištění dopravní dostupnosti a obslužnosti center by měly být podloženým kompromisem mezi napojením center na hierarchicky vyšší střediska a zajištěním dostupnosti center z obcí v jejich bezprostředním spádové oblasti.