

Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí

2.etapa – návrhová část

Smlouva o dílo	03/10/2008
Objednatel	Jihomoravský kraj
kontaktní osoba	Žerotínovo náměstí 3/5 601 82 Brno Ing. arch. Eva Hamrlová vedoucí odboru územního plánování a stavebního řádu
Zhotovitel	ATELIER ERA - sdružení architektů Fixel & Pech Hudcova 78, 612 00 Brno tel/fax 541 513 597 e-mail era@volny.cz Ing. arch. Jiří Fixel IČ 428 80 480 Autorizace ČKA 0310
Datum:	říjen 2009 (doplněné znění – březen 2010)

Zpracovatelský kolektiv:

Atelier ERA

Ing. arch. Jiří Fixel
Ing. arch. Zbyněk Pech

Spolupráce:

PK Ossendorf spol. s r.o.

Ing. Vlastislav Novák Ph.D.

GaREP, spol. s r.o.

PhDr. Iva Galvasová
Ing. Jan Binek, Ph.D.
Mgr. Jan Holeček
Mgr. Hana Svobodová
RNDr. Kateřina Chabičovská

Obsah textové části

1.	Úvod k návrhové části	1
1.1	Obecný rámec úkolu	1
1.2	Cíl úkolu a postup jeho zpracování	3
2.	Vymezení Brněnské aglomerace.....	5
2.1	Denní pracovní dojíždka do města Brna z obcí v jeho okolí	5
2.2	Dostupnost města Brna z obcí v jeho okolí prostředky hromadné a individuální dopravy	9
2.3	Návrh vymezení Brněnské aglomerace	12
2.4	Sídelní struktura Brněnské aglomerace.....	14
2.4.1	Vývoj počtu obyvatel Brněnské aglomerace 1980 až 2009 podle velikostních skupin obcí (2009)	14
2.4.2	Vývoj počtu obyvatel Brněnské aglomerace 1980 až 2009 podle velikosti jednotlivých obcí	21
2.4.3	Brněnské aglomerace a denní dojíždka do škol	32
2.4.4	Brněnské aglomerace a význam sídel v sídelní dělbě práce	34
2.5	Vazby Brněnské aglomerace k okolní sídelní struktuře a k rozvojovým osám dle Politiky územního rozvoje ČR 2008	36
2.6	Vztah Brněnské aglomerace k rozvojové oblasti OB3 (rozvojová oblast Brno) dle Politiky územního rozvoje ČR 2008	39
3.	Suburbanizace a Brněnská aglomerace.....	41
3.1	Obecný rámec suburbanizace	41
3.1.1	Negativní projevy suburbanizace – „Urban sprawl“ (sídelní kaše).....	41
3.1.2	Negativní projevy suburbanizace – „Brownfields“	43
3.1.3	Vliv zahraničních investorů na rozšiřování suburbanizace a vzniku brownfields	43
3.1.4	Suburbanizace a „gentrifkace, citadelizace a ghettoizace“	43
3.2	Příčiny prudkého nástupu rezidenční suburbanizace po roce 1989	44
3.3	Důsledky suburbanizace	49
3.4	Rezidenční suburbanizace v oblasti Brněnské aglomerace	50
3.4.1	Rezidenční suburbanizace v městě Brně	54
3.5	Komerční suburbanizace v oblasti Brněnské aglomerace	57
3.6	Územní rozvoj zakotvený v ÚPD obcí a suburbanizace Brněnské aglomerace	64
4.	SWOT analýza vymezeného prostoru Brněnské aglomerace	68
5.	Hypotéza socioekonomického vývoje Brněnské aglomerace	71
5.1	Demografický vývoj.....	71
5.2	Trh práce.....	80
5.3	Sociální infrastruktura	82
5.4	Ekonomický potenciál aglomerace	83
5.5	Cestovní ruch.....	87
5.6	Životní způsob a jeho změny	91
5.7	Životní prostředí	96
6.	Modely vývoje Brněnské aglomerace a jejich dopady.....	104
6.1	Předpoklady rozvoje Brněnské aglomerace	104
6.1.1	Rozvojové problémy limitující rozvoj Brněnské aglomerace	105
6.1.2	Hlavní rozvojové záměry zvažované v rámci prostoru Brněnské aglomerace.....	110
6.2	Obecné rozvojové modely Brněnské aglomerace	114
6.3	Dopravní problematika Brněnské aglomerace	117
6.3.1	Popis a hodnocení vybraných dopravních modelů:	119
6.3.2	Srovnání dopravní účinnosti charakteristických dopravních řešení	131
6.4	Možnosti rozvoje Brněnské aglomerace	136
6.4.1	Model sídelní struktury – A	142
6.4.2	Model sídelní struktury – B	145
6.4.3	Model sídelní struktury – C (varovný model)	149
7.	Nástroje umožňující usměrňovat rozvoj aglomerace	153
7.1	Možnosti zajištění koordinace rozvoje aglomerace	154
7.2	Návrh postupu koordinace rozvoje Brněnské aglomerace	156
7.3	Důvody, proč by měly subjekty veřejné správy v oblasti Brněnské aglomerace vytvářet partnerství	157
8.	Závěry a doporučení směřující k udržitelnému rozvoji Brněnské aglomerace	159
8.1	Vize budoucnosti.....	159
8.1.1	Představa o budoucnosti Jihomoravského kraje	159
8.1.2	Představa o budoucnosti města Brna	161
8.1.3	Představa o budoucnosti Brněnské aglomerace	162

8.1.4	Co je nutno učinit k naplnění představy o budoucnosti Brněnské aglomerace	163
8.2	Doporučení směřující k partnerství obcí Brněnské aglomerace	166
8.3	Doporučení směřující do ZÚR Jihomoravského kraje	167

Seznam grafických příloh použitých v textu

Příloha 1	Denní pracovní dojíždka do Brna (schéma)	7
Příloha 2	Korekce dat denní pracovní dojíždky do Brna ze SLBD 2001 zohledňující změny počtu obyvatel jednotlivých obcí v období 2001 až 2009 (schéma)	8
Příloha 3	Délka dojíždky za práci vztahována k počtu dojíždějících v % dle výsledků SLBD 2001	9
Příloha 4	Dostupnost centra Brna prostředky hromadné a individuální dopravy do 40 minut (schéma)	11
Příloha 5	Vymezení území Brněnské aglomerace (schéma)	13
Příloha 6	Zařazení obcí do skupin podle počtu obyvatel v období 1980 až 2009 (tabulka)	14
Příloha 7	Vývoj počtu obyvatel Brněnské aglomerace 1980 až 2009 podle velikostních skupin obcí v roce 2009 (tabulka 1)	16
Příloha 8	Vývoj počtu obyvatel Brněnské aglomerace 1980 až 2009 podle velikostních skupin obcí v roce 2009 (tabulka 2)	16
Příloha 9	Vývoj počtu obyvatel Brněnské aglomerace 1980 až 2009 podle velikostních skupin obcí v roce 2009 (graf)	17
Příloha 10	Vývoj počtu obyvatel Brněnské aglomerace, Brna a Brněnské aglomerace bez Brna 1980 až 2009 (graf)	17
Příloha 11	Vývoj počtu obyvatel Brněnské aglomerace 1980 až 2009 (graf)	18
Příloha 12	Vývoj počtu obyvatel Brna 1980 až 2009 (graf)	18
Příloha 13	Vývoj počtu obyvatel Brněnské aglomerace bez Brna 1980 až 2009 (graf)	18
Příloha 14	Vývoj počtu obyvatel území intenzivních aglomeračních vazeb - suburbánní zóna Brna (tabulka)	19
Příloha 15	Vývoj počtu obyvatel území intenzivních aglomeračních vazeb - suburbánní zóna Brna (graf)	19
Příloha 16	Velikost obcí Brněnské aglomerace 2009 (schéma)	20
Příloha 17	Vývoj počtu obyvatel obcí Brněnské aglomerace 1980 až 2009 (tabulka)	22
Příloha 18	Vývoj počtu obyvatel oblasti intenzivních aglomeračních vazeb vně Brněnské aglomerace 1980 až 2009 (tabulka)	26
Příloha 19	Růst počtu obyvatel obcí Brněnské aglomerace 1980 až 1991 (schéma)	28
Příloha 20	Růst počtu obyvatel obcí Brněnské aglomerace 1991 až 2001 (schéma)	29
Příloha 21	Růst počtu obyvatel obcí Brněnské aglomerace 2001 až 2009 (schéma)	30
Příloha 22	Růst počtu obyvatel obcí Brněnské aglomerace 1991 až 2009 (schéma)	31
Příloha 23	Denní dojíždka do škol	33
Příloha 24	Význam sídel v sídelní dělbě práce	35
Příloha 25	Vazby Brněnská aglomerace k okolní sídelní struktuře a k rozvojovým osám dle PÚR ČR 2008	38
Příloha 26	Vztah Brněnské aglomerace k rozvojové oblasti OB3	40
Příloha 27	Průměrné ceny stavebních pozemků v Jihomoravském kraji 2004 až 2006 (graf)	46
Příloha 28	Růst průměrné ceny bytů v okresech Jihomoravského kraje 2004 až 2006 (graf)	47
Příloha 29	Průměrné kupní ceny bytů (Kč/m ²) v okresech Jihomoravského kraje 2004 až 2006 podle velikosti sídel	47
Příloha 30	Růst průměrných cen RD v okresech Jihomoravského kraje 2004 až 2006 (graf)	48
Příloha 31	Průměrné kupní ceny RD v okresech Jihomoravského kraje (v Kč/m ³) 2004 až 2006 podle velikosti sídel	48
Příloha 32	Rezidenční suburbanizace v oblasti Brněnské aglomerace	52
Příloha 33	Bytová výstavba v oblasti Brněnské aglomerace v období 1998 až 2007	53
Příloha 34	Vývoj počtu obyvatel městských částí Brna 1980 až 2001 (tabulka)	55
Příloha 35	Rezidenční suburbanizace na území města Brna	56
Příloha 36	Rozložení maloobchodních jednotek v Brně a prodejní plochy potravin v m ² za UO v Brně (2009)	58
Příloha 37	Oblasti průmyslové výroby na území města Brna a nově zakládané průmyslové zóny	59
Příloha 38	Velikost ploch „brownfields“ na území města Brna podle KÚ (tabulka)	60

Příloha 39 Komerční suburbanizace na území města Brna (schéma).....	62
Příloha 40 Komerční suburbanizace v prostoru Brněnské aglomerace.....	63
Příloha 41 Územní potenciál rozvoje obcí dle ÚPD v analyzovaném území intenzivních aglomeračních vztahů (tabulka).....	64
Příloha 42 Využití územního potenciálu obcí dle ÚPD v analyzovaném území intenzivních aglomeračních vztahů (tabulka).....	65
Příloha 43 Bilance naplněnosti územního plánu města Brna k roku 2008 (tabulka).....	65
Příloha 44 Naplnění návrhových ploch územního plánu města Brna k roku 2008 (graf).....	66
Příloha 45 Územní potenciál zakotvený v ÚPD obcí v analyzovaném území intenzivních aglomeračních vztahů (schéma).....	67
Příloha 46 Průměrný přirozený přírůstek obyvatel Brněnské aglomerace v období 2001–2007.....	73
Příloha 47 Migrace v Brně a jeho zázemí v roce 2001 a 2008.....	73
Příloha 48 Průměrný migrační přírůstek obyvatel Brněnské aglomerace v období 2001–2007.....	74
Příloha 49 Index vývoje počtu obyvatel v období 2001–2007.....	74
Příloha 50 Vývoj počtu cizinců v okresech Brno-město a Brno-venkov v letech 1996–2008.....	75
Příloha 51 Přistěhovalí z ciziny do okresů Brno-město a Brno-venkov v letech 2002–2008.....	75
Příloha 52 Národnostní složení cizinců v okresech Brno-město a Brno-venkov (celkem) v letech 2001 a 2008.....	76
Příloha 53 Střední varianta prognózy vývoje obyvatel města Brna a jeho zázemí do roku 2036.....	77
Příloha 54 Vývoj počtu obyvatel v Brně a jeho zázemí v letech 2006–2036.....	77
Příloha 55 Srovnání vývoje počtu obyvatel Brně a jeho zázemí v letech 2006 – 2036 (bazický index, 2006 = 100 %).....	78
Příloha 56 Srovnání věkové struktury obyvatelstva v Brněnské aglomeraci v letech 2006 a 2036.....	78
Příloha 57 Porovnání zaměstnanosti v Brně a ostatních obcích Brněnské aglomerace v odvětvích NH v roce 2001.....	81
Příloha 58 Migrace v okresech Brno – město a Ostrava – město v letech 2006, 2007 a 2008.....	85
Příloha 59 Vývoj míry nezaměstnanosti v okresech Brno-město a Ostrava-město v prosinci let 2000–2009.....	85
Příloha 60 Struktura zaměstnanosti dle sektorů hospodářství v Ostravě a Brně v roce 2001.....	86
Příloha 61 Trend stabilizace bydlení v lokalitách zahrádek na území města Brna.....	95
Příloha 62 Nejvýznamnější zdroje kategorie REZZO 1 na území Brněnské aglomerace (2006).....	96
Příloha 63 Imisní znečištění životního prostředí - PM10 – 2006 (průměrné roční koncentrace).....	97
Příloha 64 Imisní znečištění životního prostředí - PM10 – 2006 (24-hodinové koncentrace).....	97
Příloha 65 Imisní znečištění životního prostředí - NO ₂ – 2006.....	97
Příloha 66 Imisní znečištění životního prostředí - benzo(a)pyren – 2006.....	98
Příloha 67 Překročení limitů pro hluk v okolí hlavních komunikací ve dne (60 dB) a v noci (50 dB).....	100
Příloha 68 Porovnání znečištění vody ve vodních tocích v letech 1991 – 1992 a 2005 - 2006.....	101
Příloha 69 Zařízení pro nakládání s odpady v oblasti Brněnské aglomerace.....	101
Příloha 70 Zařízení pro nakládání s odpady v oblasti Brněnské aglomerace.....	102
Příloha 71 Ochrana přírody a krajiny v Brněnské aglomeraci v roce 2009.....	102
Příloha 72 Odkanalizování území Brněnské aglomerace.....	106
Příloha 73 Zásobení vodou Brněnské aglomerace.....	107
Příloha 74 Omezení podstatná pro rozvoj Brněnské aglomerace (schéma).....	109
Příloha 75 Rozvojové záměry Brněnské aglomerace (schéma).....	110
Příloha 76 Rozvojové záměry Brněnské aglomerace (tabulka).....	111
Příloha 77 Obecné modely rozvoje aglomerace.....	114
Příloha 78 Celkový přehled sledovaných modelů silniční sítě a principy jejich utváření.....	118
Příloha 79 Schéma dopravního modelu č.6.....	120
Příloha 80 Schéma dopravního modelu č.7.....	122
Příloha 81 Schéma dopravního modelu č.1.....	124
Příloha 82 Schéma dopravního modelu č.13.....	126

Příloha 83 Schéma dopravního modelu č.14	128
Příloha 84 Modelový stav A - zatížení vybraných profilů	132
Příloha 85 Modelový stav B - zatížení vybraných profilů	133
Příloha 86 Modelový stav C - zatížení vybraných profilů	134
Příloha 87 Porovnání vybraných profilů modelových stavů A, B a C (srovnávací tabulka)	135
Příloha 88 Oblasti Brněnské aglomerace (tabulka).....	136
Příloha 89 Oblasti Brněnské aglomerace (schéma).....	140
Příloha 90 Oblasti Brněnské aglomerace jejich vztahy k terminálům IDS JMK	141
Příloha 91 Rozvojové schéma modelu sídelní struktury A.....	144
Příloha 92 Rozvojové schéma modelu sídelní struktury B.....	148
Příloha 93 Rozvojové schéma modelu sídelní struktury C.....	152
Příloha 94 Ilustrační schéma vazeb územního plánování a regionální (hospodářské) politiky dle PÚR ČR 2008.....	153
Příloha 95 Oblasti Brněnské aglomerace.....	169
Příloha 96 Oblasti Brněnské aglomerace a podmínky jejich rozvoje pro cílový model A	170
Příloha 97 Oblasti Brněnské aglomerace a podmínky jejich rozvoje pro cílový model B (odlišné od modelu A)	174

Grafická část

	Název	měřítko
A	Principy vymezení Brněnské aglomerace	1 : 100 000
B	Brněnské aglomerace v období 1980 až 2009	schéma
C	Omezení v prostoru Brněnské aglomerace	1 : 100 000
D	Rozvojové záměry v prostoru Brněnské aglomerace	1 : 100 000
E	Souhrn modelovaných stavů silniční sítě k roku 2 030	schéma
F	Návrh silniční sítě model A	1 : 100 000
G	Návrh silniční sítě model B	1 : 100 000
H	Návrh silniční sítě model C	1 : 100 000
I	Porovnání profilů v reprezentantech variant modelů silniční sítě	schéma
J	Model rozvoje sídelní struktury Brněnské aglomerace – A	1 : 100 000
K	Model rozvoje sídelní struktury Brněnské aglomerace – B	1 : 100 000
L	Model rozvoje sídelní struktury Brněnské aglomerace – C	1 : 100 000
M	Návrh diferenciací oblastí Brněnské aglomerace	schéma

Samostatná příloha

PARTNERSTVÍ BRNĚNSKÉ AGLOMERACE - Syntéza

Seznam použitých zkratk

BVV	Veletrhy Brno a.s.
CEITEC	Středoevropský technologický institut
CR	cestovní ruch
ČOV	čistírna odpadních vod
ČR	Česká republika
CRR MU	Centrum pro regionální rozvoj Masarykovy univerzity
EAO	ekonomicky aktivní obyvatelstvo
EU	Evropská unie
HDP	hrubý domácí produkt
hmp	hrubá míra porodnosti
hmú	hrubá míra úmrtnosti
CHKO	chráněná krajinná oblast
IAD	individuální automobilová doprava
ICRC	Mezinárodní centrum klinického výzkumu
IDS JMK	integrováný dopravní systém Jihomoravského kraje
INBIT	biotechnologický inkubátor
JCMM	Jihomoravské centrum pro mezinárodní mobilitu
JIC	Jihomoravské inovační centrum
JMK	Jihomoravský kraj
JT	jižní tangenta dopravního systému
JVT	jihovýchodní tangenta dopravního systému
JZT	jihozápadní tangenta dopravního systému
KPZ	krajinná památková zóna
MHD	městská hromadná doprava
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MU	Masarykova univerzita v Brně
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MZLU	Mendelova zemědělská a lesnická univerzita
NH	národní hospodářství
NUTS	statistická územní jednotka Evropské
ORP	obec s rozšířenou působností státní správy
P&R	systém pakování umožňující zaparkovat a pokračovat v cestě hromadnou dopravou
PRK	Program rozvoje kraje
PRVK JMK	Program rozvoje vodovodů a kanalizací Jihomoravského kraje
PÚR	Politika územního rozvoje
RRA JM	Regionální rozvojová agentura Jižní Moravy
RURÚ	rozbor udržitelného rozvoje území
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
SLBD	Sčítání lidu, bytů a domů
SR JMK	Strategie rozvoje Jihomoravského kraje
SWOT	analýza silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb
TEN T	Transevropské dopravní sítě (Trans European Network Transport)
ÚAP	územně analytické podklady
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
VHD	veřejná hromadná doprava
VMO	velký městský okruh
VRT	vysokorychlostní železniční trať
VTP	vědecko-technologický park
VUT	Vysoké učení technické v Brně
WTO	Světová turistická organizace
ZÚR JMK	Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje

Textová část

1. Úvod k návrhové části

1.1 Obecný rámec úkolu

Výrazným trendem územního rozvoje v ČR po roce 1989 je proces suburbanizace, který se projevuje jako rozpínání velkých měst do svého zázemí.

V Jihomoravském kraji je trend suburbanizace patrný především v okolí města Brna a bývalých okresních měst. Základní charakteristikou je přenášení městských funkcí, zejména bydlení do jeho okolí. Toto rozvolnění sídelní struktury vykazuje četné problémy a negativní jevy doprovázené realizací neefektivní a neúčelné technické infrastruktury při zvýšené hybnosti obyvatelstva v širším prostoru zázemí měst. Je to důsledek proměn ekonomických a sociálních vazeb mezi městem a jeho zázemím. Řada funkcí původně vázaných na prostor jádrového území města se v důsledku změn sociálních a ekonomických lokalizačních preferencí rozptyluje do příměstského prostoru. Důsledkem jsou změny ve funkční struktuře okolí města vyvolané zvýšenou mobilitou osob a zboží doprovázené nevratnými změnami krajinného rázu při rozsáhlém záboru zemědělského půdního fondu.

Prostor vzájemných intenzivních vazeb města Brna a jeho okolí je možno chápat jako „Brněnskou aglomeraci“.

Pro zmírnění negativních jevů, které s sebou suburbanizace přináší je nutno hledat možnosti ve spolupráci města Brna a jeho okolí (tedy v prostoru Brněnské aglomerace). Je potřeba zefektivnit vzájemné vazby v prostoru, v němž se suburbanizace projevuje a hledat možnosti usměrnění rozvoje do forem, které z hlediska udržitelného rozvoje vykazují nejlepší efektivnost.

Definice nejdůležitějších pojmů vázaných na řešenou problematiku:

Suburbanizace

Suburbanizace je proces rozšiřování předměstí, prostorová změna osídlení charakteristická hromadným stěhováním obyvatel z centrálních částí městských aglomerací a konurbací na jejich okraje a za administrativní hranice městských celků se zachováním úzkých funkčních vztahů nově osídlených území se sídelními jádry. Suburbanizace je typická pro vyspělé země.

Zdroj: Martina Pásková, Josef Zelenka: Výkladový slovník cestovního ruchu, MMR (2002)

Suburbanizace je proces, při kterém se existující aktivity (administrativa, bydlení, logistika, obchod, služby, výroba) přesunují z centrálních částí kompaktně zastavěného území měst na volné plochy mimo kompaktní zástavbu a do lokalit u administrativních hranic měst, resp. za tyto hranice v rámci území metropolitních regionů či aglomerací. Součástí suburbanizačního procesu je rovněž alokace nově vznikajících aktivit do těchto oblastí prostorově výrazně oddělených od kompaktních měst a přitom s nimi funkčně spjatých silnými vazbami. Suburbanizace je vyvolána neustále rostoucími prostorovými nároky a požadavky na komfort ze strany jednotlivců i organizací.

Zdroj: Internet - Ústav pro ekopolitiku, o.p.s.

Suburbanizace navázala na proces urbanizace, jejímž hlavním znakem byl prudký nárůst velkých měst zapříčiněný enormním přírůstkem venkovského obyvatelstva do měst vyvolaným potřebou zajištění pracovních míst především pro průmyslovou výrobu. V našich podmínkách byl zaznamenán největší nárůst měst v období šedesátých až osmdesátých let dvacátého století, kdy docházelo k posilování velkých průmyslových podniků a potřebě zajistit jim nezbytnou pracovní sílu. Města tuto pracovní sílu nebyla schopna nabídnout a proto do nich přichází venkovské obyvatelstvo, jejichž potřeba bydlení je řešena výstavbou nových obytných sídlišť na okraji měst.

Urbanizace

Výstavba měst a rozvoj městského způsobu života spojený s výraznou změnou životního stylu, zvyšováním koncentrace obyvatelstva a s přesídlováním lidí z vesnic do měst, významný trend 19. a 20. století zpočátku v průmyslově vyspělých státech, nyní rostoucím tempem zejména v zemích méně rozvinutých.

(Martina Pásková, Josef Zelenka: Výkladový slovník cestovního ruchu, MMR, 2002)

Mnohostranný sociálně-ekonomický proces vyznačující se stěhováním obyvatelstva do měst, růstem měst, změnami funkčního využití území sídel, koncentrací, intenzifikací a diferenciací městských druhů činností (funkcí) nebo výroby v širokém smyslu slova, vznikem nových forem a prostorových struktur osídlení a rozšířením městského způsobu života se specifickou strukturou styků, kulturou, systémem hodnotových orientací atd.

Zdroj: *Zásady a pravidla územního plánování – Názvosloví, VÚVA – Brno (1983)*

Urbanizace je proces, při kterém dochází k relativnímu i absolutnímu růstu měst a městských aglomerací. Kumulace administrativních, průmyslových, komerčních i dalších doplňkových aktivit a funkcí vede k postupnému růstu celkové rozlohy zastavěných ploch a ke zvyšování podílu městského obyvatelstva na celkové populaci. Zatímco ve Velké Británii nebo v SRN se podíl městského obyvatelstva pohybuje nad 80 % a v České republice kolem 71 %, v rozvojových zemích Asie a Afriky je stále pod úrovní 30 %. Urbanizace velmi úzce souvisí s industrializací, s vědeckotechnickým rozvojem (od 90. let 20. století především v oblasti komunikačních a informačních technologií) a s ekonomickou úrovní státu i jednotlivých regionů. Je důsledkem růstu populace a radikálních změn sociálně-ekonomické struktury, které jsou charakterizovány přesunem pracovních sil z primární nejprve do sekundární a v současnosti zejména do terciární (obchod, doprava, služby a veřejná správa) sféry civilního sektoru národního hospodářství. Ještě v r. 1990 pracovalo v České republice v primární sféře 11,84 % z celkového počtu pracovníků civilního sektoru národního hospodářství, v r. 2001 již jen 4,09 %. Naopak zastoupení terciární sféry vzrostlo ze 42,81 % na 56,44 %.

Zdroj: *Internet - Ústav pro ekopolitiku, o.p.s.*

Aglomerace

Aglomerace je v širším smyslu prostorové soustředění aktivit a lidí za účelem vzájemného prospěchu (například průmyslová oblast nebo velké město). V užším pojetí jde o seskupení produkčních aktivit ve vzájemné blízkosti, což zvyšuje jejich efektivitu (výkonnost) díky společnému využití infrastruktury a objemu produkce.

Zdroj: *Martina Pásková, Josef Zelenka: Výkladový slovník cestovního ruchu, MMR (2002)*

Aglomerace je silně urbanizované území velkého města a jeho okolí, zahrnující geograficky blízké sídelní útvary s jejich spádovými územími. Vyznačuje se:

- vysokou intenzitou ekonomických a společenských činností, vysokou úrovní vývoje výrobních sil, vysokou hustotou osídlení a vysokou mobilitou obyvatelstva,
- dominujícím postavením jednoho nebo dvou nebo několika měst, které tvoří jádro aglomerace (monocentrická, bicentrická, polycentrická aglomerace),
- sociální a ekonomickou jednotou,
- převahou nezemědělského obyvatelstva, která má existenční základnu hlavně v pracovištích velkého města,
- intenzivními, trvalými a většinou každodenními ekonomickými, sociálními, kulturními a jinými vztahy mezi jádrem a ostatními sídelními útvary aglomerace,
- diferenciací funkcí mezi jádrem a ostatními pásmy aglomerace,
- souvislostí dopravního systému a souvislostí technické infrastruktury.

Zdroj: *Zásady a pravidla územního plánování – Názvosloví, VÚVA – Brno (1983)*

Obecný pojem aglomerace tedy představuje prostorové soustředění aktivit a lidí za účelem vzájemného prospěchu. Z hlediska zajištění vzájemného prospěchu v rámci aglomerace je nutno definovat zásady jejího fungování a rozvoje, které budou přijaty všemi participujícími subjekty.

1.2 Cíl úkolu a postup jeho zpracování

Po roce 1989 změna společenských podmínek ovlivnila všechny oblasti života společnosti v naší republice. Některé změny se odehrály skokově a některé měly dlouhodobější charakter. Právě změny v chování společnosti s dopadem na sídelní strukturu jsou změnami, které se projeví až po delším časovém období. Je to způsobeno řadou faktorů s jistou mírou setrvačnosti a synergického působení.

Organizace sídelní struktury v oblastech významných center osídlení vyústila v zásadě k samovolnému vytváření aglomerací, jako funkčních celků, bez přímého administrativního řízení a bez politického zastoupení. Rozvoj těchto oblastí není přímo koordinován, což se projevuje v mnoha případech disproporcemi ve využití území, potřebnou dopravní a technickou infrastrukturou a vlivem na kvalitu prostředí. Tyto disproporce se promítají do každodenního života obyvatel aglomerací a nepřímo ovlivňují jejich životní způsob. Zároveň snižují atraktivitu aglomerací a jejich konkurenceschopnost. Odstraňování disproporcí je následně řešeno vkládáním značných veřejných prostředků. A zde se objevuje otázka, zda není lepší těmto stavům předcházet a rozvoj aglomerací částečně usměrňovat cíleným vkládáním stimulačních investic doprovázených usměrňováním rozvoje sídelní struktury do oblastí a směrů s vysokou efektivitou územního rozvoje.

Na základě výše uvedených skutečností se ukázalo jako účelné zpracování „Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí“, která má prověřit možnosti vymezení prostoru Brněnské aglomerace a formulovat doporučení pro podporu funkčních i prostorových aglomeračních vazeb a postupných kroků směřujících k jejímu optimálnímu a efektivnímu rozvoji. Studie bude využita pro zpracování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a pro zpracování Územního plánu města Brna.

Dílčí cíle studie jsou:

- vymezení prostoru Brněnské aglomerace v rámci území Jihomoravského kraje,
- definování slabých a silných stránek, rizik a příležitostí, modelů územního rozvoje Brněnské aglomerace a při zohlednění známých rozvojových trendů,
- formulace zásad směřujících k optimálnímu rozvoji Brněnské aglomerace včetně doporučení pro iniciování shody mezi Jihomoravským krajem, městem Brnem a okolními obcemi o principech udržitelného rozvoje.

Postup zpracování úkolu

Zpracování úkolu bylo rozděleno do dvou etap.

1.etapa – analytická část (odevdáno v listopadu 2008)

Zpracování 1.etapy úkolu bylo rozloženo do logických bloků s cílem analýzy území intenzivních aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí jako podkladu pro následné vymezení Brněnské aglomerace v návrhové části.

Jednalo se o:

- Předběžné vymezení území intenzivních aglomeračních vazeb Brna na základě již dříve provedených vymezení;
- Analýzu sídelní struktury a jejich vlastností;
- Analýzu dopravní obsluhy sídelní struktury;
- Analýzu obsluhy sídelní struktury technickou infrastrukturou;
- Analýzu přírodních vlastností a rekreačního potenciálu;
- Zobrazení územních limitů;
- Analýzu územního potenciálu na základě rozboru územně plánovací dokumentace;
- Shrnutí problematiky a stanovení hlavních rozvojových problémů.

2.etapa – návrhová část (odevzdáno v říjnu 2009, upraveno na základě připomínek v únoru 2 010)

Zpracování 2.etapy úkolu navázalo na analytickou část a bylo rozděleno do těchto částí:

- Vymezení Brněnské aglomerace
- SWOT analýza vymezeného prostoru aglomerace
- Hypotéza socioekonomického vývoje aglomerace
- Modely vývoje Brněnské aglomerace a jejich dopady
- Nástroje umožňující usměrňovat rozvoj aglomerace
- Závěry vedoucí k podpoře udržitelného rozvoje Brněnské aglomerace

V textové části jsou zvýrazněny barevným podložením pasáže, které je možno chápat jako podstatné pro řešení konkrétního tématu nebo jako shrnutí řešené problematiky.

V práci jsou uváděny následující vymezení

Území intenzivních aglomeračních vazeb města Brna

Analyzované území v rámci této práce. Oblast, ve které byly identifikovány suburbánní vazby mezi městem Brnem a sídelní strukturou v jeho okolí. Pro zjednodušení je toto území nazýváno **suburbánním územím**.

Brněnská aglomerace

Část území intenzivních aglomeračních vazeb města Brna vymezená na základě stanovených kritérií pracovní dojížděky a dostupnosti Brna.

Při popisu a charakterizování jevů v rámci Brněnské aglomerace jsou hodnocení vztažena k:

- Brněnské aglomeraci jako celku,
- městu Brnu,
- Brněnské aglomeraci bez města Brna (pro zjednodušení je v této souvislosti používán termín zázemí města Brna).

Rozvojová oblast OB3 – Brno

Rozvojová oblast OB3 – Brno je vymezena dle Politiky územního rozvoje České republiky 2008. Jde o území obcí z ORP Brno, Blansko, Kuřim, Pohořelice, Rosice, Slavkov, Šlapanice, Tišnov, Vyškov, Židlochovice. Území je ovlivněné rozvojovou dynamikou krajského města Brna. Jedná se o velmi silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, které mají z velké části i mezinárodní význam; rozvojově podporujícím faktorem je dobrá dostupnost jak dálnicemi a rychlostními silnicemi, tak I. tranzitním železničním koridorem; sílí mezinárodní kooperační svazky napojují oblast zejména na prostor Vídně a Bratislavy.

Na úrovni této práce není možno rozvojovou oblast OB3 – Brno zaměňovat za Brněnskou aglomeraci. Úprava vymezení rozvojové oblasti OB3 – Brno může být provedena pouze na základě přijatých ZÚR Jihomoravského kraje, které se v současnosti zpracovávají.

2. Vymezení Brněnské aglomerace

Na základě analýzy vztahů a vazeb suburbánního území města Brna provedené v 1. etapě úkolu bylo provedeno vymezení prostoru Brněnské aglomerace.

Brněnská aglomerace je chápána jako území obcí, které bez ohledu na administrativní hranice tvoří s Brnem jeden funkční celek. V tomto území převládají intenzivní vztahy mezi Brnem a sídelní strukturou jeho okolí. Jde o vztahy vzájemné potřeby z hlediska sídelní dělby práce, kdy dominantní roli tvoří dostředné vazby k Brnu nad vazbami odstředivými k ostatním sídlům v okolí.

Vymezení Brněnské aglomerace bylo provedeno na základě dvou základních kritérií:

- denní pracovní dojížděky do města Brna z obcí v jeho okolí,
- dostupnosti města Brna z obcí v jeho okolí prostředky hromadné a individuální dopravy.

Podmínkou pro vymezení byla územní spojitost vymezené oblasti.

2.1 Denní pracovní dojížděka do města Brna z obcí v jeho okolí

Pro stanovení denní pracovní dojížděky do města Brna z obcí je možno využít pouze jediného odpovídajícího zdroje a to dat ze SLBD 2001 o dojížděce a vyjížděce za prací a do škol, která odráží stav v roce sčítání 2001. V současnosti není dostupná jiná aktuálnější databáze, která by odrážela pohyb obyvatel. Je zřejmé, že aktuální stav pohybu obyvatel za 8 let od doby sčítání doznal změn, které bude možno zjistit a porovnat až na základě výsledků sčítání v roce 2011.

Intenzita aglomeračních vazeb byla sledována jako poměr denní pracovní vyjížděky z obce do Brna k celkovému počtu ekonomicky aktivního obyvatelstva obce (EAO). V analytické části úkolu bylo prověřeno celé území Jihomoravského kraje na základě denní dojížděky za prací (zdroj dat SLBD 2001). Byl sledován poměr každodenní pracovní vyjížděky z obcí k cíli hlavní pracovní dojížděky a to ve skupinách 50 % a více, 40 % – 50 %, 30 % – 40 %, 25 % – 30 %, 15 % – 25 %, 5 % – 15 % a pod 5 %.

Problematickou vymezení pracovních oblastí a hledáním možností podpory polycentrického regionálního rozvoje se v poslední době zabývá výzkumný úkol zadaný MMR ČR s označením WD-40-07-1 POLYREG – Podpora polycentrického regionálního rozvoje. Dílčí etapou tohoto úkolu bylo Vymezení pracovních center, jejich spádových oblastí, funkčních městských oblastí nejintenzivnějších vazeb a vyhodnocení míry morfologické polycentricky (zpracovatel - Centrum pro regionální rozvoj, Masarykova univerzita Brno 2008).

V rámci této části úkolu se zpracovatelé zabývali i vymezením funkční městské oblasti (FUA). V řadě současných sídelních výzkumů se pracuje s tzv. funkčními městskými areály (FUA); v literatuře se lze setkat i s pojmy FUR (functional urban region) či DUS (daily urban system). V principu jde o území sestávající z jádrového města a obcí v jeho zázemí, které jsou k městu připoutány intenzivními každodenními vztahy. Pro rozhodnutí, zda daná obec náleží do FUA, či nikoli, je používána intenzita dojížděky za prací či za službami.

Pro vymezení funkční městské oblasti (FUA) bylo v této práci použito kritérium denní dojížděky - minimálně 25 % ekonomicky aktivních zaměstnaných osob denně dojíždí za prací do centra FUA.

Přehled prvních největších funkčních městských oblastí (2001)

	název centra FUA	počet obcí FUA	počet obyvatel FUA	počet EAO FUA
1	Praha	204	1 350 098	700 807
2	Brno	133	511 545	240 614
3	Ostrava	42	412 544	174 615
4	Plzeň	81	224 524	109 792
5	Olomouc	51	159 415	747 60
6	České Budějovice	83	153 060	76 552
7	Hradec Králové	74	139 385	68 228
8	Pardubice	56	118 469	57 950
9	Ústí nad Labem	22	115 859	53 457
10	Liberec	16	113 279	57 591

Zdroj: WD-40-07-1 POLYREG – Podpora polycentrického regionálního rozvoje (CRR MU – 2008)

Pro stanovení limitní hodnoty denní pracovní vyjížďky v rámci Brněnské aglomerace bylo proto použito hodnoty 25 % ekonomicky aktivních osob denně dojíždějících za prací do Brna.

Na základě diskuze v průběhu zpracování návrhové části úkolu, bylo konstatováno, že v období po roce 2001 (po sčítání SLBD 2001) došlo k podstatnému pohybu počtu obyvatel v jednotlivých obcích v okolí Brna vyvolané rezidenční suburbanizací. Z těchto důvodů bylo stanovení dojížďky za prací provedeno ve dvou krocích:

1. Analýza denní pracovní dojížďky na základě dat ze SLBD 2001 (příloha č.1)
(129 obcí splňující zvolený limit)
2. Korekce denní pracovní dojížďky ze SLBD 2001 zohledňující změny počtu obyvatel jednotlivých obcí v období 2001 až 2009 (příloha č.2)
(142 obcí splňující zvolený limit)

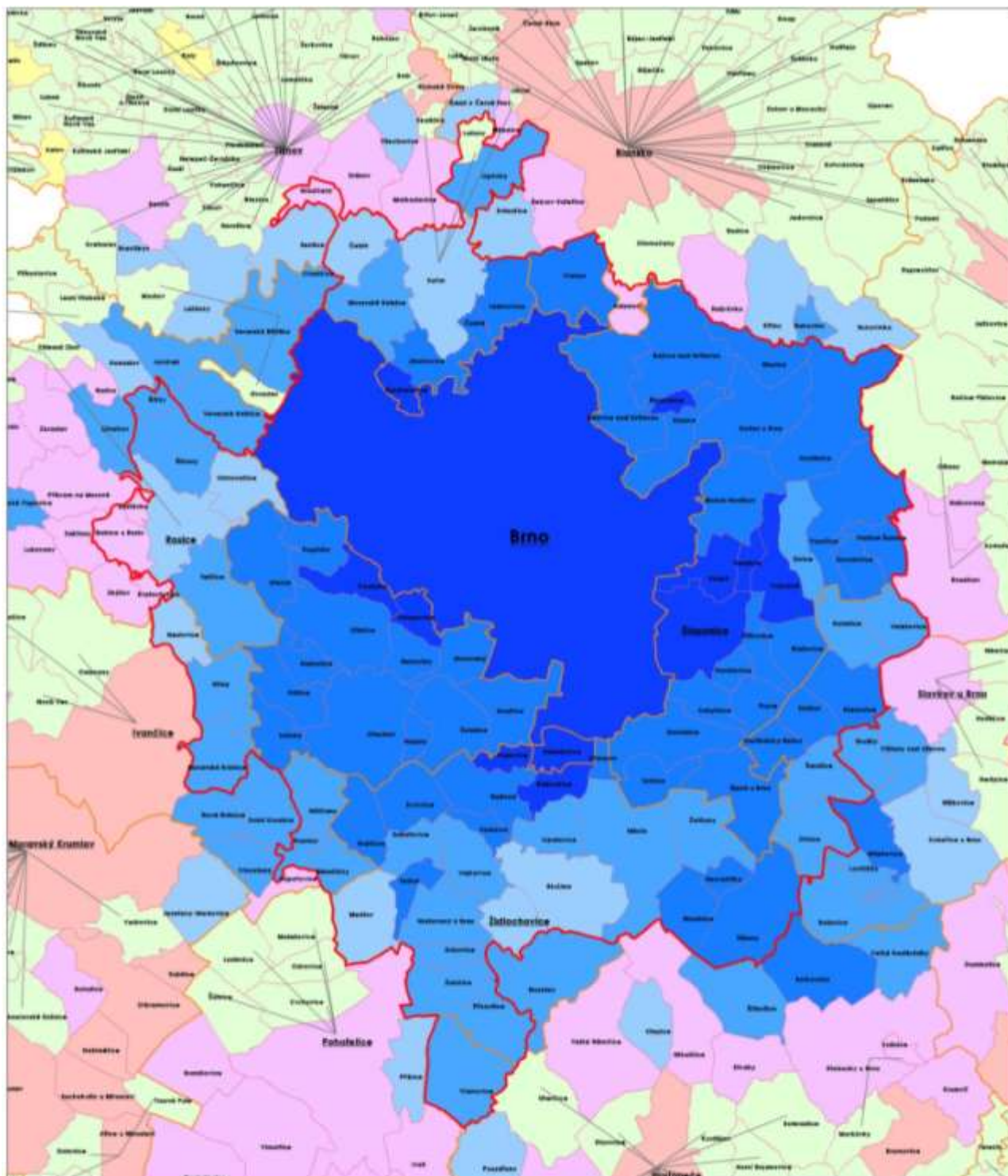
Korekce byla provedena zohledněním nárůstu nebo poklesu počtu obyvatel v období 2001 až 2009. K celkové denní pracovní vyjížďce z obce byla připočítána část tohoto rozdílu. U obcí s hlavní dojížďkou do Brna (většina obcí) byla připočítána 1/3 rozdílu. U obcí s hlavní dojížďkou k jiné obci než Brno byla připočítána 1/4 rozdílu (předpokládá se rozdělení směru dojížďky mezi Brno a obec s hlavní dojížďkou). Tímto krokem byly na základě odhadu korigovány dojížďkové pracovní proudy do Brna, které odrážejí především tendence rezidenční suburbanizace nezachycené ve sčítání 2001).

V příloze č.2 je vymezeno území s denní pracovní dojížďkou do Brna z celkového počtu EAO větší než 25 %. Zmíněný přepočít se projevil zvýšením procenta dojíždějících uvnitř vymezeného území a zároveň zvětšením rozsahu území v okrajových částech oproti stavu k roku 2001.

K původnímu vymezení byly připojeny obce:

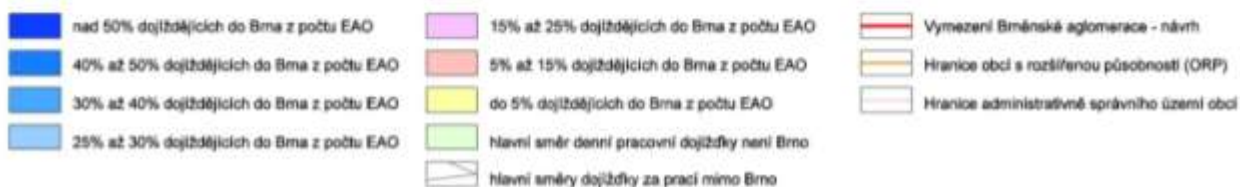
- Babice u Rosic
- Drásov
- Habrovany
- Habrůvka
- Hodějvice
- Hradčany
- Lažany
- Lukovany
- Maršov
- Olšany
- Rudka
- Skalička
- Šebrov-Kateřina
- Vohančice
- Zastávka
- Železné
- Ivaň

Příloha 1 Denní pracovní dojíždka do Brna (schéma)



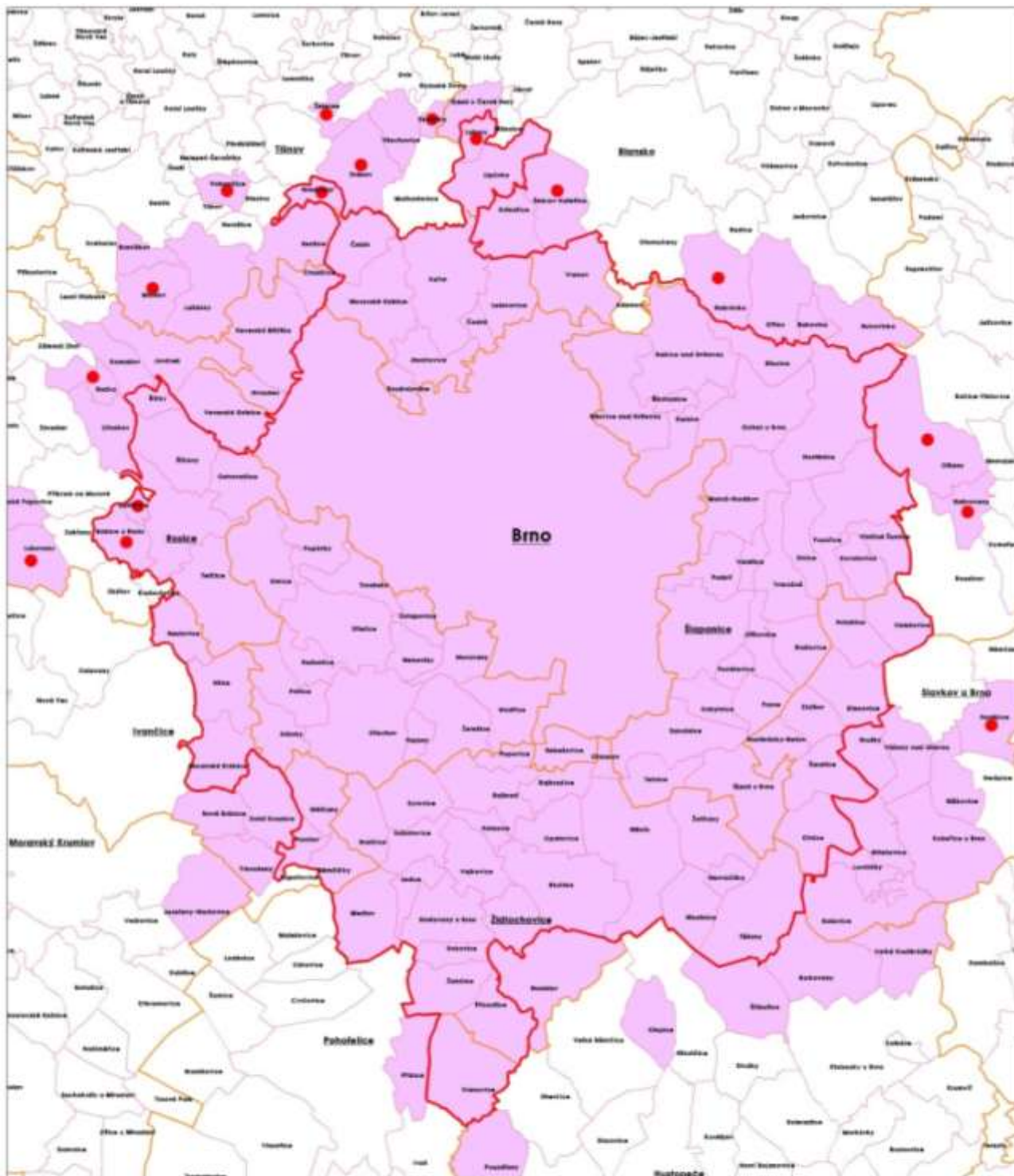
Denní pracovní dojíždka do Brna (zdroj SLBD 2001)

Denní pracovní dojíždka z obcí s hlavním směrem dojíždky do Brna (procento dojíždějících každodenně za práci do Brna z celkového počtu EAO obce)



Zdroj: SLBD 2001

Příloha 2 Korekce dat denní pracovní dojízd'ky do Brna ze SLBD 2001 zohledňující změny počtu obyvatel jednotlivých obcí v období 2001 až 2009 (schéma)



Denní pracovní dojízd'ka do Brna (odhad 2009)

(zdroj SLBD 2001 + zohlednění změn počtu obyvatel v období 2001 až 2009)

Denní pracovní dojízd'ka z obcí s hlavním směrem dojízd'ky do Brna (procento dojíždějících denně za práci do Brna z celkového počtu EAO obce)

Poměr denní pracovní dojízd'ky z obce do Brna k celkovému počtu EAO obce je větší než 25%
 (použito dat ze SLBD 2001 korigovaných na základě změny počtu obyvatel jednotlivých obcí v období 2001 až 2009)

Obce, přiznané na základě změny počtu obyvatel v období 2001 až 2009

- Vymezení Brněnské aglomerace - návrh
- Hranice obcí s rozšířenou působností (ORP)
- Hranice administrativně správního území obcí

Zdroj: SLBD 2001 a aktuální data 2001 až 2009 ČSÚ

2.2 Dostupnost města Brna z obcí v jeho okolí prostředky hromadné a individuální dopravy

Pro stanovení dopravní dostupnosti Brna z obcí v zázemí města byl odděleně sledován systémem dostupnosti individuální dopravou a dopravou hromadnou představovanou IDS JMK. Byla sledována dostupnost jednotlivých obcí k centru města Brna.

V analytické části úkolu byla jako limitní hodnota délky dojížděky stanovena dostupnost centra města do 30 minut. Hodnota 30 minut byla odvozena ze známých statistických údajů (SLBD 2001), které představovaly délku každodenní pracovní dojížděky k počtu dojíždějících.

Příloha 3 Délka dojížděky za prací vztahena k počtu dojíždějících v % dle výsledků SLBD 2001

Dojížděka v časovém pásmu	Podíl dojíždějících (v %)	100 %
do 14 minut	31	66 %
15 až 30 minut	36	
31 až 45 minut	20	34 %
46 až 60 minut	8	
61 až 90 minut	3,5	
nad 90 minut	2,5	

Na základě diskuze v průběhu zpracování návrhové části úkolu, byla limitní hodnota 30 minut zpochybněna. Bylo konstatováno, že v období po roce 2001 došlo k podstatnému zvýšení dojížděkové vzdálenosti vyvolané rezidenční suburbanizací v okolí Brna a tím i prodloužení časového intervalu. Zároveň bylo požadováno, aby časová dostupnost budoucí aglomerace splňovala čas nejdělsí dojížděky prostředky hromadné dopravy v rámci Brna. V Brně pro některé severní okrajové oblasti jako Útěchov, Ořešín, Jehnice a Kníničky je časová dostupnost do centra ve sledovaném období špičkové hodiny v rozmezí 30 až 40 minut.

Z těchto důvodů bylo pro návrhovou část použito jako limitní hodnoty dostupnosti 40 minut, která na jedné straně zohledňuje trend zvyšující se délky dojížděky za prací z aglomerace a na straně druhé vytváří stejné podmínky dostupnosti území aglomerace i území města Brna.

Aby oba systémy dopravy v rámci aglomerace byly konkurenceschopné je nutné zajistit podmínky stejného komfortu prostředky individuální automobilové i hromadné dopravy. V případě individuální dopravy použitá dostupnost 40 minut zjednodušeně znamená cestovní dobu ze zastávky v místě bydliště do zastávky u cíle cesty. K tomuto času je nutno ještě připočítat dobu pěší docházky na zastávky hromadné dopravy (pro každou cestu na zastávku přibližně 7,5 minuty). Tedy celková doba v případě cesty hromadnou dopravou již není 40 minut, ale prodlužuje se na 55 minut.

Pokud interval 55 minut vezmeme za základ dostředného vztahu mezi obcí a centrem města je možno obalovou křivku této dostupnosti nazvat územím s dostupností centra města do 55 minut, která teoreticky umožňuje dostupnost kteréhokoliv místa uvnitř této plochy k jinému místu uvnitř do 110 minut.

Dopravní dostupnosti centra Brna hromadnou dopravou (HD) představovanou IDS JMK

Za cílový referenční bod dojížděky do centra města Brna byl zvolen dnešní předprostor železničního nádraží Brno. U jednotlivých obcí byl bod vyjížděky ztotožněn se zastávkou IDS v centru obce. Z jízdního řádu IDS JMK pro rok 2009 byla konstruována časová izochrona do 40 minut vozidly veřejné hromadné dopravy (autobus, trolejbus, tramvaj, vlak). Do celkové doby cesty je dle jízdního řádu IDS započítána doba jízdy vozidla (skládá se z doby vlastní jízdy, doby pobytu vozidla na zastávkách a z doby pobytu mimo zastávky tzv. zdržení na trase) a doby přestupu.

IDS JMK je přestupním systémem (zejména z důvodů ekonomických) a proto ne všem obcím z okolí města Brna se časová izochrona po zavedení IDS zlepšila. Standardy kvality IDS JMK jsou schválené Zastupitelstvem JMK (např. minimální počet spojů v pracovní den, sobotu a neděli). Vytíženost spojů na jednotlivých linkách sleduje KORDIS JMK a podle potřeb upravuje počty spojů na jednotlivých linkách v závislosti na měnících se intenzitách cestujících.

V sledovaném území intenzivních aglomeračních vazeb města Brna bylo vymezeno celkem 105 obcí ze 170, které splňují limit dostupnosti centra Brna do 40 minut.

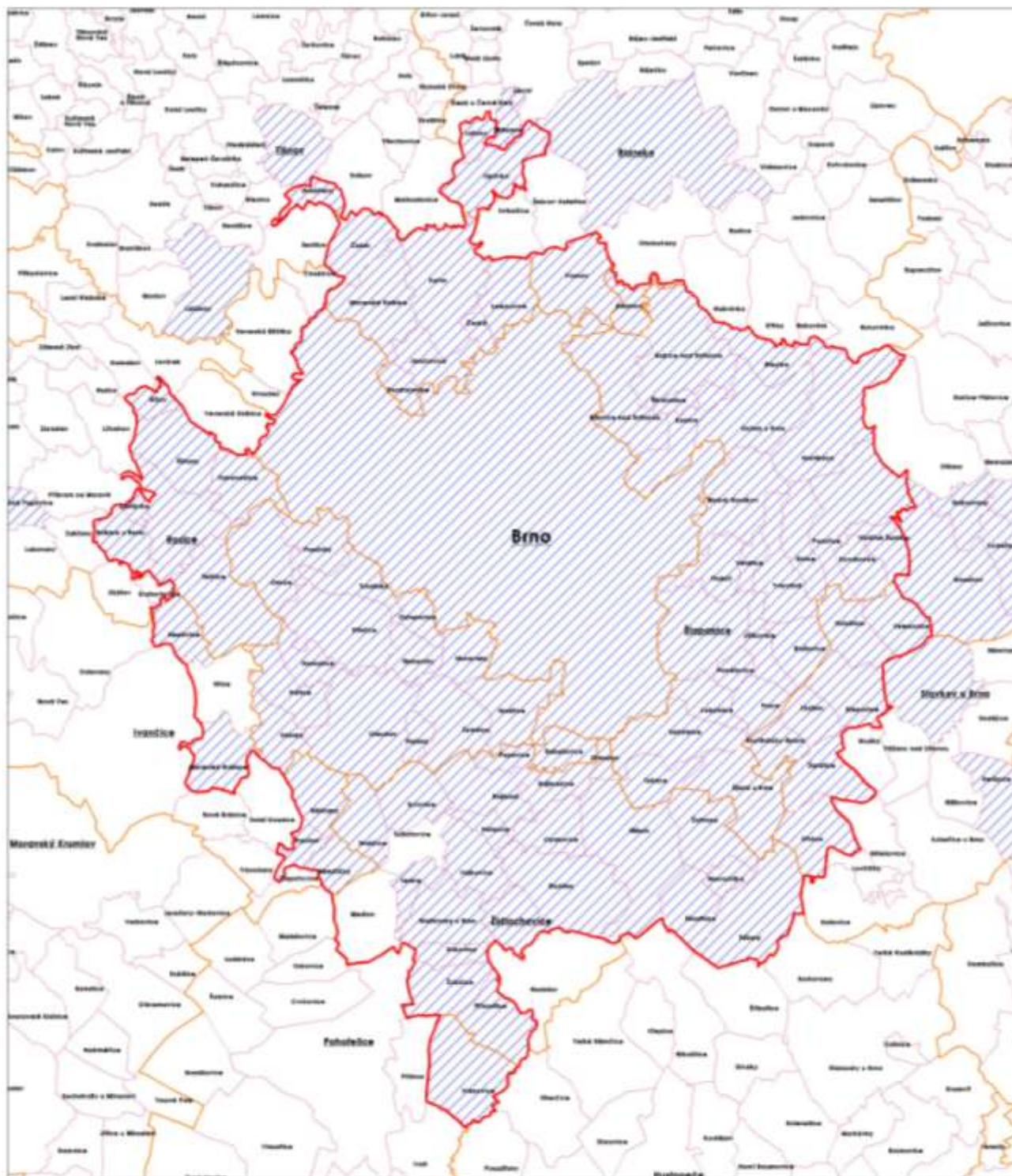
Dopravní dostupnosti centra Brna individuální automobilovou dopravou (IAD)

Za cílový bod dojíždky byl zvolen referenční bod v centru města Brna (ulice Úzká). U jednotlivých obcí byl bod vyjíždky ztotožněn s centrem obce. Pro vlastní stanovení dopravní dostupnosti bylo použito GPS navigace, která zohledňuje kvalitu dopravní sítě a její propustnost na základě zvolených parametrů. Dostupnost byla stanovena pro pracovní dny a pro co nejrychlejší dosažení zvoleného cíle (neplatí pravidlo čím kratší vzdálenost tím rychlejší dosažení cíle). Tímto způsobem byl také stanoven vztah obce vyjíždky ke konkrétnímu vjezdu do města (některé obce mají možnost dosažení cíle větším množstvím alternativ, v této práci byla volena vždy varianta nejrychlejší cesty bez ohledu na vzdálenost).

Zvolená dostupnost 40 minut pokrývá celé území intenzivních aglomeračních vazeb města Brna.

Dostupnost centra města Brna z obcí v jeho okolí prostředky hromadné a individuální dopravy zároveň představuje průnik obou dostupností. V případě Brněnské aglomerace je shodná s dostupností dopravou hromadnou (příloha č.4).

Příloha 4 Dostupnost centra Brna prostředky hromadné a individuální dopravy do 40 minut (schéma)



Dostupnost Brna prostředky hromadné a individuální dopravy

pro stanovení dostupnosti hromadné dopravy byl využit jízdní řád IDS JMK 2009 - referenční bod dostupnosti centra - Hlavní nádraží
 referenční bod dostupnosti centra individuální dopravou - ulice Úzka

- Území obcí v zájmu města s dostupností centra Brna do 40 minut prostředky individuální a hromadné dopravy současně
- Vymezení Brněnské aglomerace - návrh
- Hranice obcí s rozšířenou působností (ORP)
- Hranice administrativně správního území obcí

Zdroj: Jízdní řady IDS JMK - 2009

2.3 Návrh vymezení Brněnské aglomerace

Do prostoru Brněnské aglomerace byly zařazeny obce, které splňují zároveň kritéria:

- poměr denní pracovní dojíždky z obce do Brna k celkovému počtu ekonomicky aktivního obyvatelstva obce (EAO) je větší než 25 % (použito dat ze SLBD 2001 korigovaných na základě změny počtu obyvatel jednotlivých obcí v období 2001 až 2009),
- dostupnost centra města Brna z obcí v jeho okolí prostředky hromadné a individuální dopravy zároveň je v časovém limitu do 40 minut.

Současně byl respektován požadavek územní celistvosti oblasti aglomerace.

Takto vymezené území bylo dodatečně v okrajových enklávách prověřeno a došlo k doplnění obcí, která nesplňují všechna kritéria, ale mají předpoklady být do aglomerace zařazeny.

Jsou to obce:

Adamov

Adamov měl v roce 2001 silnou nabídku pracovních příležitostí a tedy nevykazoval vyšší vyjíždku za prací. V současnosti s ukončením výrobních programů v obci je nabídka pracovních příležitostí minimální a obyvatelé jsou nuceni dojíždět do Blanska nebo do Brna, kde je větší nabídka pracovních příležitostí. S vysokou pravděpodobností je možno předpokládat silnou dojíždku do Brna.

Hlína

Obec nesplňuje kritérium dostupnosti, ale z hlediska dopravních vztahů je vázaná pouze na oblast Brněnské aglomerace. Není zajištěna žádná přímá dopravní vazba na sousední Ivančice ležící mimo prostor aglomerace.

Sobotovice a Medlov

Obce nesplňují kritérium dostupnosti, ale s ohledem připravovaného rozšíření IDS JMK pro oblast Znojemska dojde k podstatnému zlepšení vazeb k Brnu a obce toto kritérium splní.

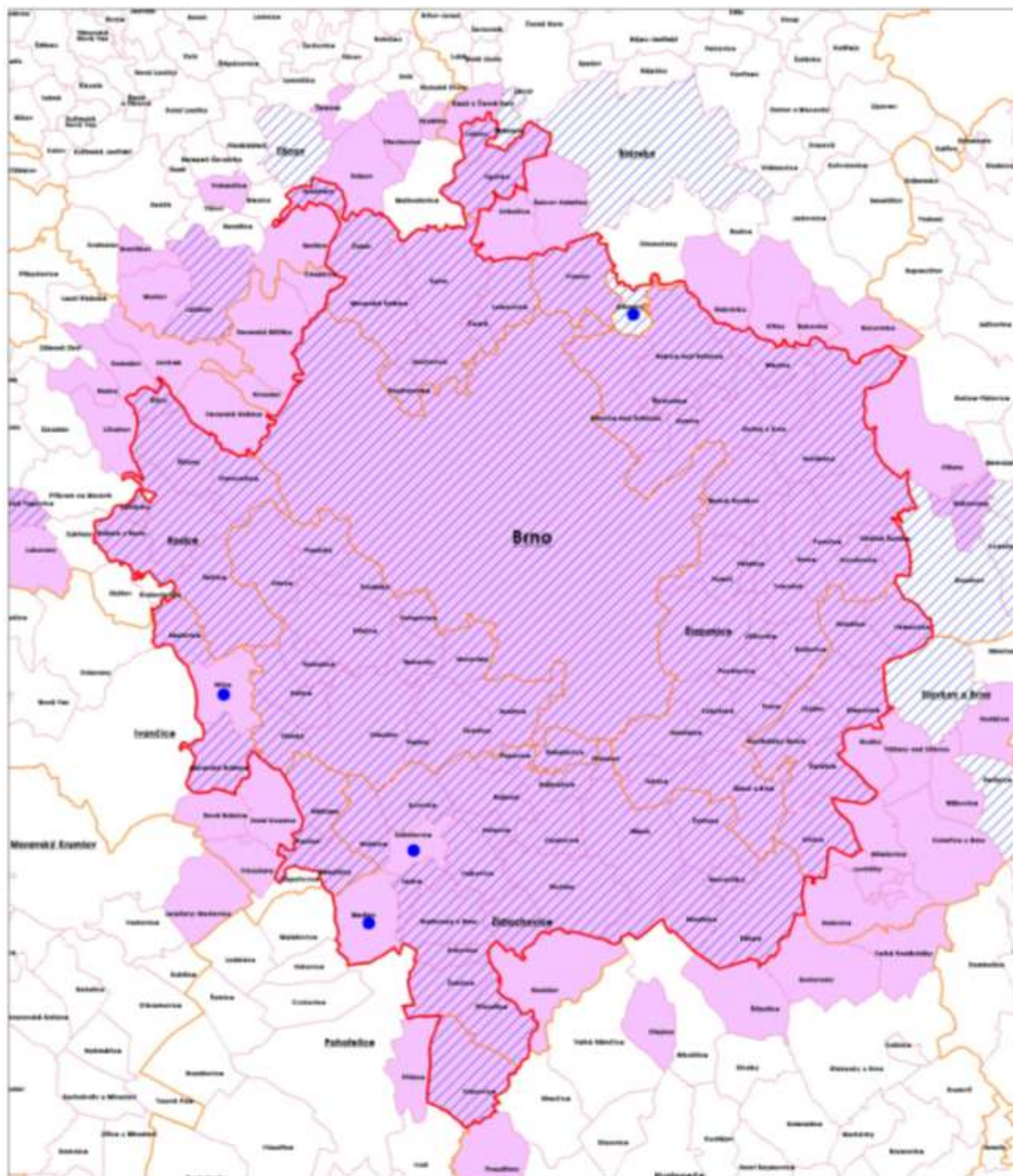
Do aglomerace nebyly zařazeny obce Svinošice a Šebrov – Kateřina, které splňují kritérium poměru pracovní dojíždky, ale nesplňují kritéria dostupnosti hromadnou dopravou. Systém IDS, tuto oblast obsluhuje pomocí napaječové autobusové dopravy (linka 152) ke Kuřimi nebo Blansku. Zlepšení časoprostorové dostupnosti by bylo možné pouze vedením této linky na terminál Královo Pole – nádraží. Obdobně nebyla do aglomerace zařazena Nosislav, jejíž časoprostorovou dostupnost by výhledově mohlo zlepšit uvažované prodloužení železniční tratě do Židlochovic.

Vymezená Brněnská aglomerace i s Brnem zahrnuje 96 sídel, které tvoří jeden funkční celek s velmi těsnými každodenními pracovními vazbami a vztahy k vybavenosti (příloha č.5).

V prostoru Brněnské aglomerace sehrávají podstatný vliv sídla Kuřim, Modřice, Šlapanice, Rajhrad, Židlochovice, Hrušovany, Rosice a Zastávka, a to díky jejich ekonomickému potenciálu a poloze vůči urbanizačním osám. Rozvoj těchto sídel již dříve ovlivnil a nadále bude ovlivňovat město Brno a celou aglomeraci.

Pro zajištění optimálního fungování aglomerace je nezbytné zabývat se usměrňováním jejího rozvoje. Cílem usměrňování je zajištění udržitelného rozvoje aglomerace jako celku. Zároveň musí být respektováno, že rozvoj jedné části nesmí být realizován na úkor části jiné a vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů nezbytných pro stimulaci rozvoje musí být efektivní.

Příloha 5 Vymezení území Brněnské aglomerace (schéma)



Vymezení území Brněnské aglomerace

aglomerace je vymezena na základě průniku dvou kritérií

- Poměr denní pracovní dojížděky z obce do Brna k celkovému počtu EAO obce je větší než 25% (použito dat ze SLBD 2001 korigovaných na základě změny počtu obyvatel jednotlivých obcí v období 2001 až 2009)
- Dostupnost centra města Brna z obcí v jeho okolí prostředky hromadné a individuální dopravy zároveň je do 40 minut

Současně je respektován požadavek územní celistvosti oblastí aglomerace

- Území obcí zařazené do aglomerace mimo zvyklá kritéria

- Vymezení Brněnské aglomerace - návrh
- Hranice obcí s rozšířenou působností (ORP)
- Hranice administrativně správního území obcí

Zdroj: SLBD 2001 a aktuální data 2001 až 2009 ČSÚ + Jízdní řády IDS JMK - 2009

2.4 Sídelní struktura Brněnské aglomerace

2.4.1 Vývoj počtu obyvatel Brněnské aglomerace 1980 až 2009 podle velikostních skupin obcí (2009)

Vymezená Brněnská aglomerace je tvořena 96 obcemi.

Rozdělení aglomerace do velikostních skupin obcí podle velikosti v roce 2009:

- 370 000 obyvatel (1 obec - Brno) – 73 % obyvatelstva aglomerace;
- 10 000 až 11 000 obyvatel (1 obec - Kuřim) – 2 % obyvatelstva aglomerace;
- 5 000 až 10 000 obyvatel (2 obce - Rosice a Šlapanice) – 2 % obyvatelstva aglomerace;
- 3 000 až 5 000 obyvatel (6 obcí - Adamov, Bílovice, Hrušovany, Modřice, Újezd u Brna, Židlochovice) – 4 % obyvatelstva aglomerace;
- 2 000 až 3 000 obyvatel (10 obcí - Blučina, Mokrý-Horákov, Ořechov, Pozořice, Rajhrad, Sokolnice, Střelice, Troubsko, Vranovice, Zastávka) – 5 % obyvatelstva aglomerace;
- 1 000 až 2 000 obyvatel (24 obcí) – 7 % obyvatelstva aglomerace;
- 500 až 1 000 obyvatel (40 obcí) – 6 % obyvatelstva aglomerace;
- Pod 500 obyvatel (12 obcí) – 1 % obyvatelstva aglomerace.

Příloha 6 Zařazení obcí do skupin podle počtu obyvatel v období 1980 až 2009 (tabulka)

Velikostní skupina obcí	1980 počet obcí	% obyvatel	1991 počet obcí	% obyvatel	2001 počet obcí	% obyvatel	2009 počet obcí	% obyvatel
Brno	1	75,0	1	76,6	1	75,5	1	73,1
11 000 - 10 000	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	2,1
10 000 - 5 000	3	4,0	3	3,9	3	4,1	2	2,4
5 000 - 3 000	4	3,1	3	2,3	3	2,3	6	4,3
3 000 - 2 000	7	3,7	8	3,9	9	4,5	10	4,7
2 000 - 1 000	25	7,0	25	6,7	24	6,6	24	6,5
1 000 - 500	41	6,1	34	5,0	39	5,8	40	6,0
pod 500	15	1,0	22	1,6	17	1,2	12	0,8
Celkem aglomerace	96	100,0	96	100,0	96	100,0	96	100,0

Zdroj: SLBD 1980, 1991, 2001 a aktuální data 2001 až 2009 ČSÚ – vlastní zpracování

Změny v počtu obyvatel v období 1980 až 2009 se odrazilo v zařazení obcí do jednotlivých skupin následovně:

- do skupiny 10 000 až 11 000 obyvatel byla zařazena Kuřim (2001-2009);
- do skupiny 5 000 až 10 000 obyvatel byly zařazeny Rosice (1991-2001); Adamov (1991-2001) se posunul do nižší skupiny;
- do skupiny 3 000 až 5 000 obyvatel byly zařazeny Bílovice (2001-2009), Hrušovany (2001-2009), Újezd u Brna (2001-2009);
- do skupiny 2 000 až 3 000 obyvatel byly zařazeny Blučina (1991-2001), Pozořice (2001-2009), Sokolnice (2001-2009), Troubsko (2001-2009), Vranovice (2001-2009); Rajhrad (1980-1991) se posunul do nižší skupiny;
- do skupiny 1 000 až 2 000 obyvatel byly zařazeny Babice nad Svitavou (2001-2009), Lipůvka (1980-1991), Syrovice (2001-2009), Velešovice (1991-2001), Vojkovice (2001-2009);
- do skupiny 500 až 1 000 obyvatel byly zařazeny Hradčany (2001-2009), Nebovidy (2001-2009), Rebešovice (1991-2001), Zbýšov (2001-2009); Opatovice (1980-1991) a Sobotovice (1980-1991) se posunuly do nižší skupiny.

Z hlediska růstu počtu obyvatel jednotlivých velikostních skupin obcí Brněnské aglomerace dle roku 2009 je možno sledovat následující vývoj.

1980 až 1991

Přírůstek počtu obyvatel Brna (16 800 obyvatel znamenající nárůst počtu obyvatel o 4,5 %) a Kuřimi (900 obyvatel znamenající nárůst počtu obyvatel o 12,0 %).

Úbytek počtu obyvatel u všech ostatních velikostních skupin obcí (celkový úbytek o 5 % obyvatel).

Oblast Brněnské aglomerace zaznamenává celkový přírůstek o 2,4 % obyvatel.

1991 až 2001

Prudký úbytek počtu obyvatel Brna (12 100 obyvatel znamenající pokles počtu obyvatel o 3,1 %).

Mírné zvýšení počtu obyvatel u všech ostatních velikostních skupin obcí (celkový přírůstek 3 200 obyvatel znamenající nárůst počtu obyvatel o 10,7 %).

Oblast Brněnské aglomerace zaznamenává celkový úbytek o 1,8 % obyvatel.

2001 až 2009

Mírnější úbytek počtu obyvatel Brna (5 600 obyvatel znamenající pokles počtu obyvatel o 1,5 %).

Zvýšení počtu obyvatel u všech ostatních velikostních skupin obcí (celkový přírůstek 14 600 obyvatel znamenající nárůst počtu obyvatel o 11,9 %).

Oblast Brněnské aglomerace zaznamenává přírůstek 1,8 % obyvatel.

1991 až 2009 (období charakterizující změnu vývoje po roce 1989)

Úbytek počtu obyvatel Brna (17 700 obyvatel znamenající pokles počtu obyvatel o 4,6 %).

Zvýšení počtu obyvatel u všech ostatních velikostních skupin obcí (celkový přírůstek 17 700 obyvatel znamenající nárůst počtu obyvatel o 13,0 %). Nejvyšší procentuální nárůst zaznamenává skupina obcí 11 000 - 10 000 obyvatel (Kuřim) o 21,7 % obyvatel a nejnižší procentuální nárůst skupina obcí 10 000 - 5 000 obyvatel s nárůstem o 10,6 % obyvatel. U ostatních skupin obcí se nárůst pohybuje v rozmezí 12% až 16,4 %.

Oblast aglomerace je z hlediska počtu obyvatel vyrovnaná (počet obyvatel aglomerace v roce 2009 dosáhl hodnoty z roku 1991).



Příloha 7 Vývoj počtu obyvatel Brněnské aglomerace 1980 až 2009 podle velikostních skupin obcí v roce 2009 (tabulka 1)

Velikostní skupina obcí	Počet obcí	Počet obyvatel 1980	Počet obyvatel 1991	Počet obyvatel 2001	Počet obyvatel 2009	Absolutní změna počtu obyvatel 1980 - 1991	Absolutní změna počtu obyvatel 1991 - 2001	Absolutní změna počtu obyvatel 2001 - 2009	Absolutní změna počtu obyvatel 1991 - 2009
Brno	1	371 463	388 296	376 172	370 592	16 833	-12 124	-5 580	-17 704
11 000 - 10 000	1	7 695	8 621	8 930	10 492	926	309	1 562	1 871
10 000 - 5 000	2	11 819	11 157	11 510	12 340	-662	353	830	1 183
5 000 - 3 000	6	20 359	19 154	19 520	21 967	-1 205	366	2 447	2 813
3 000 - 2 000	10	22 524	21 267	21 784	23 821	-1 257	517	2 037	2 554
2 000 - 1 000	24	29 571	28 723	29 384	33 163	-848	661	3 779	4 440
1 000 - 500	40	27 778	26 222	27 194	30 519	-1 556	972	3 325	4 297
pod 500	12	3 850	3 618	3 618	4 194	-232	0	576	576
Celkem	96	495 059	507 058	498 112	50 7088	11 999	-8 946	8 976	30

Zdroj: SLBD 1980, 1991, 2001 a aktuální data 2001 až 2009 ČSÚ – vlastní zpracování

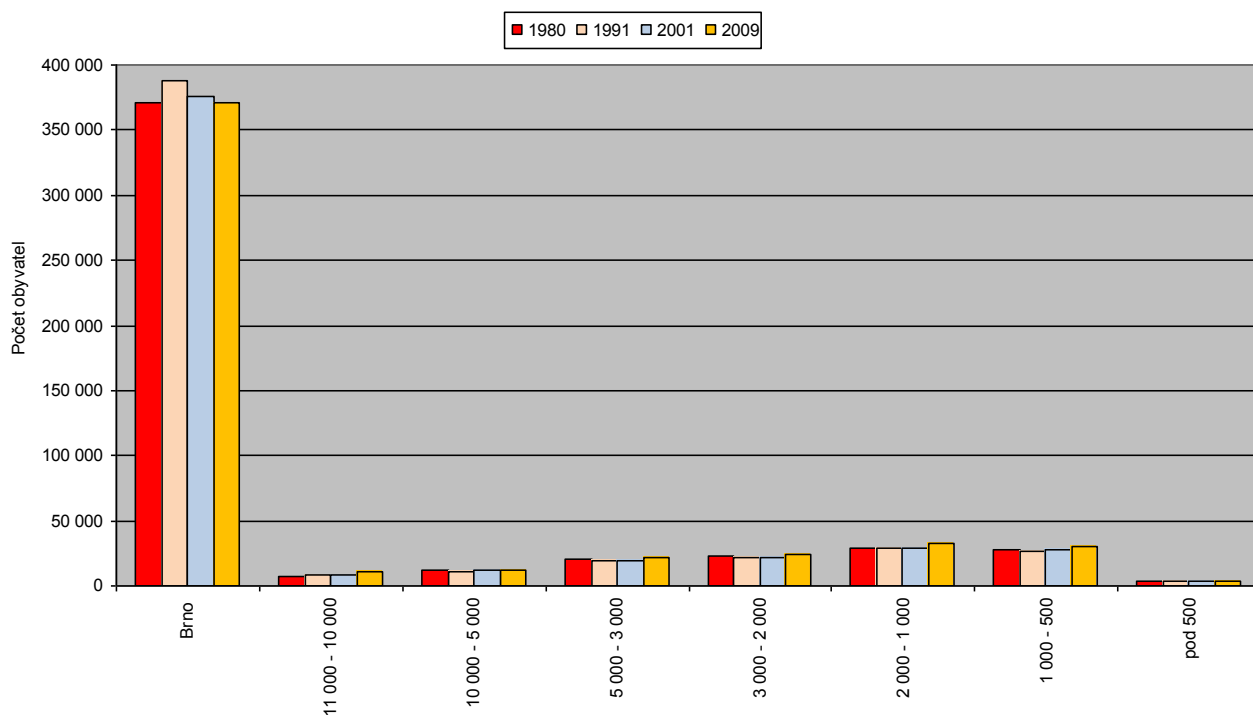
Příloha 8 Vývoj počtu obyvatel Brněnské aglomerace 1980 až 2009 podle velikostních skupin obcí v roce 2009 (tabulka 2)

Velikostní skupina obcí	Relativní změna počtu obyvatel v % 1980 - 1991	Relativní změna počtu obyvatel v % 1991 - 2001	Relativní změna počtu obyvatel v % 2001 - 2009	Relativní změna počtu obyvatel v % 1991-2009
Brno	104,5	96,9	98,5	95,4
11 000 - 10 000	112,0	103,6	117,5	121,7
10 000 - 5 000	94,4	103,2	107,2	110,6
5 000 - 3 000	94,1	101,9	112,5	114,7
3 000 - 2 000	94,4	102,4	109,4	112,0
2 000 - 1 000	97,1	102,3	112,9	115,5
1 000 - 500	94,4	103,7	112,2	116,4
pod 500	94,0	100,0	115,9	115,9
Celkem	102,4	98,2	101,8	100,0

Pokles počtu obyvatel 
 Nárůst počtu obyvatel 

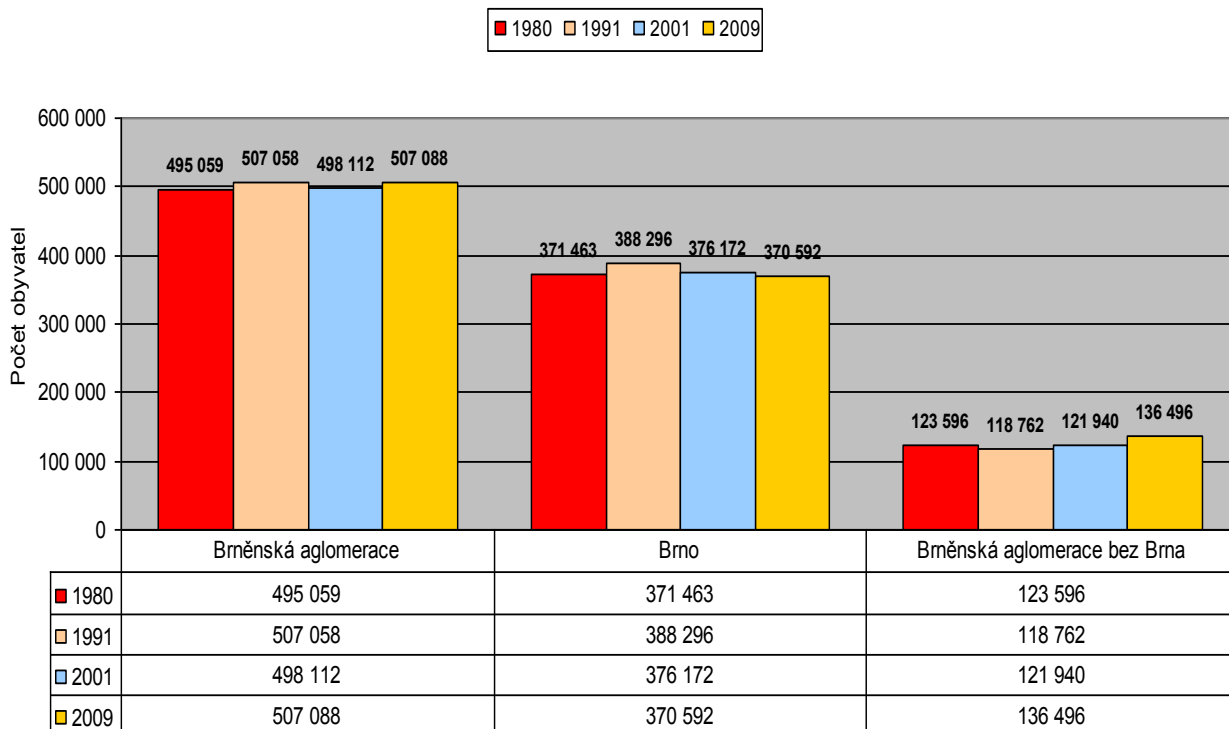
Zdroj: SLBD 1980, 1991, 2001 a aktuální data 2001 až 2009 ČSÚ – vlastní zpracování

Příloha 9 Vývoj počtu obyvatel Brněnské aglomerace 1980 až 2009 podle velikostních skupin obcí v roce 2009 (graf)



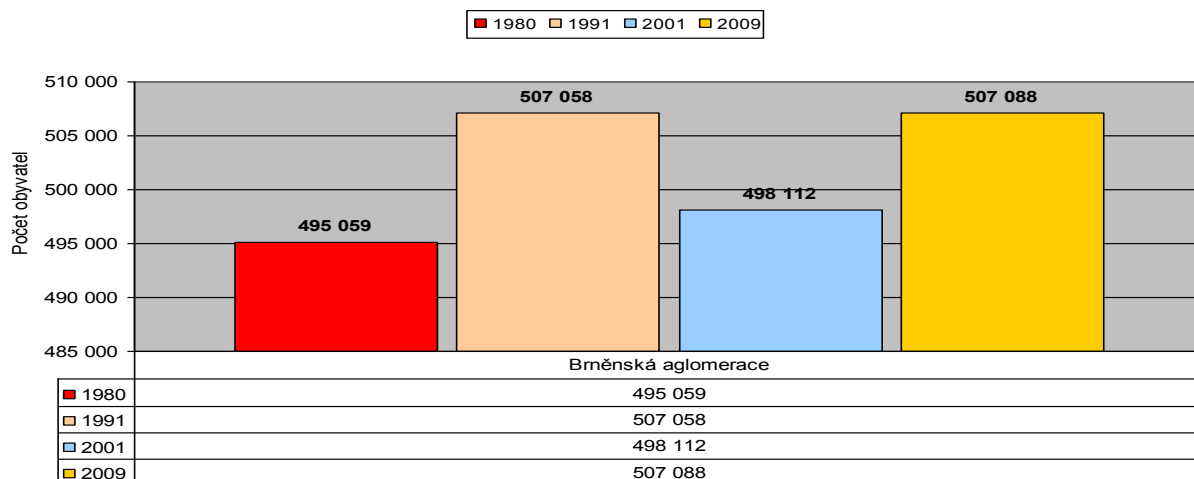
Zdroj: SLBD 1980, 1991, 2001 a aktuální data 2001 až 2009 ČSÚ – vlastní zpracování

Příloha 10 Vývoj počtu obyvatel Brněnské aglomerace, Brna a Brněnské aglomerace bez Brna 1980 až 2009 (graf)



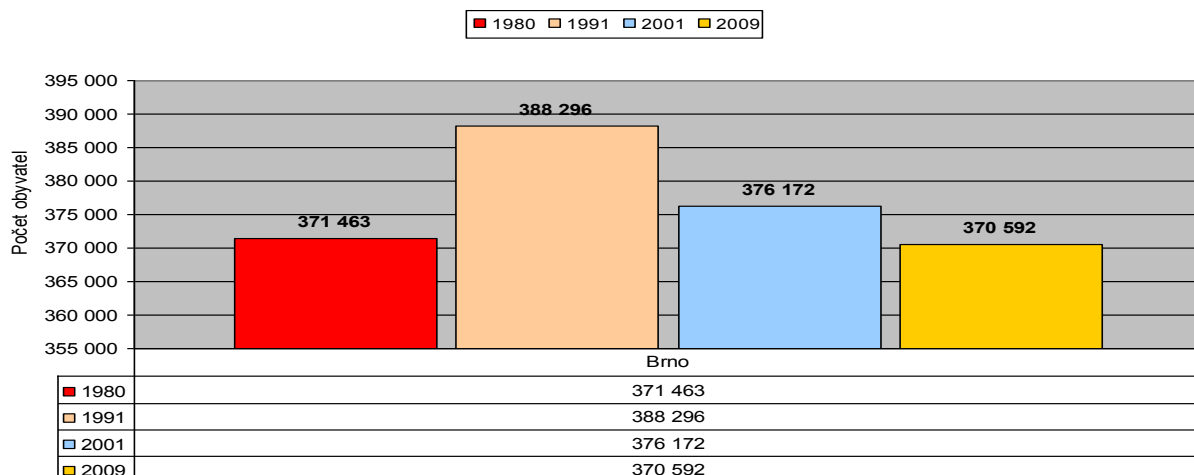
Zdroj: SLBD 1980, 1991, 2001 a aktuální data 2001 až 2009 ČSÚ – vlastní zpracování

Příloha 11 Vývoj počtu obyvatel Brněnské aglomerace 1980 až 2009 (graf)



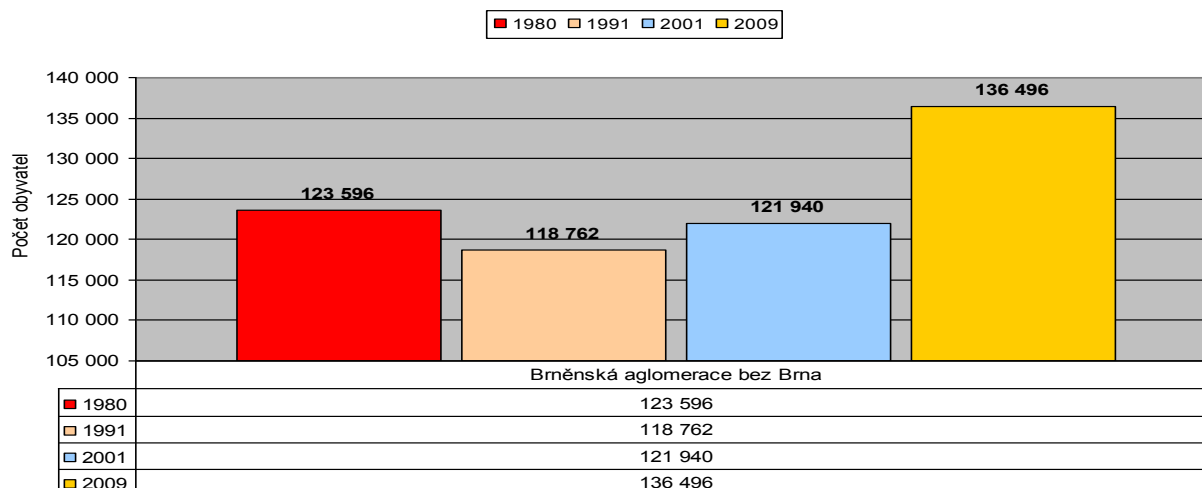
Zdroj: SLBD 1980, 1991, 2001 a aktuální data 2001 až 2009 ČSÚ – vlastní zpracování

Příloha 12 Vývoj počtu obyvatel Brna 1980 až 2009 (graf)



Zdroj: SLBD 1980, 1991, 2001 a aktuální data 2001 až 2009 ČSÚ – vlastní zpracování

Příloha 13 Vývoj počtu obyvatel Brněnské aglomerace bez Brna 1980 až 2009 (graf)



Zdroj: SLBD 1980, 1991, 2001 a aktuální data 2001 až 2009 ČSÚ – vlastní zpracování

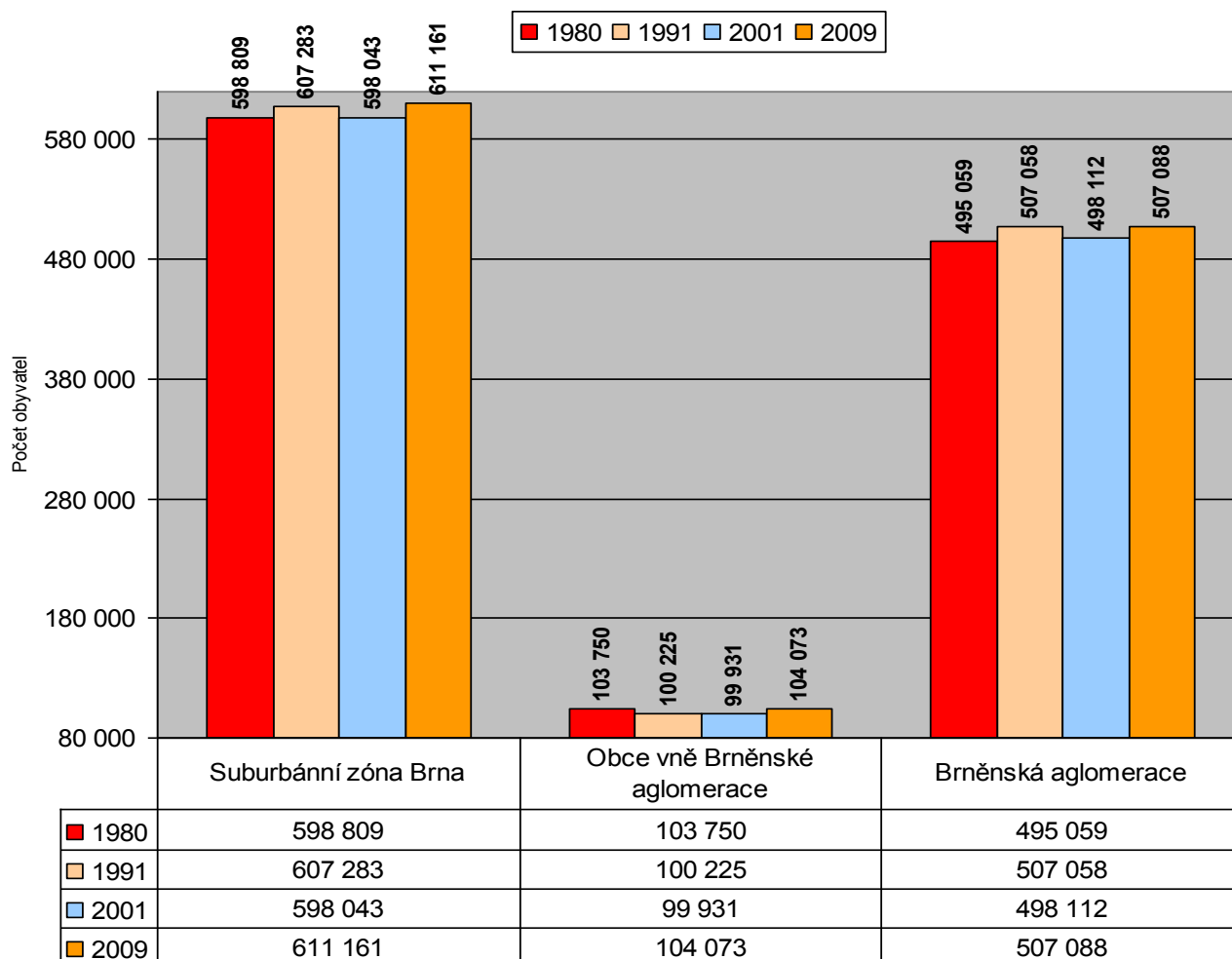
Příloha 14 Vývoj počtu obyvatel území intenzivních aglomeračních vazeb - suburbánní zóna Brna (tabulka)

	Počet obcí	Počet obyvatel 1980	Počet obyvatel 1991	Počet obyvatel 2001	Počet obyvatel 2009	Absolutní změna počtu obyvatel 1980-1991	Absolutní změna počtu obyvatel 1991-2001	Absolutní změna počtu obyvatel 2001-2009	Absolutní změna počtu obyvatel 1991-2009	Relativní změna počtu obyvatel v % 1991-2009
Území intenzivních aglomeračních vazeb = suburbánní zóna Brna /*	170	598 809	607 283	598 043	611 161	+8 474	-9 240	+13 118	+3 878	+0,6
Obce vně Brněnské aglomerace	74	103 750	100 225	99 931	104 073	-3 525	-294	+4 142	+3 848	+3,8
Brněnská aglomerace	96	495 059	507 058	498 112	507 088	+11 999	-8 946	+8 976	+30	0,0
Brno	1	371 463	388 296	376 172	370 592	+16 833	-12 124	-5 580	-17 704	-4,6
Brněnská aglomerace bez Brna	95	123 596	118 762	121 940	136 496	-4 834	+3 178	+14 556	+17 734	+14,9

Zdroj: SLBD 1980, 1991, 2001 a aktuální data 2001 až 2009 ČSÚ – vlastní zpracování

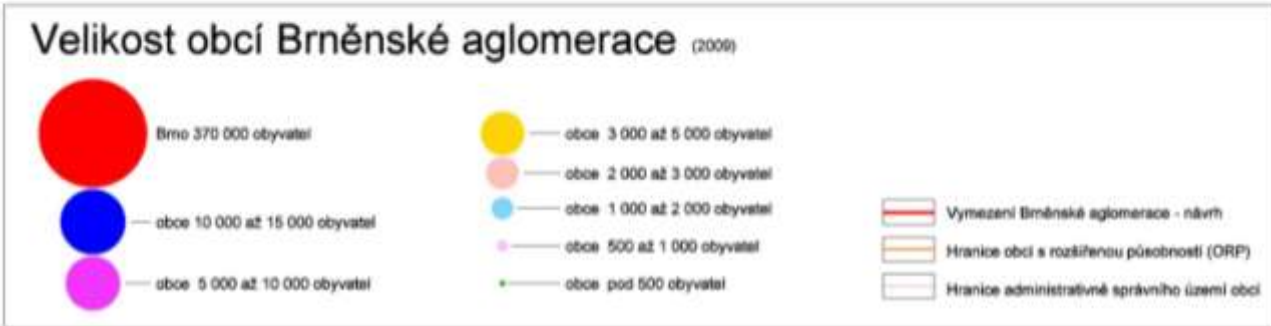
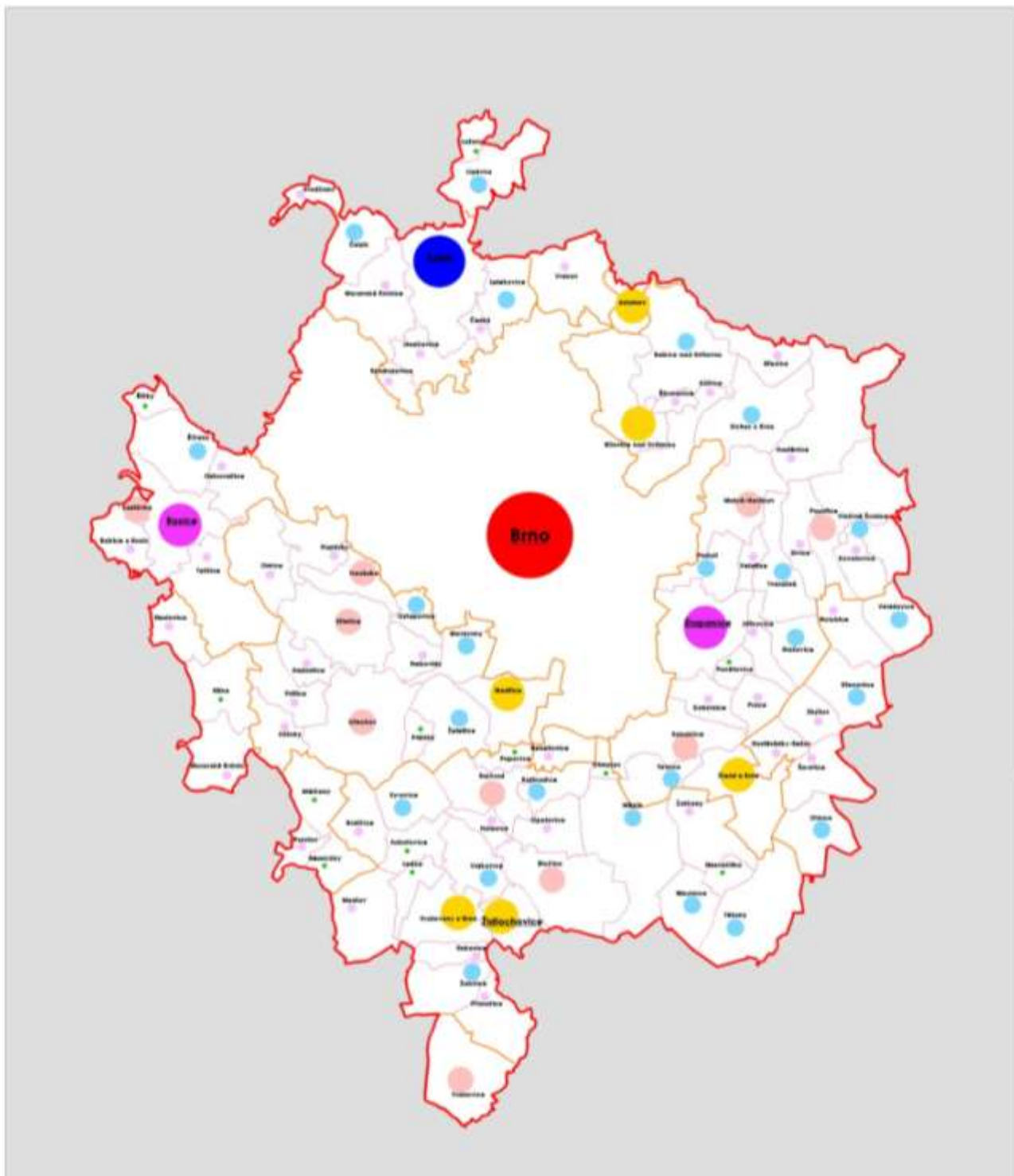
/* Území intenzivních aglomeračních vazeb = suburbánní zóna Brna – analyzované území

Příloha 15 Vývoj počtu obyvatel území intenzivních aglomeračních vazeb - suburbánní zóna Brna (graf)



Zdroj: SLBD 1980, 1991, 2001 a aktuální data 2001 až 2009 ČSÚ – vlastní zpracování

Příloha 16 Velikost obcí Brněnské aglomerace 2009 (schéma)



Zdroj: aktuální data 2009 ČSÚ

2.4.2 Vývoj počtu obyvatel Brněnské aglomerace 1980 až 2009 podle velikosti jednotlivých obcí

Stejně jak byl sledován růst počtu obyvatel velikostních skupin obcí Brněnské aglomerace byla podrobena analýza růstu počtu obyvatel jednotlivých obcí v rozmezí let 1980 až 2009 a to v dekadách 1980 až 1991, 1991 až 2001, 2001 až 2009.

Období 1980 až 1991 odráží zásady řízení rozvoje socialistické společnosti a rozvoj sídelní struktury odpovídá principům urbanizace (koncentrace obyvatelstva do měst). V oblasti Brněnské aglomerace dochází k růstu Brna o 4,5 % a Kuřimi o 12,0 % obyvatel.

Objevují se i první suburbanizační tendence nárůstu počtu obyvatel u obcí Rebešovice o 35 %, Lipůvky o 14 % a Říček o 12 %. Mírný nárůst do 10 % obyvatel je zaznamenán u obcí Blučina, Čebín, Hajany, Jiříkovice, Lelekovice, Medlov, Měnin, Moravany, Neslovice, Omice, Rosice, Tetčice a Vojkovice. V ostatních 78 obcích došlo k celkovému úbytku počtu obyvatel o 7 %.

Celá oblast aglomerace v tomto období zaznamenává přírůstek 2,4 % obyvatel.

Období 1991 až 2001 je první dekadou po roce 1989 a na vývoji počtu obyvatel se ukazují společensko-ekonomické změny polistopadového vývoje, které se v sídelní struktuře aglomerace projevují nástupem principů suburbanizace (přesunu části obyvatelstva do menších sídel v okolí města Brna). Dochází k prudkému úbytku obyvatel v Brně o 12 000 obyvatel (pokles o 3,1 %). V této době ztrácí počet obyvatel ještě dalších 28 obcí (celkový pokles o 2,3 % obyvatel).

Mírný nárůst počtu obyvatel do 10 % se projevuje u 60 obcí (celkový nárůst o 3,9 % obyvatel).

Nárůst v rozmezí 10 % až 20 % obyvatel zaznamenávají obce Bílovice nad Svitavou (13 %), Popůvky (12 %), Troubsko (11 %) a Babice u Rosic (10 %). Celkem u těchto obcí dochází k nárůstu počtu obyvatel o 11,8 %.

Nárůst v rozmezí 20 % až 30 % obyvatel zaznamenávají pouze obce Rebešovice (27 %), Česká (25 %), a Rozdrojovice (22 %). Celkem u těchto obcí dochází k nárůstu počtu obyvatel o 24,7 %.

Prudký nárůst nad 30 % obyvatel není zaznamenán u žádné obce.

Celá oblast aglomerace v tomto období zaznamenává úbytek 1,8 % obyvatel.

Období 2001 až 2009 navázalo na předcházející období a rozvoj sídelní struktury se plně podřídil principům suburbanizace (přesunu části obyvatelstva do sídel v okolí města Brna). Úbytek počtu obyvatel v Brně se oproti předcházejícímu období zmírnil pouze na 5 600 obyvatel (pokles o 1,5 %). Mimo Brno ztrácí počet obyvatel ještě obce Adamov (5 %), Nesvačilka (3 %), Hajany (1 %), Přisnotice (1 %) a Sobotovice (1 %).

Mírný nárůst do 10 % obyvatel se projevuje u 40 obcí (celkový nárůst o 5 % obyvatel).

Nárůst v rozmezí 10 % až 20 % obyvatel se projevuje u 26 obcí (celkový nárůst o 14 % obyvatel).

Nárůst v rozmezí 20 % až 30 % obyvatel zaznamenávají obce Říčky (29 %), Velešovice (28 %), Zbýšov (28 %), Želešice (27 %), Lelekovice (24 %), Němčičky (24 %), Bratčice (23 %), Modřice (23 %), Ponětovice (23 %), Řícmanice (23 %), Podolí (21 %) a Silůvky (20 %). Celkem u těchto obcí dochází k nárůstu o 24 % obyvatel.

Prudký nárůst nad 30 % obyvatel zaznamenávají obce Hlína (91 %), Moravany (50 %), Popůvky (47 %), Rebešovice (46 %), Kanice (44 %), Bílovice nad Svitavou (43 %), Rozdrojovice (39 %), Nebovidy (35 %), Troubsko (35 %), Hostěnice (31 %), Otmarov (31 %) a Popovice (31 %). Celkem u těchto obcí dochází k nárůstu o 42 % obyvatel.

Celá oblast aglomerace v tomto období zaznamenává přírůstek 1,8 % obyvatel. Zde je nutno připomenout, že dynamika růstu počtu obyvatel reaguje na hospodářské změny ve společnosti s fázovým posunem a tedy neodráží probíhající hospodářskou krizi započatou na přelomu let 2008/2009.

Celé polistopadové období 1991 až 2009 charakterizované procesy suburbanizace (přesun části obyvatelstva do sídel v okolí města Brna) znamená úbytek počtu obyvatel v Brně o 17 700 obyvatel (pokles o 4,6 %). Mimo Brno ztrácí počet obyvatel ještě obce Adamov (7 %), Mělčiny (6 %), Přisnotice (2 %) a Hajany (1 %).

Mírný nárůst do 10 % obyvatel se projevuje u 32 obcí (celkový nárůst o 6 % obyvatel).

Nárůst v rozmezí 10 % až 20 % obyvatel se projevuje u 26 obcí (celkový nárůst o 13 % obyvatel).

Nárůst v rozmezí 20 % až 30 % obyvatel zaznamenávají obce Řícmanice (30 %), Říčky (30 %), Hostěnice (29 %), Želešice (27 %), Velešovice (27 %), Bratčice (25 %), Modřice (24 %), Hradčany (22 %), Kuřim (22 %), Babice nad Svitavou (22 %), Podolí (22 %), Jinačovice (21 %), Silůvky (21 %), Sokolnice (21 %), Syrovice (21 %), Újezd u Brna (21 %) a Zastávka (20 %). Celkem u těchto obcí dochází k nárůstu o 23 % obyvatel.

Prudký nárůst nad 30 % obyvatel zaznamenávají obce Rebešovice (85 %), Hlína (77 %), Rozdrojovice (70 %), Popůvky (65 %), Moravany (64 %), Bílovice nad Svitavou (61 %), Kanice (57 %), Troubsko (50 %), Popovice (41 %), Česká (40 %), Němčičky (36 %), Otmarov (35 %), Lelekovice (34 %), Nebovidy (33 %), Zbýšov (32 %) a Babice u Rosic (31 %). Celkem u těchto obcí dochází k nárůstu o 52 % obyvatel.

Celá oblast aglomerace je v tomto období z hlediska počtu obyvatel vyrovnaná, to znamená, že počet obyvatel aglomerace v roce 2009 dosáhl hodnoty z roku 1991.

Provedená analýza jasně identifikuje rezidenční suburbanizační tendence Brněnské aglomerace, které se projevily po roce 1989 ve dvou vlnách.

První období 1991 až 2001 je pouze náznakem rozsídlování obyvatelstva.

V plné míře se rezidenční suburbanizace začala projevovat až po roce 2001.

Příloha 17 Vývoj počtu obyvatel obcí Brněnské aglomerace 1980 až 2009 (tabulka)

Pokles obyvatel v sledovaném období pod 100 %	
Nárůst obyvatel v sledovaném období 100 % až 110 %	
Nárůst obyvatel v sledovaném období 110 % až 120 %	
Nárůst obyvatel v sledovaném období 120 % až 130 %	
Nárůst obyvatel v sledovaném období nad 130 %	

ID obce	Obec	Počet obyvatel 1980	Počet obyvatel 1991	Počet obyvatel 2001	Počet obyvatel 2009	Relativní změna počtu obyvatel 1980 - 1991 (%)	Relativní změna počtu obyvatel 1991 - 2001 (%)	Relativní změna počtu obyvatel 2001 - 2009 (%)	Relativní změna počtu obyvatel 1991 - 2009 (%)	Počet dokončených bytů 1998 - 2007	Počet dokončených bytů na 100 obyvatel 1998 - 2007	% vyjíždějících EAO do Brna za práci (SLBD 2001)	% vyjíždějících EAO do Brna za práci (upraveno 2009)
581291	Adamov	5 088	5 089	4 970	4 720	100	98	95	93	100	2,1	19	15
582794	Babice nad Svitavou	908	834	859	1 018	92	103	119	122	43	4,3	45	59
582808	Babice u Rosic	559	474	523	619	85	110	118	131	36	6,2	25	38
582824	Bílovice nad Svitavou	2 253	2 043	2 302	3 292	91	113	143	161	514	16,3	57	85
582841	Blažovice	1 092	1 078	1 078	1 120	99	100	104	104	22	2	43	46
582859	Blučina	1 881	1 918	2 006	2 094	102	105	104	109	99	4,8	27	30
582883	Bratčice	711	622	632	780	88	102	123	125	8	1,1	44	61
582786	Brno	371 463	388 296	376 172	370 592	105	97	99	95	13220	3,6		
581429	Březina	693	628	593	686	91	94	116	109	44	6,8	46	56
582913	Čebín	1 564	1 574	1 570	1 698	101	100	108	108	44	2,6	25	30
582921	Česká	576	524	655	732	91	125	112	140	89	12	47	55
582999	Hajany	338	349	351	347	103	101	99	99	3	0,9	43	42
583022	Hlína	319	252	233	446	79	93	191	177	4	1	30	92
583031	Holasice	821	815	848	897	99	104	106	110	19	2,1	42	46

ID obce	Obec	Počet obyvatel 1980	Počet obyvatel 1991	Počet obyvatel 2001	Počet obyvatel 2009	Relativní změna počtu obyvatel 1980 - 1991 (%)	Relativní změna počtu obyvatel 1991 - 2001 (%)	Relativní změna počtu obyvatel 2001 - 2009 (%)	Relativní změna počtu obyvatel 1991 - 2009 (%)	Počet dokončených bytů 1998 - 2007	Počet dokončených bytů na 100 obyvatel 1998 - 2007	% vyjíždějících EAO do Brna za prací (SLBD 2001)	% vyjíždějících EAO do Brna za prací (upraveno 2009)
550825	Holubice	921	841	848	876	91	101	103	104	36	4,1	35	37
583057	Hostěnice	510	457	450	588	90	99	131	129	30	5,4	45	64
593052	Hostěrádky-Rešov	764	738	733	819	97	99	112	111	36	4,4	46	54
583065	Hradčany	447	438	478	533	98	109	112	122	17	3,3	22	30
583081	Hrušovany u Brna	2 794	2 748	2 892	3 113	98	105	108	113	86	2,8	34	38
583171	Jinačovice	535	495	522	597	93	106	114	121	24	4,1	45	55
583189	Jiřkovice	795	808	869	894	102	108	103	111	20	2,2	44	46
583197	Kanice	516	446	486	698	86	109	144	157	57	9	43	73
583219	Kobylnice	912	848	819	929	93	97	113	110	30	3,3	52	61
583227	Kovalovice	657	553	580	585	84	105	101	106	19	3,3	40	41
593214	Křenovice	1 742	1 725	1 749	1 815	99	101	104	105	45	2,5	40	43
583251	Kuřim	7 695	8 621	8 930	10 492	112	104	118	122	1032	10	29	41
581909	Lažany	350	350	346	369	100	99	107	105	10	2,7	22	26
583278	Ledce	268	205	199	211	77	97	106	103	2	1	42	47
583286	Lelekovice	1 227	1 262	1 362	1 694	103	108	124	134	105	6,4	52	68
581968	Lipůvka	953	1 086	1 092	1 205	114	101	110	111	81	6,8	32	39
583367	Medlov	618	626	626	641	101	100	102	102	17	2,7	29	31
583375	Mělčany	489	464	430	437	95	93	102	94	13	2,9	34	35
583383	Měnín	1 500	1 578	1 664	1 695	105	105	102	107	21	1,3	39	41
583391	Modřice	4 115	3 484	3 504	4 301	85	101	123	124	251	6,1	44	59
583405	Mokrá-Horákov	2 895	2 662	2 587	2 691	92	97	104	101	84	3,1	41	43
583413	Moravany	1 068	1 107	1 208	1 810	104	109	150	164	271	15,6	45	76
583421	Moravské Bránice	938	904	913	933	96	101	102	103	16	1,8	32	34
583430	Moravské Knínice	799	742	763	843	93	103	111	114	31	3,7	37	44
583448	Moutnice	1 130	1 054	1 089	1 227	93	103	113	116	36	2,9	45	54
583456	Nebovidy	478	443	435	588	93	98	135	133	34	5,9	48	72
583472	Němčičky	251	251	276	341	100	110	124	136	7	2	36	50
583481	Neslovice	705	722	780	866	102	108	111	120	33	3,8	27	35
583499	Nesvačilka	333	320	333	323	96	104	97	101	2	0,6	45	43
583537	Ochoz u Brna	1 193	1 058	1 090	1 248	89	103	115	118	64	5,2	55	65
583545	Omice	643	655	694	735	102	106	106	112	37	5,1	43	47
583553	Opatovice	1 025	966	950	987	94	98	104	102	10	1	38	41
583561	Ořechov	2 474	2 353	2 353	2 410	95	100	102	102	52	2,1	41	42
583596	Ostopovice	1 458	1 376	1 298	1 473	94	94	114	107	86	6	60	68
583600	Ostrovačice	581	568	575	644	98	101	112	113	23	3,7	26	34
506699	Otmarov	181	170	175	229	94	103	131	135	8	3,7	44	66
593478	Otnice	1 485	1 365	1 383	1 412	92	101	102	103	31	2,2	35	36
583634	Podolí	1 148	1 003	1 010	1 221	87	101	121	122	59	5	57	71
549738	Ponětovice	343	313	298	365	91	95	123	117	8	2,2	46	59
583651	Popovice	235	230	247	324	98	107	131	141	12	3,7	51	70
583669	Popůvky	584	536	599	882	92	112	147	165	85	10,7	48	77
583677	Požořice	1 963	1 888	1 976	2 105	96	105	107	112	106	5	42	47
583685	Prace	832	785	847	912	94	108	108	116	14	1,5	49	54
583693	Pravlov	516	491	525	554	95	107	106	113	10	1,8	31	34
583707	Prštice	909	901	892	903	99	99	101	100	23	2,6	43	44
583731	Přisnotice	952	809	793	791	85	98	100	98	16	2	36	36
583740	Radostice	703	609	644	718	87	106	112	118	25	3,5	43	51

ID obce	Obec	Počet obyvatel 1980	Počet obyvatel 1991	Počet obyvatel 2001	Počet obyvatel 2009	Relativní změna počtu obyvatel 1980 - 1991 (%)	Relativní změna počtu obyvatel 1991 - 2001 (%)	Relativní změna počtu obyvatel 2001 - 2009 (%)	Relativní změna počtu obyvatel 1991 - 2009 (%)	Počet dokončených bytů 1998 - 2007	Počet dokončených bytů na 100 obyvatel 1998 - 2007	% vyjíždějících EAO do Brna za práci (SLBD 2001)	% vyjíždějících EAO do Brna za práci (upraveno 2009)
583758	Rajhrad	3 058	2 763	2 713	2 904	90	98	107	105	53	1,8	42	47
583766	Rajhradice	1 186	1 090	1 176	1 207	92	108	103	111	21	1,7	51	53
583774	Rebešovice	306	413	524	763	135	127	146	185	95	12,8	58	87
583782	Rosice	4 978	4 985	5 296	5 504	100	106	104	110	136	2,5	27	29
583791	Rozdrojovice	537	466	570	792	87	122	139	170	101	13,1	58	85
583821	Řícmanice	600	541	572	703	90	106	123	130	66	9,4	53	70
583839	Říčany	1 715	1 658	1 671	1 794	97	101	107	108	77	4,3	40	45
549789	Říčky	220	246	247	319	112	100	129	130	32	10,4	37	57
583855	Silůvky	766	691	695	836	90	101	120	121	18	2,3	47	61
583863	Sivice	920	891	965	980	97	108	102	110	28	2,9	36	37
583880	Sobotovice	523	468	483	483	90	103	100	103	7	1,4	38	38
583898	Sokolnice	1 758	1 701	1 748	2 058	97	103	118	121	146	7,4	42	55
583910	Střelice	2 697	2 453	2 537	2 715	91	103	107	111	109	4	48	53
583936	Syrovice	982	946	971	1 148	96	103	118	121	19	1,9	48	60
593613	Šaratice	962	921	892	967	96	97	108	105	60	6,2	35	41
583952	Šlapanice	6 841	6 172	6 214	6 836	90	101	110	111	305	4,5	56	63
583979	Telnice	1 305	1 227	1 263	1 407	94	103	111	115	26	1,9	47	55
583995	Těšany	1 179	1 148	1 130	1 212	97	98	107	106	48	3,9	47	52
583987	Tetčice	915	928	946	996	101	102	105	107	36	3,4	32	36
584029	Troubsko	1 491	1 422	1 580	2 135	95	111	135	150	247	11,8	53	75
584037	Tvarožná	1 128	1 071	1 163	1 217	95	109	105	114	26	2,1	54	57
584045	Újezd u Brna	2 666	2 539	2 765	3 069	95	109	111	121	221	7,2	40	48
584061	Unkovice	641	622	635	667	97	102	105	107	23	3,3	30	34
584096	Velatice	522	513	561	577	98	109	103	113	15	2,6	51	53
593681	Velešovice	989	916	915	1 167	93	100	128	127	77	6,8	33	51
584126	Viničné Šumice	1 107	1 023	1 018	1 184	92	100	116	116	54	4,7	42	53
584142	Vojkovice	888	965	990	1 103	109	103	111	114	52	4,7	37	45
584151	Vranov	634	629	595	683	99	95	115	109	39	5,8	47	56
585033	Vranovice	1 907	1 879	1 925	2 029	99	102	105	108	47	2,3	37	40
584207	Zastávka	2 400	2 228	2 359	2 680	93	106	114	120	110	4,1	21	31
593699	Zbýšov	471	399	410	525	85	103	128	132	50	9,6	45	64
584231	Žabčice	1 424	1 408	1 460	1 601	99	104	110	114	82	5,2	40	46
584240	Žatčany	804	764	757	800	95	99	106	105	12	1,5	36	40
584266	Želešice	1 200	1 171	1 175	1 487	98	100	127	127	56	3,9	42	60
584282	Židlochovice	3 443	3 251	3 087	3 472	94	95	113	107	136	4	27	35

Zdroj: SLBD 1980, 1991, 2001 a aktuální data 2001 až 2009 ČSÚ – vlastní zpracování

Vývoj počtu obyvatel oblasti intenzivních aglomeračních vazeb vně Brněnské aglomerace 1980 až 2009 podle velikosti jednotlivých obcí

V období 1980 až 1991 dochází k poklesu počtu obyvatel u 66 obcí s celkovým úbytkem počtu obyvatel o 5 %.

Nárůst počtu obyvatel se projevuje u obcí Kupařovice (21 %), Jedovnice (12 %), Blansko (7 %), Slavkov u Brna (5 %), Železné (5 %), Nové Bránice (2 %), Veverská Bítýška (1 %) a Kotvrdovice (1 %).

Celá oblast v tomto období zaznamenává úbytek 3,4 % obyvatel.

V období 1991 až 2001 dochází k poklesu počtu obyvatel u 36 obcí s celkovým úbytkem počtu obyvatel o 2,2 %.

Mírný nárůst do 10% obyvatel zaznamenalo 33 obcí s celkovým nárůstem počtu obyvatel o 2,6 %.

Prudší nárůst počtu obyvatel se projevuje u obcí Svinošice (21 %), Březina (19 %), Sentice (13 %), Železné (13 %) a Lubě (11 %).

Celá oblast v tomto období zaznamenává úbytek 0,3 % obyvatel.

V období 2001 až 2009 dochází k poklesu počtu obyvatel u 14 obcí s celkovým úbytkem počtu obyvatel o 1 %.

Mírný nárůst do 10 % obyvatel zaznamenalo 42 obcí s celkovým nárůstem počtu obyvatel o 4 %.

Nárůst 10 % až 20 % obyvatel zaznamenalo 10 obcí s celkovým nárůstem počtu obyvatel o 14,9 %.

Nárůst nad 20 % obyvatel zaznamenaly obce Nové Bránice (46 %), Vohančice (32 %), Železné (32 %), Bukovina (32 %), Všechnovice (24 %), Litostrov (23 %), Hvozdec (22 %) a Kobeřice u Brna (21 %).

Celá oblast v tomto období zaznamenává přírůstek 4,1 % obyvatel.

V celém polistopadové období 1991 až 2009 dochází k poklesu počtu obyvatel u 16 obcí s celkovým úbytkem počtu obyvatel o 3,9%.

Mírný nárůst do 10 % obyvatel zaznamenalo 36 obcí s celkovým nárůstem počtu obyvatel o 3,3 %.

Nárůst 10 % až 20 % obyvatel zaznamenalo 12 obcí s celkovým nárůstem počtu obyvatel o 14,9 %.

Nárůst nad 20 % zaznamenaly obce Nové Bránice (50 %), Železné (49 %), Vohančice (37 %), Svinošice (36 %), Hvozdec (32 %), Březina (29 %), Sentice (29 %), Chudčice (28 %), Kobeřice u Brna (23 %) a Šebrov-Kateřina (23 %).

Celá oblast v tomto období zaznamenává přírůstek 3,8 % obyvatel. U jmenovaných obcí je nárůst obyvatel spojený se suburbanizačním trendem. Znamená to, že principy suburbanizace se projevují i mimo oblast vymezené Brněnské aglomerace.

Příloha 18 Vývoj počtu obyvatel oblastí intenzivních aglomeračních vazeb vně Brněnské aglomerace 1980 až 2009 (tabulka)

Pokles obyvatel v sledovaném období pod 100 %	
Nárůst obyvatel v sledovaném období 100 % až 110 %	
Nárůst obyvatel v sledovaném období 110 % až 120 %	
Nárůst obyvatel v sledovaném období 120 % až 130 %	
Nárůst obyvatel v sledovaném období nad 130 %	

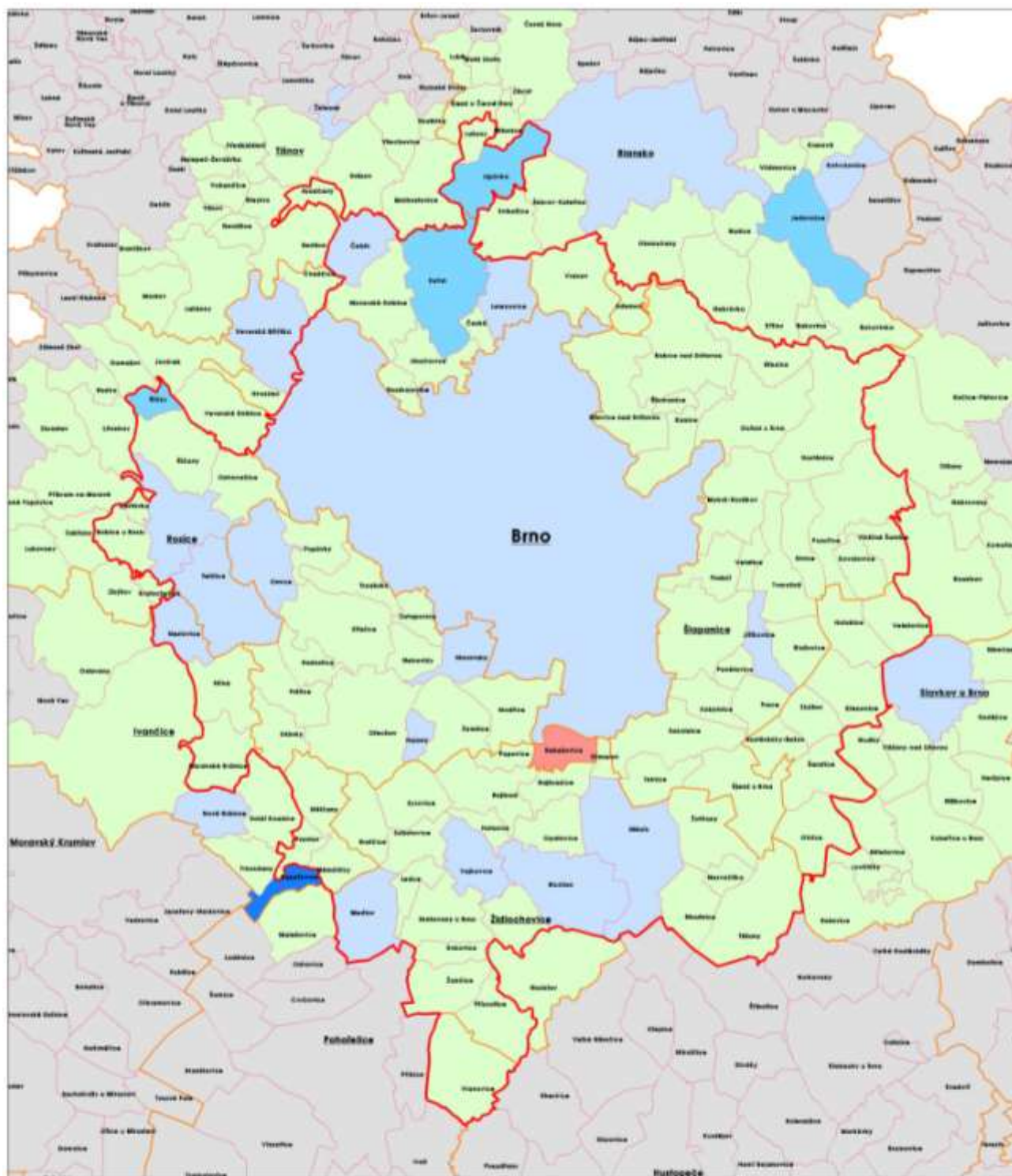
ID obce	Obec	Poloha vně Brněnské aglomerace /*	Počet obyvatel 1980	Počet obyvatel 1991	Počet obyvatel 2001	Počet obyvatel 2009	Relativní změna počtu obyvatel 1980 - 1991 (%)	Relativní změna počtu obyvatel 1991 - 2001 (%)	Relativní změna počtu obyvatel 2001 - 2009 (%)	Relativní změna počtu obyvatel 1991 - 2009 (%)	Počet dokončených bytů 1998 až 2007	Počet dokončených bytů na 100 obyvatel 1998 - 07	% vyjžděných EAO do Brna za prací (SLBD 2001)	% vyjžděných EAO do Brna za prací (upraveno 2009)
581283	Blansko	C2	19 508	20 783	20 594	21 106	107	99	103	102	799	3,8	8	10
592919	Bošovice	E3	1 095	1 067	1 073	1 102	97	101	103	103	34	3,2	37	39
582875	Braníškov	E1	198	176	163	190	89	93	117	108	1	0,6	29	40
582891	Březina	E1	237	194	230	251	82	119	109	129	6	2,4	17	22
581445	Bukovina	E2	332	322	322	339	97	100	105	105	14	4,2	37	41
581453	Bukovinka	E2	391	355	304	400	91	86	132	113	33	8,7	27	50
581496	Černá Hora	B3	2 002	1 904	1 913	1 950	95	101	102	102	93	4,8	14	16
582956	Dolní Kounice	D2	2 322	2 195	2 306	2 304	95	105	100	105	40	1,7	31	31
582964	Domašov	B1	587	551	583	570	94	106	98	103	16	2,8	26	25
582972	Drásov	B3	1 116	1 101	1 164	1 268	99	106	109	115	40	3,4	19	25
593028	Habrovany	B2	783	727	743	795	93	102	107	109	24	3,1	22	27
581569	Habrůvka	E2	370	346	335	360	94	97	108	104	25	7	25	30
583014	Heroltice	E1	195	178	163	186	91	92	114	105	5	2,7	12	19
550213	Heršpice	C3	697	667	643	671	96	96	104	101	13	2	19	22
593044	Hodějice	C4	957	822	811	914	86	99	113	111	18	2	21	27
593079	Hrušky	C3	836	754	742	773	90	98	104	103	15	2	37	40
583090	Hvozdec	D1	243	189	205	249	78	109	122	132	3	1,2	25	37
583111	Chudčice	D1	725	610	657	783	84	108	119	128	2	0,3	32	46
583120	Ivančice	C5	9 746	9 448	9 350	9 347	97	99	100	99	213	2,3	14	14
583154	Javůrek	B1	314	232	235	247	74	101	105	107	12	4,9	37	40
581682	Jedovnice	E2	2 177	2 440	2 487	2 703	112	102	109	111	192	7,2	15	19
593141	Kobeřice u Brna	E3	620	512	522	629	83	102	121	123	33	5,4	25	40
593168	Komořany	B2	628	621	652	687	99	105	105	111	17	2,5	21	23
581763	Kotvrdovice	E2	858	866	838	845	101	97	101	98	22	2,6	13	13
581780	Krasová	E2	293	257	248	265	88	97	107	103	17	6,4	13	17
583235	Kratochvilka	C5	506	436	429	432	86	98	101	99	8	1,9	19	19
581828	Křtiny	E2	826	754	768	777	91	102	101	103	27	3,5	27	28
583243	Kupařovice	D2	217	263	282	246	121	107	87	94	3	1,2	24	16
583260	Lažánky	E1	686	621	634	681	91	102	107	110	1	0,1	27	31
583308	Litostrov	E4	166	120	100	123	72	83	123	103	3	2,6	33	52
593265	Lovčičky	E3	614	512	539	577	83	105	107	113	16	2,8	37	42
581992	Lubě	B3	119	95	105	107	80	111	102	113	6	5,5	17	18
583324	Lukovany	C6	701	527	524	562	75	99	107	107	2	0,4	23	29
582034	Malá Lhota	B3	172	134	133	134	78	99	101	100	4	3	13	13
583332	Malešovice	D2	409	366	365	343	90	100	94	94	25	7,3	17	14
583341	Malhostovice	B3	888	808	828	861	91	103	104	107	25	2,9	20	23
583359	Maršov	E1	467	428	448	491	92	105	110	115	2	0,4	21	27
593320	Milešovice	E3	642	622	614	651	97	99	106	105	15	2,3	44	49

ID obce	Obec	Poloha vně Brněnská aglomerace /*	Počet obyvatel 1980	Počet obyvatel 1991	Počet obyvatel 2001	Počet obyvatel 2009	Relativní změna počtu obyvatel 1980 - 1991 (%)	Relativní změna počtu obyvatel 1991 - 2001 (%)	Relativní změna počtu obyvatel 2001 - 2009 (%)	Relativní změna počtu obyvatel 1991 - 2009 (%)	Počet dokončených bytů 1998 až 2007	Počet dokončených bytů na 100 obyvatel 1998 - 07	% vyjíždějících EAO do Brna za práci (SLBD 2001)	% vyjíždějících EAO do Brna za práci (upraveno 2009)
582077	Milonice	B3	189	168	176	184	89	105	105	110	4	2,2	19	21
583464	Nelepeč-Žemůvka	E1	149	140	107	84	94	76	79	60	0	0	16	-7
593371	Němčany	C4	812	761	725	721	94	95	99	95	15	2,1	21	21
593435	Nížkovice	C3	820	641	667	655	78	104	98	102	17	2,6	26	24
584720	Nosislav	B4	1 333	1 185	1 243	1 258	89	105	101	106	41	3,2	34	35
583511	Nové Bránice	D2	630	645	660	965	102	102	146	150	22	2,4	31	63
582166	Olomučany	C2	941	882	890	923	94	101	104	105	29	3,1	12	14
550132	Olšany	E2	442	438	437	510	99	100	117	116	23	4,8	17	26
583588	Oslavany	C5	4 893	4 445	4 544	4 617	91	102	102	104	83	1,8	15	15
549746	Předklášteří	C1	1 404	1 282	1 337	1 446	91	104	108	113	45	3,2	20	24
583715	Příbram na Moravě	C6	758	609	545	565	80	90	104	93	7	1,3	19	22
593516	Račice-Pístovice	E2	1 147	1 000	1 018	1 057	87	102	104	106	32	3,1	12	14
593559	Rousínov	B2	5 081	4 910	4 922	5 208	97	100	106	106	203	4	18	22
582298	Rudice	E2	882	793	824	898	90	104	109	113	47	5,3	8	13
583804	Rudka	E4	381	353	336	351	93	95	105	99	10	2,8	23	26
583847	Sentice	D1	465	418	473	541	90	113	114	129	25	4,8	27	37
545295	Skalička	B3	131	93	89	102	71	96	115	110	5	5,3	18	25
593583	Slavkov u Brna	C3	5 609	5 890	5 881	6 169	105	100	105	105	295	4,8	20	23
582433	Svinošice	C2	228	209	253	285	92	121	113	136	26	9,3	26	35
582476	Šebrov-Kateřina	C2	708	591	620	728	84	105	117	123	29	4	19	30
584002	Tišnov	C1	9 097	8 566	8 311	8 585	94	97	103	100	451	5,3	21	23
584011	Trboušany	D2	384	359	355	333	94	99	94	93	8	2,4	31	26
593648	Tučapy	B2	618	523	484	518	85	93	107	99	7	1,4	9	13
582557	Újezd u Černé Hory	B3	325	280	254	243	86	91	96	87	2	0,8	27	25
593664	Vážany nad Litavou	C3	707	631	628	664	89	100	106	105	14	2,1	32	35
584100	Veverská Bítýška	D1	2 755	2 758	2 790	2 933	100	101	105	106	6	0,2	31	35
584118	Veverské Knínice	B1	847	827	813	894	98	98	110	108	2	0,2	37	44
582654	Vilémovice	E2	388	302	303	288	78	100	95	95	7	2,5	7	3
584134	Vohančice	E1	145	118	123	162	81	104	132	137	10	6,2	14	31
584169	Všechovice	B3	208	182	168	209	88	92	124	115	14	6,6	25	45
584177	Vysoké Popovice	C6	711	609	592	653	86	97	110	107	25	3,8	31	38
584185	Zakřany	C6	795	767	736	729	97	96	99	95	6	0,8	18	17
586005	Závist	B3	148	127	138	133	86	109	96	105	4	3	16	14
584215	Zbraslav	E4	1 238	1 197	1 197	1 232	97	100	103	103	42	3,4	19	21
584223	Zbýšov	C5	4 484	4 257	3 940	3 915	95	93	99	92	30	0,8	19	19
584274	Železné	C1	254	266	300	396	105	113	132	149	29	7,3	18	33

Zdroj: SLBD 1980, 1991, 2001 a aktuální data 2001 až 2009 ČSÚ – vlastní zpracování

/* Poloha obcí vně Brněnská aglomerace je vztažena k popisu oblastí v kapitole 2.5

Příloha 19 Růst počtu obyvatel obcí Brněnské aglomerace 1980 až 1991 (schéma)



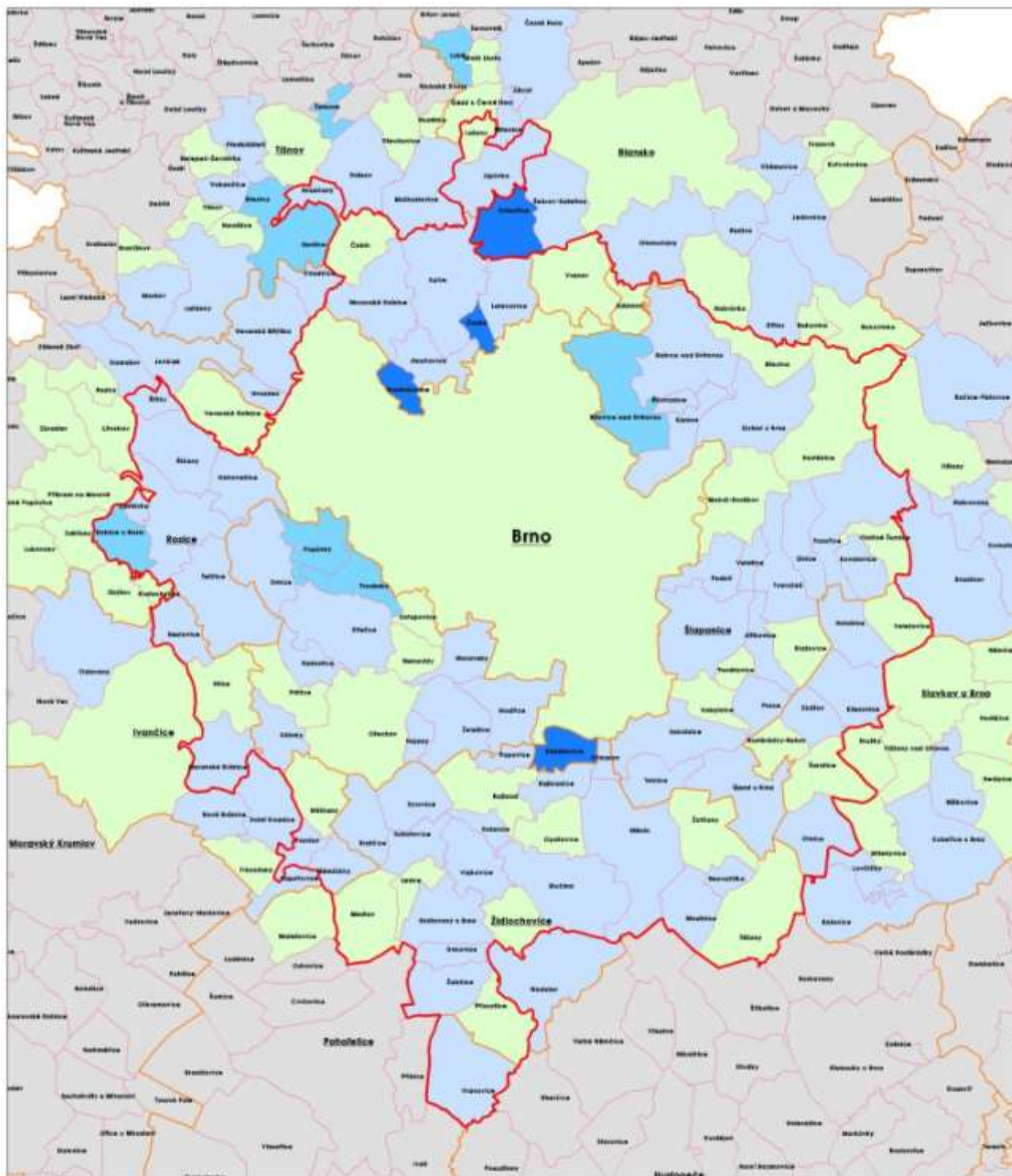
Růst počtu obyvatel v obcích v období 1980 až 1991

přítazený k hranicím jednotlivých obcí (zdroj - ČSÚ)

 pokles počtu obyvatel pod 100%	 Vymezení Brněnské aglomerace - návrh
 nárůst počtu obyvatel 100% až 110%	 Hranice obcí s rozšířenou působností (ORP)
 nárůst počtu obyvatel 110% až 120%	 Hranice administrativně správního území obcí
 nárůst počtu obyvatel 120% až 130%	
 nárůst počtu obyvatel nad 130%	

Zdroj: SLBD 1980, 1991, 2001 a aktuální data 2001 až 2009 ČSÚ – vlastní zpracování

Příloha 20 Růst počtu obyvatel obcí Brněnské aglomerace 1991 až 2001 (schéma)



Růst počtu obyvatel v obcích v období 1991 až 2001

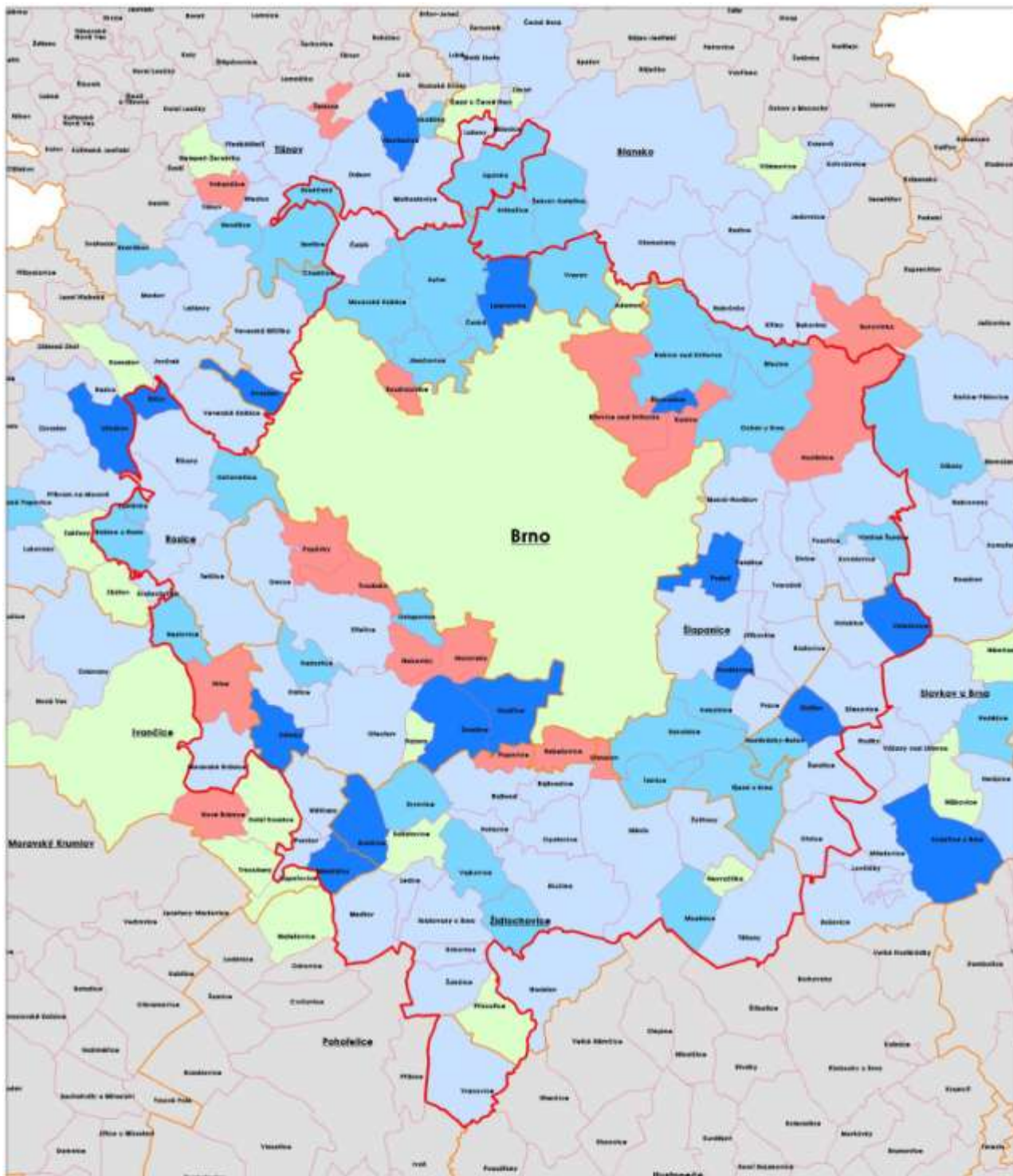
přičteny k hranicím jednotlivých obcí (zdroj - ČSÚ)

- pokles počtu obyvatel pod 100%
- nárůst počtu obyvatel 100% až 110%
- nárůst počtu obyvatel 110% až 120%
- nárůst počtu obyvatel 120% až 130%
- nárůst počtu obyvatel nad 130%

- Vymezení Brněnské aglomerace - návrh
- Hranice obcí s rozšířenou působností (ORP)
- Hranice administrativně správního území obcí

Zdroj: SLBD 1980, 1991, 2001 a aktuální data 2001 až 2009 ČSÚ – vlastní zpracování

Příloha 21 Růst počtu obyvatel obcí Brněnské aglomerace 2001 až 2009 (schéma)



Růst počtu obyvatel v obcích v období 2001 až 2009

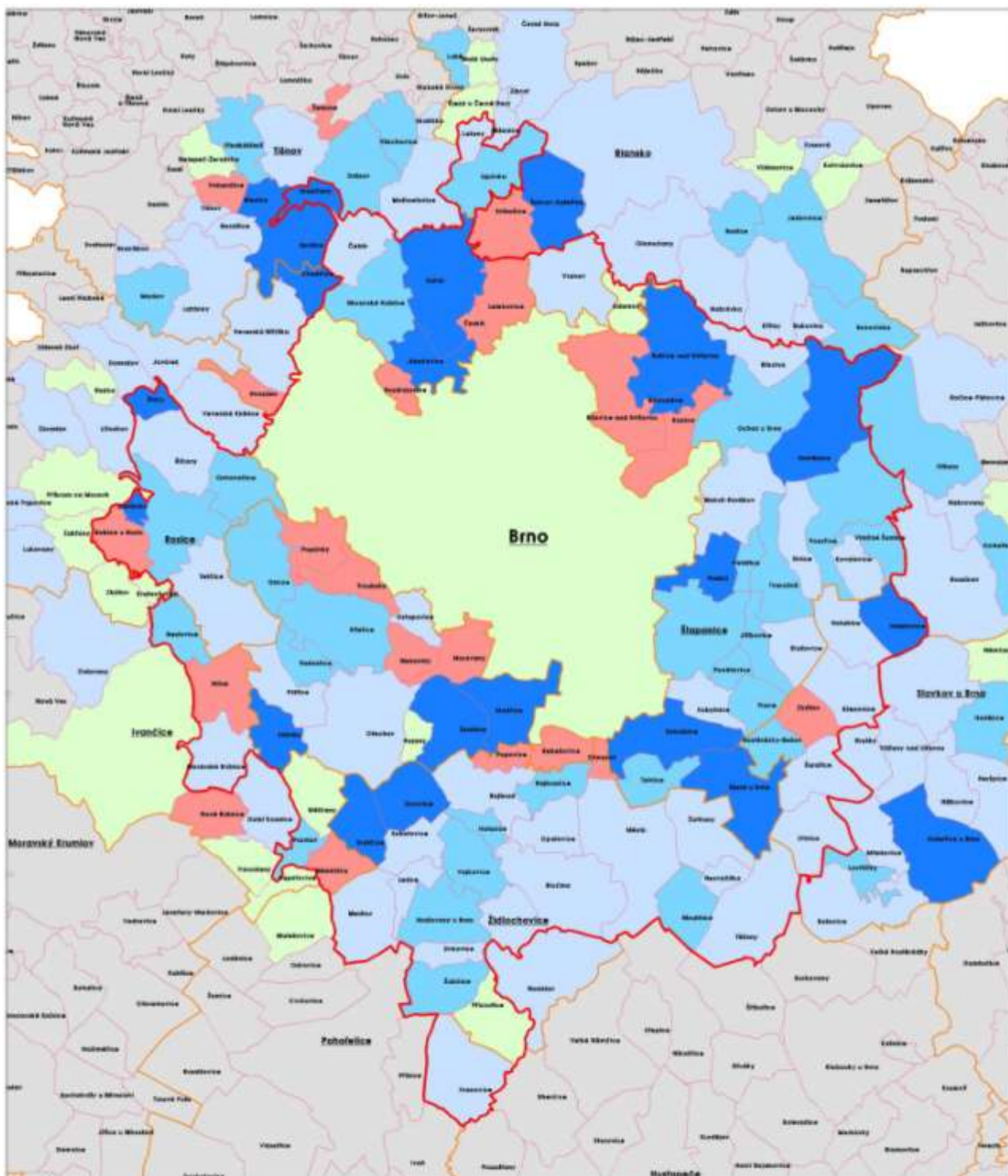
přifázený k hranicím jednotlivých obcí (zdroj - ČSÚ)

- pokles počtu obyvatel pod 100%
- nárůst počtu obyvatel 100% až 110%
- nárůst počtu obyvatel 110% až 120%
- nárůst počtu obyvatel 120% až 130%
- nárůst počtu obyvatel nad 130%

- Vymezení Brněnské aglomerace - návrh
- Hranice obcí s rozšířenou působností (ORP)
- Hranice administrativně správního území obcí

Zdroj: SLBD 1980, 1991, 2001 a aktuální data 2001 až 2009 ČSÚ – vlastní zpracování

Příloha 22 Růst počtu obyvatel obcí Brněnské aglomerace 1991 až 2009 (schéma)



Růst počtu obyvatel v obcích v období 1991 až 2009

přifazený k hranicím jednotlivých obcí (zdroj - ČSÚ)

- pokles počtu obyvatel pod 100%
- nárůst počtu obyvatel 100% až 110%
- nárůst počtu obyvatel 110% až 120%
- nárůst počtu obyvatel 120% až 130%
- nárůst počtu obyvatel nad 130%

- Vymezení Brněnské aglomerace - návrh
- Hranice obcí s rozšířenou působností (ORP)
- Hranice administrativně správního území obcí

Zdroj: SLBD 1980, 1991, 2001 a aktuální data 2001 až 2009 ČSÚ – vlastní zpracování

2.4.3 Brněnské aglomerace a denní dojíždka do škol

V prostoru Brněnské aglomerace byly analyzovány vazby denní dojíždky do škol a to:

- denní dojíždka z obcí v okolí Brna do škol v městě Brně,
- denní dojíždka z obcí v okolí Brna do škol mimo město Brno.

Jako podkladu bylo využito informací o dojízdce a vyjízdce ze SLBD 2001.

Denní dojíždka z obcí v okolí Brna do škol v městě Brně

Byla sledována dojíždka do škol v Brně z obcí v jeho okolí nad 100 dojíždějících žáků a studentů. Toto dojíždku tvoří především studenti středních a vysokých škol. Pouze u bližších obcí k Brnu se na dojízdce podílí i dojíždka do základních škol.

Z území Brněnské aglomerace tuto hodnotu dosáhly obce:

Kuřim, Lelekovice, Adamov, Bílovice nad Svitavou, Mokrý – Horákov, Pozořice, Šlapanice, Újezd u Brna, Modřice, Moravany, Ořechov, Střelice, Troubsko, Rosice a Zastávka.

Z území vně Brněnské aglomerace do Brna dojíždějí žáci a studenti z obcí:

Blansko, Slavkov u Brna, Ivančice, Oslavany, Zbýšov a Veverská Bítýška.

Denní dojíždka z obcí v okolí Brna do škol mimo město Brno

Byla sledovány vazby dojíždky z obcí v okolí Brna do škol mimo město Brna nad 10 dojíždějících žáků a studentů. V tomto případě se jedná o dojíždku do základních a středních škol.

Jako centra dojíždky byly vyhodnoceny v Brněnské aglomeraci tyto obce:

Kuřim, Lipůvka, Adamov, Bílovice nad Svitavou, Kanice, Mokrý – Horákov, Přízřenice, Šlapanice, Křenovice, Sokolnice, Újezd u Brna, Šaratice, Otnice, Měnín, Těšany, Židlochovice, Hrušovany u Brna, Vranovice, Rajhrad, Želešice, Ořechov, Střelice, Rosice, Zastávka a Ostrovačice.

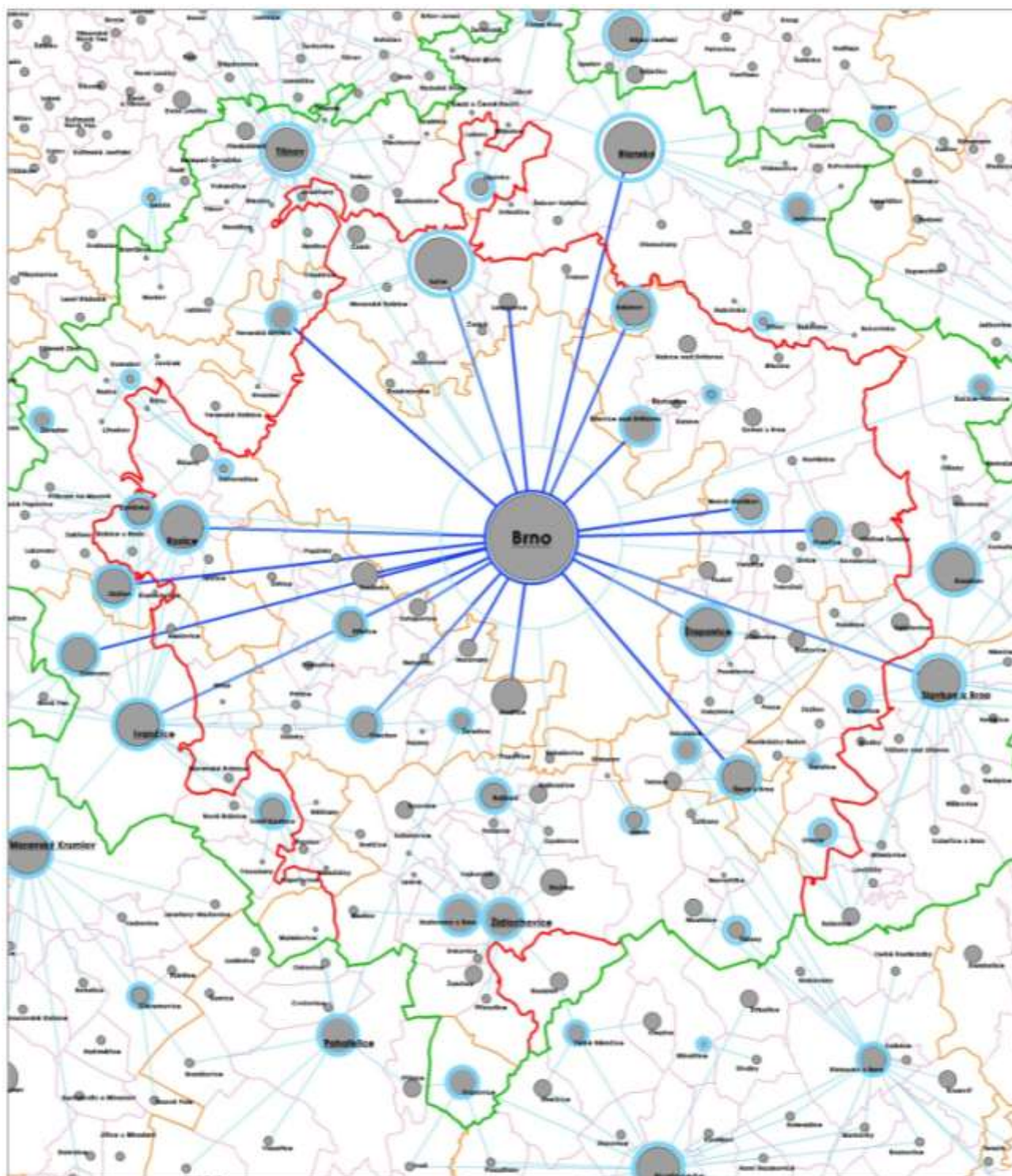
Centra dojíždky mimo území Brněnské aglomeraci jsou:

Veverská Bítýška, Deblín, Tišnov, Lomnice, Černá Hora, Rájec – Jestřebí, Blansko, Jedovnice, Lipovec, Křtiny, Račice – Pístovice, Rousínov, Slavkov u Brna, Klobouky u Brna, Nikolčice, Velké Němčice, Pohořelice, Olbramovice, Dolní Kounice, Ivančice, Oslavany, Zbýšov, Zbraslav a Domašov.

Z analýzy této základní dojíždky je zřejmé, že většina vztahů k základním a středním školám probíhá uvnitř vymezené aglomerace. Pouze v okrajových částech dochází k překrývání vazeb v oblastech:

- v jihovýchodní oblasti (Slavkov u Brna x Křenovice),
- v jižní oblasti (Židlochovice x Velké Němčice),
- v jihozápadní oblasti (Dolní Kounice),
- v západní oblasti (Ivančice, Oslavany, Zbýšov x Zastávka, Rosice) a (Ostrovačice x Domašov),
- v severní oblasti (Veverská Bítýška, Tišnov x Kuřim) a (Lipůvka).

Příloha 23 Denní dojíždka do škol



Denní dojíždka do škol

(zdroj: SLBD 2001)

- | | | |
|--|--|--|
|  Centra dojíždky žáků a studentů do škol vně Brna |  Schématické vyjádření velikosti obcí |  Území intenzivních aglomeračních vazeb (analyzované území) |
|  Vazby dojíždky žáků a studentů do škol nad 10 dojíždějících vně Brna | |  Vymezení Brněnské aglomerace - návrh |
|  Vazba dojíždky žáků a studentů do škol v Brně nad 100 dojíždějících | |  Hranice obcí s rozlišenou působností (ORP) |
| | |  Hranice administrativně správního území obcí |

Zdroj: SLBD 2001 – vlastní zpracování

2.4.4 Brněnské aglomerace a význam sídel v sídelní dělbě práce

V prostoru Brněnské aglomerace byla vyhodnoceny sídla, která svým významem ovlivňují nebo do budoucna mohou ovlivnit sídelní dělbu práce vymezeného území.

Sídla s kladným saldem pracovní dojížděky (na základě výsledků SLBD 2001)

Sídla uvnitř aglomerace:

Brno, Modřice, Moravany, Zastávka, Kuřim, Kanice, a Adamov (v současnosti s ukončením výrobních programů v Adamově je nabídka pracovních příležitostí minimální a obyvatelé za práci vyjíždějí do Brna nebo Blanska).

Sídla vně aglomerace:

Blansko, Černá Hora, Drásov, Předklášteří, Veverská Bítýška, Domašov, Slavkov u Brna.

Sídla s vyšším zastoupením pracovních příležitostí k počtu obyvatel (na základě výsledků SLBD 2001, poměr počtu obyvatel k pracovním příležitostem je menší než 3)

Sídla uvnitř aglomerace:

Adamov, Babice nad Svitavou, Blučina, Brno, Česká, Holubice, Hrušovany u Brna, Kanice, Kuřim, Medlov, Modřice, Mokrý – Horákov, Moravany, Němčičky, Ostrovačice, Popůvky, Rajhrad, Rosice, Sokolnice, Tetčice, Zastávka, Židlochovice.

Sídla vně aglomerace:

Blansko, Březina, Černá Hora, Domašov, Drásov, Ivančice, Křtiny, Litostrov, Předklášteří, Rousínov, Slavkov u Brna, Tišnov, Veverská Bítýška.

Sídla s administrativně správní funkcí (obce s rozšířenou působností státní správy)

Sídla uvnitř aglomerace:

Brno (jádro aglomerace), Šlapanice, Kuřim, Rosice, Židlochovice.

Sídla vně aglomerace:

Blansko, Tišnov, Slavkov u Brna, Ivančice.

Sídla s vazbou na rekreační využití krajiny (obce plnící funkci nástupních prostorů do rekreačních oblastí a rekreačně využívané krajiny)

Sídla uvnitř aglomerace:

Lelekovice, Adamov, Bílovice nad Svitavou, Ochoz u Brna, Hostěnice.

Sídla vně aglomerace:

Veverská Bítýška, Jedovnice, Račice – Pístovice, Olšany.

Sídla s kulturně historickou atraktivitou (obce se zastoupením kulturně historických památek)

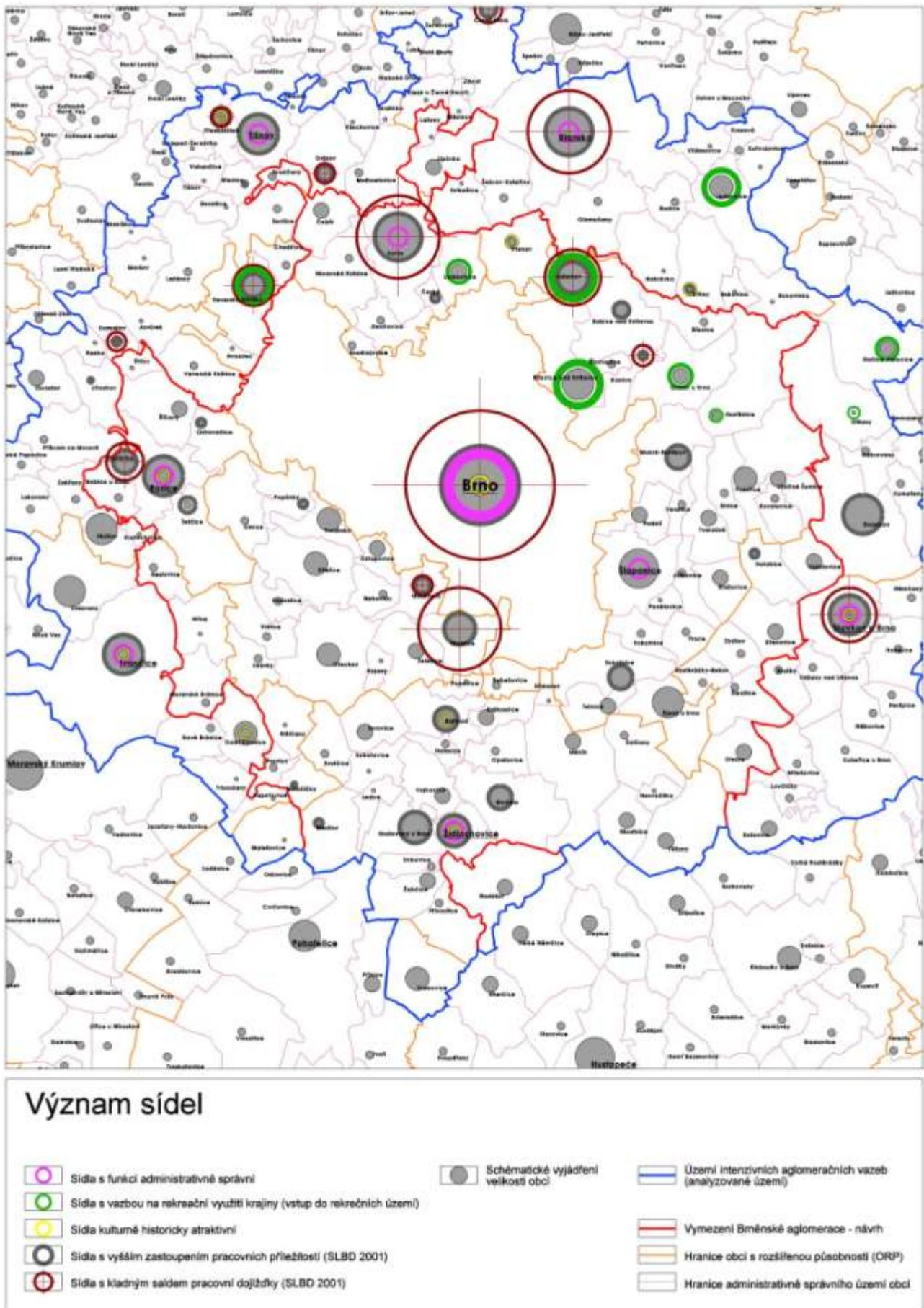
Sídla uvnitř aglomerace:

Brno, Rajhrad, Židlochovice, Vranov, Rosice.

Sídla vně aglomerace:

Ivančice, Dolní Kounice, Slavkov u Brna, Křtiny, Předklášteří.

Příloha 24 Význam sídel v sídelní dělbě práce



Zdroj: SLBD 2001 - analytická část práce – vlastní zpracování

2.5 Vazby Brněnské aglomerace k okolní sídelní struktuře a k rozvojovým osám dle Politiky územního rozvoje ČR 2008

Vymezené území Brněnské aglomerace bylo konfrontováno s okolní sídelní strukturou a principy utváření nadřazené sídelní struktury definované v Politice územního rozvoje ČR 2008.

Obecně platí, že sídla vytvářejí podle polohy a významu hierarchicky uspořádanou sídelní soustavu. Osídlení je tvořeno vzájemně propojenými sídelními soustavami, jejichž základem jsou sídla na urbanizačních osách (s různou hierarchickou úrovní). Křížením urbanizačních os je posilován význam sídla na ose ležícího.

Hierarchická struktura urbanizačních os:

- Nadregionální (celostátní) urbanizační osy
spojují centra krajů s centry sousedních krajů, respektive zemí,
- Regionální urbanizační osy
spojují významná sídla (regionální centra) uvnitř kraje navzájem nebo je spojují s obdobnými centry v sousedních krajích nebo zemích,
- Lokální urbanizační osy
spojují významná sídla (lokální centra) uvnitř kraje navzájem nebo je spojují s obdobnými centry v sousedních krajích nebo zemích.

Vazby v urbanizačních osách jsou realizovány prostřednictvím dopravních tras. Pro každou urbanizační osu existuje alespoň jedna dopravní trasa, která je nositelem vazeb v urbanizační ose. Hierarchii os odpovídá i hierarchie dopravních tras.

- Nadregionální urbanizační osa – trasa dálnice nebo rychlostní komunikace,
- Regionální urbanizační osa – trasa silnice I. a II. třídy,
- Lokální urbanizační osa – trasa silnice II. třídy.

Mezinárodní a celostátní železniční koridory a koridory vysokorychlostní železniční dopravy neplní funkci nositele vazeb v urbanizační ose a mohou být trasovány nezávisle na těchto urbanizačních osách.

Regionální železniční koridory a koridory příměstské dopravy plní funkci nositele vazeb v regionální nebo lokální urbanizační ose.

Na základě těchto principů byly v širším prostoru Brněnské aglomerace vymezeny nadregionální (celorepublikové), regionální a lokální urbanizační osy (nadregionální osy byly odvozeny z rozvojových os definovaných v PÚR ČR 2008, ostatní osy byly vymezeny zpracovatelem na základě výše uvedeného přístupu).

Nadregionální osy:

- B1** Praha - (Kolín) – Jihlava – Brno (rozvojová osa v PÚR označená jako **OS 5**)
nositel silničních vazeb – **D1**
nositel železničních vazeb – **celostátní trať č.240 a tranzitní železniční koridor - trať č.250 (mimo osu)**
- B2** Katowice – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno (severní část rozvojové osy v PÚR označená jako **OS 10**)
nositel silničních vazeb – **D1**
nositel železničních vazeb – **celostátní trať č.300 (v ose)**
- B3** Brno – Svitavy / Moravská Třebová (rozvojová osa v PÚR označená jako **OS 9**)
nositel silničních vazeb – **I/43 (R43)**
nositel železničních vazeb – **tranzitní železniční koridor - trať č.260 (mimo osu)**
- B4** Brno - Břeclav – Bratislava (jižní část rozvojové osy v PÚR označená jako **OS 10**)

nositel silničních vazeb – **D2**

nositel železničních vazeb – **tranzitní železniční koridor - trať č.250 (mimo osu)**

B5 Brno – Pohořelice Mikulov – Wien (nová rozvojová osa – v PÚR nevymezená – námět na doplnění)

nositel silničních vazeb – **I/52 a R52**

nositel železničních vazeb – **tranzitní železniční koridor - trať č.250 (mimo osu)**

Regionální osy:

C1 Kuřim - Tišnov – Nedvědice - Bystřice nad Pernštejnem

nositel silničních vazeb – **II/385 a II/387**

nositel železničních vazeb – **tranzitní železniční koridor - trať č.250 a regionální trať 251(v ose)**

C2 Lipůvka – Blansko - Boskovice

nositel silničních vazeb – **II/379 a II/374 (navrhované převedení na silnici I.třídy)**

nositel železničních vazeb – **tranzitní železniční koridor - trať č.260 (částečně v ose)**

C3 Slavkov – Kyjov – Veselí nad Moravou

nositel silničních vazeb – **I/54**

nositel železničních vazeb – **celostátní trať č.340 (částečně v ose)**

C4 Slavkov – Bučovice – Uherské Hradiště

nositel silničních vazeb – **I/50**

nositel železničních vazeb – **celostátní trať č.340 (částečně v ose)**

C5 Rosice – Ivančice - Moravský Krumlov

nositel silničních vazeb – **II/394 a II/152**

nositel železničních vazeb – **bez vazby**

C6 Rosice – Náměšť nad Oslavou - Třebíč

nositel silničních vazeb – **I/23**

nositel železničních vazeb – **celostátní trať č.240 (v ose)**

Lokální osy:

D1 Ostrovačice – Kuřim - Drásov

nositel silničních vazeb – **II/386**

nositel železničních vazeb – **bez vazby**

D2 Ivančice – Dolní Kounice - Pohořelice

nositel silničních vazeb – **II/416 a II/395**

nositel železničních vazeb – **bez vazby**

D3 Brno (Tuřany) - Klobouky - Hodonín

nositel silničních vazeb – **II/380 (uvažované převedení na silnici I.třídy)**

nositel železničních vazeb – **bez vazby**

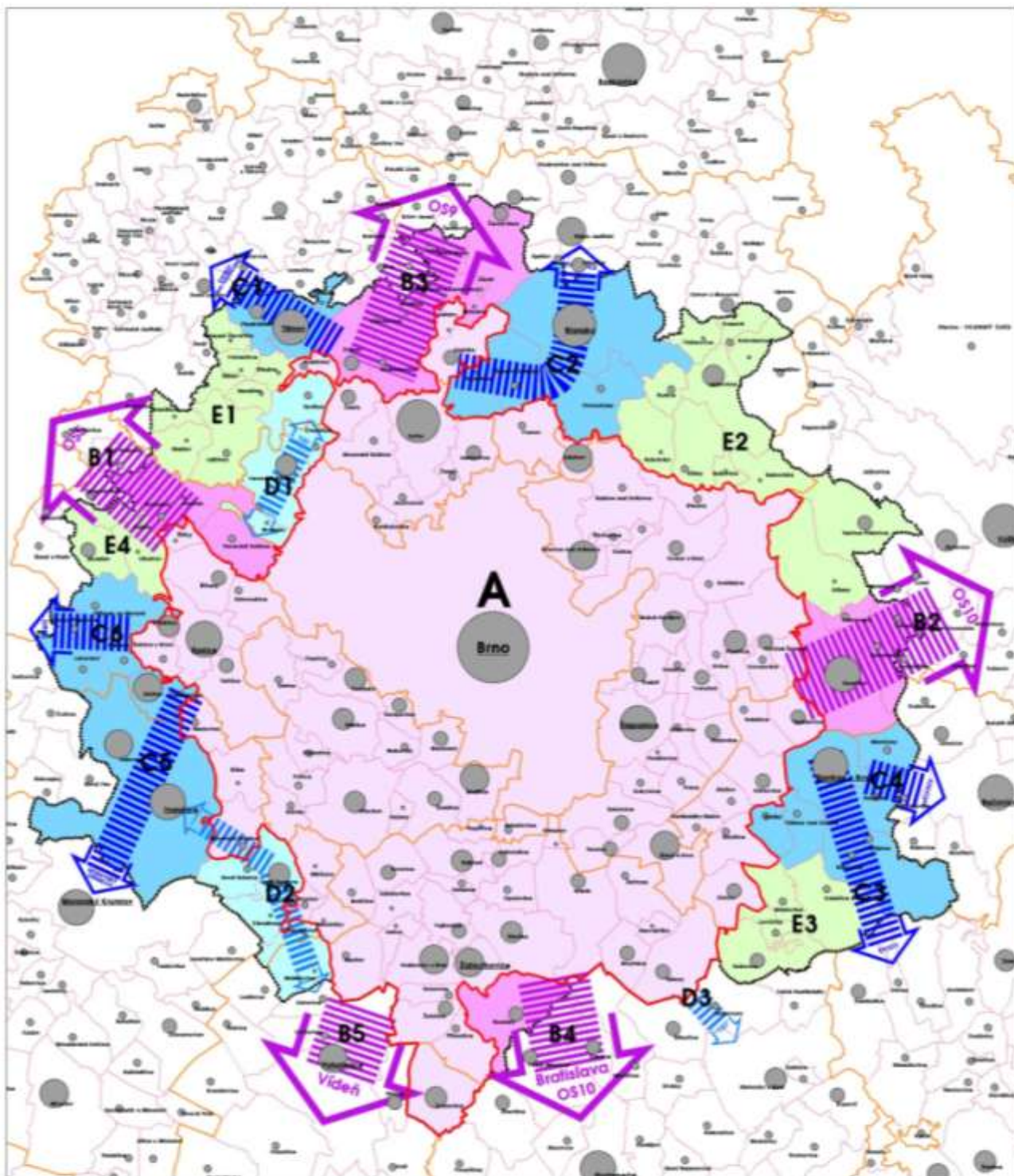
Marginální oblasti (území mimo urbanizační osy)

E1 Marginální oblast Vysočina 1











E2 Marginální oblast Moravský Kras

E3 Marginální oblast Žďánicko

E4 Marginální oblast Vysočina 2



Sídelní struktura a urbanizační osy

- | | | |
|---|--|--|
|  Nadergionální urbanizační osy |  Schématické vyjádření velikosti obcí |  Území intenzivních aglomeračních vazeb (analyzované území) |
|  Regionální urbanizační osy | |  Vymezení Brněnské aglomerace - návrh |
|  Lokální urbanizační osy | |  Hranice obcí s rozšířenou působností (ORP) |
|  Marginální území | |  Hranice administrativně správního území obcí |
|  Území Brněnské aglomerace | | |

Zdroj: vlastní zpracování

2.6 Vztah Brněnské aglomerace k rozvojové oblasti OB3 (rozvojová oblast Brno) dle Politiky územního rozvoje ČR 2008

V Politice územního rozvoje ČR 2008, která nahradila PÚR ČR z roku 2006, došlo k jistému posunu z hlediska definování rozvojových oblastí a jejich vymezení.

V Politice územního rozvoje ČR 2006 byla rozvojová oblast OB3 vymezena jako území ORP (obcí s rozšířenou působností) Brno, Kuřim, Rosice, Šlapanice, Tišnov, Židlochovice, kdy do tohoto vymezení byly zahrnuty všechny obce v působnosti vyjmenovaných ORP.

V Politice územního rozvoje ČR 2008 byla rozvojová oblast OB3 vymezena jako území obcí z ORP Brno, Blansko, Kuřim, Pohořelice, Rosice, Slavkov u Brna, Šlapanice, Tišnov, Vyškov, Židlochovice.

To znamená, že území bylo rozšířeno o obce z ORP Blansko, Pohořelice, Slavkov u Brna a Vyškov.

V PÚR 2008 v bodě (39) Úkoly pro územní plánování odstavce c) je uloženo, že „Kraje v zásadách územního rozvoje dle potřeby upřesní vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os v rozlišení podle území jednotlivých obcí, při respektování důvodů vymezení jednotlivých rozvojových oblastí a rozvojových os.

Důvody vymezení OB3:

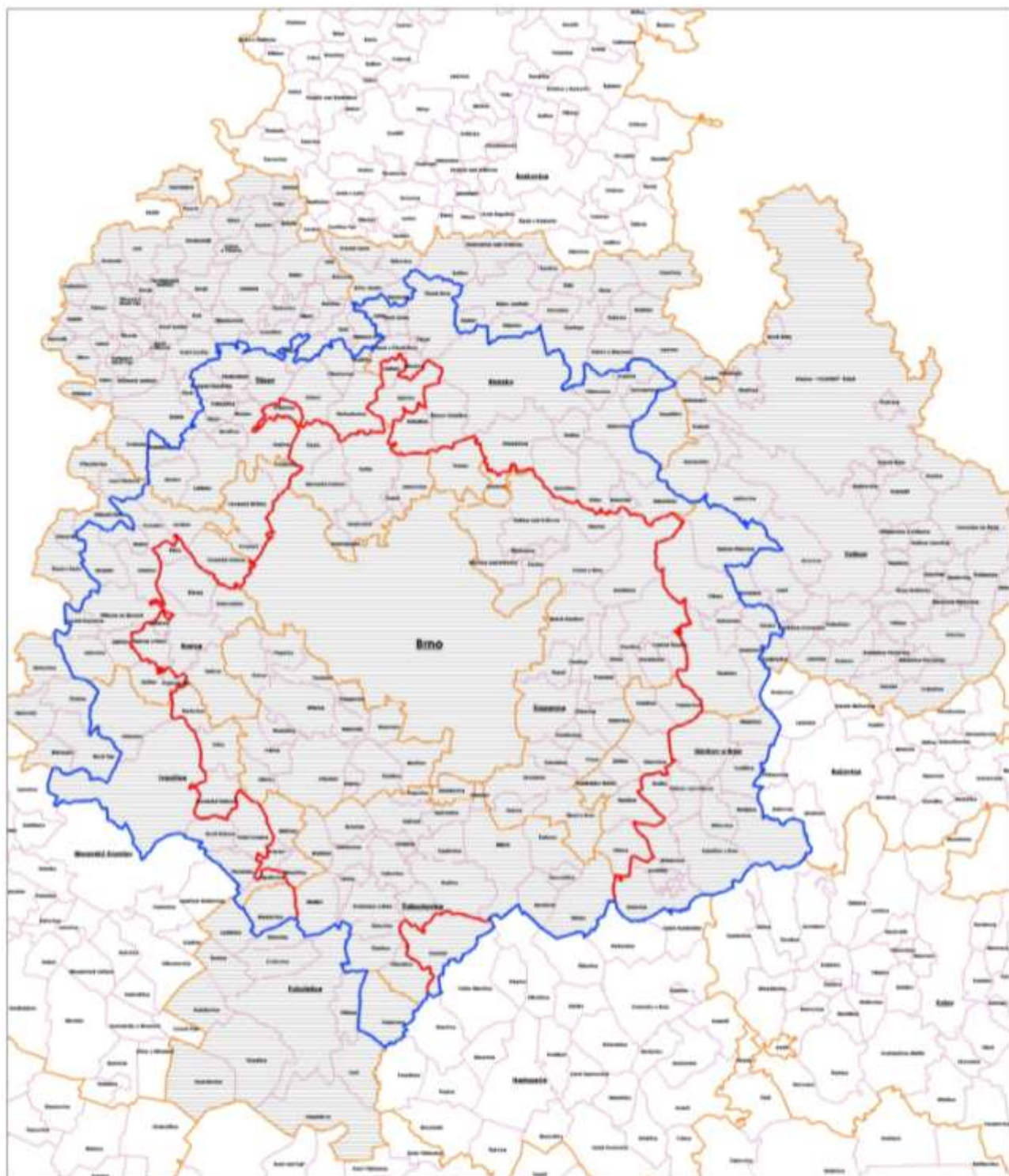
Území ovlivněné rozvojovou dynamikou krajského města Brna. Jedná se o velmi silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, které mají z velké části i mezinárodní význam; rozvojově podporujícím faktorem je dobrá dostupnost jak dálnicemi a rychlostními silnicemi, tak I. tranzitním železničním koridorem; sílí mezinárodní kooperační svazky napojují oblast zejména na prostor Vídně a Bratislavy.

Úkoly pro územní plánování v OB3:






- a) vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od dálnice D1 v souvislosti s rozvojem komerční zóny Brno-jih,
- b) vytvořit územní podmínky pro rozvoj rekreačního potenciálu okolí Brna.

Z hlediska takto definovaného účelu je možno vymezit oblast OB3 v hranicích definovaných intenzivních aglomeračních vazeb (v analytické části nazvané jako suburbánní zóna města Brna). Toto území je zároveň nutno chápat jako širší území Brněnské aglomerace. Tedy prostor, do kterého se bude Brněnská aglomerace výhledově rozpínat, kde budou probíhat intenzivní aglomerační vazby a projeví se zde potřeba soustřeďovat aktivity mezinárodního a republikového významu.

Provedené vymezení Brněnské aglomerace se opírá především o známé informace ze SLBD 2001 korigované vývojem počtu obyvatelstva do roku 2009, které plně neodráží skutečné vazby probíhající v území. V současnosti, kdy začínají působit dopady hospodářské krize, je možno předpokládat zpomalení rezidenční suburbanizace formou nové obytné výstavby. Na druhé straně se dá očekávat zvětšování dojížďkové vzdálenosti a zvyšování její četnosti. Tyto tendence vyplývají z nabídky diverzifikovaných pracovních příležitostí v Brně a jejich poklesu v okolní sídelní struktuře. Skutečné pohyby bude možno retrospektivně analyzovat až na základě výsledků SLBD 2011.



Brněnská aglomerace a rozvojová oblast OB3 dle PÚR ČR 2008

-  Území intenzivních aglomeračních vazeb (širší území Brněnské aglomerace)
-  Území rozvojové oblasti OB3 dle PÚR ČR 2008
-  Vymezení Brněnské aglomerace - návrh
-  Hranice obcí s rozšířenou působností (ORP)
-  Hranice administrativně správního území obcí

Zdroj: vlastní zpracování

3. Suburbanizace a Brněnská aglomerace

Suburbanizace je proces, při kterém se existující aktivity (administrativa, bydlení, logistika, obchod, služby, výroba) přesunují z centrálních částí kompaktně zastavěného území měst na volné plochy mimo kompaktní zástavbu a do lokalit u administrativních hranic měst, resp. za tyto hranice v rámci území metropolitních regionů či aglomerací. Součástí suburbanizačního procesu je rovněž alokace nově vznikajících aktivit do těchto oblastí prostorově výrazně oddělených od kompaktních měst a přitom s nimi funkčně spjatých silnými vazbami. Suburbanizace je vyvolána neustále rostoucími prostorovými nároky a požadavky na komfort ze strany jednotlivců i organizací.

Zdroj: Ústav pro ekopolitiku, o.p.s.

Suburbanizace navázala na proces urbanizace, jejímž hlavním znakem byl prudký nárůst velkých měst zapříčiněný enormním přírůstkem venkovského obyvatelstva do měst vyvolaným potřebou zajištění pracovních míst především pro průmyslovou výrobu. V našich podmínkách byl zaznamenán největší nárůst měst v období šedesátých až osmdesátých let dvacátého století, kdy docházelo k posilování velkých průmyslových podniků a potřebě zajistit jim nezbytnou pracovní sílu. Města tuto pracovní sílu nebyla schopna nabídnout a proto do nich přichází venkovské obyvatelstvo, jejichž potřeba bydlení je řešena výstavbou nových obytných sídlišť na okraji měst.

3.1 Obecný rámeček suburbanizace

V rozvinutém západním světě, vznik nového postmoderního životního stylu středních a vyšších tříd, společně s demografickými změnami, znamenal pro městský prostor dva protikladné a zároveň souběžné proudy. Jde o suburbanizaci (odchod hlavně vyšších a středních tříd do pohodlnějších a vzdušnějších okrajových oblastí měst – suburbií) a gentrifikaci (návrat lidí do měst). Procesy gentrifikace jsou reakcí specifických skupin obyvatelstva, které v první vlně suburbanizace města opustily, ale opět se do nich navrací, na základě přehodnocení postojů k životnímu stylu vázanému k bydlení v suburbánním území.

Proces suburbanizace charakterizuje prostorový růst měst v jejich periferní zóně. Nová zástavba je realizována na území mimo kompaktně zastavěné území města v jeho okrajových částech.

Suburbanizaci může rozdělit na:

- Rezidenční – osidlování periferních oblastí města. Ve velké míře je realizována výstavbou rodinných domů a nízkopodlažní zástavbou.
- Komerční – výstavba obchodních a průmyslových zón a lokalizace dalších komerčních funkcí mimo kompaktně zastavěné území na periferiích.

3.1.1 Negativní projevy suburbanizace – „Urban sprawl“ (sídelní kaše)

„Urban sprawl“ by mohl být definován jako plošné rozrůstání (rozpínání) města formou výstavby jeho nových objektů a čtvrtí, rezidenčních i komerčních, v jeho těsném zázemí i v odlehlejších lokalitách, kde díky tomu je obtížné rozpoznat hranice města. Tato nová výstavba je charakterizována rozvolněností, nízkou hustotou a prostorovou roztržitostí. Často se jedná o zástavbu na volných plochách („greenfields“) bez návaznosti na infrastruktury a bez občanské vybavenosti. Vzhledem k blízkosti pojmů „urban sprawl“ a suburbanizace je jeho jednotná definice obtížná. V podstatě jde o projev suburbanizace s převládajícími negativními důsledky.

Vznik jevu „urban sprawl“ je možno hledat v období 30. let 20. století, kdy ve Spojených státech začala výstavba rozsáhlých čtvrtí obytných domů, jako jedna ze součástí amerického rozvoje. Okolo amerických měst vyrostly rozsáhlé plochy rodinných domů. Vzhledem k dostatku a cenám nových pozemků si města mohla takový růst dovolit. Postupně se některé nové čtvrti vzniklé tímto způsobem vyprofilovaly podle sociálně ekonomické úrovně jejich obyvatel, vznikly chudší a bohatší oblasti. Vznik nových rozsáhlých ploch s rezidenční funkcí si vyžádal neméně rozsáhlé investice a výstavbu v oblasti dopravní obslužnosti. Rozlehlé rezidenční čtvrti, v případě Spojených států je třeba mluvit o městech, si však vyžádaly množství služeb, zejména maloobchodu, a tak v jejich těsné blízkosti vznikala neméně rozlehlá nákupní centra. V Evropě tento jev není tak častý a intenzivní jako na americkém kontinentě, ale to neznamená, že to není problém, především v zemích s velkými městy a aglomeracemi (Londýn, Paříž, Brusel).

V České republice je určitá forma „urban sprawl“ někdy přiřazována již do 60. let 20. století. Tehdy docházelo k výstavbě velkých obytných sídlišť na okraji měst, které nebyly provázány architektonicky, infrastrukturou ani dopravními sítěmi s původními kompaktními městskými centry. Toto období je v jiných zdrojích naopak přiřazováno do procesů urbanizace. Suburbanizační trendy se u nás začaly v plné míře uplatňovat až po roce 1989, kdy dochází k významným změnám v uspořádání měst doprovázeným jejich prostorovým rozšiřováním. V okolí měst vznikají nové obytné okrsky a komerční zóny. Z kvalitativního hlediska přináší poměrně radikální a v podstatě nevratné změny v našem systému osídlení. Tato negativní suburbanizace se rozvíjí především v zázemí našich největších měst (Praha, Brno, Plzeň, Olomouc, ...), kde se vedle rodinných domků staví hypermarkety, velká nákupní centra a zakládají se industriální zóny se sklady, logistickými centry i výrobou.

Rozvoj těchto příměstských zón často nepřímo podmiňuje úpadek vnitřních částí měst. Odchod obyvatel s vyššími příjmy ze čtvrtí vnitřního města a ze sídlišť na předměstí přináší snížení sociálního statusu těchto čtvrtí. Významný dopad má přesun komerčních funkcí z centra na předměstí. Maloobchodní prodejny se přemisťují za zákazníky na okraje měst do velkých nákupních center a rozšiřující se výroba požaduje větší plochy, které nachází za městem. Ve vnitřním městech pak zůstávají nevyužité plochy.

Na těchto plochách v centrálních oblastech měst se projevuje nedostatek veřejných prostředků a soukromého kapitálu na obnovu existujících staveb a stávající infrastruktury s výjimkou lukrativních, zpravidla dosud volných ploch v centru. Z mnoha zastavěných částí území města se kvůli odlivu aktivit mohou stát zdevastované nemovitosti uvnitř urbanizovaného území, které ztratily svou funkci a využití s často ekologickou zátěží (brownfields). U nás je řada příkladů vzniklých jako důsledek všeobecné restrukturalizace nebo úpadku. Tyto nemovitosti pak ekonomicky a fyzicky deprimují své okolí. Nákladnost řešení renovací a ozdravování těchto objektů odrazuje soukromý kapitál od účinné intervence. Počátkem budování nového je spojeno s bouráním starého a nová výstavba se potýká s řadou omezení. (TABACH, A., *Územní plánování, Veřejná správa MVČR, Praha, 2005, roč. 8, č. 9, příloha*)

Investoři upřednostňují výstavbu na zelené louce, což je jeden z dalších negativních projevů suburbanizace. Jejimi hlavními motivy jsou nižší ceny pozemků a snadnější vyjednávání rozvojových projektů se samosprávami menších obcí. Zájmy města a obcí v okolním území se často dostávají do protikladu. Města jako Praha či Brno chtějí udržet kompaktní strukturu zástavby, zatímco samostatné obce za administrativními hranicemi měst se snaží o přilákání investic na jejich území. Koordinace územního rozvoje v metropolitních regionech měst naráží na neochotu správ měst a obcí společně jednat o budoucím rozvoji. Veřejný sektor se zatím nepoučil ze zahraničních zkušeností a málo se pro rozvoj využívá ploch městských brownfields, které by nabídly alternativu k „urban sprawl“.

V souvislosti s regulací „urban sprawl“ ale vyvstává otázka jeho vymezení, neboť mezi novým potřebným rozvojem a „urban sprawl“ je velmi křehká hranice. Udržitelný ekonomický rozvoj a zvyšování kvality života je pro naši společnost nezbytné a není přípustné mu bránit. V územním plánu je proto důležité vymezit pro rozvoj optimální plochy a územní rezervy. Takto plánovaný rozvoj je ekonomičtější pro infrastrukturu včetně veřejné dopravy a odpovídá principům udržitelného rozvoje. Pochopitelně, že výše uvedené zásady mají i svou relativní platnost. Nebezpečný chemický průmysl nemůžeme umístit do středu města, stejně jako například hlučné nádraží překladiště nebo průmyslové zóny. Přesto je možné a nutné „urban sprawl“ předcházet na všech úrovních státní správy a samosprávy. (TABACH, A., *Územní plánování, Veřejná správa MVČR, Praha, 2005, roč. 8, č. 9, příloha*)

Regulace je nutná ve všech správních a samosprávních úrovních (stát, kraje, obce). Je ale důležité, aby se jednotlivé úrovně mezi sebou doplňovaly, komunikovaly a spolupracovaly:

- stát v obstarávání vhodného právního rámce a programů,
- kraj v usměrňování a citlivé regulaci ve svých rozvojových plánech a územním plánu kraje (ZÚR),
- obce v programech aktivně podporujících využití svého zastavěného území.

(JACKSON, J., B.: *Urban sprawl, Urbanismus a územní rozvoj, UUR, Brno, 2002, roč. 5, č. 6, s. 21-28*)

Od začátku roku 2001 začalo v České republice platit nové rozdělení krajů a byla jim dána větší odpovědnost a možnost rozhodování. Na kraje byla přenesena samostatná působnost v implementaci principů udržitelného rozvoje, povinnost pečovat o životní prostředí a odpovědnost schvalovat územní rozvoj kraje.

Ryzí podoba „urban sprawl“ je v našich zemích novým jevem, který je výrazněji zaznamenáván až od roku 1997. Díky tomu zatím český plánovací systém nevěnoval této problematice tolik pozornosti. Tento stav je znepokojující a pokud se nepoučíme ze zkušeností západních zemí, tak v mnoha městských aglomeracích mohou nastat velké problémy.

3.1.2 Negativní projevy suburbanizace – „Brownfields“

„Brownfields“ jsou pozemky a budovy v urbanizovaném území, které ztratily svoje původní využití nebo jsou málo využitě. Často vykazují ekologické poškození a zdevastované výrobní i jiné budovy. Z mnoha důvodů brownfields představují rozsáhlou část zastavěného území v mnoha našich městech (od 3 – 20 % jejich zastavěného území). Mají nejen negativní ekonomické účinky, ale také neblahý fyzický vliv na své širší okolí. Složitost jejich řešení, nejistoty, zvýšená rizika a náklady spojené s renovací a novým využitím odráží soukromý kapitál od aktivní ekonomické intervence. „Brownfields“ obvykle vyžadují různé formy veřejné intervence k tomu, aby se odbouraly bariéry bránící jejich rozvoji, a nastartoval se proces jejich nového využití (*definice dle sítě evropských subjektů CABERNET – Concerted Action on Brownfield and Economic Regeneration Network*).

Mezi faktory způsobující vznik brownfields patří již zmiňovaný „urban sprawl“. V některých městech se „protispravlová“ problematika nebude týkat růstu suburbanizace, ale postupného vylidňování, stárnutí obyvatelstva a následného snižování hodnoty a úrovně reálného majetku a služeb. To je způsobeno rozdílnými prioritami měst a sousedních obcí nejčastěji venkovského typu, které lákají nové investory na zelené louky, které jim nabízejí mnoho výhod. Tento odliv vede k neekonomickému a drahému využití již tak zanedbané technické, sociální a kulturní infrastruktury ve centrech měst. Zároveň rostou nároky na tuto infrastrukturu v okolních obcích. Dále bude sprawlový tlak výrobních investic pokračovat, pokud nebudou k dispozici dostatečné instrumenty, které by zjednodušily majetkovou konsolidaci a využití již zastavěného území. Proto je potřeba mít nástroje na potírání sprawlu v kontextu velkých územních samospráv jako jsou kraje a regiony, kde by docházelo k určitému řízení růstu, který by vedl k udržitelnosti rozvoje.

3.1.3 Vliv zahraničních investorů na rozšiřování suburbanizace a vzniku brownfields

Za posledních několik let vznikl jev, který je po hospodářské stránce pro stát pozitivní, ale po stránce řešení městských brownfields negativní. Jedná se o systém investičních pobídek. Ten je dokonce legislativně ošetřen zákonem 72/2000 Sb., tudíž se jedná o část státní politiky. Tyto investiční pobídky stimulovaly příchod mnoha zahraničních investorů do republiky, kteří ale nesměřovali do bývalých průmyslových areálů v městských aglomeracích, ale nejčastěji do připravených průmyslových zón na zelených loukách.

Zahraníční investoři jednoznačně preferují silniční dopravu a vyžadují, aby byly nové průmyslové zóny ve „volné krajině“ napojeny na kapacitní komunikace. Výrobní a komerční komplexy i nově vybudovaná obslužná dopravní infrastruktura leží na vysoce bonitních zemědělských půdách s nadprůměrnou produkční schopností. Hrubě narušují ráz příměstské kulturní krajiny, jsou příčinou nevratné destrukce lokálních ekosystémů a znamenají dlouhodobé znehodnocení přírodních zdrojů v zastavěném území a jeho okolí (půda, voda).

Pro potenciálního investora je tedy investice „na zelené louce“ výhodná, relativně rychlá a u zasíťovaných a celkově připravených nových průmyslových zón také velmi levná, neboť značnou část nákladů na sebe převzal stát či příslušná obec, kterou to může finančně vyčerpat i na několik let. Další a nikterak nízké výdaje z obecního rozpočtu jsou spojeny se zajištěním dopravní obslužnosti pro zaměstnance nového podniku.

V porovnání s „greenfields“ mohou potenciální investoři vstupující do „brownfields“ počítat s mnohem užším spektrem výhod. Především proto, že v ČR dosud neexistuje komplexní státní program podpory investic do dlouhodobě nevyužívaných a zdevastovaných ploch či objektů. Tento stav je ale postupnými kroky státních institucí pomalu pozměňován a problematika využití objektů a ploch brownfields se dostává do popředí.

3.1.4 Suburbanizace a „gentrifikace, citadelizace a ghettoizace“

S problematikou suburbanizace úzce souvisejí procesy „gentrifikace, citadelizace a ghettoizace“

Gentrifikace

Gentrifikace spočívá v revitalizaci některých čtvrtí v centrálních částech velkých měst a je doprovázena postupným vytlačáním původního obyvatelstva obyvateli s vyšším sociálním statusem (manažeři, profesionálové, tzv. yuppies). Pro gentrifikované oblasti jsou charakteristické malé domácnosti (jednočlenné, dvoučlenné) a luxusní byty. Často působí současně gentrifikační, revitalizační a komercializační procesy. V Brněnské aglomeraci je možno první náznaky tohoto procesu zaznamenat v historickém jádru města, ale jde pouze o ojedinělé pokusy vázané na objekty, ne na celé bloky.

Citadelizace

Citadelizací se rozumí vytváření totálně izolovaných, uzavřených a chráněných zón v atraktivním prostředí, které soustřeďují nejbohatší vrstvy (elity) obyvatelstva. Citadelizaci můžeme označit jako určitou formu gentrifikace, obecně však platí, že citadely mají vyšší úroveň než gentrifikované čtvrti. Tento trend se zatím v Brněnské aglomeraci neuplatnil.

Ghettoizace

Ghettoizací se rozumí vznik oblastí koncentrace dlouhodobě vyloučené vrstvy obyvatelstva (často etnicky homogenních) s nízkou sociální i ekonomickou úrovní. Dochází zde k úpadku bytového fondu, růstu kriminality a posilování sociopatogenních jevů. Ke vzniku ghett dochází většinou ve zdevastovaných oblastech vnitřního města. V Brněnské aglomeraci je možno tyto oblasti identifikovat ve vnitřním městě Brně (Bratislavská – Cejl, Husovice, Staré Brno, oblast jižně od ulice Křenové).

3.2 Příčiny prudkého nástupu rezidenční suburbanizace po roce 1989

Abychom byli schopni pochopit příčiny suburbanizace a následně popsat její důsledky, musíme se vrátit do období před listopadem 1989, tedy do období plánovaného řízení rozvoje socialistické společnosti.

V tomto období je rozvoj společnosti a jeho aktivit plánovitě řízen v prostřednictvím pětiletých plánů, které zasahovaly do všech oblastí společenského života. V oblasti rozvoje osídlení byl oficiální trend představován střediskovou soustavou osídlení, která v hierarchické struktuře korespondující s představou důsledného řízení rozvoje všech složek společnosti, diferencovaně a cíleně vytvářela možnosti růstu sídel. Byly stanoveny oblasti růstu - sídelní regionální aglomerace. Ostatní sídelní struktura byla podle určené spádovosti rozdělena na střediska osídlení obvodního a místního významu se svými spádovými územími. U sídel ve spádových oblastech se v zásadě nepředpokládá územní rozvoj. Tyto principy byly následně promítnuty do jednotlivých územních plánů. Ve výsledku to znamenalo, že malá sídla neměla ve svých dokumentech zakotvený žádný územní rozvoj a naopak podporovaná sídla v územních plánech rezervovala dostatek rozvojových ploch pro zajištění direktivně stanoveného rozvoje. Požadovaná bytová výstavba probíhala pod režimem KBV (komplexní bytové výstavby), kdy byly plánovány celé stavební soubory bydlení se všemi vazbami podmiňujícími investic do technické a dopravní infrastruktury a občanské vybavenosti. Realizace těchto souborů, především z ekonomických hledisek, neprobíhala podle plánu a docházelo pouze k bytové výstavbě s nezbytnými technickými podmiňujícími investicemi. Realizace dopravní a občanské vybavenosti se zpožďovala. Tempo bytové výstavby nebylo schopno pokrýt enormní poptávku vzniklou přílivem obyvatel do velkých měst a nebylo výjimkou čekat na přidělení bytu i 10 let. Realizace bydlení formou rodinné výstavby bylo výsadou poměrně malé skupiny obyvatel. Tato výstavba z vlastních zdrojů i když s příspěvkem státu mohla probíhat pouze na zvláště vytipovaných pozemcích v dokumentu SPRD (Seznam pozemků pro rodinné domky).

Celkově období 70. a 80. let dvacátého století je možno charakterizovat jako dobu s plánovaným posilováním růstu velkých měst a přílivem především mladých obyvatel z venkova do měst za pracovními příležitostmi, tedy období řídicí se podle principů urbanizace. Byla to doba rychlé výstavby rozsáhlých bytových komplexů (obytných sídlišť) většinou realizovaných v okrajových částech měst. Údržba a přestavba vnitřních měst byla omezena na minimum. Bytová výstavba nestačila krýt poptávku po bydlení. Kvalita bydlení v bytech byla dána typizovanými projekty a rodinné bydlení tvořilo pouze nepatrný segment nabídky bydlení.

Zlomem ve vývoji představoval rok 1989. V souvislosti s celkovými společenskými změnami došlo k odmítnutí plánování rozvoje a celý předcházející systém se ze dne na den zhroutil. Nastalo období bez jasně stanovených pravidel, společenské procesy se začaly řídit poptávkou a nabídkou trhu a došlo k oslabení působení státní správy.

V území vymezené Brněnské aglomerace se začaly projevovat první suburbanizační tendence (první vlna suburbanizace). Nejdříve suburbanizace započala na území vlastního města Brna v podobě prudkého nárůstu rodinné výstavby v severních přičleněných obcích k Brnu a následně se suburbanizační tendence přelily za administrativní území města. Územní plány okolních obcí nemohly vyhovovat změnícím podmínkám a započalo období tvorby nových územně plánovacích dokumentů. Rozvoj malých obcí v okolí Brna se začal řídit podle představ a požadavků místních samospráv a částečně i vlastníků pozemků. Mnohdy došlo k úzkému spojení vlastníků pozemků a místní politické reprezentace s cílem co nejlepšího zhodnocení pozemků. Představy o budoucím rozvoji bezprostředně reagovaly na negativní zkušenosti z předcházejícího období představované důslednou restrikcí a mnohdy nebyly schopny dohlédnout důsledky některých rozhodnutí. Vznikaly nové územní plány, které navrhovaly další územní rozvoj bez jasně stanovených socio-demografických a ekonomických podmínek. Tím byla v první fázi vytvořena nabídka nových ploch

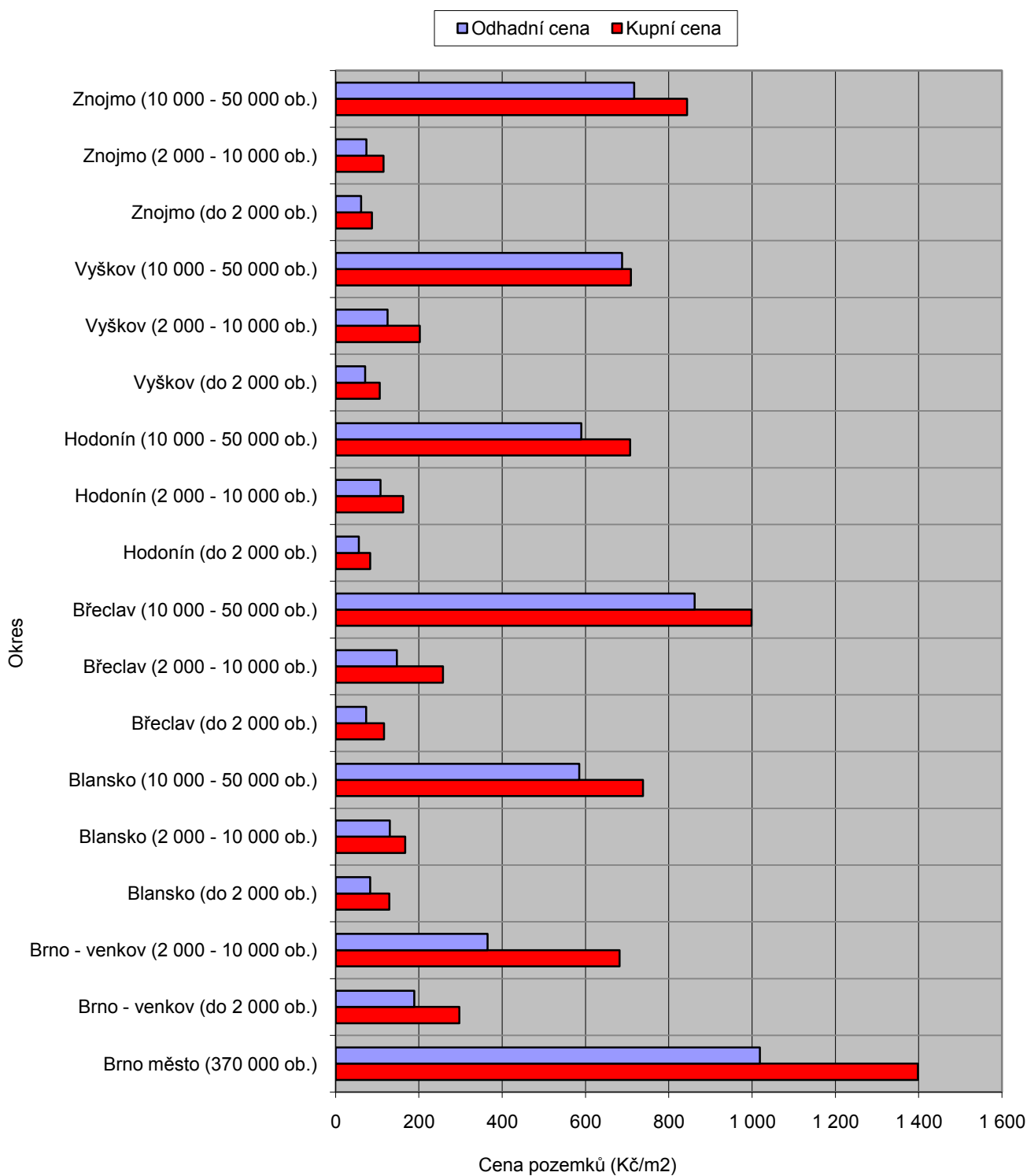
především pro bydlení, na kterou poměrně rychle reagovala část obyvatel Brna ekonomicky schopná realizovat „nové vysněné bydlení“. Byly to především skupiny s vyšším a středním příjmem. Časově se jedná o období do druhé poloviny 90.let, které je představováno nástupem suburbanizačních principů.

V následujících letech (po roce 2000) se celková ekonomická situace státu zlepšila. Došlo k růstu životní úrovně obyvatel a růstu jejich příjmů. Toto období můžeme nazvat druhou suburbanizační vlnou. Začíná se plně rozvíjet nová hypotéční politika bankovního sektoru. Vzniká nová skupina obyvatelstva schopna pomocí dlouhodobých úvěrů realizovat bydlení, na které by bez hypotéky nebyla schopna dosáhnout. Současně na trh vstupují developerské a stavební firmy schopné očekávanou poptávku územně a investorsky realizovat. Město Brno není schopno nabídnout požadované rezidenční plochy a proto se trh obrací na jejich zázemí. Tento trend se v územních plánech obcí projevil enormním zvýšením požadavků na zpracování změn především pro nové plochy bydlení v obcích kolem Brna s dobrou dopravní dostupností. Byla podceněna otázka reálného řešení lokální občanské vybavenosti obcí a jejich dostupnosti hromadnou dopravou k pracovním příležitostem a vybavenosti v Brně. Hybnou silou požadavků na změny v území se stali noví vlastníci pozemků (developerské a realitní kanceláře). Jejich zájmem je především ekonomický zisk ze zhodnocení pozemku a z realizace výstavby. Zodpovědnost za budoucí fungování nových rezidenčních ploch zůstala na obcích a vlastnících nových obytných objektů. Teprve až po realizaci výstavby a jejím předání se objevily problémy, které bylo nutno následně řešit (nedostatek základní vybavenosti, zhoršená dopravní obsluha hromadnou dopravou a nezbytné zajištění technické obsluhy). Tyto požadavky se promítly do růstu nákladů obcí, které z hlediska svých rozpočtů mají problémy s jejich krytím. Postupem času vznikaly i problémy s celkovým technickým řešením obce z hlediska odkanalizování a zásobení pitnou vodou, kdy bylo nutno překonat kvalitativní i kvantitativní prahovou situaci, která vyžaduje potřebu značných investičních prostředků. Trend rychlého růstu obcí je možno vztáhnout na období 1999 až 2008. Následná finanční a hospodářská krize celý proces suburbanizace zbrzdila, ale v území zůstala poměrně značná nabídka ploch a zatím nerealizovaných projektů. V druhé suburbanizační vlně je možno sledovat zajímavý společenský jev. Do politické reprezentace obcí vstoupily skupiny obyvatel přesídlených v první suburbanizační vlně po roce 1989 a s svým politickým vlivem brání dalšímu nárůstu obce s cílem alespoň částečně udržet kvalitu prostředí, za kterým z města odešli.

Hlavní příčiny rezidenční suburbanizace:

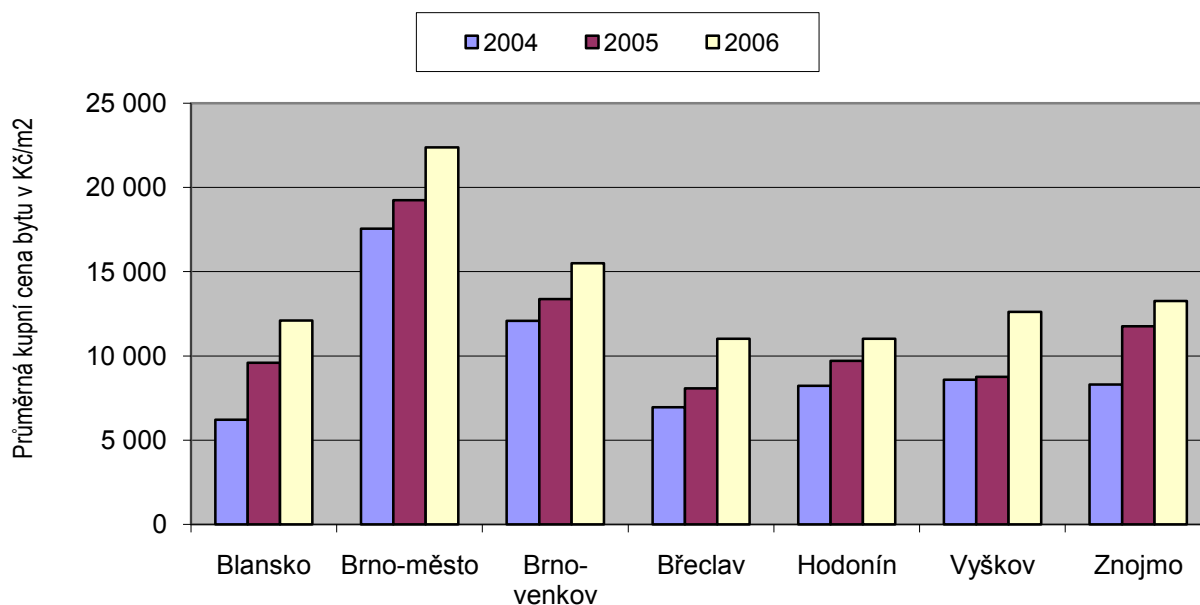
- touha po vlastním bydlení v kvalitním prostředí (splňující požadavky na zdravé a klidné prostředí se zázemím přírodní zeleně, snaha odpoutat se od přelidněného města zatíženého stresem),
- růst životní úrovně některých skupin obyvatelstva a jejich schopnost samostatně řešit bydlení (první vlna suburbanizace - prominenti minulého období, restituenti, noví podnikatelé, specifické profese – právníci, lékaři, vyšší úředníci, druhá vlna suburbanizace – středně příjmové skupiny s využitím hypoték),
- růst individuální mobility (prudký nárůst automobilové dopravy dostupné širokým vrstvám společnosti),
- neschopnost měst nabídnout dostatečné množství reálných a disponibilních ploch kryjících poptávku po bydlení v různých formách (problémy se zajištěním nezbytných podmiňujících investic, nevyjasněné vlastnické vztahy),
- růst ceny pozemků ve městě (spekulace s pozemky ze strany vlastníků, ceny pozemků neodrážejí nezbytné podmínky zainvestování),
- nízké ceny pozemků v okolí měst (původní zemědělské plochy s nízkou cenou jsou vlastníky přes územní plán zhodnoceny na plochy stavební s cenou nižší než ve městech),
- spekulace s pozemky s restitučními nároky (vzniká nový fenomén spekulace s pozemky s restitučními nároky, které jsou hromadně skupovány a přes pozemkový fond uplatňovány nároky na scelené plochy v atraktivních lokalitách, kde jsou v územních plánech zhodnoceny na plochy stavební),
- komplikovaná, zdlouhavá a dražší nová výstavba ve městech,
- podstatně jednodušší, kratší a levnější nová výstavba v malých obcích (mnohdy s nedořešenými vazbami infrastruktury a nezbytné občanské vybavenosti, které se projeví až s časovým odstupem),
- nižší provozní náklady na bydlení v okolních obcích než ve vlastním městě.

Příloha 27 Průměrné ceny stavebních pozemků v Jihomoravském kraji 2004 až 2006 (graf)



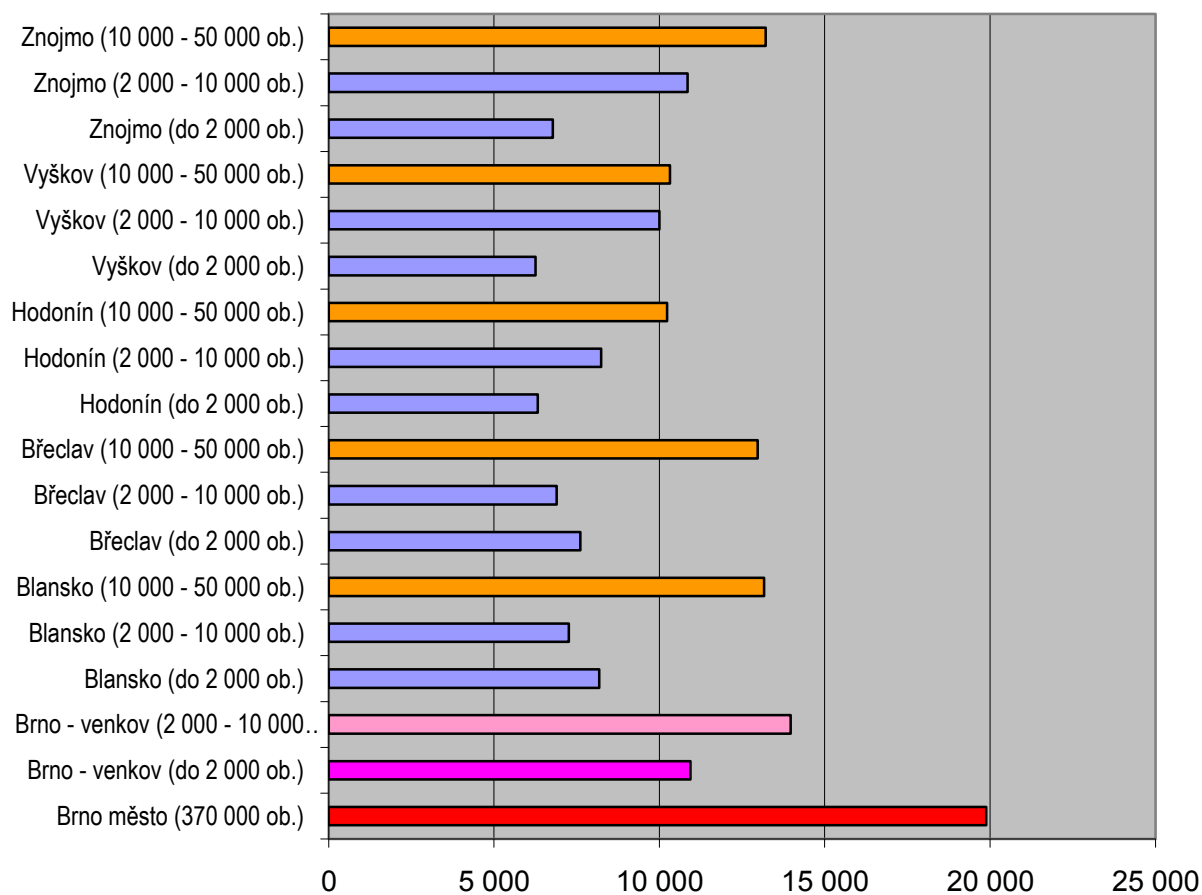
Zdroj: Český statistický úřad, Bytová výstavba v Jihomoravském kraji 2004 -2006

Příloha 28 Růst průměrné ceny bytů v okresech Jihomoravského kraje 2004 až 2006 (graf)



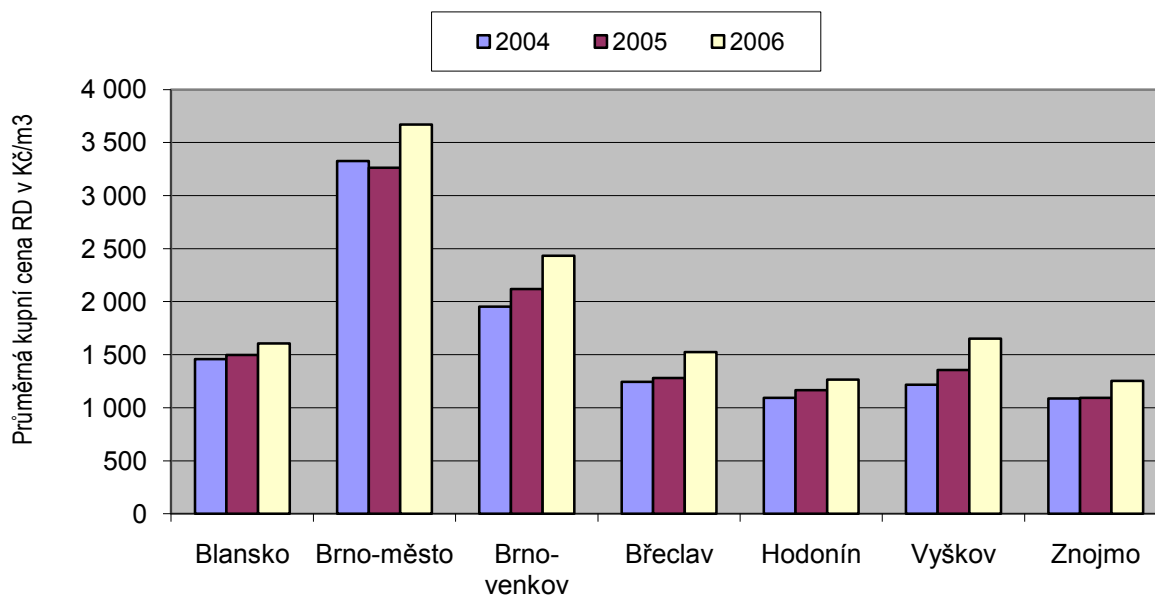
Zdroj: Český statistický úřad, Bytová výstavba v Jihomoravském kraji 2004 -2006

Příloha 29 Průměrné kupní ceny bytů (Kč/m²) v okresech Jihomoravského kraje 2004 až 2006 podle velikosti sídel



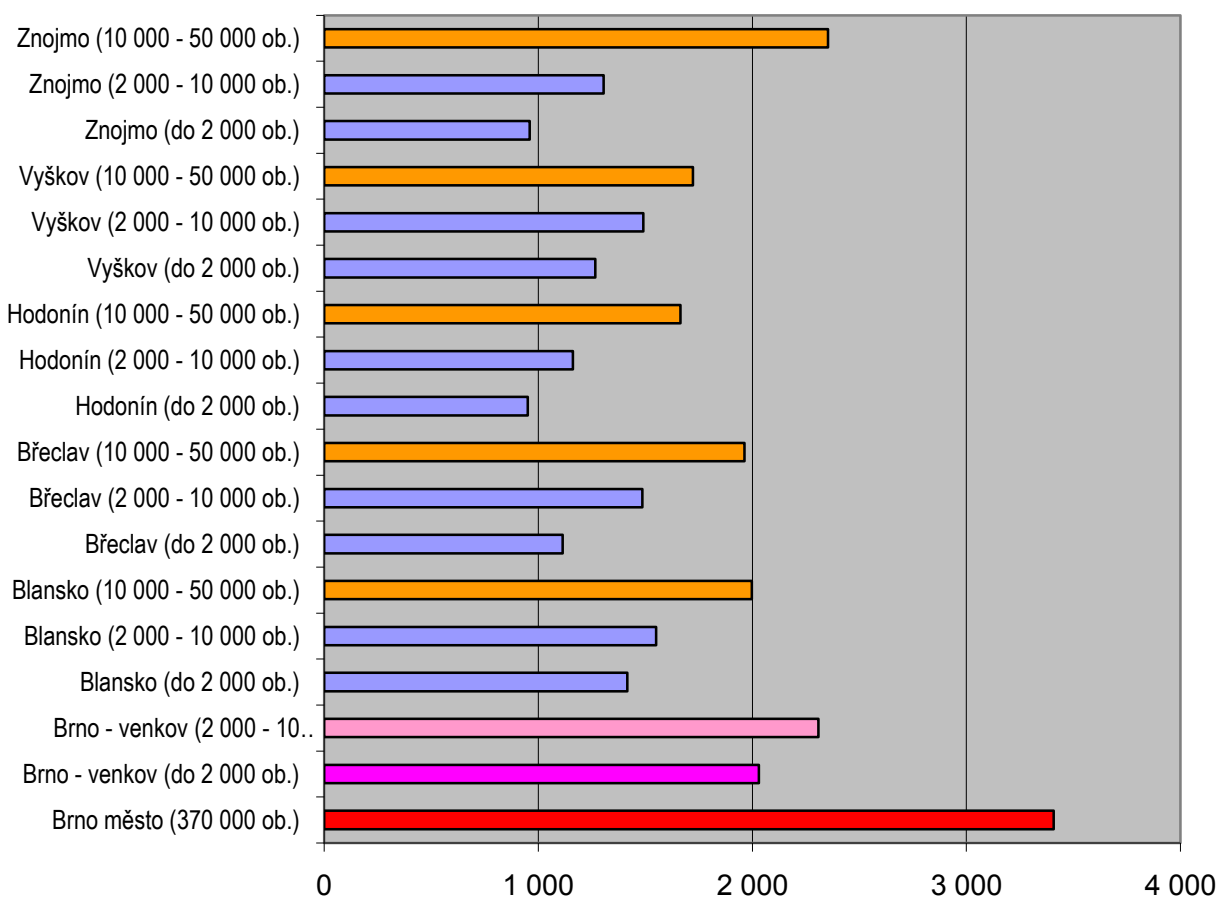
Zdroj: Český statistický úřad, Bytová výstavba v Jihomoravském kraji 2004 -2006

Příloha 30 Růst průměrných cen RD v okresech Jihomoravského kraje 2004 až 2006 (graf)



Zdroj: Český statistický úřad, Bytová výstavba v Jihomoravském kraji 2004 -2006

Příloha 31 Průměrné kupní ceny RD v okresech Jihomoravského kraje (v Kč/m²) 2004 až 2006 podle velikosti sídel



Zdroj: Český statistický úřad, Bytová výstavba v Jihomoravském kraji 2004 -2006

3.3 Důsledky suburbanizace

Stavební rozvoj příměstských oblastí je charakterizován nízkou hustotou zástavby a vysokou prostorovou segregací jednotlivých lidských aktivit (bydlení, zaměstnání, nákupy, apod.). Ze zkušeností severoamerických a západoevropských měst víme, že se suburbánní formy osídlení vyznačují vyššími nároky na spotřebu energií a náklady na výstavbu technické infrastruktury a občanské vybavenosti.

Obyvatelstvo bydlící v izolovaných obytných okrcích je silně závislé na dojízdce osobním automobilem do práce a škol, za službami a kulturou. V našich poměrech se vedle víkendových překrvení způsobených chatařů a chalupářů objevují celodenní a celotýdenní zácpy dojíždějících do města za prací a naopak vyjíždějících z města za nákupy do suburbánních nákupních center. Vysoká prostorová koncentrace některých funkcí a jejich značná prostorová segregace vyvolávají neustálé přepravní toky. Nejde však jen o cesty mezi příměstskými lokalitami a centrem města, ale prudce narůstá i podíl cest mezi jednotlivými suburbánními lokalitami, jako je například dojízdka za nákupy z nových suburbánních rezidenčních zón do hypermarketů. Pokud se nová rezidenční zástavba dominantně realizuje na jedné straně města a komerční je soustředěna na opačném konci, jako je tomu v Brně, cesty za nákupy směřují přímo přes vnitřní město.

Prudké zvýšení objemu individuální automobilové dopravy negativně ovlivňuje kvalitu životního prostředí (zácpy, zhoršování kvality ovzduší, hlukové zatížení). Kvalita života se tak v těchto oblastech, do kterých se lidé stěhují především za klidem a čistým prostředím, paradoxně snižuje. Oblasti s nízkou hustotou osídlení však není možné efektivně obsloužit veřejnou hromadnou dopravou. Většina obyvatel pak nemá jinou alternativu než použít osobní automobil.

Suburbanizace má významné sociální důsledky. Do příměstských lokalit se z vnitřních částí měst stěhují především domácnosti s vysokým sociálním statutem. Postupně tak může vzniknout silně vnímaná segregace mezi obyvateli předměstí a čtvrtí vnitřního města. V našich poměrech se může promítnout zejména do kontrastu mezi panelovým sídlištěm a rodinným bydlením za městem. Velmi závažným společenským důsledkem je posilování individualizace, ztráta sociální soudržnosti, oslabování sociálního kapitálu a občanské společnosti. Ztrátu sociální soudržnosti vyvolává především vysoká prostorová segregace funkcí a vysoce individualizované dojíždění osobním automobilem. Lidé tráví daleko více času v autech a to obvykle sami nebo s jinými členy rodiny. Vedle dojízdky do práce se jezdí i za nákupy. V málo vybavených nebo zcela nevybavených příměstských sídlech, kde poslední zbytky obchodů podléhají konkurenčním tlakům hypermarketů, se nechodí nakupovat pěšky, tak jako v tradičních čtvrtích vnitřního města. Jezdí se autem do neosobních hypermarketů. Při cestě autem však své sousedy nepotkám. V USA dochází i k prostorové segregaci škol od rezidenčních komunit. Rodiče vozí děti do škol auty. Žádná obec nechce mít vysokou koncentraci aut na svém území. Školy se tak stěhují mimo sídla. Časy, kdy děti chodili společně ze školy domů a rodiče potkávali sousedy při nákupech, jsou nenávratně pryč. Dnes se autem jezdí do práce, do restaurace, za kulturou. Multifunkční obchodně zábavní komplexy hypermarketů, multikin, restaurací, butiků, kuželen a squashových kurtů nabízejí nové, silně koncentrované formy nákupů a zábavy. Vždy je však nutno mít možnost alternativní volby. Na předměstích však alternativa neexistuje.

Rozvoj příměstské zóny často nepřímo podmiňuje úpadek vnitřních částí měst. Odchod obyvatel s vyššími příjmy ze čtvrtí vnitřního města a ze sídlišť na předměstí přináší snížení sociálního statusu těchto čtvrtí. Významný dopad má relokace komerčních funkcí z centra na předměstí. Maloobchod se stěhuje za zákazníky na okraje měst. Rozšiřující se výroba potřebuje větší plochy, které nachází za městem. Ve vnitřních městech zůstávají nevyužité pozemky se starými, rozpadajícími se budovami a v případě oblastí opuštěných průmyslovou výrobou i se značně znečištěnou půdou. Investoři upřednostňují výstavbu na zelené louce. Veřejný sektor se zatím nepoučil ze zahraničních zkušeností a téměř nic nebylo uděláno pro revitalizaci "brownfields", která by nabídla alternativu k suburbanizaci ("greenfields").

3.4 Rezidenční suburbanizace v oblasti Brněnské aglomerace

Rezidenční suburbanizaci chápeme jako přesun části městského obyvatelstva do okrajových ploch města a za jeho hranice do okolních menších obcí. Projevy rezidenční suburbanizace z hlediska růstu počtu obyvatel jsou podrobně popsány v kapitole 2.4.2, kde je sledován vývoj aglomerace od roku 1980 (*Příloha 17 Vývoj počtu obyvatel obcí Brněnské aglomerace 1980 až 2009 - tabulka*)

Pro hodnocení bylo použito celkové saldo počtu obyvatel, i když pro suburbanizační tendence by bylo výhodnější využít pouze hodnot salda migračního. Celkové saldo je stanoveno součtem salda přirozeného přírůstku (narození – zemřelí) a salda migračního (přistěhovalí – vystěhovalí). V sledované časové řadě od roku 1980 až 2008 při využití dat z ČSÚ se projevuje jistá chyba a to vždy v roce celkového sčítání obyvatelstva (SLBD 1980, 1991 a 2001), kdy počet obyvatel k 31.12. roku sčítání je odlišný od 1.1. roku následujícího. Tato chyba se pak projevuje v odlišných hodnotách celkového počtu obyvatel a počtu obyvatel vypočtených na základě součtu migračního salda a salda přirozeného přírůstku. V samotném Brně jsou tyto rozdíly v hodnotách několika tisíců obyvatel. Proto bylo využito pouze hodnot celkového salda počtu obyvatel a ne salda migračního.

Vývoj bydlení v oblasti Brněnské aglomerace ve sledovaném časovém úseku je možno shrnout do charakteristik tří na sebe navazujících období.

V prvním **období 1980 až 1991** se odráží zásady řízení rozvoje socialistické společnosti a rozvoj sídelní struktury odpovídá principům **urbanizace** (koncentrace obyvatelstva do měst). Dochází k růstu počtu obyvatel Brna (4,5 %) a Kuřimi (12,0 %). Většina obcí v této době počet obyvatel ztrácí. Objevují se i první suburbanizační tendence nárůstu počtu obyvatel u obcí Rebešovice (35 %), Lipůvky (14 %) a Říček (12 %).

V druhém **období 1991 až 2001** se ukazují společensko-ekonomické změny polistopadového vývoje, které se v sídelní struktuře aglomerace projevují nástupem principů **suburbanizace** (přesunu části obyvatelstva do menších sídel v okolí města Brna). Dochází k prudkému úbytku obyvatel v Brně o 12 000 obyvatel (pokles o 3,1 %). Naproti tomu nárůst počtu obyvatel v rozmezí 10 % až 20 % zaznamenávají obce Bílovice nad Svitavou (13 %), Popůvky (12 %), Troubsko (11 %) a Babice u Rosic (10 %). Nárůst v rozmezí 20 % až 30 % se projevuje u obcí Rebešovice (27 %), Česká (25 %) a Rozdrojovice (22 %). Prudký nárůst nad 30% není zaznamenán u žádné obce.

V třetím **období 2001 až 2009** se rozvoj sídelní struktury se plně podřídil principům **suburbanizace** (přesunu části obyvatelstva do sídel v okolí města Brna). Úbytek počtu obyvatel v Brně se oproti předcházejícímu období zmínil pouze na 5 600 obyvatel (pokles 1,5 %). Zároveň dochází k mírnému nárůstu počtu obyvatel do 10 % u 40 obcí. Nárůst v rozmezí 10 % až 20 % počtu obyvatel se projevuje u 26 obcí. Nárůst v rozmezí 20 % až 30 % obyvatel zaznamenávají obce Říčky (29 %), Velešovice (28 %), Zbýšov (28 %), Želešice (27 %), Lelekovice (24 %), Němčičky (24 %), Bratčice (23 %), Modřice (23 %), Ponětovice (23 %), Řícmanice (23 %), Podolí (21 %) a Silůvky (20 %). Prudký nárůst nad 30 % obyvatel zaznamenávají obce Hlína (91 %), Moravany (50 %), Popůvky (47 %), Rebešovice (46 %), Kanice (44 %), Bílovice nad Svitavou (43 %), Rozdrojovice (39 %), Nebovidy (35 %), Troubsko (35 %), Hostěnice (31 %), Otmarov (31 %) a Popovice (31 %).

V grafické příloze č.32 „Rezidenční suburbanizace v oblasti Brněnské aglomerace“ je znázorněn vývoj rezidenční suburbanizace za celé období 1991 až 2009. Jednotlivé obce jsou zařazeny do růstových skupin a zároveň jsou zobrazeny hlavní a vedlejší dojížděkové proudy za prací dle SLBD 2001, z kterých je možno odhadnout možné působení i jiných obcí na suburbanizační vazby.

Byl proveden odhad rozdělení obcí s prokázaným nárůstem počtu obyvatel do tří oblastí:

- oblast s rezidenční suburbanizací vázanou především na Brno,
- oblast s rezidenční suburbanizací vázanou kromě Brna i na větší sídla uvnitř prostoru aglomerace,
- oblast s rezidenční suburbanizací vázanou kromě Brna i na větší sídla vně prostoru aglomerace,

Největší skupinou je oblast s rezidenční suburbanizací vázanou především na Brno, která obklopuje město Brno a v severovýchodním a jihozápadním směru dosahuje až k hranici aglomerace. V těchto směrech nejsou větší obce, které by mohly vytvořit Brnu protiváhu. Toto území rezidenční suburbanizace je závislé pouze na městě Brně. Největší nárůst

nad 30 % zaznamenaly obce Rozdrojovice, Česká, Lelekovice, Bílovice nad Svitavou, Kanice, Zbýšov, Otmarov, Rebešovice, Popovice, Moravany, Nebovidy, Troubsko, Popůvky, Hlína a Němčičky.

Druhou skupinu představuje území rezidenční suburbanizace, kde kromě dominantní vazby na Brno může působit i vazba k větším sídlům v rámci aglomerace. Jde o oblast kolem Kuřimi, Šlapanic, Sokolnic a Újezdu u Brna, Modřic, Židlochovic a Hrušovan, Zastávky u Brna a Rosic. V těchto oblastech je možno předpokládat částečné oslabení vazeb k Brnu díky možným vztahům k výše uvedeným obcím. Nárůst obcí v této oblasti není tak dramatický jak v první skupině. Většina obcí rostla pouze v rozsahu 10 % až 20 %. Tuto mez překročily obce Kuřim, Svinošice, Sentice, Hradčany, Chudčice, Sokolnice, Újezd u Brna, Želešice, Modřice, Zastávka a Babice u Rosic.

Třetí skupinu představuje území rezidenční suburbanizace, kde kromě dominantní vazby na Brno může působit i vazba k větším sídlům vně aglomerace. Jde o okrajové oblast aglomerace s vazbami na Veverskou Bítýšku, Tišnov, Blansko, Rousínov, Slavkov u Brna, Hustopeče a Ivančice. V těchto oblastech je možno předpokládat částečné oslabení vazeb k Brnu díky možným vztahům k výše uvedeným obcím. Nárůst obcí v této oblasti dosahuje hodnot 10 % až 20 %. Tuto mez překročily obce Železné, Vohančice, Březina, Hvozdec, Šebrov – Kateřina, Velešovice, Kobeřice u Brna a Nové Bránice.

V grafické příloze č.33 „Bytová výstavba v oblasti Brněnské aglomerace v období 1998 až 2007“ je za zmíněné období zobrazena intenzita bytové výstavby představovaná poměrem dokončených bytů na 100 obyvatel obce. Zároveň je možno porovnat intenzitu bytové výstavby k růstu obcí za období 2001 až 2009. V některých oblastech není intenzita bytové výstavby shodná s tempem růstu obce. V těchto územích je možno předpokládat, že výstavba probíhala ve vysokém tempu až v letech 2008 a 2009.

Residenční suburbanizace v podobě výstavby rodinných domů se postupně přenesla do větších vzdáleností od města Brna. Byla způsobena nedostatečnou nabídkou požadovaných rezidenčních ploch ve městě a zároveň levnější, dostupnější a snáze realizovanou nabídkou v okolí města.

Nejatraktivnější a na realitním trhu nejvíce žádané jsou severní a severovýchodní oblasti v dobré časoprostorové dostupnosti a s vysokou kvalitou přírodního zázemí (Česká, Lelekovice, Jinačovice, Rozdrojovice, Kuřim, Bílovice nad Svitavou, Řícmanice, Kanice, Babice nad Svitavou).

Obdobně došlo k dramatickému rozvoji v jižní, jihozápadní a jihovýchodní části aglomerace (Modřice, Moravany, Nebovidy, Želešice, Popovice, Rebešovice, Otmarov, Sokolnice, Újezd u Brna, Zbýšov, Syrovice, Bratčice, Němčičky, Silůvky).

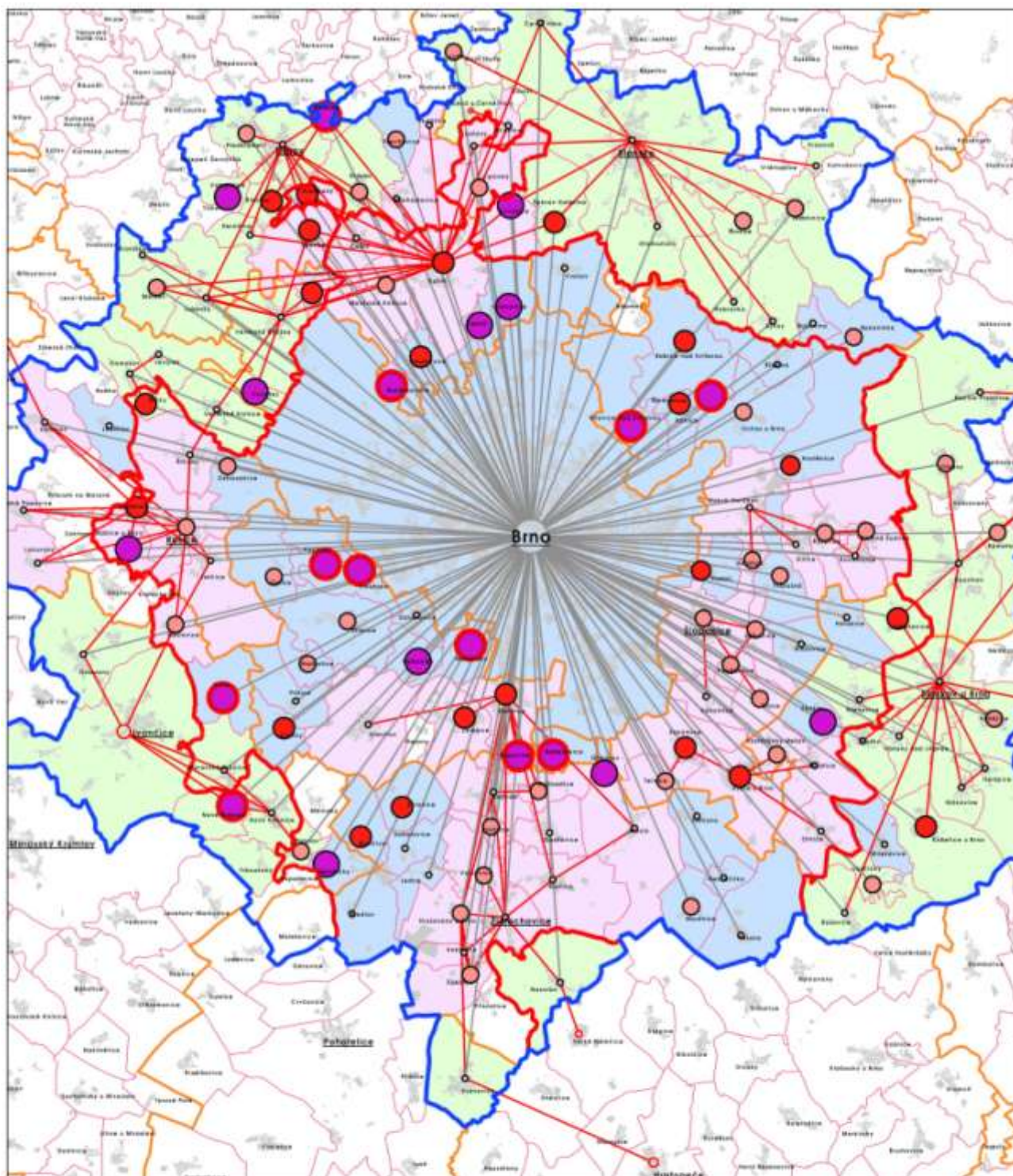
Prudký rozvoj Popůvek a Troubska byl realizován i přes negativní působení dálnice D1 na kvalitu prostředí.

Další výrazný rozvoj bydlení v suburbánních oblastech aglomerace bude zřejmě podstatně pomalejší a to především z důvodu saturace potřeb, dopadu hospodářské krize a odporu části obyvatel obcí suburbií k dalšímu růstu. Zároveň je nutno brát v úvahu, že v územních plánech obcí je značný nevyužitý potenciál návrhových ploch bydlení, který umožňuje další pokračování suburbanizačních tendencí v prostoru aglomerace. Je možno očekávat, že etapu živelné suburbanizace, která probíhala od 2.poloviny 90. let až do současnosti, postupně nahradí tzv. urbanizace suburbií. Ta může spočívat v posilování komplexity městských funkcí u větších sídel v zázemí Brna (Kuřim, Šlapanice, Modřice, Rajhrad, Újezd u Brna, Židlochovice – Hrušovany, Rosice - Zastávka).

V širším území tuto funkci mohou plnit především města s administrativně správní funkcí nebo s nabídkou pracovních příležitostí (Blansko, Tišnov, Ivančice, Slavkov u Brna, Pohořelice).

Ačkoli v rámci celé aglomerace dochází k decentralizaci, v mikroměřítku postupně vzrůstá koncentrace lidí a jejich aktivit do některých větších sídel a může vzniknout vícejaderný městský region založený na posílení významu těchto sídel. Výhodou okrajových sídel ve srovnání s klasickým rezidenčním nebo komerčním suburbem je jejich nižší závislost na městě Brně. Původně monofunkční sídla s dobrou dopravní dostupností postupně mohou přilákat i další městské funkce, čímž by se výrazně omezila nutnost vyjížděky mimo tato sídla. Intenzita stěhování bude do značné míry záviset na intenzitě bytové výstavby.

Příloha 32 Rezi­denční suburbanizace v oblasti Brněnské aglomerace



Rezi­denční suburbanizace v prostoru Brněnské aglomerace

(období 1991 až 2009)

- Obec s extrémním nárůstem obyvatel nad 40%
- Obec s nárůstem nad 30% obyvatel
- Obec s nárůstem 20% až 30% obyvatel
- Obec s nárůstem 10% až 20% obyvatel
- Obec s nárůstem do 10% obyvatel

Hlavní proudy dojíždky do Brna dle SLBD 2001

Síť proudů dojíždky do jiného sídla dle SLBD 2001

Schématické vyjádření zastavěných ploch

Oblast rezi­denční suburbanizace vázaná především na Brno (odhad)

Oblast rezi­denční suburbanizace vázaná kromě Brna i na větší sídla uvnitř aglomerace (odhad)

Oblast rezi­denční suburbanizace vázaná kromě Brna i na větší sídla vně aglomerace (odhad)

Území intenzivních aglomeračních vazeb (analyzované území)

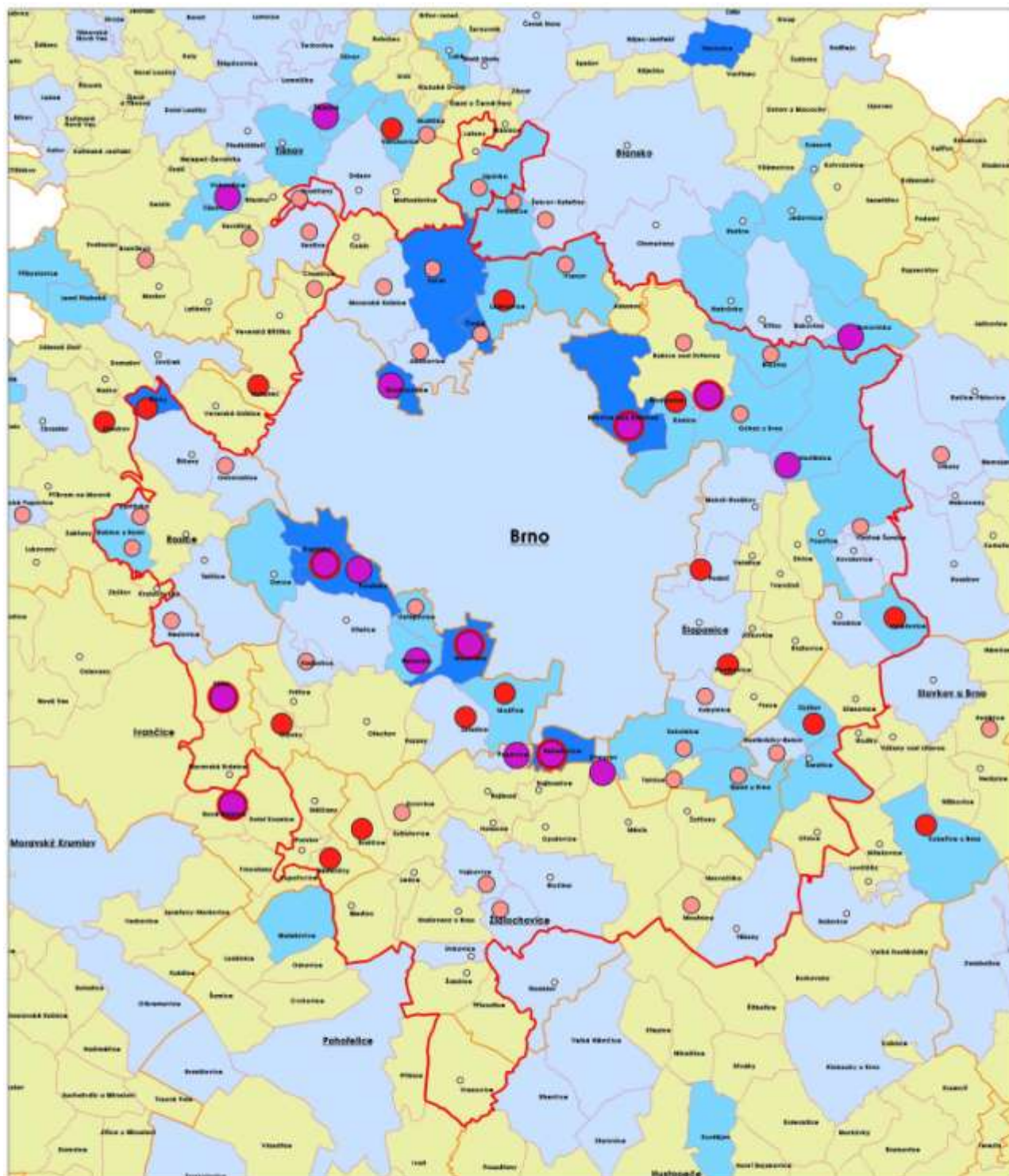
Vymezení Brněnské aglomerace - návrh

Hranice obcí s rozšířenou působností (ORP)

Hranice administrativně správního území obcí

Zdroj: SLBD 2001 – vlastní zpracování

Příloha 33 Bytová výstavba v oblasti Brněnské aglomerace v období 1998 až 2007



Bytová výstavba v období 1998 až 2007

Dokončené byty na 100 obyvatel, přifazeno k hranicím jednotlivých obcí (zdroj - ČSÚ)

- více jak 10 bytů na 100 obyvatel
- 5 až 10 bytů na 100 obyvatel
- 3 až 5 bytů na 100 obyvatel
- méně než 3 byty na 100 obyvatel

Růst počtu obyvatel obcí v období 2001 až 2009 (zdroj ČSÚ)

- Obec s extrémním nárůstem obyvatel nad 40%
- Obec s nárůstem nad 30% obyvatel
- Obec s nárůstem 20% až 30% obyvatel
- Obec s nárůstem 10% až 20% obyvatel
- Obec s nárůstem do 10% obyvatel

- Vymazání Brněnské aglomerace - návrh
- Hranice obcí s rozdílnou působností (ORP)
- Hranice administrativně správního území obcí

Zdroj: SLBD 2001 – vlastní zpracování

3.4.1 Rezidenční suburbanizace v městě Brně

Stejně jak v oblasti aglomerace, probíhaly suburbanizační procesy i v rámci vlastního města Brna. V příloze č.34 „Vývoj počtu obyvatel městských částí Brna 1980 až 2001“ je možno sledovat jednak vývoj počtu obyvatel městských částí, ale také projevy suburbanizačních trendů po roce 1989.

V období 1980 až 1991 město zaznamenalo díky urbanizačním trendům nárůst počtu obyvatel, ale jeho rozložení nebylo rovnoměrné. Nárůst počtu obyvatel byl spojen s výstavbou velkých sídlišť Bohunice, Nový Lískovec, Kohoutovice, Bystrc, Medlánky, Vinohrady, Líšeň a Slatina. Nová rodinná výstavba se podílela na nárůstu Ivanovic. Na ostatním území byl zaznamenán úbytek obyvatel.

V období 1991 až 2001 došlo ve městě k úbytku 12 000 obyvatel, na kterém se podílela částečně nepříznivá demografická situace a stěhování obyvatel do zázemí města. V tomto období došlo zároveň k suburbanizačním projevům v rámci vlastního města a to díky nové rodinné výstavbě v připojených obcích k Brnu. Tato výstavba prvořadě směřovala do severních oblastí s vazbou na přírodně rekreační zázemí města. Rozsáhlá výstavba probíhala v Ivanovicích, Jehnicích, Ořešíně, Soběšicích, Útěchově a Žebětíně. Mírný nárůst zaznamenaly i ostatní obce mimo vnitřní město. Díky bytové výstavbě vzrostl počet obyvatel v Medláncích a Novém Lískovci. Na ostatním území byl opět zaznamenán úbytek obyvatel.

V období 2001 až 2009 došlo ve městě k úbytku asi 6 000 obyvatel. Demografická situace se sice zlepšila, ale suburbanizační tendence pokračovaly dál. Pro toto období není dostupná srovnatelná datová základna za jednotlivé městské části a přesuny v rámci města můžeme pouze odhadovat. Zřejmě budou v mírnějším rozsahu kopírovat předcházející období, protože územní potenciál vnitřních suburbánních lokalit města je postupně vyčerpán. Je možno zaznamenat částečné projevy vnitřní suburbanizace v jižní části města. Zájem o tyto lokality je především z hlediska nižší kvality přírodního zázemí podstatně menší. Můžeme odhadovat, že v tomto období podstatně vzrostlo vystěhování obyvatel města do jeho okolí a to i vzdálenějších lokalit.

V příloze č.35 „Rezidenční suburbanizace na území města Brna“ jsou graficky vyjádřeny lokality obytné výstavby ve městě v období 1994 až 2009 v rozdělení na rodinnou a bytovou výstavbu. Zároveň je vymezeno území kompaktního města a lokality vnitřní suburbanizace.

Příloha 34 Vývoj počtu obyvatel městských částí Brna 1980 až 2001 (tabulka)

Městská část	Počet obyvatel 1980	Absolutní změna počtu obyvatel 80-91	Relativní změna počtu obyvatel 80-91 (%)	Počet obyvatel 1991	Absolutní změna počtu obyvatel 91-01	Relativní změna počtu obyvatel 91-01 (%)	Počet obyvatel 2001	Absolutní změna počtu obyvatel 01-09	Relativní změna počtu obyvatel 01-09 (%)	Počet obyvatel 2009
								odhad	odhad	
Brno-střed	94 531	-18 674	80,2	75 857	-8 462	88,8	67 395			
Brno-Žabovřesky	28 208	-4 139	85,3	24 069	-1 789	92,6	22 280			
Brno-Královo Pole	34 646	-5 260	84,8	29 386	-1 657	94,4	27 729			
Brno-sever	53 428	-6 620	87,6	46 808	-900	98,1	45 908			
Brno-Židenice	26 421	-5 247	80,1	21 174	-798	96,2	20 376			
Brno-Černovice	8 619	-1 398	83,8	7 221	42	100,6	7 263			
Brno-jih	6 624	958	114,5	7 582	394	105,2	7 976			
Brno-Bohunice	13 329	4 032	130,2	17 361	-963	94,5	16 398			
Brno-Starý Liskovec	16 740	-878	94,8	15 862	-1 642	89,6	14 220			
Brno-Nový Liskovec	1 094	4 644	524,5	5 738	5 662	198,7	11 400			
Brno-Kohoutovice	9 615	4 724	149,1	14 339	-1 000	93,0	13 339			
Brno-Jundrov	4 488	-858	80,9	3 630	214	105,9	3 844			
Brno-Bystrc	14 196	9 397	166,2	23 593	212	100,9	23 805			
Brno-Kníníčky	570	-21	96,3	549	-36	93,4	513			
Brno-Komín	8 180	-353	95,7	7 827	-576	92,6	7 251			
Brno-Medlánky	1 641	784	147,8	2 425	738	130,4	3 163			
Brno-Řečkovice a Mokrá Hora	17 729	-1 925	89,1	15 804	-813	94,9	14 991			
Brno-Maloměřice a Obrány	5 747	-972	83,1	4 775	69	101,4	4 844			
Brno-Vinohrady	416	15 350	3 789,9	15 766	-943	94,0	14 823			
Brno-Líšeň	6 266	20 210	422,5	26 476	-1 088	95,9	25 388			
Brno-Slatina	4 714	3 954	183,9	8 668	-138	98,4	8 530			
Brno-Tuřany	5 099	-573	88,8	4 526	105	102,3	4 631			
Brno-Chrlice	3 121	-11	99,6	3 110	66	102,1	3 176			
Brno-Bosonohy	2 372	-235	90,1	2 137	73	103,4	2 210			
Brno-Žebětín	1 939	-67	96,5	1 872	198	110,6	2 070			
Brno-Ivanovice	537	150	127,9	687	312	145,4	999			
Brno-Jehnice	614	-82	86,6	532	220	141,4	752			
Brno-Ořešín	362	-51	85,9	311	141	145,3	452			
Brno-Útěchov	217	-6	97,2	211	235	211,4	446			
Brno	371 463	16 833	104,5	388 296	-12 124	96,9	376 172	-5 580	98,5	370 592

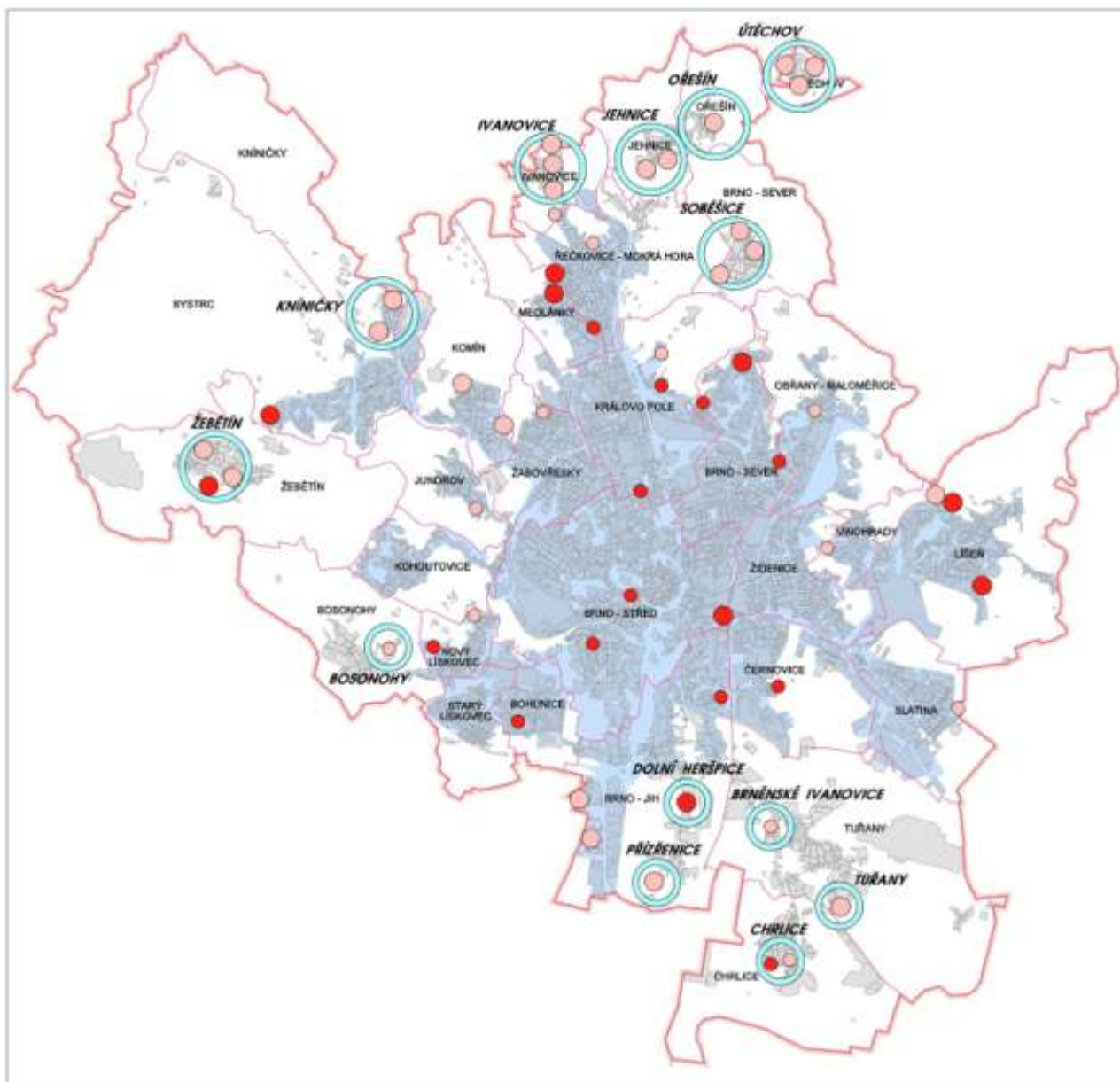
Zdroj: SLBD 1980, 1991, 2001 a aktuální data 2009 ČSÚ – vlastní zpracování

Městské části vnitřního města
Městské části vně vnitřního města

Pokles počtu obyvatel

Růst počtu obyvatel

Příloha 35 Rezidenční suburbanizace na území města Brna




Rezidenční suburbanizace na území města Brna

(období 1994 až 2009)

 Lokality výstavby rodinných domů

 Lokality výstavby bytových domů

 Lokality rezidenční suburbanizace v rámci Brna

 Schématické vyjádření zastavěných ploch

 Brno - území kompaktního města

 Administrativně správní hranice města Brna

 Hranice městských částí

Zdroj: vlastní zpracování

3.5 Komerční suburbanizace v oblasti Brněnské aglomerace

V rámci suburbánního rozvoje v okolí Brna došlo k lokalizaci **nových obchodních komerčních center** na vjezdech do města.

Na území města je na jihu lokalizován při dálničním kříži D1 – D2 areál obchodního komerčního centra IKEA – AVION a při I/52 areál obchodního komerčního centra Futurum. Na severu při silnici I/43 je areál hypermarketu Globus. V centrální oblasti města jsou obchodní centra Cihelna v Králově Poli, Campus Square v Bohunicích a Vaňkovka v těsné blízkosti historického jádra. V samotném městě vznikla celá řada hypermarketů, supermarketů a velkoplošných specializovaných obchodů (příloha č.38 „Komerční suburbanizace na území města Brna“.)

Mimo území města je v prostoru Brněnské aglomerace jediný areál obchodního komerčního centra Olympia při dálnici D2 u Modřic, který svou nabídkou prodejních ploch je srovnatelný se součtem prodejních všech obchodních center na území města.

Obchodní komerční centra a jejich prodejní plochy:

- Olympia - Modřice (111 000 m²)
- Avion - Skandinávská (48 300 m²)
- Vaňkovka – Jižní centrum (22 800 m²)
- Futurum - Vídeňská (19 500 m²)
- Cihelna - Královo Pole (17 000 m²)
- Campus Square – Kamenice (13 100 m²)

Hypermarkety, supermarkety a velkoplošné specializované obchody v Brně a jejich prodejní plochy:

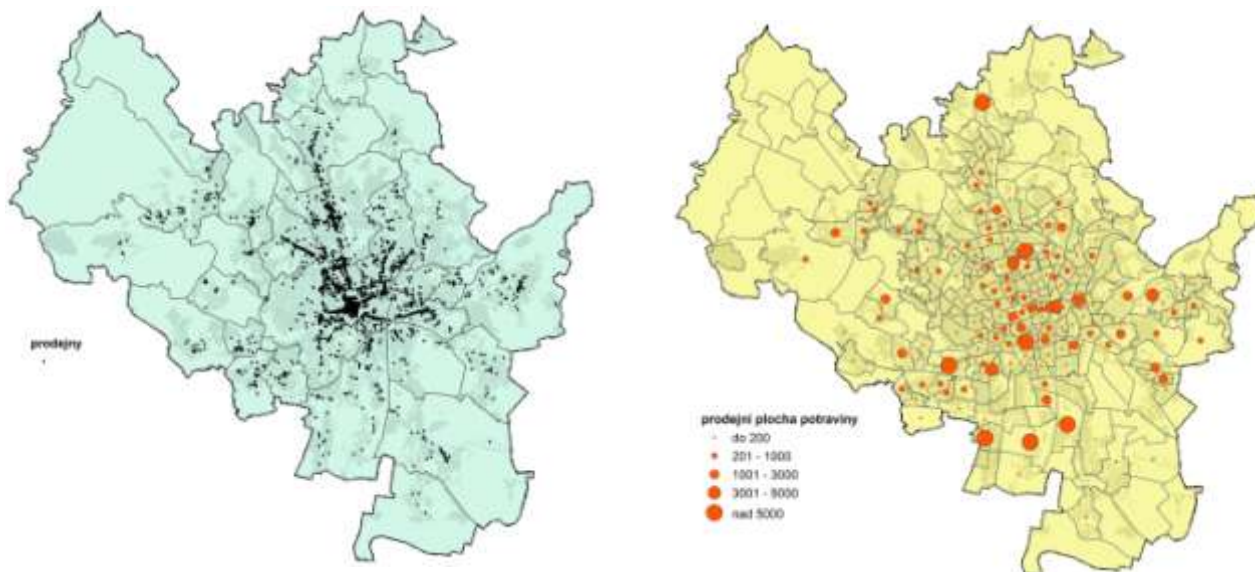
- IKEA - Skandinávská (24 000 m²)
- Hornbach - Heršpická (16 000 m²)
- Tesco - Dornych (11 500 m²)
- Makro - Kaštanová (10 500 m²)
- OBI - Bystrcká (10 000 m²)
- Globus - Hradecká (10 000 m²)
- Tesco Vídeňská (9 800 m²)
- Tesco - Skandinávská (9 800 m²)
- Baumarkt - Hradecká (9 400 m²)
- Bauhaus - Strážní (9 000 m²)
- Baumax - Sokolova (8 000 m²)
- Tesco - Cimburkova (7 500 m²)
- JYSC – Bidláky (7 000 m²)
- Svět koberců - Bidláky (6 000 m²)
- Interspar - Cejl (5 500 m²)
- Elektroword - Skandinávská (5 000 m²)
- Interspar - Vídeňská (5 000 m²)
- Kaufland - Sportovní (4 800 m²)
- Kaufland - Kamenice (4 400 m²)
- Kaufland - Bubeníčková (4 000 m²)

• Zdroj: ÚAP - Průzkum maloobchodní sítě na území města Brna 2009 –CRR MU

Prudký nárůst obchodních komerčních ploch vyvolal dynamické ekonomické a sociální změny nejen v městě Brně, ale v celé aglomeraci, které se projevuje především vysokou dojížděnkou z celého kraje. Objevil se nový fenomén trávení volného času a to nakupování. Nakupování již není potřebou, ale zábavou. Pro posílení komerční aktivity těchto center jsou na ně vázány další doprovodné kulturní a sportovní akce, které mají přilákat co největší počet návštěvníků. Obchodní centra neplní pouze funkci obchodní, ale stávají se místy setkávání a zábavy pod jednou střechou a to

nezávisle na vnějších povětrnostních podmínkách. Obchodní centra se stávají konkurenty městského centra. Druhým dopadem prudkého rozvoje obchodních zařízení na úrovni Brna jsou změny ve struktuře maloobchodní sítě. Mnoho maloobchodních center v okrajových částech města a příměstských obcí aglomerace ztratilo klienty, což v důsledku vedlo k rozpadu původní maloobchodní sítě a ztížení těchto komerčních služeb pro část populace (důchodci a rodiny s dětmi). V Brně jde o oblasti Útěchova, Ořešína, Jehnic, Ivanovic, Soběšic, Obřan, Maloměřic, Brněnských Ivanovic, Tuřan, Chrlíc, Přízřenic, Dolních Heršpic, Bosonoh a Kníniček.

Příloha 36 Rozložení maloobchodních jednotek v Brně a prodejní plochy potravin v m² za UO v Brně (2009)



Zdroj: ÚAP - Průzkum maloobchodní sítě na území města Brna 2009 –CRR MU

V rámci suburbánního rozvoje došlo k realizaci **nových podnikatelských výrobně skladovacích areálů** na perimetru města Brna, realizovaných na zelené louce a ve vazbě nadřazený dopravní systém.

Na jihu města vznikla rozsáhlá Brněnská průmyslová zóna - Černovická terasa. V Králově Poli je umístěn Český technologický park a menší výrobní zóna vznikla v Řečkovících. Mimo město vznikly výrobní zóny CTP Modřice a v menším rozsahu i zóna na území Šlapanic při D1. V aglomeraci sehrává důležitou roli i výrobní zóna v Kuřimi (Tyco Electronics Czech). Objevují se i menší výrobní lokality realizované na zelené louce v blízkosti významných dopravních tras (území mezi D1 a II/602 u Troubska a Popůvek).

Na území Brněnské aglomerace je registrován zájem o realizaci nadmístních výrobních zón, které jsou prověřovány v rámci zpracování ZÚR Jihomoravského kraje:

- Tuřany, letiště Sever (190 ha)
- Tuřany, letiště Jih (300 ha)
- CTPark Brno South, Šlapanice (204,4 ha)
- Černovická terasa, Brno (179,0 ha) – v realizaci
- Český technologický park Brno (60,0 ha) – v realizaci
- Žerotín - Měnin (17,0 ha)
- Brno Airport Logistic Park, Brno (11,0 ha)

Mimo území Brněnské aglomerace jsou v Jihomoravském kraji v ZÚR prověřovány další výrobní zóny nadmístního významu:

Dolní Štngary – Pohořelice, Marefy – Bučovice, Poštorná – Břeclav, Veselí nad Moravou, Nesyt – Hodonín, Krystal Park – Znojmo, D2 Logistics park, Brno – Hrušky.

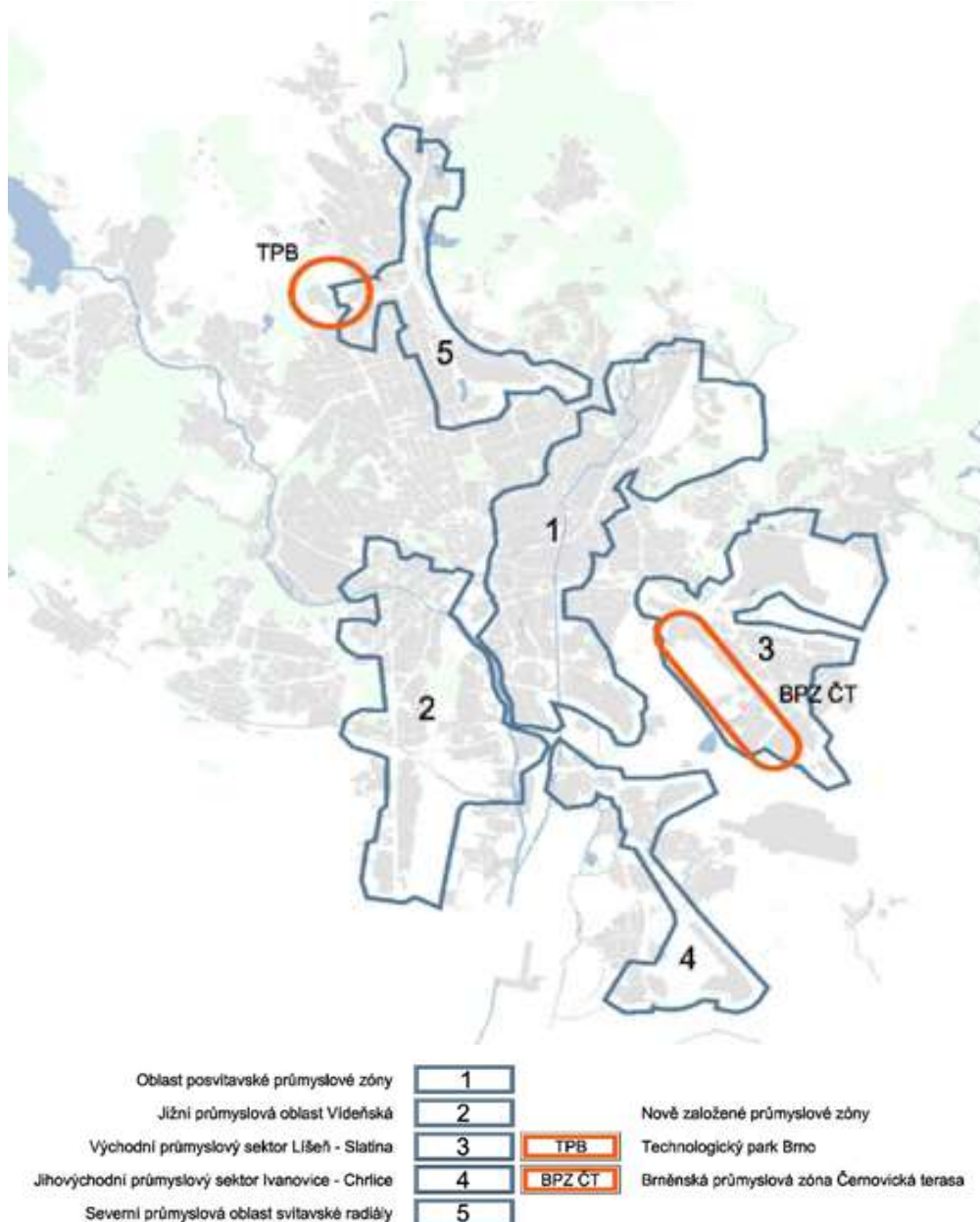
Na jedné straně evidovaný zájem o realizaci výrobních zón je doprovázen **nárůstem ploch typu „brownfields“**. Na území města Brna je možno stávající stabilizované funkční i nefunkční výrobní plochy rozdělit do pěti základních oblastí, které sdružují katastry s vyšší koncentrací výroby:

- Oblast posvitavské průmyslové zóny
- Jižní průmyslová oblast Vídeňská
- Východní průmyslový sektor Líšeň – Slatina
- Jihovýchodní průmyslový sektor Ivanovice – Chrlice
- Severní průmyslová oblast svitavské radiály

Generel výroby města Brna a následná aktualizace Průzkumů a rozborů nového ÚPmB ukázaly vysoký, až třetinový podíl špatně využívaných výrobních ploch. Tento stav má za následek devalvací rozsáhlých území nejen v okrajových polohách města, ale i v těsné vazbě na historické jádro. Špatně využívané plochy představují asi polovinu ploch stavebních dvorů a z jedné třetiny na funkčních typech průmyslové výroby a skladových areálů

Zdroj: Generel výroby města Brna 2004).

Příloha 37 Oblasti průmyslové výroby na území města Brna a nově zakládané průmyslové zóny



Zdroj: ÚAP - Rozbor udržitelného rozvoje území Brno (2008)

V prostoru Brněnské aglomerace byly schváleny Radou JMK 14.8.2008 tyto plochy „brownfields“:

- Královopolská Brno
- Sportovní areál Ponava – Brno
- LOZ Černovice a Kasárna Slatina – Brno
- Zetor – Brno
- Zbrojovka – Brno
- Průmyslový areál ADAST – Adamov
- Cementárna Maloměřice – Brno
- TOS – Kuřim
- Závod ČKD – Blansko
- Jižní centrum – Brno
- Areál VZmB Hněvkovského – Brno
- Masná ulice – Brno
- Benediktinský klášter – Rajhrad

Mimo prostor Brněnské aglomerace byly schváleny Radou JMK 14.8.2008 následující plochy „brownfields“:

vojenské cvičiště Pánov – Hodonín, Železárně Veselí - Veselí nad Moravou, průmyslový areál – Rájec – Jestřebí, Fruta Znojmo - Znojmo, UP závody - Bučovice, cukrovar Břeclav, Loucký klášter – Znojmo, zámek Miroslav, zámek Hrušovany nad Jevišovkou, zámek Bzenec.

Ploch „brownfields“ je na území aglomerace podstatně větší počet. Jen v samotném Brně je evidováno 127 lokalit „brownfields“ větších než 0,5 ha o celkové rozloze 556 ha (což je asi 6,3 % zastavěného území města). Z toho je 19 lokalit zcela nevyužitých, 87 lokalit je využíváno částečně (využití do 30 % z rozlohy lokality) a 21 lokalit s využitím od 30-50 % z rozlohy lokality. Plošně nejzatíženější katastry lokalitami „brownfields“ jsou Maloměřice, Královo Pole, Trnitá.

Příloha 38 Velikost ploch „brownfields“ na území města Brna podle KÚ (tabulka)

Katastrální území	Rozloha	Podíl k rozloze KÚ (%)	Katastrální území	Rozloha	Podíl k rozloze KÚ (%)
Bosonohy	5,11ha	0,7	Obřany	6,01	1,1
Brněnské Ivanovice	19,17	4,6	Pisárky	9,18	2,0
Bystrc	1,05	0,0	Ponava	18,22	11,4
Černá Pole	12,14	4,9	Přízřenice	2,88	0,8
Černovice	30,95	4,9	Řečkovice	28,73	4,3
Dolní Heršpice	5,42	1,7	Slatina	28,56	4,9
Holásky	6,04	3,3	Staré Brno	16,03	9,5
Horní Heršpice	38,53	10,2	Starý Lískovec	1,3	0,4
Husovice	10,11	7,7	Stránice	3,35	3,6
Chrlice	15,08	1,6	Štýřice	19,13	5,7
Jehnice	1,92	0,5	Trnitá	41,8	22,1
Kohoutovice	1,17	0,5	Tuřany	14,5	1,5
Komárov	26,54	15,9	Veverčí	8,11	4,1
Komín	6,97	0,9	Zábrdovice	33,22	20,3
Královo Pole	43,85	8,0	Žabovřesky	14,54	3,3
Líšeň	32,93	2,1	Žebětín	6	0,4
Maloměřice	49,73	12,2	Židenice	5	0,8
Město-Brno	1,44	1,2			

Zdroj: Aktualizace mapy „brownfields“ města Brna – 2009

Dalším průvodním jevem komerční suburbanizace je výstavba **nových objektů a areálů komerční administrativy**. Jedná se nové typy funkčních ploch, které z hlediska provozních vazeb vyvolávají zvýšené požadavky na automobilovou dopravu srovnatelné s novými výrobními plochami. Areály komerční administrativy byly zatím realizovány pouze na území města Brna. Výjimku tvoří pouze objekty v areálu CTP Modřice.

Centra komerční administrativy v Brně:

- Spielberg office centre – Heršpická (80 000 m²)
- Brno Business Park – Vídeňská (40 000 m²)
- Titanium Business komplex – Nové sady (43 000 m²)
- IBC Centrum – Příkop (19 300 m²)
- Czech Technology Park Brno – Technická
- Průmyslová zóna Černovická terasa – Řípská (10 000 m²)
- Trinity Office Center – Úzká (10 000 m²)
- Platinum Brno – Veveří (7 300 m²)
- M-Palác – Heršpická (8 700 m²)
- Turmalín Center – Lidická (2 000 m²)
- Gaute centrum – Lidická
- Areál Slatina – Tuřanka (1 500 m²)
- BIBUS Land – Vídeňská (do 10 000 m²)
- Vinna Point Brno – Vídeňská (5 000 m²)
- Milenium Center – Hybešova (4 500 m²)
- Leis Technology Center – Kaštanová (1 500 m²)
- Avriopoint – Žabovřesky, Brno cca (4 100 m²)

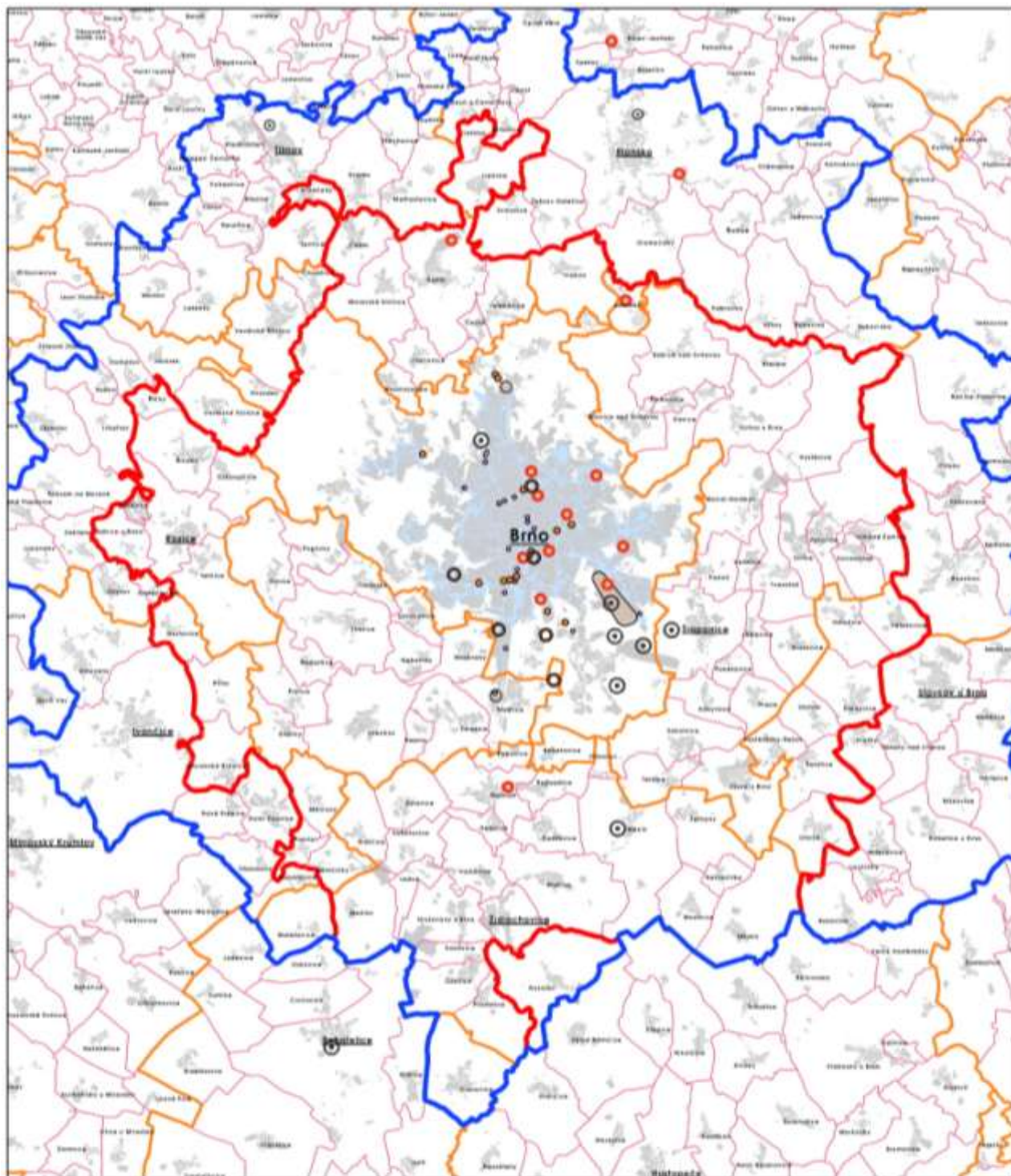
Důsledkem lokalizace výrobních zón a komerčních obchodních center je podstatná změna zdrojů a cílů dopravy a přetížení silničních tras na rozvojových osách především na jihu města Brna.

Příloha 39 Komerční suburbanizace na území města Brna (schéma)



Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 40 Komerční suburbanizace v prostoru Brněnské aglomerace



Komerční suburbanizace v prostoru Brněnské aglomerace

- | | | | | | |
|--|---|--|---|--|--|
| | Stávající nové založené výrobní zóny | | Lokality komerčních obchodních center | | Území intenzivních aglomeračních vazeb (analyzované území) |
| | Záměr realizace nadmístních výrobních zón | | Hypermarkety a velkoobchodní specializované obchody | | Vymezení Brněnské aglomerace - návrh |
| | Lokality brownfields registrované JMK | | Komerční administrativa | | Hranice obcí s rozšířenou působností (ORP) |
| | | | Brno - území kompaktního města | | Hranice administrativně správního území obcí |
| | | | Schématické vyjádření zastavěných ploch | | |

Zdroj: vlastní zpracování

3.6 Územní rozvoj zakotvený v ÚPD obcí a suburbanizace Brněnské aglomerace

Po roce 1989 byly principy plánování a direktivního řízení opuštěny a nahrazeny „volnou soutěží“ a „tržními mechanismy“ což se projevilo i v oblasti územního plánování. Rozvoj sídelní struktury byl usměřován pouze přes ÚP VÚC BSRA (územní plán velkého územního celku Brněnské sídelní regionální aglomerace) schváleného v roce 1985 a zásad zakotvených v tomto dokumentu. Ve výsledku se usměřování rozvoje sídelní struktury zúžilo pouze na výklad závazné části této dokumentace a pečlivé hlídání návrhových prvků nadmístního významu a veřejně prospěšných staveb. Navrhovaný rozvojový potenciál a reálné možnosti růstu jednotlivých obcí nebyly sledovány a ovlivňovány.

Územní plány jednotlivých obcí navrhovaly územní rozvoj bez reálně stanoveného socioekonomického potenciálu jako nabídku ploch pro případné investory. V mnoha případech byla hybnou silou rozvoje touha vlastníků nemovitostí zhodnotit vlastní pozemek. K enormnímu zvýšení návrhových ploch také významně přispěly stanovené podmínky pro získání ploch spravovaných Pozemkovým fondem. Tyto plochy přecházely do vlastnictví obce, pokud byly v ÚPD schváleny pro rozvoj bydlení. Tato volná soutěž v nabídce ploch byla prvním krokem pro otevření suburbanizačních procesů.

Pro zjištění územního potenciálu byla provedena hrubá analýza funkčního využití území dle ÚPD jednotlivých obcí. Dle požadavků Stavebního zákona pro obce s rozšířenou působností (obce ORP) byly zpracovávány územně analytické podklady (ÚAP). Z požadovaných informací sledovaných v ÚAP obcí (ORP) bylo možno alespoň částečně sestavit základní mozaiku rozvojového potenciálu jednotlivých obcí a následně porovnat vliv územního potenciálu na utváření sídelní struktury.

V rámci analýzy území intenzivních aglomeračních vazeb Brna (území s identifikovanými subúrbánními tendencemi vymezené v analytické části úkolu) byly sledovány ORP Blansko, Brno, Ivančice, Kuřim, Pohořelice, Rosice, Slavkov u Brna, Šlapanice, Tišnov a Židlochovice. Z dostupných informací shromažďovaných v rámci ÚAP obcí (ORP) byl sestaven zjednodušený model využití území. Byly sledovány následující celkové charakteristiky obce:

- zastavěné území obce,
- zastavitelné plochy,
- územní rezervy,
- území s předpokládanou změnou funkce uvnitř zastavěného území (plochy restrukturalizace).

Původním záměrem bylo sledovat i základní funkční rozdělení využití území v charakteristikách:

- plochy bydlení (stav a návrh),
- plochy občanského vybavení (stav a návrh),
- plochy výroby (sta a návrh).

Bohužel z hlediska nestejně metodiky ÚPD a nestejně úrovně sledování těchto charakteristik v ÚAP obcí (ORP) nebylo možno takovouto bilanci sestavit.

Příloha 41 Územní potenciál rozvoje obcí dle ÚPD v analyzovaném území intenzivních aglomeračních vztahů (tabulka)

Oblast	Zastavěné území obce (ha)	Zastavitelné plochy (ha)	Celkové území obce (ha) 100 % pro bilanci	Počet obyvatel 2009	Počet obyvatel na 1ha zastavěného území (ob/ha)	Počet obyvatel na 1ha zastavitelných ploch (ob/ha)	Počet obyvatel na 1ha celkového území (ob/ha)	Zastavitelné plochy (%)	Plochy restrukturalizace (ha)	Plochy restrukturalizace (%)	Územní rezervy (ha)	Územní rezervy (%)
Brno	8 660	1 535	10 195	370 592	43	241	36	15,1	405	4,0	0	0,0
Území intenzivních aglomeračních vztahů bez Brna	12 585	3 225	15 810	240 569	19	75	15	20,4	382	2,4	595	3,8
Celkem území intenzivních aglomeračních vztahů	21 245	4 760	26 005	611 161	29	128	24	18,3	787	3,0	595	2,3

Příloha 42 Využití územního potenciálu obcí dle ÚPD v analyzovaném území intenzivních aglomeračních vztahů (tabulka)

Oblast	Zastavitelné plochy		Plochy restrukturalizace	
	využito (%)	rozvojový potenciál (%)	využito (%)	rozvojový potenciál (%)
Brno	4	96	35	65
Území intenzivních aglomeračních vztahů bez Brna	14	86	37	63
Celkem území intenzivních aglomeračních vztahů	8	92	34	66

Zdroj: ÚAP obcí ORP 2008 – vlastní zpracování

Plochy restrukturalizace a zastavitelné plochy byly konfrontovány s dostupnými leteckými snímky a hrubým odhadem byl stanoven doposud nevyužitý územní potenciál jednotlivých obcí, který je zakotven v ÚPD.

Z výsledků provedené analýzy vyplývá, že sídelní struktura suburbánního území města Brna má značný nevyužitý potenciál zakotvený již v územně plánovací dokumentaci. Tento územní potenciál několikanásobně převyšuje sociálně ekonomický potenciál aglomerace (nabídka ploch restrukturalizace i zastavitelných ploch převyšuje požadavky vyplývající z demografických možností a předpokladů lokalizace ekonomických aktivit). Je otázkou, zda lokalizace tohoto potenciálu je racionální a efektivní. Pro zajištění efektivního a udržitelného rozvoje je nutno územní rozvoj aglomerace usměrňovat.

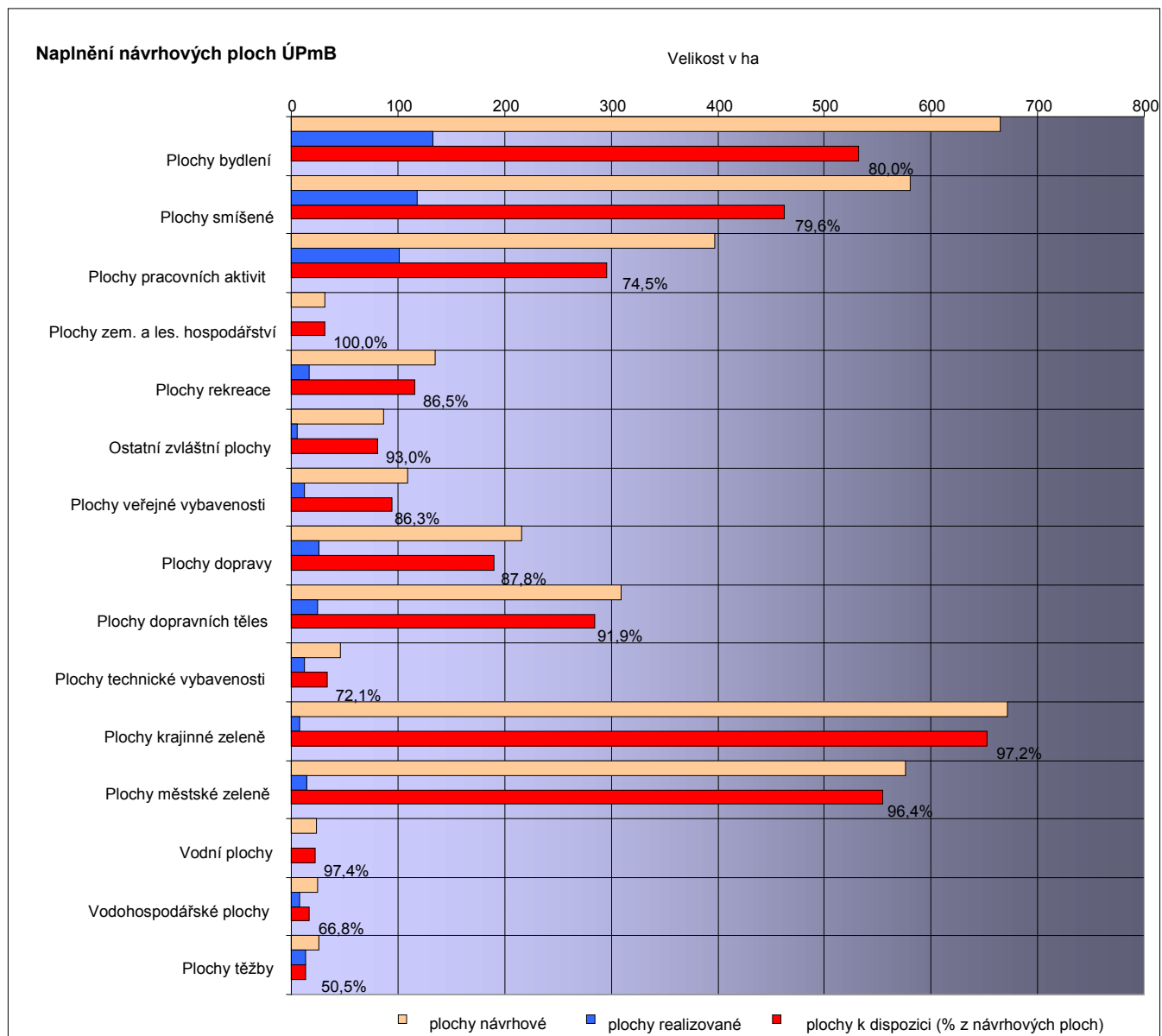
Samostatně byl analyzován Územní plán města Brna a jeho aktuální naplnění.

Příloha 43 Bilance naplněnosti územního plánu města Brna k roku 2008 (tabulka)

Funkční plochy	ÚPmB				Návrhové plochy - skutečnost - 2008					
	plochy stabilizované (ha)	plochy návrhové (ha)	celkem (ha)	%	realizováno (ha)	%	využito pro jinou funkci (ha)	%	k dispozici (ha)	%
Plochy bydlení	2486	665	3152	13,7	132,9	20,0	0,0	0,0	532,5	80,0
Plochy smíšené	368	580	948	4,1	118,1	20,4	0,0	0,0	462,3	79,6
Plochy pracovních aktivit	740	397	1137	4,9	101,1	25,5	0,0	0,0	296,0	74,5
Plochy země a les hospodářství	90	32	122	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	32,0	100,0
Plochy rekreace	255	135	389	1,7	16,8	12,5	1,4	1,0	116,4	86,5
Ostatní zvláštní plochy	118	87	205	0,9	6,1	7,0	0,0	0,0	81,0	93,0
Plochy veřejné vybavenosti	554	109	663	2,9	12,9	11,8	2,1	1,9	94,3	86,3
Plochy dopravy	313	217	529	2,3	26,4	12,2	0,0	0,0	190,2	87,8
Plochy dopravních těles	776	309	1085	4,7	25,1	8,1	0,0	0,0	284,2	91,9
Plochy technické vybavenosti	123	46	169	0,7	12,9	27,9	0,0	0,0	33,4	72,1
Plochy krajinné zeleně	333	672	1005	4,4	8,1	1,2	10,5	1,6	653,1	97,2
Plochy městské zeleně	498	576	1073	4,7	15,1	2,6	5,4	0,9	555,2	96,4
Vodní plochy	356	24	379	1,6	0,6	2,6	0,0	0,0	22,9	97,4
Vodohospodářské plochy	30	25	55	0,2	8,3	33,2	0,0	0,0	16,8	66,8
Plochy těžby	65	26	91	0,4	13,0	49,5	0,0	0,0	13,2	50,5
ZPF	4925	0	4925	21,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
LPF	6402	0	6402	27,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Plochy VDK	752	0	752	3,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
CELKEM	19182	3900	23082	100,0	497,4	12,8	19,4	0,5	3383,5	86,7

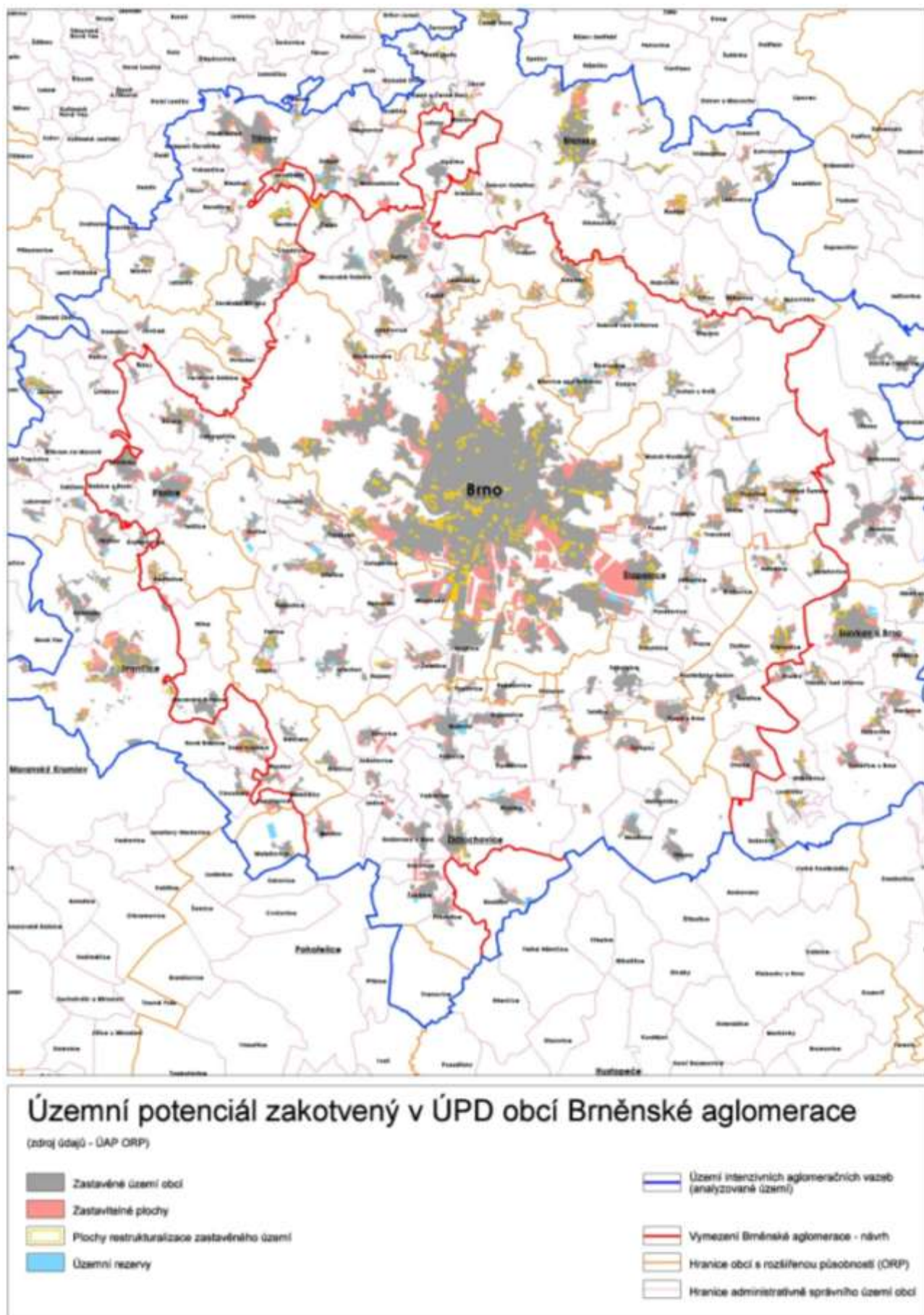
Zdroj: ÚAP - Rozbor udržitelného rozvoje území Brno- 2008

Příloha 44 Naplnění návrhových ploch územního plánu města Brna k roku 2008 (graf)



Zdroj: ÚAP - Rozbor udržitelného rozvoje území Brno- 2008

Příloha 45 Územní potenciál zakotvený v ÚPD obcí v analyzovaném území intenzivních aglomeračních vztahů (schéma)



Zdroj: ÚAP obcí ORP 2008 – vlastní zpracování

4. SWOT analýza vymezeného prostoru Brněnské aglomerace

Pro definování rozvojové problematiky vymezené Brněnské aglomerace byla sestavena zjednodušená SWOT analýza, která charakterizuje výchozí stav tohoto prostoru a základní předpoklady jejího budoucího vývoje. SWOT analýza důsledně odděluje vnitřní předpoklady Brněnské aglomerace (silné a slabé stránky) a vnější předpoklady (příležitosti a ohrožení). Vnitřní předpoklady vycházejí z podmínek a možností, které vznikají uvnitř aglomerace a jsou jí přímo ovlivnitelné. Naproti tomu vnější předpoklady jsou definovány podmínkami a předpoklady, které aglomeraci mohou ovlivnit z vnějšku a z pozice aglomerace nejsou přímo ovlivnitelné.

Obecně je možno konstatovat, že cílem pozitivního utváření aglomerace je:

- Udržet a posilovat silné stránky,
- Zmírňovat negativní působení slabých stránek, popřípadě je úplně eliminovat,
- Využít příležitostí pro posilování aglomerace (posílení silných stránek, eliminace ohrožení),
- Reagovat na případná ohrožení, aby nedošlo k oslabení silných stránek a posílení stránek slabých.

Silné stránky

Většina silných stránek je vázána přímo na město Brno.

- Široce diverzifikovaná hospodářská základna.
- Vysoká koncentrace terciérních a kvartérních činností (věda a výzkum, vysoké školy, soudnictví).
- Brno jako sídlo nejdůležitějších institucí veřejné správy v Jihomoravském kraji (expozitory ministerstev, krajský úřad, magistrát města Brna).
- Vysoká nabídka obchodu a služeb.
- Poměrně stabilní trh práce založený na rozmanitosti ekonomických činností.
- Vysoká koncentrace kvalifikované pracovní síly zejména v technických a přírodovědných oborech (po Praze nejvyšší v celé České republice).
- Působení vědeckých mezinárodně konkurenceschopných týmů ve vybraných vědních oborech (molekulární biologie, biochemie, medicína, materiálový výzkum).
- Významná křižovatka v mezinárodní v silniční i železniční dopravě a existence druhého největšího veřejného letiště s mezinárodním provozem v ČR.
- Existence zavedených průmyslových zón (Brněnská průmyslová zóna - Černovická terasa, CTPark - Modřice) a technologických parků (Český technologický park).
- Významné kongresové a veletržní centrum BVV s nadnárodním významem a tradicí.
- Široké spektrum přírodních, kulturních či sportovních možností trávení volného času.
- Hodnotné krajinné zázemí především na severu a západě aglomerace doprovázené legislativní ochranou významných přírodních ploch (CHKO Moravský kras, přírodní parky Říčky, Baba, Podkomorské lesy Bobrava) vhodné pro každodenní rekreaci místních obyvatel i turistických návštěvníků.
- Založený systém IDS Jihomoravského kraje.

Slabé stránky

- Nerovnoměrné rozmístění funkcí v rámci aglomerace. Většina pracovních příležitostí je koncentrována v Brně, stejně jako aktivity služeb, obchodu, kultury a vzdělání. Okolí města sehrává převážně funkci rezidenční a v severozápadní oblasti funkci rekreačního zázemí. Jihovýchodní oblast aglomerace je rekreačně málo atraktivní.
- Nerovnoměrné rozmístění funkcí v rámci města. Rezidenční funkce jsou lokalizovány na severozápadě, severu a severovýchodě města. Výrobní a obslužné funkce zabírají především jih a jihovýchod města. Pracovní příležitosti jsou koncentrovány v centrální oblasti a jihu.
- Velký rozsah a počet ploch typu „brownfields“ mnohdy zatížených starými ekologickými zátěžemi.
- Absence odpovídajícího dopravního napojení severním směrem na Svitavy (I/43 – R 43) a problematické napojení jižním směrem na Pohořelice (I/52 – R 52).
- Přetížená a kapacitně nedostačující dálniční síť v oblasti Brna (D1 a D2).
- Nedokončený velký městský okruh, který má plnit základní ochrannou funkci vnitřního města před nadměrnou dopravou.
- Pomalá přestavba brněnského železničního uzlu.
- Neřešený systém P&R k ostatním systémům dopravy.
- V souvislosti s vysokou koncentrací obyvatelstva v jádrovém území aglomerace se dostává systém odkanalizování na hranici svých kapacitních možností.
- Suburbánní efekty spojené s vysokou individuální mobilitou vyvolávají požadavky na budování další dopravní infrastruktury, zvyšují provozní náklady a promítají se do nutnosti dodatečného řešení základních služeb pro obyvatelstvo.
- Snižování významu a atraktivity centra města Brna v souvislosti s rozvojem velkých komerčních obchodních center v okrajových polohách města.
- Nedostatečná spolupráce důležitých aktérů rozvoje aglomerace.

Příležitosti

- Legislativní změny ze strany EU a České republiky v oblasti:
 - podpory podnikání (daňová politika, pružnější zákoník práce, podpora zahraničních investic...),
 - bydlení (revitalizace panelových domů, deregulace nájemného a uvolnění trhu s byty...)
 - životního prostředí (imisní limity, revitalizace zanedbaných ploch, rozvoj „zelených“ technologií...)
- Investice ze strukturálních fondů EU do rozvoje infrastruktury, podpory podnikání, rozvoje lidských zdrojů nebo zlepšení občanské vybavenosti aglomerace.
- Investice z národních zdrojů zejména do nadřazených dopravních systémů (silniční a železniční koridory – dálnice, rychlostní silnice, modernizace železničních tratí).
- Příchod zahraničních investorů zejména z oblasti inovací, výzkumu a vývoje.

- Stimulace růstu domácí poptávky na evropských trzích (možnost snadnějšího uplatnění českých výrobků).
- Podpora rozvoje přeshraniční spolupráce v různorodých oblastech hospodářství (v rámci EU, projekt CENTROPE).
- Stabilizace nadřazené dopravní sítě přijetím základního územně plánovacího dokumentu kraje - ZÚR JMK (vliv na celkové koncepční řešení aglomerace – R43, R52, dlouhodobé řešení přetíženého dálničního kříže D1 – D2 pomocí tangent).
- Těsnější provázání IDS JMK na systém MHD Brna a její zkvalitnění (severojižního diametr s propojením do aglomerace, modernizace železničních tratí, budování komplexních přestupních terminálů s vazbami na ostatní druhy dopravy).

Ohrožení

- Dopady celosvětové hospodářské krize na hospodářství státu a aglomerace (oslabení poptávky, problematické získávání úvěrů, deflace).
- Nekoordinovaný přístup k řešení celosvětové ekonomické krize zejména v rámci EU. Protekcionistická opatření států v oblastech hospodářství a trhu práce.
- Významné finanční zadlužování evropských států (porušování Maastrichtských pravidel u zemí se společnou měnou euro) může ohrozit pozici eura a celkovou ekonomiku EU.
- Neschopnost splnit podmínky České republiky pro vstup do eurozóny.
- Neřešení problémů vznikajících s předlužením státu může zhoršit celkovou ekonomickou situaci státu i aglomerace.
- Realizace úsporných opatření v souvislosti s řešením zadlužování státu může znamenat omezení finančních zdrojů potřebných na realizaci nezbytné infrastruktury financované z centrálních zdrojů nebo fondů EU.
- Neschopnost přijmout jednotnou rozvojovou strategii aglomerace a zakotvit ji v rozvojových dokumentech oslabuje možnost čerpání prostředků na vybrané projekty z fondů EU.
- Propad specifických oblastí cestovního ruchu (kongresová, veletržní, kulturní turistika) z důvodu hospodářské krize může mít negativní dopad na ubytovací a stravovací zařízení v aglomeraci.
- Ztráta pozice aglomerace jako druhého nejvýznamnějšího rozvojového pólu České republiky v důsledku růstu Ostravské aglomerace.
- Nadměrný a nekontrolovaný přísun nekvalifikovaných zahraničních pracovníků do aglomerace do oborů průmyslu bez přidané hodnoty může vyvolat řadu sociálních a ekonomických problémů.
- Upřednostňování záboru nových rozvojových ploch před plochami „brownfields“ v důsledku nedostatečného ekonomického a legislativního prostředí může znamenat ohrožení pro vnitřních částí města.
- Zvětšování rozdílů mezi chudými a bohatými oblastmi může do aglomerace lákat příchod sociálně vyloučených skupin obyvatelstva a jejich koncentraci v zanedbávaných částech města, což vyvolá nutnost následného řešení sociálních problémů a kriminality.

5. Hypotéza socioekonomického vývoje Brněnské aglomerace

Následující text prezentuje pro delší časový horizont odhad tendencí ve vývoji společnosti, které ji budou v budoucnu pravděpodobně ovlivňovat. Za současné ekonomické situace je značně obtížné takovýto odhad vypracovat, protože řadu faktorů, které vývoj ve společnosti obecně i specificky podmiňují, nelze s daným poznávacím aparátem jednoznačně určit, ani odvodit z předcházejících trendů. I přes tyto informační a metodické bariéry byl vypracován následující nástin budoucího vývojového rámce zkoumaného území a to na bázi expertního zhodnocení disponibilních informačních zdrojů, doplněných vyhodnocením relevantních poznatků a zkušeností zúčastněných expertů s reálným průběhem dosavadních, praktických proměn zkoumaného území. Výsledná podoba zde předkládaného stanoviska tak představuje platformu pro odborně podložené korekce úvah o možných způsobech i přístupech k utváření budoucí vize o pravděpodobných podobách Brněnské aglomerace.

5.1 Demografický vývoj

Historický vývoj

Pro reálnou analýzu budoucího demografického vývoje je třeba znát vývoj z minulosti až do současnosti a zároveň současné trendy v jednotlivých komponentech demografie (např. porodnost nebo migraci). Stejně tak je nutné znát prostorové aspekty vývoje města Brna a jeho zázemí.

V následujícím textu je používán pojem Brněnské aglomerace dle vymezení v kapitole 2 (96 sídel včetně Brna). Zázemím Brna je pak myšleno 95 obcí s identifikovanými vazbami k Brnu jako jádru aglomerace (Brněnská aglomerace bez města Brna).

Počet obyvatel Brna a jeho zázemí se až do 90. let 20. století dlouhodobě intenzivně zvyšoval. Od roku 1869, kdy bylo provedeno první moderní sčítání lidu, vzrostl bezmála 3,5 krát. Po celé období také narůstal podíl obyvatelstva Brna a jeho zázemí na populaci ČR, která se zvyšovala výrazně pomaleji. Poměrně rychlý a pravidelný nárůst obyvatelstva Brna a jeho zázemí v druhé polovině 19. a na počátku 20. století byl zpomalen 1. i 2. světovou válkou. Ta měla na populační vývoj na celém území dnešního ČR velmi závažný dopad a rozkolísala (zejména drastickým propadem porodnosti v letech 1915–1918) do té doby pravidelnou věkovou strukturu české populace. V Brně však na rozdíl od ČR i v tomto období počet obyvatel narůstal. V okolí Brna byl přírůstek jen slabý, ale ani zde nedošlo k populačnímu úbytku. Od roku 1950 až do 80. let počet obyvatel Brna a jeho zázemí narůstal opět rovnoměrně a ve srovnání s ČR poměrně rychle, což bylo dáno zejména výstavbou sídlišť v okrajových částech města, která probíhala přibližně od přelomu 50. a 60. let. Roku 1959 započala v Černovicích výstavba prvního brněnského panelového sídliště. Následující masivní výstavba panelových sídlišť pak pokračovala v 70. a 80. letech a výrazně se podepsala na vzhledu mnoha brněnských čtvrtí. S rozdílnou intenzitou pak sídliště vznikala až do počátku 90. let, a to ve velké většině formou extenzivních satelitních bloků.

V letech 1960 a 1970 proběhla další vlna připojování příměstských obcí, poslední pak byla připojena v roce 1980. Konkrétně 1. 1. 1957 byla k Brnu připojena rozsáhlá oblast Brněnské přehrady (části tehdejších katastrů obcí Bystrc, Kníničky, Rozdrojovice, Moravské Knínice, Chudčice a Veverská Bítýška) o rozloze 31,8 km². 1. 7. 1960 byly k Brnu připojeny obce Bystrc, Holásky, Kníničky, Mokrý Hora a část katastru Moravan (tzv. Nové Moravany). V letech 1966 – 1969 byla na území Brna provedena rozsáhlá katastrální reforma. 26. 11. 1971 byly k Brnu připojeny obce Bosonohy, Dvorská, Chrlice, Ivanovice u Brna, Jehnice, Ořešín, Soběšice a Žebětín. Jako poslední byl k Brnu 1. 7. 1980 připojen Útěchov. V souladu s územním rozvojem města se měnil i počet obyvatel. Zlom ve vývoji tohoto ukazatele nastal v daném území po roce 1989, stejně jako v celé České republice.

Vývoj od roku 1989 do současnosti

V devadesátých letech nastal na celém území ČR výrazný zvrát v populačním vývoji, s nímž koreluje i vývoj v prostoru Brněnské aglomerace.

V České republice se až do přelomu 80. a 90. let 20. století porodnost i úmrtnost udržovaly na poměrně vysoké úrovni. V roce 1980 dosahovala porodnost (živě narození na 1 000 obyvatel středního stavu) v České republice hodnoty 14,9 ‰, v roce 1990 již jen 12,6 ‰ a v roce 1995 klesl tento ukazatel pod 10 ‰, čemuž odpovídají i změny hodnot přirozeného přírůstku, který se v letech 1994–2006 pohyboval v záporných hodnotách. Pokles porodnosti souvisel s ekonomickou, sociální a kulturní transformací společnosti po roce 1989. Zásadní změny životních podmínek značně rozšířily možnosti seberealizace mladých lidí (možnost cestování, vzdělání, rozvoj kariéry apod.). Tím se však založení rodiny poněkud odsunulo z popředí jejich zájmu, protože představovalo přinejmenším komplikaci pro využívání těchto nových možností. Pokles porodnosti měl i další příčiny, mezi nimi se často uvádí například zhoršená dostupnost bydlení, vznik fenoménu nezaměstnanosti či masivnější rozšíření hormonální antikoncepce.

Naopak úmrtnost se v ČR výrazně snižovala (zatímco v roce 1991 dosahovala 12,1 ‰, od roku 1995 je trvale pod hodnotou 11 ‰). Příčiny příznivého vývoje úmrtnosti lze spatřovat především v celkovém zvýšení kvality lékařské péče, dále například ve zvýšení zájmu lidí o vlastní zdraví, v rozšíření nabídky a zlepšení dostupnosti kvalitních potravin či ve zlepšení životního prostředí.

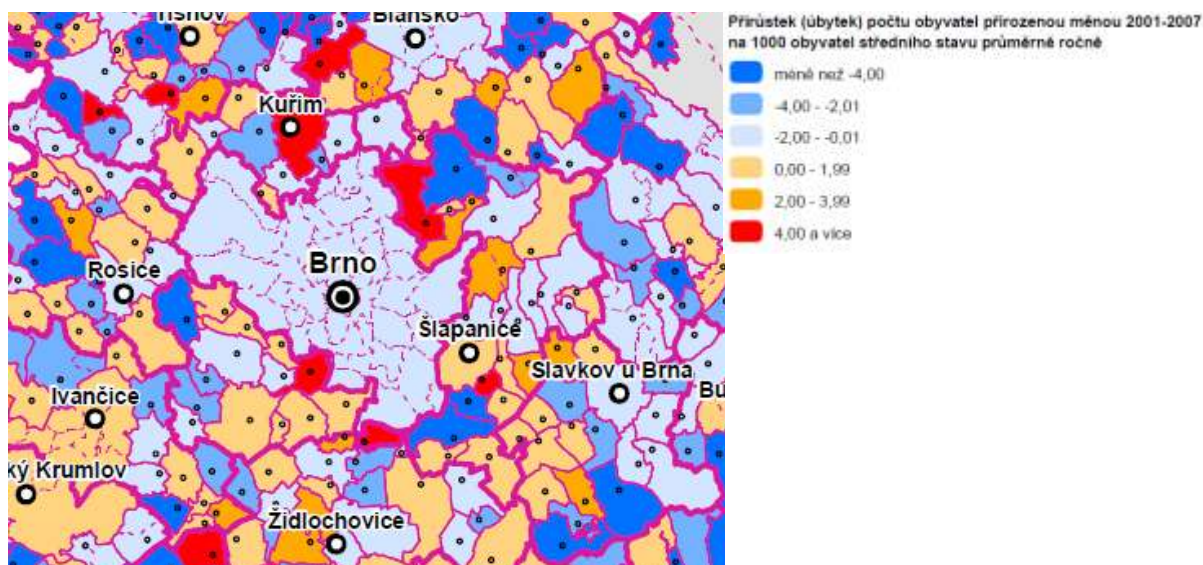
V Brně a jeho zázemí se v devadesátých letech značně snižovaly počty živě narozených dětí. Tento trend je patrný i z počtu narozených v zázemí Brna. Počty živě narozených dětí přepočtené na 1 000 obyvatel středního stavu - hrubá míra porodnosti (dále jen hmp), byly po většinu sledovaného období nižší než v celé republice. Od roku 2006 zde však porodnost rostla relativně rychle a republikový průměr překonala. V zázemí Brna byla po celé období 1991–2007 úroveň porodnosti vyšší než v samotném Brně. V 90. letech byla úroveň porodnosti v zázemí srovnatelná s ČR. Po dosažení minimálních hodnot byl následný vzestup porodnosti v zázemí rychlejší než v ČR, ve městě Brně však probíhal s ještě větší intenzitou. V období 2001–2005 se tak míry porodnosti v Brně i jeho zázemí srovnaly. V posledních dvou letech sledovaného období však hmp v zázemí Brna vzrostla velmi výrazně a rozdíl se opět zvětšil. Pozorovanou nižší míru porodnosti na Brněnsku v 90. letech lze vysvětlit rozdílnou věkovou strukturou, která je v Brně (jako i v dalších velkých městech) relativně nepříznivá. Následný rychlejší vzestup porodnosti byl do určité míry způsoben kladným migračním saldem mladých lidí do 30 let věku.

V souladu s výše popsáním vývojem úmrtnosti klesaly v Brně a jeho zázemí, stejně jako v ČR, absolutní i relativní počty zemřelých, které ve sledovaném období poněkud kolísaly, přesto však lze snadno vypočítat postupný pokles, zejména kolem poloviny 90. let. V první i druhé polovině 90. let dosahovala hrubá míra úmrtnosti (dále jen hmú) v Brně a jeho zázemí stejných hodnot jako v ČR. Po roce 2000 hodnoty tohoto ukazatele dále klesaly, v porovnání s ČR však bylo tempo poklesu jen mírné. Ve městě Brně míra úmrtnosti dokonce stagnovala. To však nebylo způsobeno stagnací úmrtnostních poměrů, ale relativně nepříznivější věkovou strukturou obyvatelstva Brna. Zemřelí početně převažovali nad narozenými již od roku 1991. K obratu došlo po roce 2006, kdy se přírůstek pohyboval zhruba v rozmezí 300 až 400 obyvatel.

Rozdílná věková struktura má vliv i na odlišnosti v míře úmrtnosti mezi Brnem a jeho zázemím. V zázemí Brna byly hodnoty hmú výrazně nižší po celé sledované období, a to jak v porovnání s Brnem, tak s ČR. Na rozdíl od města Brna, zde byl zaznamenán výrazný pokles i v posledních letech (ten byl však podpořen vysokým migračním saldem a tedy rozšířením jmenovatele pro výpočet hmú). Za celé období se míra úmrtnosti v Brně snížila o jedno promile, v zázemí Brna došlo ke většímu poklesu a to o bezmála dvě promile.

Brno a jeho zázemí tedy ztrácely obyvatelstvo přirozenou měnou už od počátku 90. let. Protože pokles porodnosti byl v této dekádě prudší než pokles úmrtnosti, přirozený úbytek se postupně prohluboval. Obrat ve vývoji nastal během druhé poloviny 90. let, kdy se úbytek začal zmenšovat. V letech 2006 až 2007 byl již pozorován přírůstek obyvatelstva. Ve městě Brně byla míra přirozeného přírůstku v celém období včetně let 2006 až 2007 nižší než v ČR (resp. úbytky byly větší). Naopak přírůstek v zázemí Brna byl ve srovnání s celorepublikovým průměrem vždy příznivější a ve víceletých průměrech byl s výjimkou let 1996 až 2000 kladný.

Příloha 46 Průměrný přirozený přírůstek obyvatel Brněnské aglomerace v období 2001–2007



Zdroj: ÚAP JMK

Migrační saldo bylo v Brně v devadesátých letech většinou kladné. Výjimkou byly roky 1996 a 1997, kdy byly zaznamenány nevýrazné migrační ztráty. Od roku 2000 bylo saldo většinou záporné, ačkoliv v posledních letech (od roku 2006) již Brno a jeho zázemí opět migrací obyvatelstvo získává. Zázemí Brna mělo s výjimkou let 1992 a 1993 saldo vždy kladné a jeho hodnota postupně narůstala, což souvisí s procesem suburbanizace.

Zcela odlišný byl vývoj migračního salda vlastního Brna a salda jeho zázemí. V Brně se saldo měnilo podobně jako v celé oblasti, což je vzhledem k vysokému podílu Brna na obyvatelstvu celého území logické. Zázemí Brna po celé období obyvatelstvo stěhováním získávalo (s výjimkou slabého úbytku v letech 1992 a 1993). Absolutní i relativní hodnota migračního salda v zázemí intenzivně rostla a počínaje rokem 2001 se přírůstky každoročně pohybovaly v prvních desítkách promile. Poměrně silné migrační toky mezi okresy Brno-město a Brno-venkov naznačují, že významná část rozdílů mezi saldem migrace v Brně a jeho zázemí připadá na proces suburbanizace, při níž se obyvatelstvo stěhuje z města do jeho zázemí.

Příloha 47 Migrace v Brně a jeho zázemí v roce 2001 a 2008

	2001			2008		
	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Migrační saldo	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Migrační saldo
Brno	3 180	5 931	- 2 751	9 476	8 091	1 385
Zázemí *	3639	2 376	1 263	5 981	4 506	1 475

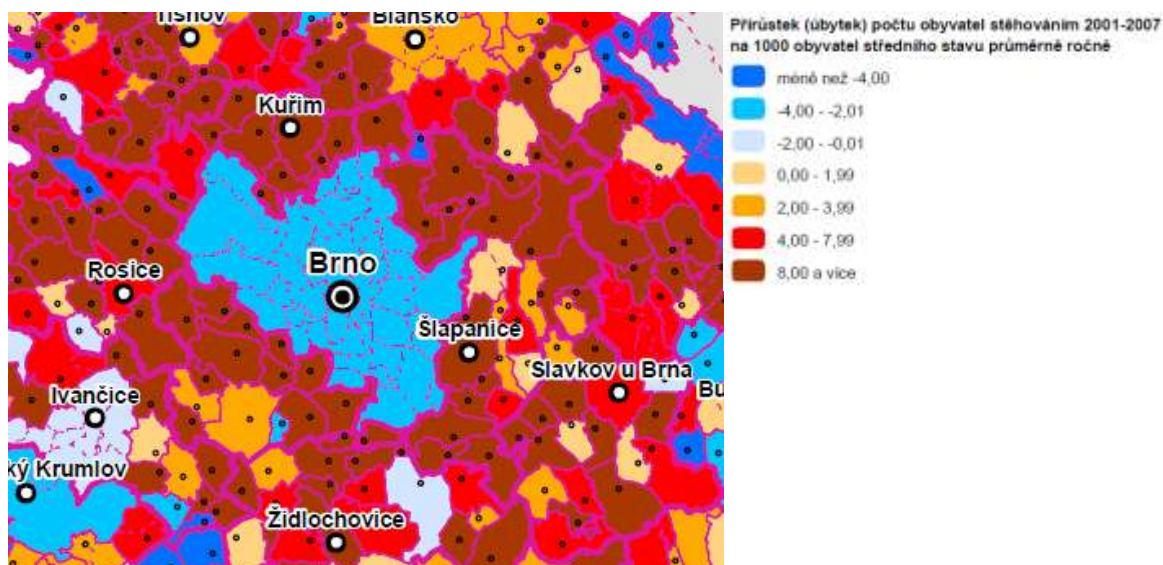
Zdroj: ÚAP JMK, ČSÚ, 2002, 2009

Pozn.: *Zázemí Brna je dle vymezení Brněnské aglomerace tvořeno 95 obcemi. Takto vymezené zázemí je použito u všech relevantních grafů a tabulek v celé kapitole „hypotézy socioekonomického vývoje“.

V letech 1991 až 1995 byl celkový přírůstek obyvatelstva ještě kladný, neboť úbytek obyvatel přirozenou měnou byl nahrazen kladným migračním saldem. V dalších deseti letech (1995 až 2005) území ztrácelo obyvatelstvo přirozeným i mechanickým pohybem, v průměru o necelé 3 ‰ ročně. Obrat ve vývoji obou typů pohybu v letech 2006 až 2007 způsobil nárůst počtu obyvatel sledovaného území, přírůstek však nedosahoval hodnoty celorepublikového průměru.

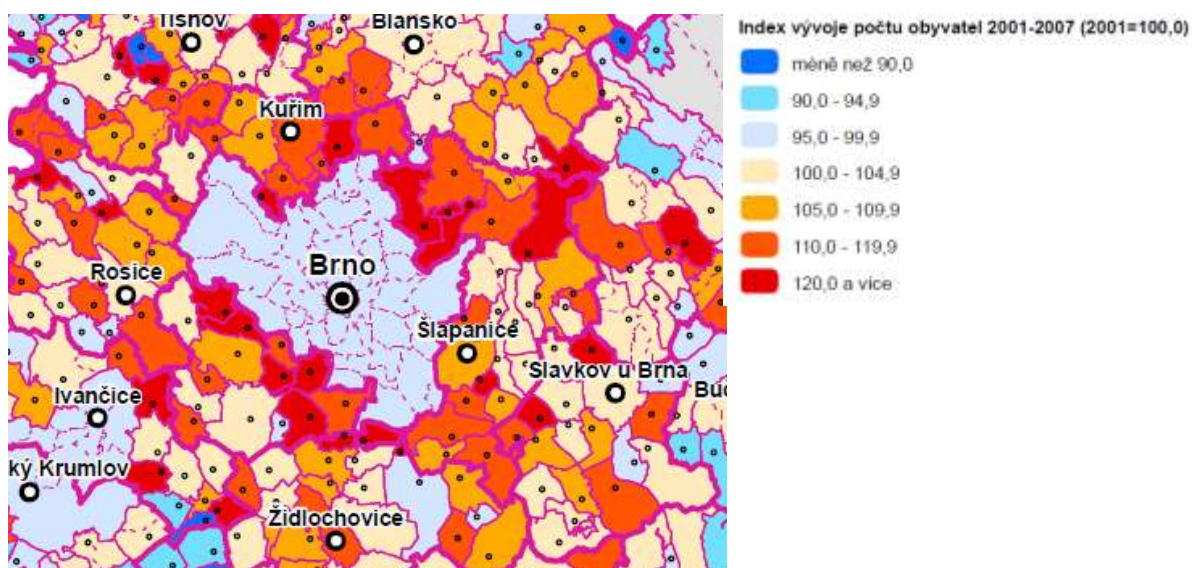
Vysoký celkový přírůstek mělo od roku 1991 obyvatelstvo v zázemí Brna. Slabý přirozený úbytek v druhé polovině 90. let zde byl stěhováním nahrazen a v ostatních dílčích obdobích se přírůstky stěhováním a přirozenou měnou sčítaly. Město Brno naopak po většinu období obyvatelstvo ztrácelo, nejvíce v letech 2001 až 2005. Podle bilance za jednotlivé roky docházelo v Brně 13 let k soustavnému úbytku obyvatel (od roku 1993 až do roku 2006).

Příloha 48 Průměrný migrační přírůstek obyvatel Brněnské aglomerace v období 2001–2007



Zdroj: ÚAP JMK

Příloha 49 Index vývoje počtu obyvatel v období 2001–2007



Zdroj: ÚAP JMK

V období po roce 1989 se začíná projevovat nový trend a to zvyšování počtu cizinců na území Brněnské aglomerace. V posledních letech se jejich počet se zejména na území města Brna neustále zvyšuje. V roce 2008 udává ČSÚ na území města Brna hodnotu 20 876 cizinců a v okrese Brno-venkov pak 6 222 cizinců.

Meziroční přírůstky cizinců na území Brněnské aglomerace se výrazně liší, významný je však rok 2007, kdy se do města Brna i okresu Brno-venkov přistěhovalo nejvíce cizinců. Počty přistěhovalých cizinců se odvíjejí především od ekonomické situace a požadavků trhu práce. Z národností přistěhovalých cizinců dominují dlouhodobě Ukrajinci, s velkým odstupem následují Slováci a Vietnamci. Na území Brněnské aglomerace přicházejí i Moldavci, Rusové a další národy. Podrobněji je situace zahraničních migrantů popsána v následující kapitole.

Specifické skupiny obyvatelstva

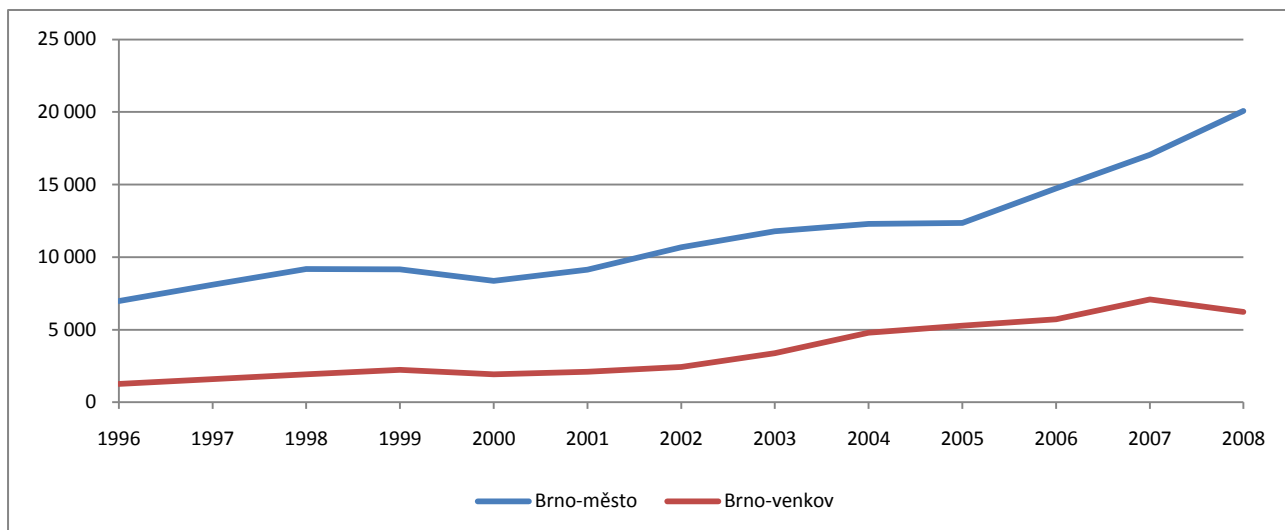
Stejně jako došlo v průběhu 90. let ke změnám demografických struktur, došlo v České republice i k výrazným změnám v interetnických vztazích, které se projevují i na území města Brna a méně pak v jeho zázemí. Po přechodu české společnosti na tržní ekonomický systém došlo k větší diferenciaci obyvatel na základě socioekonomických charakteristik a také k sociální a ekonomické marginalizaci některých menšin. Tato diferenciaci se odvíjí především od vzdělanostní struktury obyvatel a jejich schopnosti přizpůsobit se trhu práce.

V tomto ohledu je speciální skupinou romská komunita. Oficiální statistické údaje o počtu romských obyvatel dle SLDB 2001 však neodpovídají realitě. Na území města Brna se totiž k romské národnosti přihlásilo pouze 374 osob, přičemž některé odhady (*Lokalita Brno (2008)*, <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/ministri-pri-uradu-vlady/michael-kocab/socialni-zaclenovani/lokality/brno-40098/>) uvádí, že v Brně žije přibližně 15 – 17 tisíc Romů, z toho 8 – 10 tisíc v tzv. vyloučených komunitách.

Oblast sociálního vyloučení se v Brně vytvořila zejména v městské části Brno-střed a Brno-sever (ulice Stará, Francouzská, Hvězdova, Přadlácká, Spolková, Cejl, Soudní, Körnerova, Bratislavská), kde je předpokládán podíl romského obyvatelstva oproti průměru desetinásobný, nezaměstnanost dvojnásobná, stejně jako počet osob s nejnižším vzděláním, podíl rodin s dětmi osminásobný, podíl bytů bez vlastního WC dvanáctinásobný (VAŠEČKA, I. (2002): *Utváranie sa problémových rómskych zoskupení v mestách ČR*. In: SIROVÁTKA, T. (ed.): *Menšiny a marginalizované skupiny v České republice*. Brno: FSS MU – nakladatelství Georgetown, s. 245 – 262.). Zvenčí, tj. od většinového obyvatelstva dostala tato oblast verbální stigma „Bronx“.

Neméně významné je zastoupení cizinců na území Brněnské aglomerace, jejichž počet se zejména na území města Brna neustále zvyšuje. V roce 2008 udává ČSÚ na území města Brna hodnotu 20 876 cizinců, v okrese Brno-venkov pak 6 222 cizinců, avšak zde počet mezi roky 2007–2008 mírně poklesl.

Příloha 50 Vývoj počtu cizinců v okresech Brno-město a Brno-venkov v letech 1996–2008



Meziroční přírůstky cizinců na území Brněnské aglomerace se výrazně liší, významný je však rok 2007, kdy se do města Brna i okresu Brno-venkov přistěhovalo nejvíce cizinců. Počty přistěhovalých cizinců se odvíjejí především od ekonomické situace a požadavků trhu práce. Z národností přistěhovalých cizinců dominují dlouhodobě Ukrajinci, s velkým odstupem následují Slováci a Vietnamci, avšak na území Brněnské aglomerace přicházejí i Moldavci, Rusové a další národy; v roce 2009 se např. přistěhovalo i 86 Američanů.

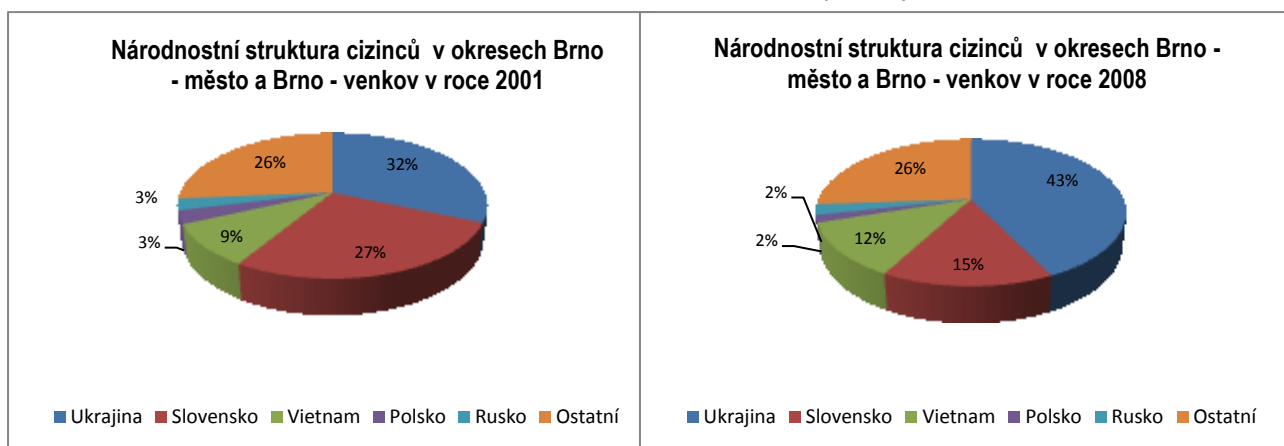
Příloha 51 Přistěhovalí z ciziny do okresů Brno-město a Brno-venkov v letech 2002–2008

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Brno-město	1 982	3 412	2 503	1 726	2 430	5 059	3 553	2 656
Brno-venkov	446	1 506	1 452	903	744	3 570	901	448

Zdroj: ČSÚ, *Stav a pohyb obyvatelstva v ČR*

Národnostní struktura cizinců se na území Brněnské aglomerace postupně mění, zejména v souvislosti s požadavky trhu práce. V období 2001–2008 narostl podíl Ukrajinců, naopak výrazně poklesl podíl Slováků. V posledních dvou desetiletích jsou novou skupinou Vietnamci. Žádná z těchto menšin však prozatím netvoří v rámci Brněnské aglomerace územně soustředěné oblasti nebo ghetta.

Příloha 52 Národnostní složení cizinců v okresech Brno-město a Brno-venkov (celkem) v letech 2001 a 2008



Zdroj: ČSÚ, Stav a pohyb obyvatelstva v ČR

Prognóza populačního vývoje Brněnské aglomerace do roku 2030

Prognóza vývoje Brna a jeho zázemí úzce souvisí s počtem obyvatel (pro odpověď na tuto otázku bylo navázáno na práci „Demografický vývoj obyvatelstva města Brna a okolí“ – D. Seidenglanz a kolektiv – CRR MU, 2008). Prognóza populačního vývoje města Brna je vytvořena prostřednictvím tzv. kohortně komponentní metody. Tato metoda na základě znalosti výchozí struktury obyvatelstva podle pohlaví a věku predikuje, jak se bude v budoucnosti v souvislosti s vývojem plodnosti, úmrtnosti a migrace měnit celkový počet obyvatel, a to i v jednotlivých věkových skupinách. Výchozím rokem prognózy je rok 2006, pro nějž bylo nutné znát následující skutečnosti:

- strukturu obyvatelstva podle věku a podle pohlaví;
- úhrnnou plodnost a specifické plodnosti žen;
- postup vymírání dané populace a naději dožití;
- migrační saldo a strukturu migrantů.

Ve městě Brně, které mělo v roce 2007 téměř 82 % bydlících obyvatel aglomerace, se podle střední varianty prognózy populačního vývoje města Brna zvýší počet obyvatel z 368 533 v roce 2007 do roku 2031 na 376 484. Základní výsledky střední varianty prognózy přibližují přílohy 5, 6, 7 a 8. Vzestup počtu obyvatel však nebude plynulý, v zásadě se celý odehraje v období do roku 2021 (tehdy bude mít Brno maximální počet obyvatel – celkem 379,2 tis.) a poté dojde naopak k velmi mírnému poklesu právě na již zmíněných 376,5 tis. obyvatel. Příčinou takového vývoje je především relativně vysoký počet narozených v prvních letech prognózy, což souvisí s aktuální relativně velkou početností kohort v nejplodnějších věkových kategoriích.

Příloha 53 Střední varianta prognózy vývoje obyvatel města Brna a jeho zázemí do roku 2036

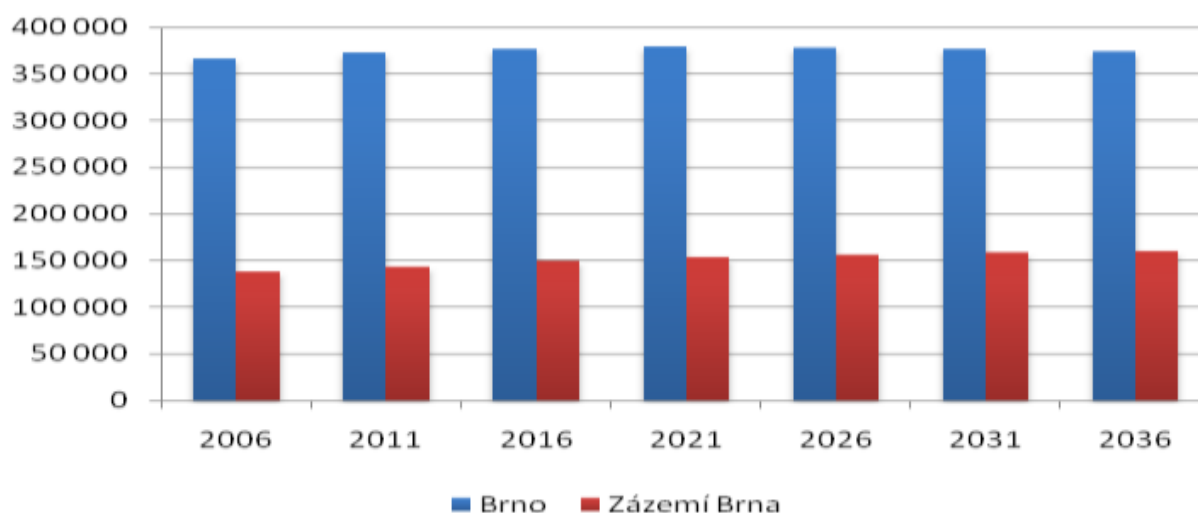
		Věková kategorie	2006	2011	2016	2021	2026	2031	2036
Brno	0 - 14	abs.	47 825	52 101	59 105	60 734	57 249	53 458	52 533
		v %	13,04	13,97	15,66	16,01	15,12	14,20	14,03
	15 - 64	abs.	258 812	251 708	240 413	233 720	234 077	233 817	231 883
		v %	70,58	67,47	63,72	61,63	61,82	62,11	61,91
	65 +	abs.	60 063	69 245	77 800	84 778	87 328	89 209	90 147
		v %	16,38	18,56	20,62	22,36	23,06	23,70	24,07
Celkem			366 700	373 054	377 318	379 232	378 654	376 484	374 563
Zázemí Brna	0 - 14	abs.	20 767	21 619	23 541	24 051	23 918	23 527	23 686
		v %	14,90	15,02	15,77	15,69	15,30	14,85	14,79
	15 - 64	abs.	97 220	99 170	98 764	99 653	101 511	102 741	102 692
		v %	70,84	68,88	66,18	65,01	64,94	64,86	64,11
	65 +	abs.	19 861	23 185	26 931	29 596	30 883	32 136	33 811
		v %	14,26	16,10	18,05	19,31	19,76	20,29	21,10
Celkem			137 848	143 974	149 236	153 300	156 312	158 404	160 189
Celkem Brněnská aglomerace			504 548	517 028	526 554	532 532	534 966	534 888	534 752

Zdroj: Seidenglanz, D. a kol. Demografický vývoj obyvatelstva města Brna a okolí. Brno: CRR MU, 2008.

Pozn. Zázemí města Brna představuje soubor obcí 95 obcí vymezených v kap. 2. Hodnoty pro zázemí Brna byly vypočteny ve stejném poměru, jako jsou prognózovány hodnoty pro zázemí ve studii Demografický vývoj města Brna a okolí.

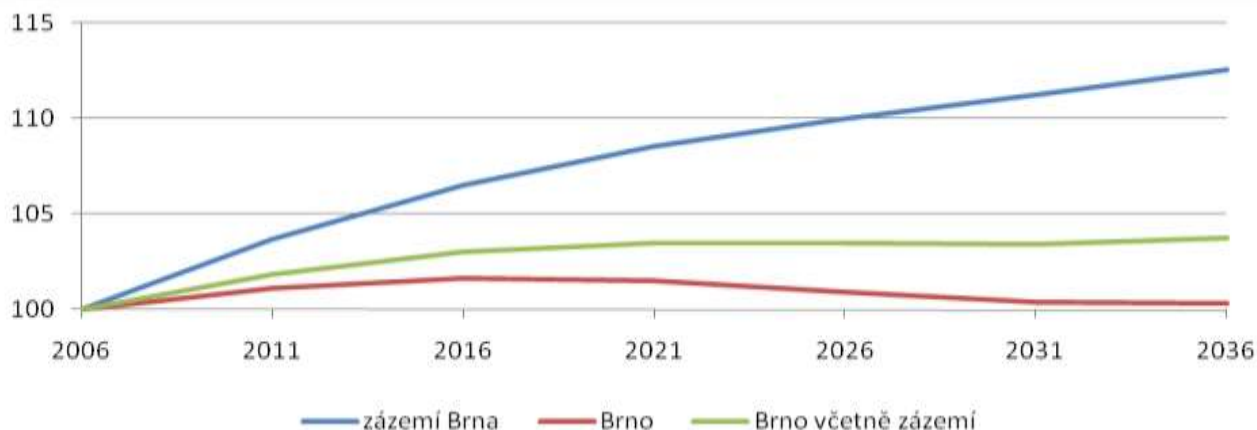
Odhad budoucího populačního vývoje bývá zpravidla velmi komplikovanou záležitostí, neboť základní populační procesy vstupující do kalkulace populačních prognóz (tj. plodnost, úmrtnost a migrace) mohou být ovlivněny řadou faktorů. Obtížně předpověditelný je zejména vliv takových skutečností jako jsou měnící se ekonomické, politické a sociální podmínky, které ovlivňují reprodukční názory a postoje obyvatel. To dokazuje i tato prognóza, neboť již při srovnání údajů pro rok 2009 a 2011 je patrné, že reálné a prognózované údaje se v tomto období již odlišují (Brno – 370 600 x 373 000, zázemí Brna – 136 500 x 144 000).

Příloha 54 Vývoj počtu obyvatel v Brně a jeho zázemí v letech 2006–2036



Zdroj: vlastní zpracování

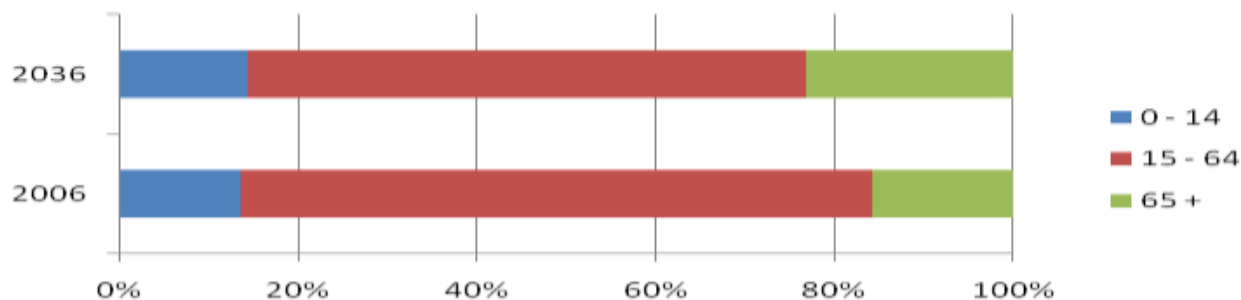
Příloha 55 Srovnání vývoje počtu obyvatel Brně a jeho zázemí v letech 2006 – 2036 (bazický index, 2006 = 100 %)



Zdroj: vlastní zpracování

Vlivem popsaných demografických trendů dojde v horizontu budoucích 30 let k výrazné změně věkové struktury obyvatel, přičemž k jejím změnám bude docházet v městě Brně mírně odlišně než v jeho zázemí. Na obou územích výrazně posílí složka obyvatelstva nad 65 let, přičemž v zázemí se podíl této složky udrží na úrovni o cca 3 % nižší než v městě Brně. Stejně tak bude v zázemí vyšší podíl zastoupení dětské složky obyvatel, avšak pouze o cca 1 %. Výrazný rozdíl tedy v budoucnu nastane u produktivní složky obyvatelstva, kdy v městě Brně bude nižší podíl obyvatel ve věku 15 – 64 než v zázemí.

Příloha 56 Srovnání věkové struktury obyvatelstva v Brněnské aglomeraci v letech 2006 a 2036



Zdroj: vlastní zpracování

Odhad budoucí struktury obyvatelstva podle pohlaví a věku je založena na působení tří faktorů – vyšší úrovni úhrnné plodnosti, větším vzestupem naděje dožití a především vyšší kladnou hodnotou celkového migračního salda. Toto způsobí, že:

v Brně

- do roku 2036 se v populaci oproti roku 2006 absolutně (o cca 30 000) i relativně (o cca 7 %) zvýší zastoupení osob ve věku 65 a více roků,
- početnost i relativní zastoupení dětské složky obyvatelstva (osob ve věku 0 až 14 roků) se v souvislosti s rostoucí velikostí úhrnné plodnosti také mírně zvýší (o 5 000, respektive o 1 %),
- počet a podíl osob v produktivním věku (15 až 64 roků) se v Brně do roku 2031 sníží o cca 25 000 osob (o 8 %),

v zázemí Brna (Brněnská aglomerace bez Brna)

- vzroste podíl obyvatel nad 65 let o cca 13 000 obyvatel (o 6 %),
- dětská složka obyvatel posílí o více než 3 000, avšak relativně poklesne o cca 0,2 %,
- počet obyvatel v produktivním věku vzroste absolutně o více než 5 000, relativně však dojde ke snížení podílu této složky přibližně o 6 %.

K příčinám těchto změn patří především následující skutečnosti:

- přesun početně silných poválečných ročníků do vyšších věkových kategorií po roce 2010,
- přesun početně silných ročníků narozených v průběhu 70. let 20. století do poproduktivního věku po roce 2035,
- postupný přesun početně slabších ročníků do produktivního věku.

Jak již bylo zmíněno, počet obyvatel aglomerace bude přibližně do roku 2020 růst, poté pravděpodobně dojde k mírnému poklesu. Brněnská aglomerace však zůstane i nadále migračně atraktivní. Migrační atraktivita aglomerace bude snižovat ztrátu obyvatelstva přirozenou měnou. Pravděpodobně se jí však nepodaří tuto ztrátu zcela kompenzovat. Mezi přistěhoválými budou tvořit významný podíl lidé narození mimo hranice České republiky, a to přistěhovalí z východní a jihovýchodní Evropy, tak ze zemí EU a stále více i ze zemí mimoevropských. V souvislosti se zvýšeným počtem přistěhovaných se může nepatrně změnit národnostní struktura (zvýšení podílu občanů ze států východní Evropy a z blízkého Východu), což může vést k dalším strukturálním změnám v Brněnské aglomeraci (např. v oblasti bydlení nebo kultury).

Zatímco počet trvale bydlících obyvatel Brněnské aglomerace se v dlouhodobém horizontu bude snižovat, může dojít k nárůstu tzv. faktického obyvatelstva aglomerace – tedy osob, které zde přechodně bydlí, denně dojíždějí nebo zde krátkodobě pobývají. Již nyní se odhaduje denní nárůst obyvatelstva v samotném Brně v pracovní den na hodnoty 500 až 550 tis. obyvatel oproti oficiálně registrovanému stavu obyvatelstva města. Jádro Brněnské aglomerace se stává čím dál více atraktivnější a v budoucnu je pravděpodobné, že díky tomu bude docházet k čím dál větší disproporci mezi celou Brněnskou aglomerací a jejím okolním územím (zbytkem Jihomoravského kraje).

Jde zejména o dojíždějící pracující a ubytované studenty vysokých a středních škol bez trvalého pobytu na území aglomerace. Počet studentů vysokých škol i počet dojíždějících se bude i nadále zvyšovat. U studentů to bude díky tlaku společnosti na stále vyšší vzdělání, který kopíruje trendy z vyspělejších zemí Evropy a je zřetelný již v posledních letech. U pracujících to bude způsobeno nárůstem hospodářské disproporce mezi pólem rozvoje aglomerace (Brnem) a jeho okolím (zbytkem Jihomoravského kraje). Z důvodů možného očekávaného přetrvávání hospodářské krize dojde také ke zvýšení flexibility pracovních sil, která je nyní v ČR oproti zbytku „západního světa“ velmi nízká. To se projeví jednak zvýšeným stěhováním se za prací, ale také zvětšením dojížděkové vzdálenosti za prací. Pro některé sociální skupiny bude ekonomicky neúnosné stěhování za prací, ale situaci budou řešit delší dojížděkou.

5.2 Trh práce

(Čerpáno z Krátkodobého realizačního plánu SRLZ JMK 2010–2011 a studie Současný stav a vývojové trendy trhu práce v Jihomoravském kraji a srovnání s regiony ČR a EU)

Na území Jihomoravského kraje byl v posledním čtvrtletí roku 2008 evidován téměř 1 mil. osob ve věku 15 let a starších, přičemž 567,2 tis. osob bylo klasifikováno jako obyvatelstvo ekonomicky aktivní. Celkem 542,0 tis. tvořily osoby zaměstnané. Více ekonomicky aktivního obyvatelstva má v rámci ČR pouze Praha, Středočeský a Moravskoslezský kraj. Přestože se velikost pracovní síly v Jihomoravském kraji v posledních letech nepatrně zvýšila, do budoucna lze očekávat spíše její pozvolný pokles. Jihomoravský kraj lze nalézt mezi skupinou krajů ČR vykazující spíše nízkou míru ekonomické aktivity obyvatel i míru nezaměstnanosti.

Rozsah pracovní síly kraje ovlivňuje vyjíždka za prací osob bydlících v JMK do jiných krajů ČR a dojíždka za prací z těchto krajů do kraje Jihomoravského. JMK byl v roce 1991 i 2001 (i v současnosti) vedle Prahy jediným krajem s aktivním dojíždkovým saldem, které je výrazně ovlivněno i dojíždkou osob ze zahraničí.

Do budoucna lze odhadovat, že v hospodářské struktuře kraje se v dalším období budou více prosazovat vývojové tendence, které jsou v oblasti pracovních zdrojů běžné ve vyspělých regionech Evropské unie, tedy že v zaměstnanecké struktuře národního hospodářství bude postupně silnit pozice služeb (terciární i kvartérní sféry). Má-li se zaměstnanecká struktura v kraji přiblížit průměrným hodnotám v prostoru střední Evropy, pak by se měly zvyšovat stavy pracovníků především v těch odvětvích, které jsou stále výrazně poddimenzovány. Jedná se zejména o oblast tržních služeb, o veřejné a osobní služby, oblast ubytování a stravování, dále o odvětví obchodu, zdravotnictví a sociální péče. Rozvoj těchto odvětví pravděpodobně způsobí další odliv zaměstnanosti ze sféry primární, tak i sekundární, a to především z průmyslu.

Posuny v odvětvové skladbě zaměstnanosti se tak následně výrazně promítnou i do změn její struktury kvalifikační. Výrazně se změní oborová struktura naší vzdělávací soustavy. Nesporně se přitom zvýší i „průměrný stupeň“ dosahovaného vzdělání. Stále méně početně budou naplňována místa učebních oborů bez maturity, zatímco počty absolventů vyšších a vysokých škol se budou dále zvyšovat. Trend „opouštění průmyslové výroby“ a s ním související „snižování počtu dělnických pracovních míst“ v národním hospodářství a míst v „dělnických učebních oborech“ v počátečním vzdělávání pravděpodobně ani v ČR nelze odvrátit, neboť se jej prozatím nepodařilo odvrátit v žádné z vyspělých zemí, které již v minulosti prošly procesem „terciarizace ekonomiky“. Nemá ovšem ani velký smysl usilovat o oddalování tohoto trendu. Z širšího hlediska národohospodářského se totiž jedná o vývoj ve svém důsledku žádoucí, který nakonec vždy podporuje a přináší růst bohatství v daném území a jako vedlejší produkt podstatně přispívá ke zlepšení oborové i kvalifikační struktury pracovní síly v území.

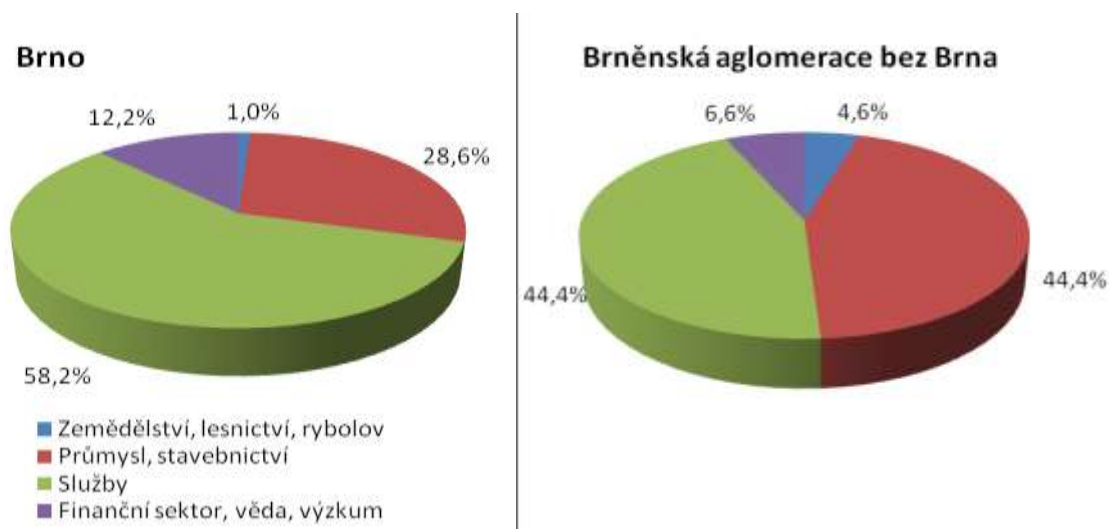
Největší problémy současného trhu práce v Jihomoravském kraji i Brněnské aglomeraci (specifikované dle Krátkodobého realizačního plánu SRLZ JMK 2010–2011) rozhodně nespočívají v nežádoucím rozsahu či situaci ve struktuře nezaměstnanosti, ale naopak ve struktuře zaměstnanosti. Od stavu běžného v ekonomikách skutečně vyspělých regionů Unie se pracovní trh práce v Jihomoravském kraji odlišuje především v následujících třech bodech:

1. Zastaralá odvětvová struktura zaměstnanosti, která se projevuje stále mimořádně vysokým podílem zaměstnanosti v sekundární sféře ekonomiky, především v odvětvích průmyslové výroby, a nedostatečným rozvojem odvětví terciární sféry. Na území aglomerace je situace výrazně ovlivněna městem Brnem, ve kterém je terciární a kvartérní sektor oproti zbytku kraje zastoupen silněji.

Pro Brněnskou aglomeraci v časovém horizontu 20 – 30 let z toho vyplývá:

- Brněnská aglomerace zatím těží ze své pozice druhého nejvýznamnějšího pólu rozvoje v ČR, což vytváří předpoklady pro zvýšení podílu zaměstnanců v terciární sféře, zejména jejich přesunu do oblasti informačních technologií, zdravotnictví, finančních, právních a poradenských služeb, ale také zejména vědy a výzkumu. Tato pozice může být v budoucnu ohrožena v důsledku rozvoje Ostravské aglomerace.
- Postupný odklon od sekundární sféry k terciární sféře se s určitým zpožděním (2 – 5 let) projeví i ve struktuře zaměstnanosti v místní ekonomice.
- Dojde k dalšímu narůstání rozdílů mezi žádoucí strukturou odvětvové zaměstnanosti ve prospěch Brněnské aglomerace oproti zbytku kraje, což sebou ponese větší tlak na zvyšování komfortu bydlení, dopravy, volnočasových aktivit, kultury a sociálních a zdravotních služeb v oblasti aglomerace.

Příloha 57 Porovnání zaměstnanosti v Brně a ostatních obcích Brněnské aglomerace v odvětvích NH v roce 2001



Zdroj: SLDB 2001

Pozn. Novější relevantní data za obce nejsou zatím k dispozici!

2. Nevhodná kvalifikační skladba zaměstnanosti, která se projevuje výraznou orientací na „dělnické profese“ a celkově nízkým podílem pracovníků se vzděláním vhodným pro působení v terciárním sektoru, tedy vzděláním získaným na vyšší odborné škole nebo na škole vysoké.

Pro Brněnskou aglomeraci v časovém horizontu 20 – 30 let z toho vyplývá:

- Brněnská aglomerace bude stále ještě více zrychlovat tempo růstu vzdělanosti svých obyvatel. Již nyní je toto tempo v porovnání s ostatními kraji nadprůměrné. Jako druhý nejvýznamnější pól rozvoje v ČR bude i nadále lákat svými možnostmi v oblasti terciárního vzdělávání další občany, z nichž určitá část již na tomto území zůstane a aktivně se zapojí do místního života ve všech jeho formách (práce, bydlení, doprava). Tito obyvatelé budou vyžadovat a hledat uplatnění v pracovních oborech odpovídajících jejich vzdělání.
- Stále rostoucí vzdělanost místních obyvatel bude vytvářet tlak na jim podobná místa v terciární sféře, která ale nebývají tak početná a naopak dojde k poklesu míst s požadavky na pracovníky se základním vzděláním, čímž by mohlo dojít ke snížení intenzity dopravy směřující do průmyslových zón v jižních částech Brněnské aglomerace. Bude spíše docházet ke specializaci a orientaci na kvalitu než ke kvantifikaci pracovních míst.
- Vyšší vzdělání a zároveň odpovídající pracovní místa také generují vyšší příjmy obyvatel, které se budou odrážet zejména v náročnějších požadavcích na služby města (opětovné zvýšení suburbanizačních tlaků, zlepšení kvality bytového bydlení v centru města, požadavky na lepší dostupnost do centra ať individuální nebo veřejnou dopravou, více volnočasových aktivit, lepší zdravotní a sociální služby).

3. Nízká flexibilita pracovní síly, která se projevuje výjimečně nízkým podílem částečných pracovních úvazků, nízkým zapojením obyvatelstva do systému celoživotního vzdělávání, nízkou účastí populace v terciárním vzdělávání a také nízkým zapojením žen do ekonomiky kraje.

Pro Brněnskou aglomeraci v časovém horizontu 20 – 30 let z toho vyplývá:

- V souvislosti s očekávaným příchodem zahraničních investic II. generace (společnosti s vlastním výzkumem) a III. generace (výzkumné a inovační subjekty bez vlastní výroby) do aglomerace bude v budoucnu docházet k přizpůsobování pracovního prostředí zvyklostem západní Evropy, což také obnáší výrazně vyšší flexibilitu pracovní síly. Ta se bude projevovat nejenom ve větší mobilitě za prací, ale zejména vyšší účastí na dalším kariéřním vzdělávání zaměstnanců, vyšším podílem částečných pracovních úvazků a prací z domu „home office“.
- Vzhledem k současným trendům na středních a i na vysokých školách, kdy dochází k výraznému nárůstu podílu žen v humanitních, přírodovědných, ale i v technických oborech, lze v budoucnu očekávat výraznou změnu na trhu práce v genderové oblasti. Ženy se v zapojení do ekonomiky kraje vyrovnají mužům a dokonce v některých oblastech je i výrazně předčí (např. finanční, právní a další poradenské služby nebo zdravotnictví).

5.3 Sociální infrastruktura

Zajištění vzdělávání, zdravotní a sociální péče v odpovídající kvalitě patří z oblasti sociální infrastruktury mezi hlavní úkoly veřejné správy. Na území Brněnské aglomerace jsou tato zařízení koncentrována především ve městě Brně. Specifikem Brna je přítomnost řady vysokých škol se silným zázemím vědy a výzkumu i špičkových zdravotnických pracovišť celorepublikového významu.

Budoucí vývoj v oblasti sociální infrastruktury je úzce spojen s prognózou demografického vývoje. Změny v počtu a podílu nejmladší skupiny obyvatel budou minimální, ale přesto se promítnou v kapacitách, rozmístění a struktuře školských zařízení. Relativně výrazný nárůst podílu seniorů bude pak znamenat vyšší tlak na zdravotní i sociální péči (rozmístění, kapacity a kvalitu jejich zařízení).

Společně se změnou věkové struktury obyvatelstva aglomerace se také bude postupně měnit a zlepšovat vzdělanostní struktura obyvatel. V Brně a jeho zázemí se v následujících letech dá očekávat nárůst podílu vysokoškoláků. Je možno očekávat vznik nových oborů na stávajících vysokých školách a rozšiřováním jejich poboček do menších měst. Zároveň také dojde ke vzniku zcela nových soukromých vysokých škol. Je nutno konstatovat, že zaměření vysokých škol v současnosti často neodpovídá aktuálním požadavkům trhu práce.

V oblasti základního školství bude v krátké době dokončena optimalizace školské soustavy. Harmonizace středních škol bude probíhat ještě několik let. Pro zachování kvality středního školství bude nutné redukovat kapacity škol v souvislosti s výrazným úbytkem žáků, ovšem při zachování jejich přiměřené dostupnosti. Významné změny lze předpokládat zejména ve struktuře oborů. Bude nutné cílenými opatřeními zvyšovat atraktivitu řemeslných učebních oborů, aby se tak předcházelo problémům na trhu práce.

Vlivem suburbanizace se bude i nadále zvyšovat tlak na brněnské základní i střední školy (jednodušší řešení dojíždky v případě školní docházky v místě pracoviště rodičů a mnohem širší nabídka trávení volného času a jejich specializace) oproti školám v zázemí aglomerace. Ty budou nuceny vytvářet motivační opatření pro udržení počtu žáků. Přesto bývá v obcích s intenzivní suburbanizací zaznamenáván tlak na počty míst v mateřských školkách, což způsobuje problémy a vyvolává dodatečné investice. Z hlediska budoucího vývoje s výhledem na 20 – 30 let se nedá očekávat, že budou vznikat další základní a střední školy mimo Brno a i v něm bude docházet spíše na specializaci a alternativní nabídku vzdělávání než ke vzniku kvantitativních počtů zařízení. Tento trend je dán zejména demografickou prognózou území Brněnské aglomerace a mohl by být narušen pouze nečekaným růstem imigrace do území nebo výraznými změnami ve struktuře a fungování vzdělávacího systému.

V dlouhodobém horizontu se na území aglomerace zvýší počet zahraničních pracovníků, často i vysoce kvalifikovaných. Následně se rozšíří kapacity stávajících a vzniknou nové mateřské, základní i střední školy s vyučováním probíhajícím v cizím jazyce pro děti těchto pracovníků.

Významný nárůst podílu obyvatel ve věku nad 65 let přibližně o 7 % do roku 2036 (dle odhadu z přílohy č. 53) s sebou ponese nutnost zvýšit kapacity zdravotnických zařízení i zařízení sociální péče. V budoucnosti poroste poptávka po zařízeních domů pro seniory (domovy pokojného stáří). Jejich výstavba a provoz jsou velmi náročné. Část těchto zařízení bude zřejmě realizována na privátní bázi. Zároveň bude nutno část těchto služeb převést na poskytování terénních sociálních služeb přímo v domovech jejich uživatelů.

Hlavními poskytovateli sociální péče budou i nadále organizace sídlící ve městě Brně. Zvýší se nároky na zajištění operativní a zejména rychlé zdravotní péče přepravou pacientů jak z aglomerace, tak i jejího zázemí do příslušných odborných zařízení. To předpokládá zajištění kvalitní a propustné dopravní sítě. Zdravotnická zařízení jsou na území aglomerace koncentrována téměř výhradně do Brna, v obcích zázemí je dostupná prakticky jen ambulantní péče. Nepředpokládá se významná změna tohoto stavu v podobě výraznější koncentrace ambulantních ordinací v Brně oproti zázemí a to především s ohledem na nižší mobilitu seniorů (jako významné uživatelské skupiny zdravotní péče). Je možno očekávat pouze vyšší zastoupení specializovaných geriatrických oddělení v nemocnicích.

Špičková zdravotnická zařízení v Brně (zejména Masarykův onkologický ústav a Centrum kardiovaskulární a transplantační chirurgie) posílí svůj význam nejen v rámci aglomerace, ale i v ČR a zahraničí. V areálu brněnské Fakultní nemocnice u svaté Anny bude uvedeno do provozu Mezinárodní centrum klinického výzkumu (ICRC), jež bude produkovat výsledky světové úrovně v oblasti kardiovaskulární, transplantační a neurovědní.

V budoucnosti je možno v Brně očekávat vyšší koncentraci rizikových skupin obyvatelstva jako jsou málo kvalifikovaní cizinci, bezdomovci a narkomani. Na tuto situaci musí být město připraveno a musí vytvářet v dostatečném předstihu soubor komplexních sociálních služeb a jejich zařízení. Zároveň je nutno sledovat problematiku minoritních etnických

skupin obyvatelstva, předcházet jejich kumulaci v území a vytvářet podmínky pro jejich integraci (vzdělávací a sociální programy s cílem aktivního zapojení do života společnosti).

Specifickou skupinou obyvatelstva jsou zdravotně postižení, pro které je potřeba v souladu s platnou legislativou vytvářet podmínky pohybu ve veřejném prostoru (úpravy chodníků, speciální značení, bezbariérový přístup do objektů, úpravy veřejných budov, úpravy vozidel hromadné dopravy atd.).

5.4 Ekonomický potenciál aglomerace

V rámci Jihomoravského kraje představuje Brněnská aglomerace výrazný rozvojový potenciál. Brno jako dominantní rozvojový pól kraje doplňují střediska lokálního významu, kterými jsou především okresní města. Město Brno v současné době koncentruje většinu průmyslových podniků, zařízení služeb a aktivit vědy a výzkumu.

Příznivá „image“ regionu má také vliv na zájem zahraničních investorů, především v oblasti high-tech a stále více i v oblasti výzkumu a vývoje. Významný vliv v této oblasti má Jihomoravské inovační centrum, které bylo zřízeno Jihomoravským krajem a zapojuje se do nadregionálních inovačních projektů. Jedním z nejvýznamnějších projektů v oblasti vědy a výzkumu je Středoevropský technologický institut (CEITEC), jehož cílem je mimo jiné výstavba špičkové infrastruktury vědy a výzkumu s tematickým zaměřením na biomedicínu (tzv. life - science) a pokročilé materiály. Dalším významným připravovaným projektem je International Clinical Research Centre (ICRC) – specializované centrum zaměřené na klinický výzkum kardiovaskulárních chorob. Přidaná hodnota tohoto projektu spočívá v úzké spolupráci Fakultní nemocnice U sv. Anny a americké Mayo Clinic. V Brně tak vznikne první zdravotnický technologický park v České republice kombinující medicínský výzkum světové úrovně s přímými dopady na poskytovanou lékařskou péči.

Důležitou roli na celkovém ekonomickém potenciálu aglomerace mají podnikatelské a vědeckotechnické průmyslové parky a zóny, které jsou založeny na inovacích a vytváření podmínek pro tuzemské i zahraniční investory. Do této skupiny patří také inkubátory a vědeckotechnické parky, které koncentrují na jednom místě několik nástrojů podpory začínajícím podnikatelům v počáteční fázi existence jejich firmy. V Jihomoravském kraji se jedná o Technologický inkubátor VUT, Technologický inkubátor II, Biotechnologický inkubátor INBIT, Vědecko-technický park Brno – Jih. Cílem těchto aktivit je zajistit podmínky pro růst konkurenceschopnosti regionu. Na území města Brna nejdůležitější roli sehrává Brněnská průmyslová zóna – Černovická terasa a Český technologický park. Regionální rozvojová agentura Jižní Moravy (RRA JM) dále eviduje v oblasti Brněnské aglomerace CTPark Modřice a CTPark Brno South ve Šlapanicích.

Nejvýznamnější zaměstnavatelé z hlediska počtu pracujících v Jihomoravském kraji sídlí v Brně. Mezi tyto zaměstnavatele patří především organizace z odvětví terciárního sektoru – zdravotnictví (Fakultní nemocnice Brno, FN U svaté Anny, Vojenská nemocnice Brno a další zdravotnická zařízení), veřejná správa (Policie ČR, Statutární město Brno, Krajský úřad JMK, Ústavní soud a další), školství (MU, VUT v Brně, MZLU v Brně, VFU Brno a další veřejné a soukromé univerzity, střední a základní školy) a další subjekty. Mezi tyto zaměstnavatele kraje se řadí pouze jeden subjekt sekundárního sektoru, a to kuřimský Tyco Electronics Czech (*údaje dle Průzkumu zaměstnanosti v JMK k 31. 12. 2008, CRR MU, 2009*). Z odvětví dopravy a spojů patří do této skupiny Česká pošta s.p. a České dráhy a.s., které však v posledních letech výrazněji snižovali počet zaměstnanců.

Z hlediska rozložení ekonomického potenciálu v rámci aglomerace je potřeba konstatovat, že v městě Brně vedle již zmíněné koncentrace terciárních aktivit zůstávají tradiční průmyslové podniky. Většina průmyslových podniků je umístěna v přechodové zóně mezi Brnem a okolními obcemi na jihu města na rozvojových osách na Modřice a Šlapanice. Stávající a připravované podnikatelské zóny v širším perimetru Brna zatím nabízejí příležitosti pro aktivity nových podnikatelů, pro přesun aktivit podnikatelů z nevyhovujících lokalit v centru města nebo pro přesun na dopravu náročných aktivit z centra města blíž k dopravním osám (např. přesun logistického areálu ČSAD Hodonín z ulice Dornych v centru do průmyslové zóny CTP Invest u Šlapanic). V případě dobudování tangent jako pomocných os odlehčujících přetížení D1 a D2 je možno očekávat a připustit rozvoj v jižní části aglomerace.

Řada průmyslových areálů ve vnitřním městě je využívána pouze částečně. V následujícím období bude probíhat přeměna využití území celých rozsáhlých průmyslových oblastí jako je například „Posvitavská průmyslová zóna“. Regenerace takovýchto území bude realizována jak ve prospěch podnikatelského využití pro výrobu a služby, tak pro výstavbu bydlení a vybavenosti. Podmínkou těchto radikálních transformací bude dořešení nezbytné dopravní a technické infrastruktury, která musí být rekonstruována a odpovídat potřebám nového využití území. Zároveň je nutno tato dříve neprostopná území zapojit do sítě pěších a cyklistických vazeb.

V budoucnu bude stále více vyvíjen tlak na projekty revitalizace zastavěných území s cílem jejich následného nového multifunkčního využití.

Využití volných ploch mimo zastavěné území bude z důvodu ochrany půdy a krajiny stále obtížnější a bude ještě více regulováno. Díky vysokému podílu zastavěných pozemků typu „brownfields“ jak v Brně i celé aglomeraci vznikne značný územní potenciál, který bude možno v budoucnu zhodnotit. Nové využití území bude reagovat na mnoho rozvojových faktorů, které ovlivní rychlost a rozsah budoucí regenerace.

Klíčovou roli bude sehrávat celkové ekonomické prostředí a schopnost koncentrovat do regenerovaných oblastí dostatek finančních prostředků. Obecně je možno konstatovat, že tento proces reálně nastane v situaci, kdy cena nevyužívaných lokalit poklesne vlivem nízké výtěžnosti z jejich dočasného využívání a na trhu vlivem blokace rozvoje ploch na zelené louce vznikne zvýšená poptávka po nových plochách.

Nové využití regenerovaných území bude závislé na poloze v aglomeraci a možnostech jejich dopravní a technické obsluhy. Vznikne tak poměrně rozsáhlá škála funkčního využití od ploch pro výrobu a služby až po plochy bydlení, vybavenosti a rekreace. V současnosti zatím ještě není vyvinut dostatečný ekonomický tlak na regeneraci a dnes realizované projekty jsou pouze pilotními projekty procesu, který je závislý na dotacích a grantových schématech.

Pro budoucí rozvoj aglomerace bude bezesporu klíčová problematika kapacit technické infrastruktury. Největší problémy je možno očekávat v oblasti odkanalizování a čištění odpadních vod v požadovaných parametrech. Odkanalizování a čištění odpadních vod aglomerace je již v současnosti na hranici svých kapacitních možností.

Pro rozvoj ekonomického potenciálu aglomerace a zajištění přílivu investic je nezbytná kvalitní dopravní dostupnost. Celá aglomerace má vzhledem ke své poloze dobré předpoklady k navázání na dopravní systémy regionálního, národního i nadnárodního významu. Bohužel současný stav dopravních systémů aglomerace tyto předpoklady nenaplnuje. Dálniční síť je v prostoru aglomerace přetížena, v severo-j jižním směru chybí odpovídající napojení na okolí aglomerace (R43, R52) a realizace vnitřního dopravního ochranného systému (VMO) je zrealizována pouze z jedné třetiny. Nevyužitý potenciál skrývá i mezinárodní veřejné letiště Brno – Tuřany, které se prozatím nepodařilo plně zapojit do systému pravidelné mezinárodní letecké dopravy. V současné době z Letiště Brno odlétají dvě pravidelné mezinárodní linky (Brno - Moskva, Brno - Londýn) a v průběhu roku je odbaveno přes 500 tis. cestujících, přičemž v posledních letech je zaznamenán rostoucí trend. Přestavba Brněnského železničního uzlu se zpožďuje, což má negativní vliv na zrychlení železniční dopravy a zlepšení jejího komfortu. Koridory vlaků vysokých rychlostí jsou prozatím pouze tlustými čarami na mapách, bez konkrétní představy o realizaci a jejím případném časovém horizontu. Na druhé straně je nutno přiznat, že celé území je pokryto integrovaným dopravním systémem hromadné dopravy, který zajišťuje dopravní obslužnost sídelní struktury Jihomoravského kraje (v současnosti je do systému zapojeno 513 tj. 76 % obcí, v nichž žije 91 % obyvatel kraje). Výše zmiňované problémy jsou klíčové pro vnitřní i vnější fungování aglomerace.

Z hlediska dojížděky za prací do Brna dochází k navyšování počtu dojíždějících pracovníků ze stále vzdálenějších obcí, z nichž je Brno dobře dopravně dostupné. Tento trend bude pravděpodobně vzhledem ke zkvalitňování a dalšímu rozvoji integrovaného dopravního systému setrvalý. Po realizaci hlavních priorit kraje v oblasti regionální železniční dopravy a po přesunu hlavního nádraží do nové polohy by mělo dojít k dalšímu zrychlení a vytvoření podmínek k zintenzivnění dopravního taktu na hlavních urbanizačních osách, které představují propojení aglomerace s vnějším světem.

Pro zajištění využití ekonomického potenciálu Brněnské aglomerace bude nutno tyto problémy řešit a v postupných realizačních krocích hledat řešení, která budou ekonomicky reálná a přinesou co největší efektivitu. Řešení problematiky dopravní infrastruktury, stejně jako jednotlivých rozvojových témat musí probíhat v součinnosti města, kraje a jednotlivých obcí. A to od výstavby technické infrastruktury přes realizaci konkrétních rozvojových plánů až po podporu utváření infrastruktury a služeb v území. Proto je nutné stanovit jasné priority a reálné množství plánovaných aktivit, které budou respektovat finanční možnosti kraje, města Brna, obcí a dalších možných investorů.

Srovnání Brna a Ostravy jako pólů rozvoje

Velké městské aglomerace s diverzifikovanou strukturou ekonomiky a se zastoupením odvětví schopných generovat růst ve svém okolí vytvářejí póly rozvoje. Síla a význam měst jako pólů růstu je výsledkem faktorů: počtu obyvatelstva a jeho růstu, konkurenceschopnosti a komunikačního propojení. Mezi póly rozvoje v ČR patří kromě Prahy také Brno a Ostrava, které soupeří o pozici druhého nejvýznamnějšího pólu rozvoje v ČR.

Počet obyvatel města Brna v roce 2009 dosáhl 370 592 obyvatel, města Ostravy 307 767 obyvatel. Počet obyvatel Ostravské aglomerace však počet obyvatel v Brněnské aglomeraci převyšuje, a to zejména díky přítomnosti velkých měst v bezprostředním okolí Ostravy. Demografické trendy na obou územích korelují s výše popsanými trendy, migrace však vyznává pozitivněji pro Brno.

Příloha 58 Migrace v okresech Brno – město a Ostrava – město v letech 2006, 2007 a 2008

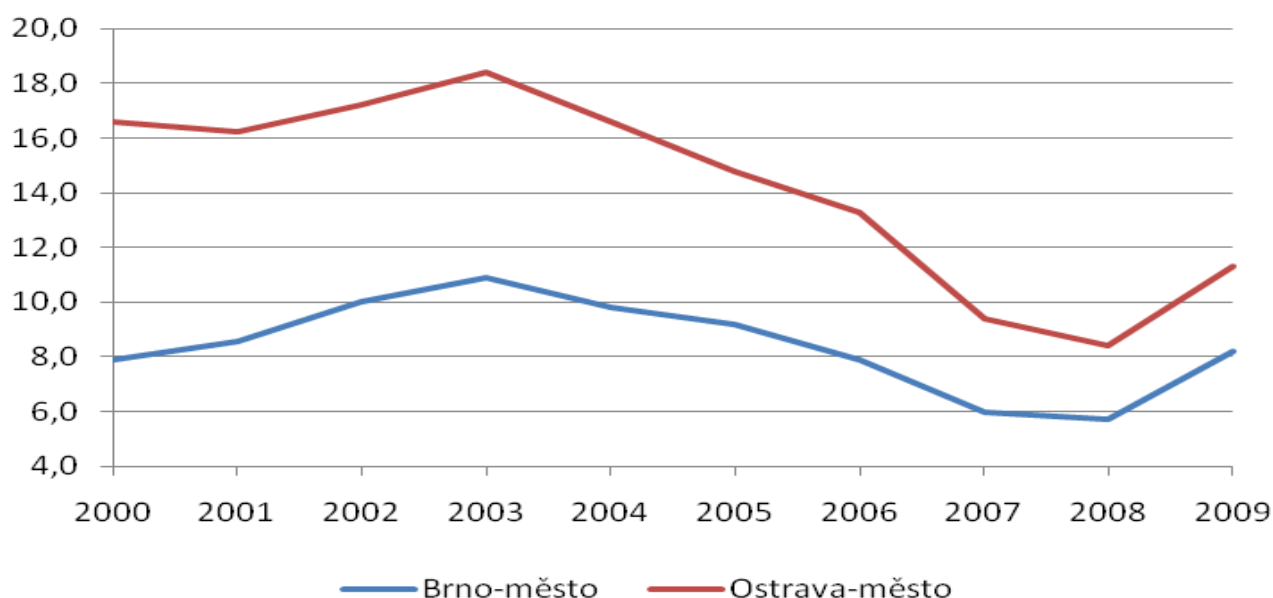
	2006			2007			2008		
	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Migrační saldo	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Migrační saldo	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Migrační saldo
Brno	6 943	7 243	- 300	10 540	8 805	1 735	9 476	8 091	1 385
Ostrava	3 800	4 788	- 988	5 096	5 887	- 791	4 364	5 156	- 792

Zdroj: ČSÚ, 2007–2009

Zatímco migrační saldo v Brně je posledních dvou letech kladné a počet přistěhovalých osob výrazně převyšoval počet vystěhovalých, v Ostravě je dlouhodobě patrný opačný vývojový trend. Počet vystěhovalých obyvatel byl vyšší než počet přistěhovalých, tudíž saldo migrace bylo záporné. Na základě vývoje migračního salda lze usuzovat, že Brno je pro bydlení atraktivnější lokalitou než okres Ostrava. Tato atraktivita může být způsobena vyšším počtem pracovních míst a nižší nezaměstnaností nebo vyšší kvalitou životního prostředí, která je na Ostravsku ohrožena v důsledku zaměření hospodářství na těžký průmysl.

Při srovnání dlouhodobého vývoje nezaměstnanosti v Brně a v Ostravě je jednoznačně příznivější vývoj pro Brno. Nezaměstnanost Ostravy a celé její aglomerace je velmi silně ovlivněna zaměřením hospodářství tohoto regionu z minulých let, kdy v zaměstnanosti dominoval těžký a těžební průmysl. Oblast se tak dlouhodobě vyznačuje vyšší mírou nezaměstnanosti a není tak vysoce atraktivní pro „nově příchozí“.

Příloha 59 Vývoj míry nezaměstnanosti v okresech Brno-město a Ostrava-město v prosinci let 2000–2009

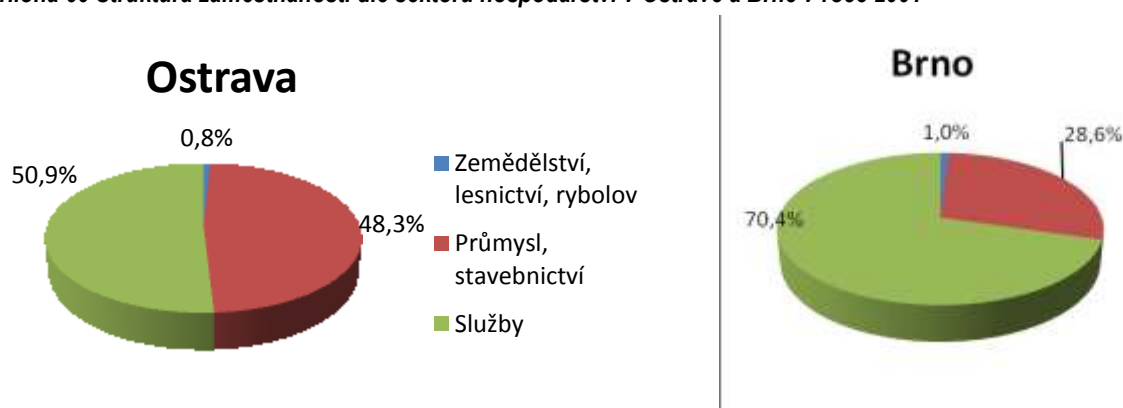


Zdroj: MPSV

Z hlediska celkového trendu vývoje míry nezaměstnanosti, Brno i Ostrava kopírují stejné růstové či klesající trendy s tím rozdílem, že v Brně byla míra nezaměstnanosti vždy o několik procentních bodů nižší. Největší rozdíl v míře nezaměstnanosti mezi těmito moravskými póly rozvoje byl zaznamenán v roce 2000, kdy nezaměstnanost v Brně činila 7,9 % a v Ostravě 16,6 %. Další vývoj byl provázen mírným růstem nezaměstnanosti do roku 2003. Až do října roku 2008 se situace v nezaměstnanosti neustále zlepšovala. Nejnižší míra nezaměstnanosti byla v obou centrech v roce 2008 (Brno 5,7 %, Ostrava 8,4 %). Nicméně s nástupem současné ekonomické krize a výrazného poklesu HDP od konce roku 2008 došlo k obratu a na trhu práce se v obou městech začaly projevovat dopady negativního vývoje celosvětové hospodářské situace. Globální hospodářská recese způsobila výrazný nárůst počtu uchazečů o zaměstnání a snížení počtu volných pracovních míst.

Ve struktuře zaměstnanosti se Brno od Ostravy výrazně liší. V Brně má dominantní postavení terciérní sektor, čili služby (70,4 %), následuje sekundární – průmysl a stavebnictví (28,6 %) a minimální zaměstnanost je v primárním sektoru – zemědělství, lesnictví a rybolov (1 %). V Ostravě má na zaměstnanosti také nejvyšší podíl sektor služeb (50,9 %), ale jeho převaha není tak dominantní jako v jihomoravské metropoli. Oblast průmyslu a stavebnictví se na zaměstnanosti podílí 48,2 % a primární sektor je zastoupen pouze 0,8 %.

Příloha 60 Struktura zaměstnanosti dle sektorů hospodářství v Ostravě a Brně v roce 2001



Zdroj: SLDB 2001

Brněnská aglomerace, respektive město Brno představuje pól růstu Jihomoravského kraje. Důležitým faktorem pro rozvoj Brněnské aglomerace je vytváření průmyslových zón a parků i administrativních center. V současnosti se na území města Brna nachází dvě významné průmyslové zóny (Brněnská průmyslová zóna – Černovická terasa, Český technologický park Brno), v zázemí pak další tři průmyslové zóny (CTPark Modřice, CTPark Brno South ve Šlapanicích, připravena je i zóna Měnín – Žerotín).

Vývoj Ostravské aglomerace je od vývoje Brněnské aglomerace odlišný. Rozvoj celé oblasti byl ovlivněn těžbou uhlí a lokalizací odvětví těžkého průmyslu. Často tedy nedocházelo k přirozenému rozvoji území, jak vzhledem k přírodním podmínkám a překážkám, tak i vzhledem k plánovanému hospodářství. Na území ostravské aglomerace je lokalizováno osm hlavních průmyslových zón (Ostrava – Mošnov, Ostrava – Hrabová, Orlovská průmyslová a podnikatelská zóna, Paskov, Karviná – Nové pole II, Frýdek-Místek – Chlebovice, Průmyslová zóna Lískovecká a Nošovice), jejichž využití je odhadováno na 65 %.

Celkově tedy vyznívá v současné době vývoj v Brněnské a Ostravské aglomeraci ve prospěch jihomoravské metropole, kde je příznivější demografický vývoj, výrazně nižší míra nezaměstnanosti i příznivější struktura zaměstnanosti. Ostravská metropole těží zejména z přítomnosti silných okolních center, kde se však kumuluje řada problémů a silného průmyslu, jehož role však v posledních desetiletích výrazně ustupuje. V budoucnosti se však tato role může přiklonit na stranu Ostravské aglomerace, kterou čeká výrazná transformace, na jejíž cestu nastoupila již v několika minulých letech.

5.5 Cestovní ruch

Cestovní ruch v jeho moderní podobě je odvětvím poměrně mladým, které ovšem v posledních několika desetiletích zažívá masivní rozmach. V regionech s příznivými podmínkami pro jeho rozvoj může cestovní ruch představovat velmi významné odvětví místní ekonomiky.

Jihomoravský kraj patří z obecného hlediska mezi ty kraje, kde cestovní ruch hraje důležitou roli. To se začalo projevovat zejména s jeho rostoucí návštěvností, kdy se v posledních letech dostal až na druhé místo v rámci všech krajů ČR, za Prahu. Nejnavštěvovanější turistické cíle v Jihomoravském kraji jsou jeskyně Moravského krasu (2008 – 360 tis. návštěvníků), státní zámek Lednice (2008 – 331 tis. návštěvníků), ZOO Brno (2008 – 327 tis. návštěvníků), ZOO Vyškov (2008 – 220 tis. návštěvníků) a státní hrad Pernštejn (2008 – 129 tis. návštěvníků). V hromadné návštěvnosti kraje sehrávají důležitou roli jednorázové akce jako motocyklový závod Grand Prix České republiky (více než 200 tis. návštěvníků), rekonstrukce napoleonské bitvy u Slavkova, podzimní vinobraní ve Znojmě a Mikulově, festival ohňostrojų v Brně apod. Významnou součástí návštěvnosti kraje se stala i kongresová turistika, jejímiž nositeli je Brno a Mikulov s vybudovanou infrastrukturou pro kongresové akce včetně navazujících služeb. Jihomoravský kraj je druhý po Praze v pořádání akcí tohoto typu. V Jihomoravském kraji bylo na konci roku 2008 evidováno 518 ubytovacích zařízení cestovního ruchu s 32,2 tis. lůžky. 30 % této kapacity se nachází v Brně. Dalšími významnými centry s ubytovací kapacitou je oblast Vranovské přehrady a střediska letní rekreace u vody jako Pasohlávky a Jedovnice. V budoucnu může pro Jihomoravský kraj i Brněnskou aglomeraci sehrát důležitou roli i rozvoj lázeňství (Lednice, Hodonín, Pasohlávky).

V kraji je silně zastoupena turistická infrastruktura pěší turistiky, cykloturistiky a rozvíjí se hipoturistika. V posledních letech bylo urychleno tempo budování cyklostezek a vyznačování dalších cyklotras.

Město Brno se stává vstupní branou návštěvníků do celého kraje. Vlastní Brno nabízí širokou škálu historických zajímavostí, kulturních aktivit (muzea, divadla), sportovně rekreačních aktivit (Brněnská přehrada, zoologická zahrada) a kongresových aktivit (BVV, velké hotely). Doba, kterou návštěvníci stráví v regionu, je ovšem ve srovnání s jinými kraji velmi krátká, což je způsobeno především absencí nabídek pokrývajících zimní turistickou sezónu. V samotné Brněnské aglomeraci hraje důležitou roli z hlediska cestovního ruchu vedle města Brna také napoleonské bojiště u Slavkova a jižní okraj CHKO Moravský kras. Tato místa dokážou přitáhnout velké množství návštěvníků, a to téměř celoročně (např. jeskyně Moravského krasu nebo různě konané akce během celého roku). Z hlediska typu cestovního ruchu v Brněnské aglomeraci jasně převažuje městská a kulturně-poznávací turistika. Právě rozvoj těchto typů turistiky a v poslední době stále atraktivnější kongresová a veletržní turistika budou hrát významnou roli v postavení turistiky jako ekonomického odvětví na území Brněnské aglomerace.

Odhad vývoje a trendů v oblasti cestovního ruchu ve světě i v České republice je velmi obtížný. V minulosti již nastaly události, které ovlivnily světový cestovní ruch a jeho dynamiku např. teroristické útoky nebo smrtelné nemoci. Současná ekonomická krize má dopad na celé odvětví turistiky. V našich podmínkách je možno očekávat trendy, které se již dříve projevily v západní Evropě. Podle měnící se demografie lze předpokládat, že bude stoupat zájem o turistiku pro starší obyvatele. Zároveň lze očekávat změny v chování obyvatel z hlediska trávení volného času, které se projeví zvětšením zájmu o kulturní a zábavní aktivity aglomerace a jejího širšího území.

Tendence, které pravděpodobně ovlivní rozvoj cestovního ruchu v České republice:

- vstup do eurozóny, a tím odstranění finančních bariér a zvýšení finanční přehlednosti pro turisty z jejich členských zemí,
- dostupnost specifických finančních zdrojů (strukturálních fondů) zejména v období 2014–2020,
- růst obav z cestování do vzdálenějších (mimoevropských) zemí z důvodů terorismu, zvyšující se nestálosti podnebí, smrtelných nemocí...,
- rozvoj nových komunikačních technologií, které dokážou přiblížit Českou republiku jako vhodnou destinaci i návštěvníkům z druhé strany zeměkoule,
- rostoucí skupiny turistů „seniorů“, pro které jsou stále lákavější bezpečné destinace bez extrémních teplot,
- rostoucí poptávka po specifických, specializovaných produktech a produktových balíčcích cestovního ruchu, vycházejících z regionálních specifíků (události, osobnosti a přírodní a kulturní hodnoty),
- rostoucí poptávka po wellness produktech a lázeňských destinacích,
- rostoucí tlak na poměr cena – kvalita.

Výše uvedené tendence se v Brněnské aglomeraci projevují těmito trendy:

- Zvyšování kvality základní turistické infrastruktury (více 4* a 5* hotelů a luxusnějších restaurací) i doprovodné turistické infrastruktury a služeb. To se projeví ve zvyšování komfortu v podobě doprovodných turistických balíčků a produktů, ve větším rozšíření wellness a relaxačních služeb v souvislosti se stárnutím obyvatel a také s růstem příjezdů seniorů. Budovaná infrastruktura se může významně projevit při dalším rozvoji kongresové a veletržní turistiky.
- Ze strany zahraničních návštěvníků bude stále narůstat tlak na komfortní typy dopravy (mezinárodní letiště, dálnice), které budou vyvolávat stále větší veřejné investice (více pravidelných leteckých linek, kvalitní železniční spojení, průchodnější dálniční síť, zajištění parkovacích kapacit).
- V souvislosti s významným veletržním areálem, kongresovými prostory a luxusními hotely může dojít k výraznému nárůstu bohatších návštěvníků. A to pouze za předpokladu opravdového rozvoje brněnského letiště na středoevropskou úroveň (jako současná Bratislava) s 15 až 20 pravidelnými linkami do významných evropských měst (Paříž, Milano, Londýn, Brusel, Madrid), což bude vyžadovat významné veřejné výdaje.
- V rámci Brněnské aglomerace se bude pohybovat mnohem více cizojazyčných návštěvníků než doposud, což se již začalo projevovat v samotném Brně. To bude vyžadovat vstřícnou reakci od místních obchodníků a veřejných činitelů (zejména policie), bude to mít vliv na systém dopravního a informačního zařízení, které se stane minimálně dvoujazyčné (čeština, angličtina) a vyšší toleranci místních občanů.
- Díky vyšší návštěvnosti také dojde k přizpůsobení nabídky volnočasových a kulturních aktivit (nadregionální centrum volnočasových aktivit, multifunkční haly a stadiony, růst kulturních institucí), která se bude více orientovat nejen na potřeby místních občanů, ale i cizích návštěvníků území. Tato reakce může dokonce vést k dalšímu navýšení návštěvnosti z důvodu právě konaných akcí (koncerty, sportovní události, slavnosti, zahraniční návštěvy).
- Pro udržení či růst návštěvnosti turistů bude muset najít Brněnská aglomerace vlastní jedinečnou identitu. Tu poté začít agresivně prosazovat na vybraných marketingových úrovních a klást mnohem větší důraz na regionální specifika regionu (genetika – G. J. Mendel, meziválečný funkcionalismus, vstupní brána do vinařského ráje Jižní Moravy, Slavkovské bojiště, Lednicko – valtický areál a Moravský kras atd.).

Hlavní střediska rekreace obyvatel v Brněnské aglomeraci

Brněnská aglomerace není primárním cílem dlouhodobého cestovního ruchu (rozumějme např. minimálně týdenní pobyty) pro zahraniční ani domácí návštěvníky. Výhoda Brněnské aglomerace na trhu cestovního ruchu spočívá v obrovském potenciálu svého zdrojového trhu návštěvníků, které představují místní obyvatelé. Díky tomu v Brněnské aglomeraci převládají jednodenní nebo víkendové pobyty (výlety), které využívají převážněji místní obyvatelé pro trávení svých volnočasových aktivit než turisté z jiných míst republiky a zahraničí.

Krátkodobý turismus není pouze výsadou větších měst (nad 10 000 obyvatel), ale právě u nich se výrazně projevuje. V rámci Brněnské aglomerace poté můžeme rozdělit rekreaci jejich obyvatel spojenou s trávením volného času na dva základní druhy:

- Rekreace nevázaná na konkrétní stálé místo a závislá pouze na momentálním rozhodnutí účastníka.
 - Půldenní až jednodenní (bez časového rozlišení)
 - Jedno až dvoudenní (vazba rekreace převážně na dny pracovního volna)
- Rekreace vázaná na lokality s objekty individuální rekreace (chaty a chalupy).

Rekreace bez vazby na konkrétní místo

Rekreační zázemí se zaměřením na město Brno se začalo formovat v 60. letech 20. století, a to na území Brněnského masívu, jižní části Moravského krasu a Dražanské vrchoviny, téměř celé povodí Svratky po město Brno, okraj Vysočiny s řekami Jihlavou, Oslavou a Bobravou a Vranovská přehrada ačkoliv není součástí souvislého území (HYNEK, A., SEDLÁČEK, P.: 2004. *Vývoj druhého bydlení v zázemí Brna*. In. J. VÁGNER, D. FIALOVÁ a kol. (eds). *Regionální diference druhého bydlení v Česku*. Univerzita Karlova, Praha, 2004, s. 108 – 113).

Ne však všechny přirozené regiony jsou využívány obyvateli Brněnské aglomerace stejně a využívání zázemí města Brna k rekreačním aktivitám je velmi nerovnoměrné. Více rekreačně využívána je oblast severozápadně od Brna

směrem na Žďárské vrchy a severovýchodně od Brna směrem na Moravský kras. Část rekreačního zázemí Brněnské aglomerace také ale tvoří území nevhodné pro rekreaci. Jedná se o oblast Dyjsko-svrateckého úvalu a Vyškovské brány tzn. jih Brněnské aglomerace.

Atraktivní lokality pro rekreaci v Brněnské aglomeraci jsou ovlivněny zejména časovou vzdáleností (optimální doba jízdy autem nebo veřejnými dopravními prostředky z místa bydliště do cíle rekreace je 30 – 60 minut), další nemalý vliv mají přírodní podmínky a rekreační vybavenost (HAZOVÁ, M.: *Trendy krátkodobého turismu. Diplomová práce PíF GÚ, Masarykova univerzita, 2008, 71 s.*).

Rekreace obyvatel Brněnské aglomerace, která se odehrává bez rozlišení pracovních a nepracovních dnů, má většinou charakter půldenní (většinou odpoledne) nebo jednodenní cesty. Pokud se bere v potaz největší koncentrace obyvatel a nejlepší dopravní obslužnost, je nutné vycházet z centra města Brna a poté okolo něj určit místa rekreace v celé Brněnské aglomeraci. V tom případě se jedná zejména o tyto lokality:

- oblast okolo celé Brněnské přehrady;
- jižní část Chráněné krajinné oblasti Moravského krasu (údolí Říčky – od Brno, Líšeň po Ochoz u Brna a údolí Svitavy – od Brno, Obřany po Adamov);
- území tří přírodních parků Podkomorské lesy, Bobrava a Baba;
- oblast kolem Babího lomu (Lelekovice, Vranov).

Významným fenoménem poslední doby je dynamický nárůst cykloturistů a in-line bruslařů, kteří se generují právě zejména z obyvatel Brněnské aglomerace a koncentrují se především do oblastí s nově budovanými cyklostezkami s kvalitním povrchem (údolí řek Svratky a Svitavy v severní a jižní části Brněnské aglomerace). Tato koncentrace je dána především existencí pouze malého počtu kilometrů vzájemně nepropojených cyklostezek. V oblasti kulturní rekreace dominuje město Brno, kde je vysoká koncentrace muzeí, galerií, divadel, kin apod. Naopak Brno cítí určité nedostatky v opravdu kvalitních zařízení na národní úrovni nejen pro kulturu (např. koncertní sál), ale i pro sportovní aktivity (vyjma automotodromu Brno) zejména pro pořádání mezinárodních soutěží, nebo nadregionálního centra volného času s dominantním aqvaparkem, které by jednak přilákaly víc turistů (návštěvníků z území mimo Brněnskou aglomeraci) do území, jednak i zvýšily návštěvnícké a rekreační možnosti přímo obyvatel Brněnské aglomerace.

V posledních 10 letech také výrazně narostl turistický segment, který je zaměřen na nákupní a zábavní turistiku. Zde dominují největší nákupní a zábavní centra, které se nejčastěji rozkládají v jižní části Brněnské aglomerace na katastrálním území měst Brna a Modřice. Jedná se o nákupní a zábavní centra Olympia, Avion a Futurum. Tyto centra dále doplňují podobná zařízení v centru města Brna (např. Vaňkovka nebo Královo Pole). Rekreace v podobě nákupů generuje každodenně několik desítek tisíc lidí a je velmi náročná na pohyb obyvatel (zejména IAD) v Brněnské aglomeraci. Tato zařízení jsou primárně využívána obyvateli Brněnské aglomerace, nicméně jejich zákazníci pocházejí i z celého Jihomoravského kraje a také dokonce i z krajů sousedních.

V případě rekreace obyvatel Brněnské aglomerace vázané na dny pracovního klidu se oblast případných lokalit mimo výše zmíněné již výrazně rozšíří nejen na celý Jihomoravský kraj (např. i Vranovská přehrada, Lednicko-valtický areál a Pálava nebo oblast Slovácka) ale i s přesahy do sousedních krajů (např. Vysočina). V rámci Brněnské aglomerace se pak rozšíří výše zmíněné oblasti o rekreaci obyvatel Brněnské aglomerace na tyto oblasti:

- Chráněná krajinná oblast Moravský kras;
- území přírodního parku Údolí Bílého potoka;
- město Slavkov u Brna a jeho okolí spojené s bitvou u Slavkova.

Rekreace vázaná na lokality s objekty individuální rekreace (chaty a chalupy) – podrobněji rozpracováno v části „Životní způsob a jeho změny“

V krátkodobém turismu se výrazně projevují změny v trávení volného času. Tradiční cíle (např. návštěva památkových objektů, výlety do přírody, druhé bydlení) si sice ponechávají i po roce 1989 své prvenství, ale stále víc se objevují ve volnočasových aktivitách lidí i nové aktivity (př. rekreační nakupování, zábavní parky).

Nastolené nové trendy v trávení volného času jsou patrné i v Brněnské aglomeraci a mohou způsobovat určité problémy v území. Zatímco kulturní turismus stagnuje, tak rostoucí záliba je patrná v rekreačním nakupování, o čemž svědčí mimo jiné i narůstající počet velkých nákupních a zábavních center, přičemž dochází k nekontrolovanému záboru kvalitního půdního fondu a větší intenzitě dopravy. Stále více lidí navštěvuje tyto centra nejen z důvodu nákupu, ale je to pro ně

také forma odpočinku a zábavy. Trávení víkendů na chatách a chalupách již také není jediná možná volba krátkodobé rekreace obyvatel Brněnské aglomerace a díky otevření hranic po roce 1989 se stále častěji vydávají do zahraničí.

Krátkodobá rekreace se v rámci stále náročnějšího životního stylu bez dostatku času stává velkým fenoménem, který je třeba rozvíjet a podporovat. Případná relevantní opatření by mohla směřovat zejména do těchto oblastí:

- Synchronizace a posílení spojů Integrovaného dopravního systému vybraných tras do cílových lokalit rekreace zejména ve dnech pracovního volna. Zřizování a provoz speciálních linek (např. cyklobusy nebo zimobusy) ale není v Brněnské aglomeraci vhodný z důvodu dostatečně rozvinutého systému IDS a jejího pokrytí železniční sítí.
- Budování a zkvalitňování dopravní a doprovodné turistické infrastruktury (např. cyklostezky, odpočinková a vyhlídková místa nebo indoor a outdoor zařízení) na vhodných místech v Brněnské aglomeraci.
- Větší zpřístupnění a možnosti zapojení návštěvníků do kulturního a spolkového života (např. další zpřístupňování památek, pořádání různých akcí nebo interaktivní expozice výstavních institucí).
- Podpora aktivit a akcí prodlužujících hlavní letní turistickou sezónu do jarních a podzimních měsíců.

5.6 Životní způsob a jeho změny

V horizontu do roku 2030 lze předpokládat poměrně výrazné změny životního stylu a společenských vztahů.

Mezi nejvýznamnějšími faktory, které ovlivní společnost, budou demografické změny a změny v chování obyvatel. Jedná se zejména o:

- postupné stárnutí populace (zejména ve městě Brně, a to především v oblastech se stabilizovanou zástavbou);
- zvýšení podílu domácností vedených jedním rodičem a domácností jednočlenných a zvýšení podílu nesezdaných či bezdětných párů, (dopad na požadavky malometrážních bytů...);
- zvýšení mobility obyvatelstva, (dopady na parkovací plochy ...);
- zvýšení času dojíždky za prací;
- zvýšení požadavků na kvalitu bydlení a služeb;
- častější stěhování obyvatelstva z důvodů požadavků zlepšení vztahu k místu práce, zlepšení kvality prostředí, zlepšení kvality služeb a vybavení (na druhé straně budou existovat skupiny obyvatelstva, které budou nuceny hledat bydlení odpovídající jejich ekonomickým možnostem při snížení požadavků na jeho kvalitu);
- větší riziko kumulace problémů spojených se sociálním vyloučením především v některých částech města Brna (v oblastech s nízkou atraktivitou může docházet ke kumulaci nízkopříjmových skupin obyvatelstva, segregaci romské populace, koncentraci bezdomovců, narkomanů a zvýšení kriminality); v městě Brně jsou takovéto lokality v městské části Brno-střed a Brno-sever (ulice Stará, Francouzská, Hvězdova, Přadlácká, Spolková, Cejl, Soudní, Körnerova, Bratislavská); v zázemí Brna zatím takovéto lokality nevznikají;
- zvýšení požadavků na aktivní formy využívání volného času spojené s trendem zdravého životního stylu.

S trendem postupného stárnutí populace bude spojena zvýšená poptávka po sociálních službách. Zlepšující se kvalita sociálních služeb a zdravotnictví společně s touhou po zdravějším životním stylu povede ke zvyšující se průměrné délce života. Vzhledem ke stárnutí populace dojde k výraznému nárůstu poptávky po různých formách sociální péče o obyvatele v poproduktivním věku. U zařízení sociální péče bude charakteristickým znakem jejich dekoncentrace, aby byly v co největší míře zachovány sociální vazby seniorů (ne velká zařízení, ale menší v obcích či čtvrtích trvalého bydliště seniorů). Zároveň však také dojde k odklonu od tradičních penzionů a domovů pro důchodce směrem k péči v domácím prostředí klientů. Společně se zvýšenou poptávkou po sociálních službách bude nutné také více přizpůsobit seniorům dopravu, bydlení i služby.

V současné době je zvýšení celkové mobility obyvatelstva realizováno především prostřednictvím individuální automobilové dopravy, což má negativní dopad na propustnost komunikační sítě a kvalitu prostředí. Automobil se stává především ve městě Brně přítěží a ne prostředkem dopravy. Z těchto důvodů je zcela správné posilování systému hromadné dopravy v duchu založeného IDS Jihomoravského kraje. Tento systém musí být rozvíjen a postupně zdokonalován zvyšováním kvality přepravy a doprovodných zařízení (přestupní terminály s vazbami na ostatní druhy dopravy). Tímto způsobem je možno individuální automobilové dopravě vytvořit plnohodnotnou náhradu. Zde je možno očekávat změny v chování obyvatel. Pokud bude systém hromadné dopravy pro obyvatele přijatelnější (ekonomicky i z hlediska poskytování služeb), bude ve výsledku přijat pozitivně. Změna chování bude vyžadovat dobrovolné omezení individuální mobility automobily kompenzované kvalitnější službou hromadné dopravy. Zároveň je nutno počítat s větším zapojením alternativních možností dopravy jako je sdílení auta při cestách do práce více uživateli a vyšší využití cyklistické dopravy. Výsledky těchto snah se nedostaví v krátkém čase. V souvislosti s ekonomickou krizí dojde ke snižování pracovních příležitostí v zázemí města a tím dojde ke zvýšení pracovní dojíždky do Brna, které nabízí daleko širší škálu pracovních příležitostí. Zároveň je nutno očekávat zvýšenou dojíždku za prací i ze vzdálenějších oblastí mimo aglomeraci.

Bytová politika se v horizontu do roku 2030 bude vyvíjet úzce v souvislosti s demografickými a ekonomickými trendy. Přestože demografický vývoj nebude vyvolávat zvýšený tlak na počet bytů, budou se měnit požadavky na jejich velikost, kvalitu a rozmístění. S ohledem na měnící se strukturu domácností a narůstající sociální diverzifikaci společnosti se zvýší poptávka jak po malých, tak také velkých nadstandardních bytech. Malometrážní byty budou poptávány zejména mladými lidmi, ale také ze strany starších obyvatel, kteří budou po další deregulaci nájemného nucení opustit větší byty s neúnosnými nájmy. Malometrážní byty pro seniory budou vyžadovat citlivé bezbariérové řešení a úpravu vnitřních dispozic, především sociálních zařízení a kuchyní, aby co nejvíce reagovaly na sníženou mobilitu této skupiny obyvatel.

Specifickým problémem bydlení v městě Brně jsou poměrně rozsáhlá panelová sídliště se značnou hustotou obyvatel. Na brněnských sídlištích je žije asi 162 000 obyvatel (43 % z celkového počtu obyvatel města) v 69 500 bytových jednotkách (*Generel bydlení města Brna – 2008*). Počáteční obavy, že tyto lokality budou rychle chátrat, se zatím nenaplnily. Stavební fond sídlišť je postupně vlastníky (město i soukromá sféra) rekonstruován. Probíhá celková regenerace domů (zateplování, výměna oken a technické infrastruktury) a údržba veřejných prostorů. Značnou výhodou většiny sídlišť je vysoký standard obsluhy území tramvajovou dopravou. Na druhé straně jsou sídliště spojena s problémy parkování vozidel. Některá sídliště si udržela vysoký obytný standard (například Lesná, Kohoutovice). Zatím tedy problém sídlišť nevykazuje podstatné ohrožení rozvoje města. V budoucnu s vývojem trhu s byty a změnami skladby obyvatel, může dojít v některých méně atraktivních lokalitách k podstatnému zhoršení kvality obytného prostředí i bytového fondu. Takovéto lokality by mohly být postupně osidlovány nízkopříjmovými a sociálně vyloučenými skupinami obyvatel. Z těchto důvodů je potřeba tuto problematiku sledovat a předcházet vzniku chátrajících oblastí.

Celkově však lze očekávat postupnou stabilizaci přesunů obyvatel mezi jednotlivými kategoriemi bydlení v rámci aglomerace. V této souvislosti je možno očekávat jisté změny vyvolané postupnou výměnou obyvatel ve stabilizovaných částech Brna, které se projeví uvolněním části bytového fondu. Postupná regenerace bytového fondu zvýší jeho kvalitu a umožní změnu skladby obyvatel. Tímto způsobem, by mohl nastat opačný trend, než zažíváme v současné době. Je možno očekávat, že část populace z dnešních příměstských oblastí bude hledat bydlení ve městě. Obdobné efekty můžeme očekávat i v souvislosti s řešením ploch „brownfields“, které jsou schopny nabídnout nové kvality městského způsobu života. V budoucnu bude zřejmě probíhat častěji stěhování obyvatel, než jsme zvyklí v současné době. Obyvatelstvo bude daleko racionálněji reagovat na různé životní situace a bude měnit bydliště podle potřeb. Podmínkou je fungující trh s byty a řešení problematiky sociálního bydlení. Zároveň je nutno sledovat oblasti s nízkou atraktivitou jako centra s možností koncentrace sociálně slabých obyvatel, která jsou doprovázena zvýšenou kriminalitou a dalšími sociálně patologickými jevy. Nesmí docházet k vytváření podmínek sociální a rasové segregace, které by bylo stejně potřeba následně řešit.

Residenční suburbanizace v podobě výstavby rodinných domů se postupně přenesla do větších vzdáleností od města Brna. Byla způsobena nedostatečnou nabídkou takovýchto ploch ve městě a zároveň levnější, dostupnější a snáze realizovanou nabídkou v okolí města. Neatraktivnější a na reálném trhu nejvíce žádané jsou severní oblasti v dobré časoprostorové dostupnosti a s vysokou kvalitou přírodního zázemí (Česká, Lelekovice, Kuřim, Rozdrojovice, Bílovice nad Svitavou...). Další výrazný rozvoj bydlení v těchto oblastech bude podstatně pomalejší a to především z důvodu saturace potřeb, propadu ekonomiky a odporu části obyvatel nezvyšovat nárůst obcí. Etapu živelné suburbanizace, která probíhala od 2. poloviny 90. let až do současnosti, nahradí tzv. urbanizace suburbii. Ta bude spočívat v posilování komplexity městských funkcí u větších sídel v zázemí Brna (Kuřim, Šlapanice, Rousínov, Modřice, Rajhrad, Rosice, Zastávka, Židlochovice a Hrušovany). V širším území tuto funkci budou plnit především města s administrativně správní funkcí nebo s nabídkou pracovních příležitostí (Blansko, Tišnov, Rousínov, Slavkov, Pohořelice a Ivančice). Ačkoli v rámci celé aglomerace dochází k decentralizaci, v mikroměřítku postupně vzrůstá koncentrace lidí a jejich aktivit do některých větších sídel a může vzniknout vícejaderný městský region založený na posílení jejich významu. Výhodou okrajových sídel ve srovnání s klasickým rezidenčním nebo komerčním suburbiem je jejich nižší závislost na městě Brně. Původně monofunkční sídla s dobrou dopravní dostupností postupně přilákají i další městské funkce, čímž se výrazně omezí nutnost vyjížďky mimo okrajové sídlo. Intenzita stěhování bude do značné míry záviset na intenzitě dokončené bytové výstavby.

Je možno očekávat výrazné změny v požadavcích na využívání volného času, a to jak v místě bydliště i celé aglomeraci. To vyvolá poptávku po volnočasových aktivitách, které jsou z velké části realizovány na privátní úrovni, ale zároveň využívají volných veřejných prostranství. V současnosti jsou veřejná prostranství značně zanedbávána a v souvislosti s novou výstavbou prakticky nedochází k jejich realizaci. V místě bydliště je potřeba chránit veřejná prostranství jako zázemí pro předškolní a školní děti, místo pro setkávání obyvatel a pro neorganizované sportovní činnosti. Na úrovni Brna je potřeba pokračovat v započatém procesu úpravy významných městských prostorů (náměstí a městských tříd) stejně jako v centrech okolních měst a obcí. S těmito prostory se obyvatelé ztotožňují a jejich obraz formuje jejich vztah k obci. V obcích aglomerace v mnoha případech chybí upravené pěší stezky a chodníky, které zajišťují propojení hlavních aktivit obce s obytným územím. Úprava chodníků musí splňovat požadavky pohybu osob se sníženou pohyblivostí a komfortního pohybu osob s dětskými kočárky. Chodníky a pěší stezky jsou v mnoha případech jediným chráněným veřejným prostorem pro tyto skupiny obyvatel.

V kontextu celé aglomerace je potřeba pokračovat v budování cyklostezek a cyklotras a propojovat je do uceleného funkčního systému. V severní části aglomerace bude tento systém využíván především pro rekreační cykloturistiku. V jižní části aglomerace je rekreační cykloturistika vázána na okolí vodních toků. Vzhledem ke svému rovinatému terénu, je v této oblasti možno uvažovat i s trasami, které budou sloužit pro cesty do práce. V současnosti nejsou v aglomeraci vytvořeny dostatečné možnosti pro provozování in-line bruslení.

Komerční volnočasové aktivity jsou realizovány na základě poptávky. Tato oblast byla schopna poměrně rychle reagovat na nové podmínky a mnoho menších sportovních zařízení začalo pracovat na komerční bázi, i když v mnoha případech využívá dotací (areály různých sportovních klubů, fitness centra). V zázemí města si tato zařízení uchovávají svou tradici. Komerční využití je velmi nízké a proto je jejich provoz dotován obcemi, které tyto sportovní aktivity vnímají jako jednu z mála možností soudržnosti obce. V Brně jako centru regionu v současné době chybí moderní stadiony pro fotbal a hokej včetně odpovídajícího zázemí. Tyto sporty byly v minulosti s městem nerozlučně spjaty a vytvořily sportovní tradici, na kterou je nutno navázat. Obdobně městu Brnu chybí víceúčelová hala a aquapark. Umisťování těchto velkokapacitních zařízení by mělo být podřízeno dobré dostupností jak z aglomerace, tak i z vlastního města.

Do volnočasových aktivit je nutno zahrnout i širokou nabídku Brna z hlediska historických zajímavostí a kulturních aktivit (muzea, divadla, zoologická zahrada), které se podílejí na turistické atraktivitě aglomerace, stejně jako aktivity vázané na Moravský kras a Slavkovské bojiště. Posilování těchto kulturně historických aktivit aglomerace zvyšuje její vnější atraktivitu i její vnitřní soudržnost (vztah k oblasti, její historii a kulturnímu zázemí).

S volnočasovými aktivitami úzce souvisí i rekreačních možností aglomerace. Brno jako jádro aglomerace má značné rekreační zázemí, které je soustředěno především na sever, severovýchod a severozápad od města. Jde o oblasti s vysokou hodnotou přírodního prostředí a značným rekreačním potenciálem. V souvislosti s nárůstem automobilové dopravy se také změnila dostupnost rekreačního zázemí. Je možno zaznamenat odklon od využívání hromadné dopravy k dopravě automobilové, která v mnoha případech svými snižuje kvalitu přírodního prostředí. Důležitou charakteristikou aglomerace jsou poměrně rozsáhlé chatové a zahrádkářské lokality.

Objekty individuální rekreace (OIR) představují tzv. druhé bydlení nejvíce využívané obyvateli měst. První a zároveň zatím poslední sčítání OIR proběhlo v roce 1991 v rámci SLDB a celkový součet byl cca 430 000 objektů. V roce 2001 se jednalo již pouze o odhady a ty udávaly celkový počet cca 0,5 mil. všech objektů tohoto typu. Samotné Brněnsko bez přesného vymezení patří (dle KUČERA, M.: *Hlavní směry dojížděky do objektů individuální rekreace. Zprávy a rozborů ČSÚ, duben 1992, 35 s.*) mezi pět nejvýznamnějších oblastí s vysokou koncentrací druhého bydlení v ČR (dále ještě oblast Středočeská, Krkonoše a Jizerské hory, Plzeňská a Beskydská) s celkovým počtem cca 15 000 OIR (rok 1991). Jelikož největší rozvoj druhého bydlení proběhl od 60. do 80. let 20. století a poté již spíše rostl mírně nebo v některých lokalitách dokonce stagnoval, tak ani v současnosti se nedají očekávat výrazné změny. Určitý rozvoj v posledních 20 letech byl zaznamenán pouze ve velmi atraktivních lokalitách ČR (hlavně horská pásma) a týkal se převážně výstavby apartmánových bytů, které slouží svým majitelům jako OIR. Současný fond OIR je v České republice spíše předmětem trhu s nemovitostmi (prodej, pronájem), než že by se stavěly zcela nové objekty.

V případě města Brna jsou objekty individuální rekreace lokalizovány na hranici kompaktního osídlení města Brna případně i přímo uvnitř města. Jedná se zejména o lokality okolo Brněnské přehrady, dále oblasti v linii Komín-Ivanovice, Útěchov-Královo Pole, Jundrov-Nový Lískovec. V rámci Brněnské aglomerace se nachází další velké koncentrace OIR soustředěné v těchto oblastech:

- údolí Svratky nad Veverskou Bítýškou;
- okolí Blanska,
- Jedovnice,
- Ochoz u Brna a přilehlé partie údolí Říčky,
- výslunné svahy u Slavkova u Brna,
- výslunné svahy u Újezdu u Brna,
- Výhon u Židlochovic a Blučiny,
- údolí Šatavy u Vojkovic,
- údolí Bobravy u Nebovid a Želešic,
- údolí Jihlavy u Ivančic, Moravských Bránic a Dolních Kounic,
- údolí Rokytné mezi Budkovicemi a Ivančicemi.

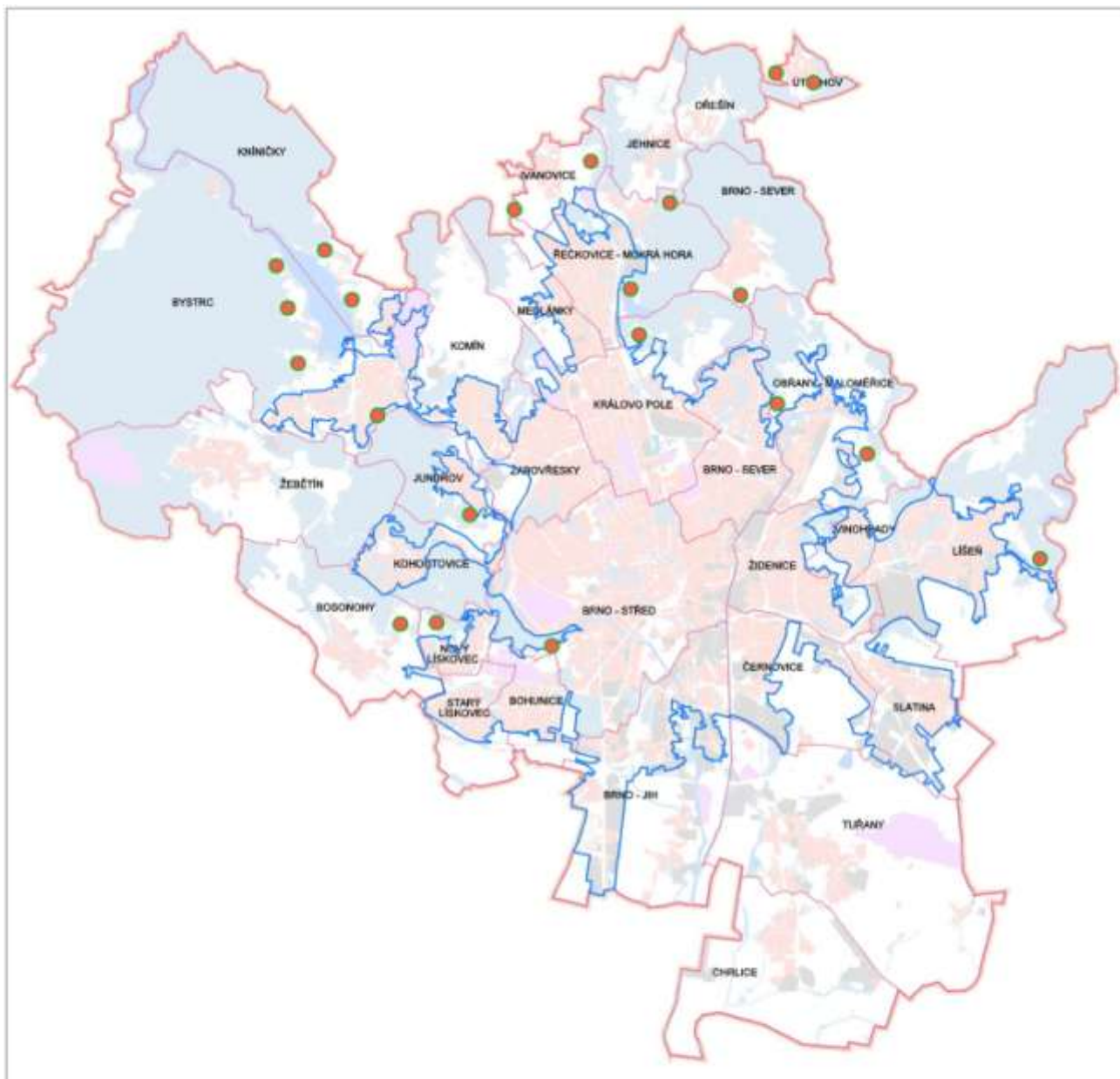
V souvislosti se změnami životního stylu je možno zaznamenat změny postojů populace k zahrádkářství a chataření. V budoucnu je možno očekávat snížení zájmu o tyto činnosti u obyvatel přestěhovaných do suburbánního území s vlastním rodinným domem. Zájem městského obyvatelstva bydlícího především v bytových domech bude zřejmě

přetrvávat v závislosti na jejich ekonomických možnostech. Zahrádkaření jako fenomén města Brna bude postupně utlumováno s odchodem starší populace. Není možno předpokládat, že vymizí úplně, ale bude vytvářet daleko menší a koncentrovanější lokality. Plochy zahrádek jsou vnitřní rezervou města stejně jako plochy „brownfields“. V této souvislosti jsou plochy zahrádek a chatových lokalit potenciálním rizikovým faktorem. Dochází v nich k přestavbám a realizaci nepovolených staveb s cílem zajištění druhého bydlení, které je ve výsledku využíváno jako bydlení plnohodnotné. Vznikají tak oblasti, které jsou využívány k bydlení, ale nesplňují parametry obytného území.

V rámci suburbánního rozvoje v okolí Brna došlo k lokalizaci nových obchodních komerčních center na vjezdech do města (na jihu areál IKEA - AVION a areál Olympia a na severu Globus). Ve městě Brně byla realizována nákupní centra Vaňkovka, Futurum, Královo Pole - Cihelna a Campus Square. Prudký nárůst obchodních ploch vyvolal dynamické ekonomické a sociální změny celé aglomerace, které se projevuje především vysokou dojížděnkou z celého kraje. Objevil se nový fenomén trávení volného času, a to nakupování. Nakupování již není potřebou, ale zábavou. Pro posílení komerční aktivity těchto center jsou na ně vázány další doprovodné kulturní a sportovní akce, které mají přilákat co největší počet návštěvníků. Obchodní centra neplní pouze funkci obchodní, ale stávají se místy setkávání a zábavy pod jednou střechou a to nezávisle na vnějších povětrnostních podmínkách. Obchodní centra se stávají konkurenty městského centra. Druhým dopadem prudkého rozvoje obchodních zařízení na úrovni Brna jsou změny ve struktuře maloobchodní sítě. Mnoho maloobchodních center v okrajových částech města a příměstských obcí aglomerace ztratilo klienty, což v důsledku vedlo k rozpadu původní maloobchodní sítě a ztížení těchto komerčních služeb pro část populace. Zcela specifickou oblastí, která může ovlivnit budoucí utváření aglomerace je rozvoj telekomunikačních technologií a jejich vliv na životní styl a prostorové chování populace. Některé činnosti, jako například vzdělávání, obchod, vědecká a tvůrčí činnost, se budou stále více odehrávat ve virtuálním prostoru, a to zejména pomocí mobilních telefonů a vysokorychlostního internetu. Masovější rozšíření obchodování na internetu může vést k snížení návštěvnosti obchodních center v okrajových oblastech města Brna i v jeho centru. Případná přetrvávající hospodářská krize a rozvinutí internetizace může vést ke snížení objemu i změnám ve struktuře nabídky služeb, koncentrovaných v obchodních areálech, tím ke snížení zájmu podnikatelů o budování či pronajímání podobných center.



V rámci suburbánního rozvoje došlo k realizaci podnikatelských výrobně skladovacích areálů na perimetru Brna, realizovaných na zelené louce a ve vazbě nadřazený dopravní systém. Důsledkem těchto trendů je podstatná změna zdrojů a cílů dopravy a přetížení silničních tras na rozvojových osách především na jihu města Brna.

Příloha 61 Trend stabilizace bydlení v lokalitách zahrádek na území města Brna



Bydlení v lokalitách zahrádek na území města Brna

 Lokality stabilizace funkce bydlení v plochách zahrádek

-  Plochy rezidenčních funkcí
-  Plochy specifických funkcí
-  Plochy výrobních funkcí
-  Brno - hranice kompaktního města
-  Administrativně správní hranice města Brna
-  Hranice městských částí

Zdroj: Vlastní zpracování

5.7 Životní prostředí

Životní prostředí, průmyslová výroba a emisní situace v oblasti Brněnské aglomerace

V posledním desetiletí 20. století došlo v Brněnské aglomeraci vlivem deindustrializace, restrukturalizace průmyslu a zaváděním environmentálně vyspělejších technologií k výraznému snížení emisí znečišťujících látek a tím k podstatnému zlepšení kvality prostředí. Tento trend bude pokračovat i v budoucnu.

Nejvýraznějším problémem z hlediska životního prostředí Brněnské aglomerace je v současnosti doprava a její vysoké intenzity. Ty se projevují jak v emisním situaci, tak i problematice hlukového zatížení.

Z vývoje produkce emisí na území JMK dle kategorií zdrojů v období 2001 až 2006 vyplývá, že hlavním zdrojem znečišťování ovzduší je v případě všech sledovaných látek (kromě oxidu siřičitého) kategorie zdrojů REZZO 4 (doprava). Z hlediska dopravy patří mezi nejvíce zatížené komunikace na území Jihomoravského kraje dálnice D1 a na ní navazující komunikace, zejména silnice I/52 a dálnice D2. K nejzatíženějším úsekům patří rovněž části velkého městského okruhu v Brně (I/42) a na něho navazující silnice I/43.

U oxidu siřičitého jsou hlavním producentem znečištění zdroje REZZO 1, přičemž naprostá většina emisí je tvořena malým počtem emisně velmi významných zdrojů. Druhou nejvýznamnější skupinu znečišťovatelů po dopravě tvoří zdroje REZZO 1 a REZZO 3, podíl zdrojů REZZO 2 je u všech sledovaných polutantů minimální a v žádné kategorii dlouhodobě nepřekračuje 10 %.

Příloha 62 Nejvýznamnější zdroje kategorie REZZO 1 na území Brněnské aglomerace (2006)

Látka	Zdroj	Obec	(t.rok ⁻¹)
TZL	Českomoravský cement, a.s., nástupnická společnost	Mokrá	76,3
	Slévárna HEUNISCH Brno, s.r.o.	Brno - Lišeň	20,6
	Eligo a.s. - odštěpný závod Brno	Brno	15,6
	CARMEUSE CZECH REPUBLIC spol. s r.o.	Mokrá	14,7
	SLÉVÁRNA KUŘIM a.s.	Kuřim	13,1
	Šmeral Brno a.s.	Brno	12,6
	Teplárny Brno a.s., Provoz Brno sever	Brno	10,1
SO ₂	Teplárny Brno a.s., Provoz Brno sever	Brno	63,7
NO _x	Českomoravský cement, a.s., nástupnická společnost	Mokrá	710,7
	Teplárny Brno a.s., Provoz Špitálka	Brno	134,7
	CARMEUSE CZECH REPUBLIC spol. s r.o.	Mokrá	131,7
	Spalovna směsného komunálního odpadu	Brno	90,6
	Teplárny Brno a.s., Provoz Červený Mlýn	Brno	81,2

Zdroj: ÚAP Jihomoravského kraje (2009)

Oblasti se zhoršenou kvalitou životního prostředí v kontextu Jihomoravského kraje

Na základě výsledků analýzy ČHMÚ, která mapuje rozsah překročení imisních limitů pro ochranu zdraví obyvatel Jihomoravského kraje je možno konstatovat překročení limitů v roce 2006 v těchto oblastech:

Suspendované částice PM₁₀ – limit pro průměrné roční koncentrace byl překročen pouze na malých plochách v centrální části Brna a na jeho jižním okraji. Tato lokalita zasahuje nepatrně i do území obce Moravany a zcela zanedbatelně do katastru obce Ostopovice. V zasažených oblastech žije asi 8 112 obyvatel.

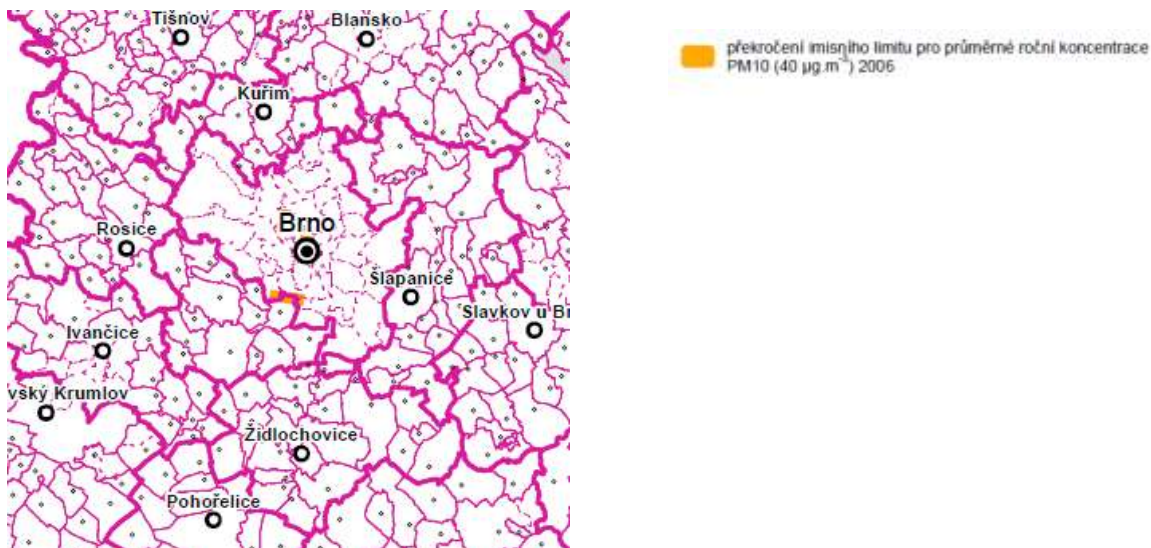
Suspendované částice PM₁₀ – překročení limitu pro denní koncentrace je mapováno na téměř celém území okresu Břeclav a Hodonín (mimo jeho JV část - oblast Bílých Karpat). V okresu Znojmo dochází k překročení v celé jeho východní polovině. U okresů Brno-město, Brno-venkov a Vyškov dochází k překročením především v jejich jižních částech. K minimálnímu plošnému překročení dochází na území okresu Blansko, kde je limit překročen pouze izolovaně v centrální části okresu. Celkově zasažené území představuje asi 58 % rozlohy kraje. V zasažených oblastech žije asi 231 925 obyvatel.

Oxid dusičitý – průměrné roční koncentrace překračovaly dle ČHMÚ imisní limit pouze na omezené ploše v centrální a východní části okresu Brno-město zasahující nepatrně i do katastrů obcí Šlapanice a Podolí. V zasažených oblastech žije asi 18 983 obyvatel.

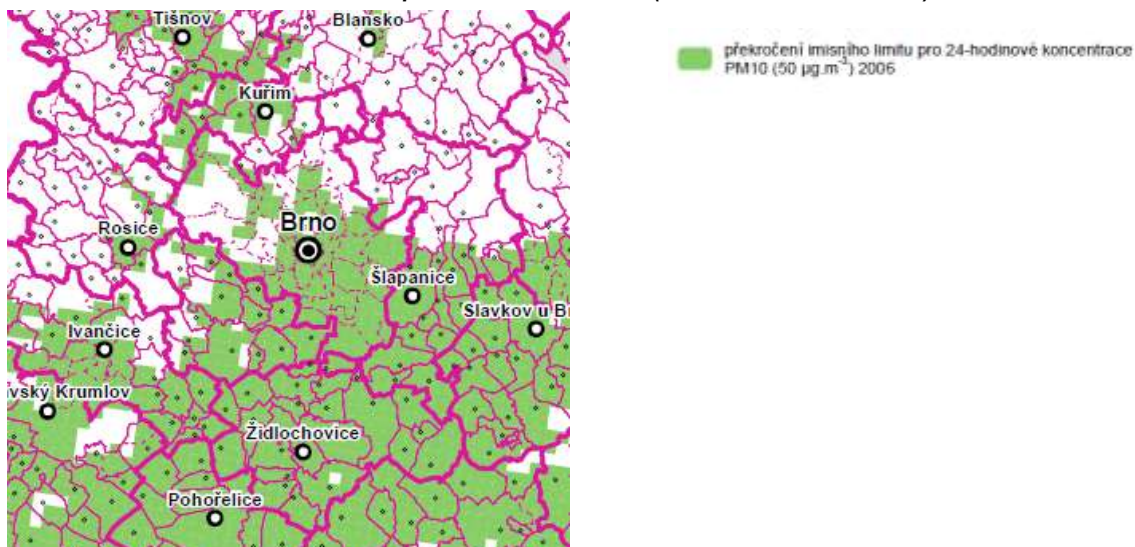
Benzo(a)pyren – k překročení cílového limitu došlo na téměř celém území okresu Brno-město. V ostatních okresech Jihomoravského kraje jsou limity překračovány pouze lokálně ve větších městech a případně jejich okolí. V zasažených oblastech žije asi 283 041 obyvatel.

U ostatních sledovaných látek k překročení imisních limitů pro ochranu zdraví na území Jihomoravského kraje nedošlo. Výjimkou je ozón, jehož cílový limit je na území kraje naopak překračován celoplošně, obdobně jako v ostatních krajích ČR.

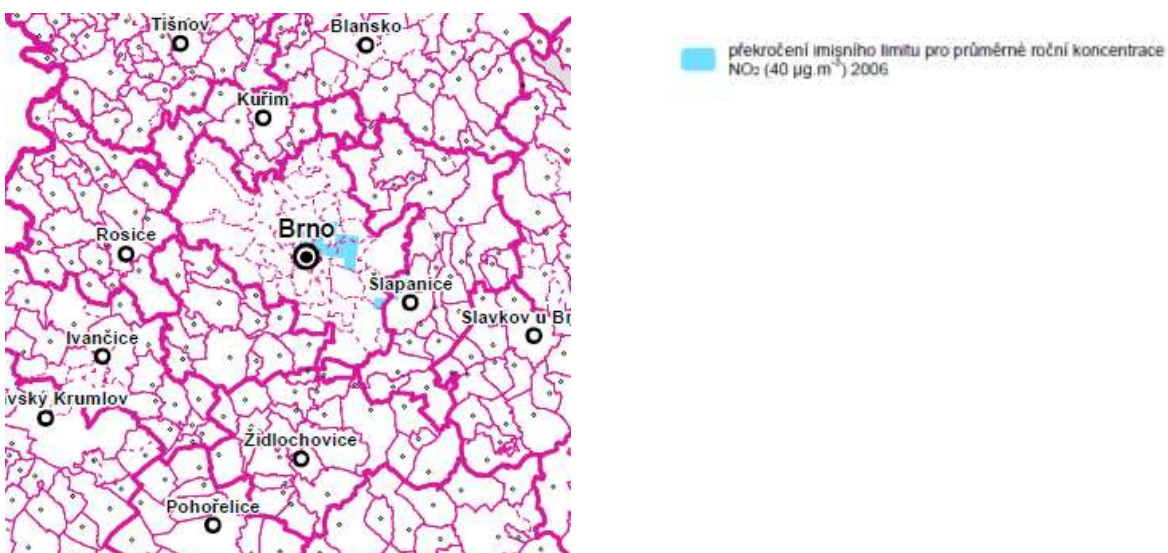
Příloha 63 Imisní znečištění životního prostředí - PM10 – 2006 (průměrné roční koncentrace)



Příloha 64 Imisní znečištění životního prostředí - PM10 – 2006 (24-hodinové koncentrace)

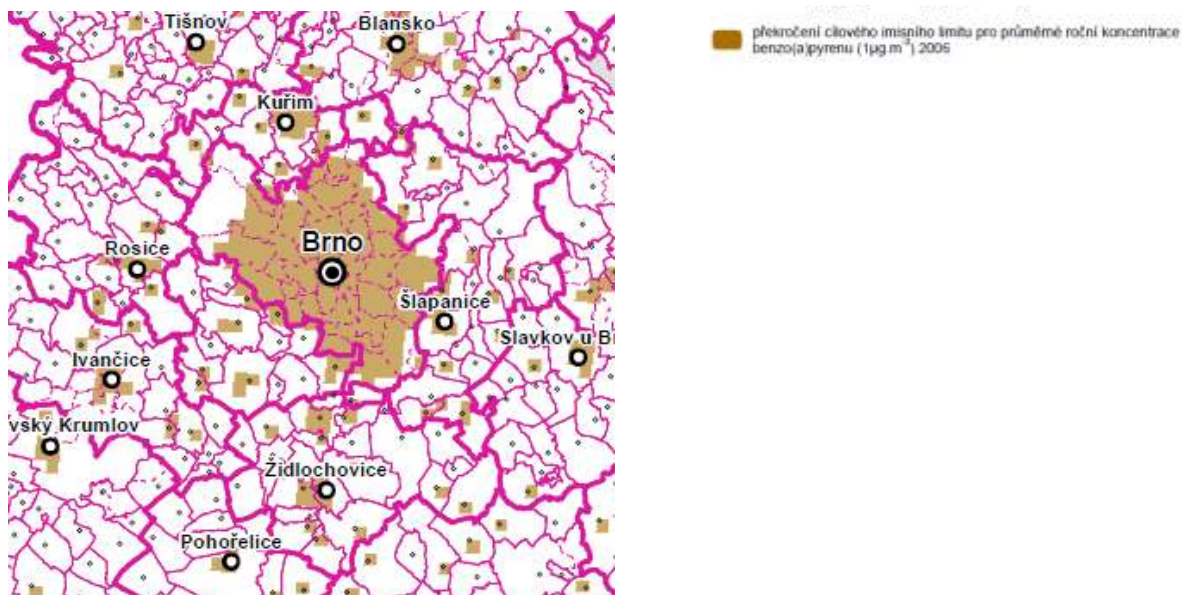


Příloha 65 Imisní znečištění životního prostředí - NO₂ – 2006



Zdroj: UAP Jihomoravského kraje (2009)

Příloha 66 Imisní znečištění životního prostředí - benzo(a)pyren – 2006



Zdroj: ÚAP Jihomoravského kraje (2009)

Vývoj imisní zátěže v období let 1991 – 2007 v kontextu celého Jihomoravského kraje

Vývoj imisní zátěže v období let 1991 – 2007 hodnocený na základě měřených hodnot koncentrací znečišťujících látek na stanicích imisního monitoringu v Jihomoravském kraji je možné charakterizovat následovně:

- $IH_r NO_2$ – v průběhu let 1995 až 2007 byly hodnoty poměrně vyrovnané. Zvýšené koncentrace, které překročily imisní limit, byly od roku 2002 do roku 2006 zaznamenány v měřicích stanicích Brno - Svatoplukova, Brno - Střed, Brno - Zvonarka a Brno - Křoftova. V roce 2007 nastal celkový pokles měřených hodnot.
- $IH_k NO_2$ – v období let 1994-2007 byl zaznamenán převážně setrvalý stav s ročními výkyvy v letech 2000 až 2006. V roce 2006 došlo k překročení imisního limitu na měřicí stanici Brno - Arboretum.
- $IH_r NO_x$ – průběh v měřeném období je setrvalý, nárůst lze sledovat v měřicích stanicích Brno - Svatoplukova, Výstaviště a Lány. Limit pro ochranu zdraví není stanoven.
- $IH_r SO_2$ – k poklesu měřených hodnot došlo od roku 1991 do roku 1995. V roce 1996 a 1997 byl zaznamenán výrazný nárůst, který poté klesal a jeho průběh byl až do konce měřeného období relativně vyrovnaný. Limit není stanoven.
- $IH_d SO_2$ – naměřené hodnoty byly nejvyšší v roce 1997, poté následoval výrazný vyrovnaný pokles až do roku 2007. K překročení imisního limitu docházelo v letech 1991 až 1997 téměř u poloviny měřicích stanic.
- $IH_k SO_2$ – nejvyšší hodnoty byly naměřeny v roce 1997. V letech 1998 až 2007 byl setrvalý trend s drobnými odchylkami na obě strany. Imisní limit byl překročen v roce 1993 na stanici Brno - Křoftova a v roce 1997 na stanici Břeclav - radnice.
- $IH_r SPM$ – ve sledovaném období byl zaznamenán celkový pokles všech hodnot. Limit není stanoven.
- $IH_r PM_{10}$ – v celém průběhu se hodnoty pohybovaly na relativně stálé úrovni. K překročení imisního limitu došlo v roce 2003 na stanicích Brno - Lány a Střed, v roce 2005 na stanici Brno - Střed a v roce 2006 na stanici Brno - Křoftova.
- $IH_d PM_{10}$ – s výjimkou let 1994, 1999 a 2000 byly kromě stanic Brno - Arboretum, Brno - Krásova ul. a Lovčice zaznamenány na všech měřicích místech nadlimitní imisní hodnoty, přičemž nejvyšší hodnoty byly měřeny v roce 2005 a 2006.
- $IH_r CO$ – v letech 2000 až 2005 docházelo k nárůstu hodnot, které se poté snižovaly. Nejvyšší nárůst byl v letech 2001 až 2003 na měřicí stanici Brno - Střed. Limit není stanoven.
- $IH_{8h} CO$ – v období 2002-2005 docházelo k nárůstu hodnot, poté až do roku 2007 k poklesu. Nejvyšší hodnoty byly naměřeny v roce 2004. Imisní limit nebyl v průběhu sledovaného období překročen na žádné měřicí stanici.

- $IH_r O_3$ – ve sledovaném období se hodnoty pohybovaly na relativně rovnocenné úrovni. Výraznější změny byly na měřicí stanici Brno - Kroftova, kde do roku 2000 hodnoty klesaly a poté do roku 2002 výrazně stoupaly. Limit není stanoven.
- $IH_{8h} O_3$ – cílový imisní limit byl, s výjimkou roku 1994 a měřicí stanice Brno - Střed, překročen ve všech měřených hodnotách.
- $IH_r BZN$ – nejvyšší naměřená hodnota a zároveň překročení imisního limitu bylo v roce 2006 na měřicí stanici Brno - Střed.
- $IH_r B(a)P$ – kromě stanic Vyškov a Znojmo byl cílový imisní limit překročen ve všech měřených hodnotách.
- $IH_r As$ – výrazný pokles byl mimo roky 2003 a 2004 naměřen u všech hodnot. Nikdy nebylo dosaženo úrovně cílového imisního limitu.
- $IH_r Cd$ – naměřené koncentrace se po celé sledované období 1996 - 2007 pohybovaly na úrovni do $1ng.m^{-3}$, tj. do 20 % cílového imisního limitu.
- $IH_r Ni$ – v letech 1996-2000 byly některé naměřené hodnoty několikanásobně vyšší než je cílový imisní limit. Jednalo se, s výjimkou Kuchařovic a Hodonína, o všechny stanice. Ve zbylém období byly hodnoty nízké až nulové.
- $IH_r Pb$ – k výraznému poklesu docházelo v letech 1997-2000 a 2002-2007. V celém období se hodnoty na všech stanicích pohybovaly hluboko pod úrovní imisního limitu.

Z hlediska plnění imisních limitů jsou na území Jihomoravského kraje problematické následující látky

Suspendované částice PM_{10} – limit pro 24-hodinové koncentrace byl v roce 2007 překročen na stanicích Brno-Kroftova, Brno-Lány, Brno-střed, Brno-Tuřany, Kuchařovice, Mikulov-Sedlec, Vyškov a Znojmo, limit pro průměrné roční koncentrace nebyl v roce 2007 překročen na žádné stanici.

Přízemní ozón – maximální denní 8-hodinový průměr byl překročen v roce 2007 na stanicích Brno-Tuřany, Hodonín, Kuchařovice a Mikulov-Sedlec.

Oxid dusičitý – limit pro průměrné roční koncentrace byl v roce 2007 překročen na stanici Brno-Výstaviště.

Benzo(a)pyren – cílový imisní limit pro průměrné roční koncentrace byl v roce 2007 překročen na stanici Brno-Kroftova, ostatní stanice se pohybovaly těsně pod limitem.

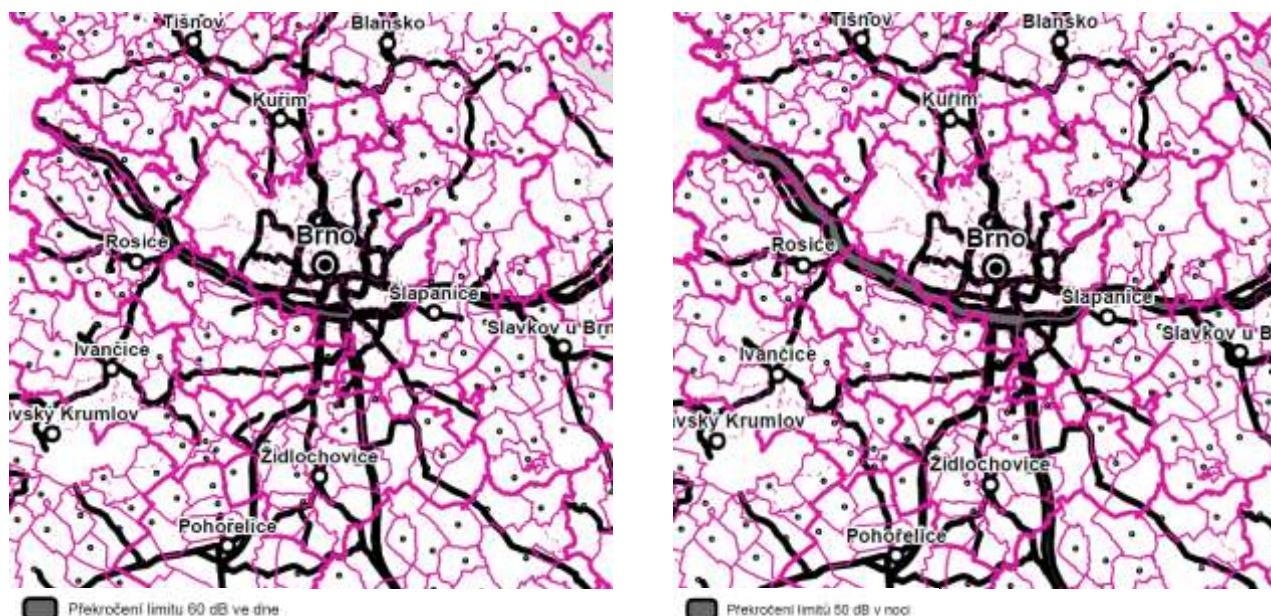
Největším problémem v kvalitě ovzduší je plošné překračování limitů pro 24-hodinové koncentrace částic PM_{10} , které se projevuje na více než polovině rozlohy území kraje. Je třeba brát v úvahu, že tento problém zasahuje celé území ČR, a že Jihomoravský kraj patří v tom smyslu mezi středně zatížené kraje ČR. Poměrně rozsáhlé (avšak opět obdobně jako v jiných krajích) je i překračování cílového limitu pro benzo(a)pyren. U všech ostatních látek buď k překračování limitu nedochází, nebo jsou postižena jen malá území ($IH_r PM_{10}$, $IH_r NO_2$), konkrétně část města Brna. Celkově lze území Jihomoravského kraje hodnotit v kontextu ČR jako území s mírnější až střední imisní zátěží.

Životní prostředí a doprava

Současné období je charakterizováno enormním nárůstem individuální i nákladní dopravy, která představuje významný zdroj znečištění ovzduší a hlučnosti. Především v místech její nejvyšší koncentrace se emisní a imisní znečištění podstatně zvýšilo. Toto skokové zhoršení má vliv především na oblast Brněnské aglomerace, které je zdrojem a cílem dopravy. Aglomerace a město Brno jsou dopravou přehlceny a klesá kvalita prostředí jak v území kolem významných dopravních tras, tak i samotném městě.

Celková denní intenzita automobilové dopravy (2005)		
Komunikace	Úsek	Intenzita
D 1	168 km - 210 km	33 300 – 58 500
I/43	Řečkovice - Svitávka	34 733 – 43 666
I/42	SV brněnský okruh	33 015 – 35 897
Celková denní intenzita nákladní automobilové dopravy (2005)		
D 1	168 km - 230 km	9 944 – 20 704
I/52	Modřice - Sobotovice	8 242 – 12 357
D 2	0 km - 3 km	12 181
D 2	11 km - 25 km	9 473

Příloha 67 Překročení limitů pro hluk v okolí hlavních komunikací ve dne (60 dB) a v noci (50 dB)



Zdroj: ÚAP Jihomoravského kraje (2009)

V budoucnu bude nutno různými nástroji usměrňovat především individuální dopravu a posilovat dopravu hromadnou (omezování vjezdu do vybraných oblastí, ekonomickými nástroji regulovat dopravní provoz). I přes to, že se předpokládá roku 2030 zvýšení podílu motorových vozidel s alternativními pohony a tedy i mírné snížení negativních vlivů, bude i v budoucnu doprava jedním z klíčových rozvojových problémů. Protože doprava je integrujícím prvkem mezi ekonomickým a sociálním pilířem udržitelného rozvoje, není možno její usměrnění řešit skokově, což by znamenalo destruktivní zásah do ekonomiky a odpor veřejnosti. Z těchto důvodů bude nutno problematiku řešit postupně a ve vzájemné provázanosti těchto principů:

- Zajišťovat ochranu vlastních měst před tranzitní dopravou a vytvářet podmínky pro rozvedení mezioblastních proudů do koridorů, v kterých jsme schopni maximálně omezit negativní faktory.
- Zakládat a zlepšovat systémy hromadné dopravy jako součásti integrovaných dopravních systémů s provázáním na všechny ostatní druhy dopravy (k tomu usměrňovat rozvoj sídelní struktury a měst).
- Řešit dopravu v klidu.
- Ekonomickými nástroji regulovat četnost a pohyb dopravy.

Všechny tyto principy bude nutno mezi sebou kombinovat na základě reálných ekonomických možností v daném čase, protože většina opatření je realizována z veřejných prostředků. Fatální chybou by bylo problém neřešit nebo upřednostnit jeden princip před ostatními. Důsledkem by byla ztráta konkurenceschopnosti a zhoršení kvality prostředí.

Životní prostředí a povrchové vody a čištění odpadních vod

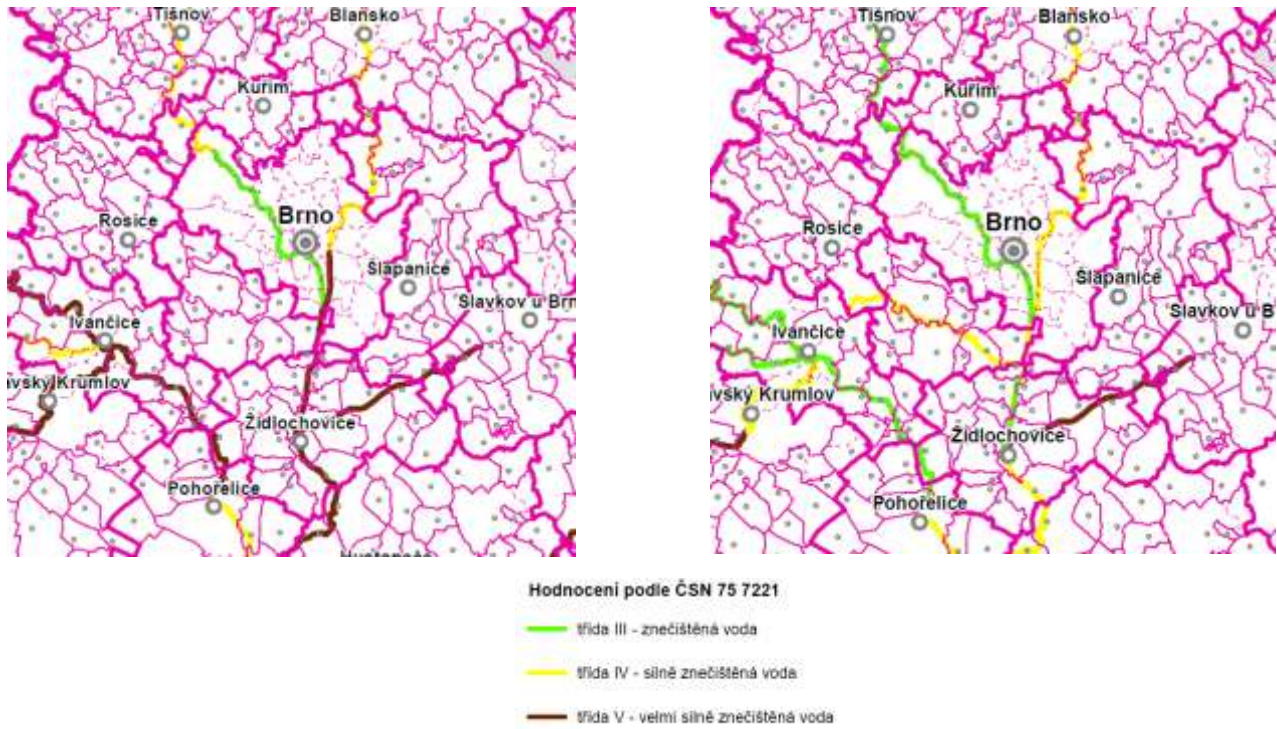
Jakost povrchových vod se dlouhodobě zlepšuje, ale nadále je negativně ovlivňována bodovými zdroji znečištění jako jsou obce, průmyslové závody, objekty soustředěné zemědělské živočišné výroby a staré zátěže.

Z tohoto pohledu mají velký význam čistírny odpadních vod a kanalizační systémy. Ve výhledu je možno očekávat podstatné zlepšení kvality povrchových vod díky realizaci ČOV v obcích nad 2 000 ekvivalentních obyvatel a změně způsobu obhospodařování zemědělského půdního fondu. Příkladem pozitivního řešení je projekt „Čistá Svratka“.

Brněnská aglomerace je z části odkanalizována stokovou sítí na ČOV v Modřicích. Ve výhledu se předpokládá napojení dalších sídel aglomerace (jihovýchodní část území) na ČOV v Modřicích. Tímto řešením bude velká část aglomerace odkanalizována jedním kanalizačním systémem. Výhledový stav kanalizační sítě bude vyžadovat dostavbu kmenových stok, výstavbu dešťových nádrží a úpravy na kanalizační síti a stávajících retenčních nádržích tak, aby bylo umožněno řízení a provoz stokové sítě ve vazbě na ČOV v Modřicích. ČOV v Modřicích je však již v současné době vytížena na hranici plánované kapacity. Očekává se realizace optimalizace biologického čištění, která pokryje potřeby napojených obcí v rozsahu platných povolení. Plánované investice do kanalizační sítě v následujících letech situaci látkového

zatížení ČOV zhorší. Z tohoto důvodu bude nutno provést úpravu a rozšíření čistících procesů na ČOV dle Generelu odvodnění města Brna a stanovit principy a podmínky pro napojení dalších obcí.

Příloha 68 Porovnání znečištění vody ve vodních tocích v letech 1991 – 1992 a 2005 - 2006

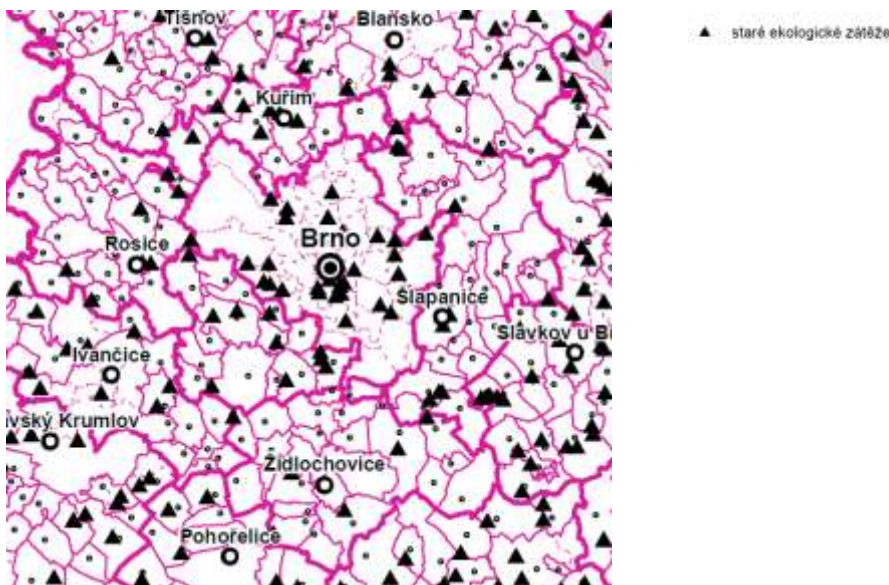


Zdroj: ÚAP Jihomoravského kraje (2009)

Životní prostředí a staré ekologické zátěže

V rámci aglomerace se očekává pokračování v odstraňování starých ekologických zátěží a postupné uvolňování dříve zatížených území. To se pozitivně projeví především v možnostech nového využití ploch „brownfields“.

Příloha 69 Zařízení pro nakládání s odpady v oblasti Brněnské aglomerace

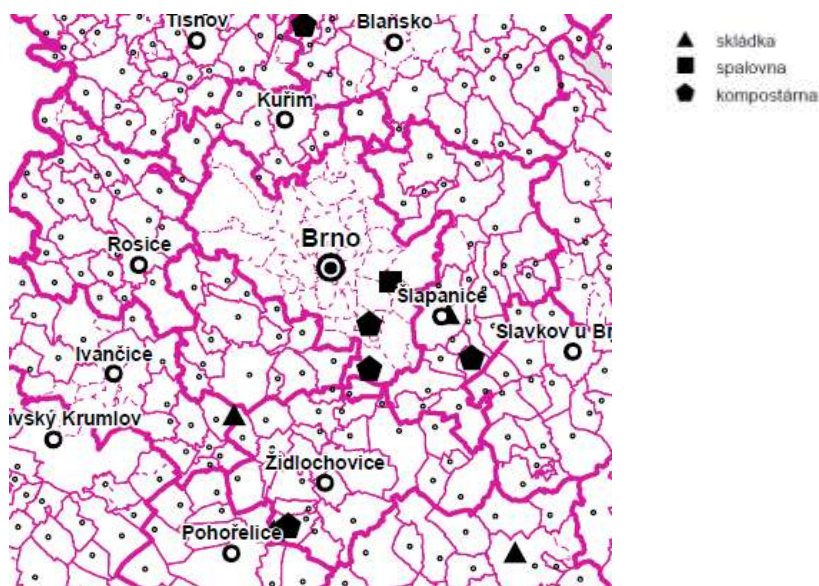


Zdroj: ÚAP Jihomoravského kraje (2009)

Životní prostředí a odpadové hospodářství

V oblasti odpadového hospodářství je možno v budoucnu předpokládat daleko vyšší třídění separovaného odpadu a jeho ekologickou likvidaci. Brněnská aglomerace má tento problém dlouhodobě řešen spalovnou komunálního odpadu. Obecně se očekává zvýšení podílu recyklovatelného odpadu.

Příloha 70 Zařízení pro nakládání s odpady v oblasti Brněnské aglomerace



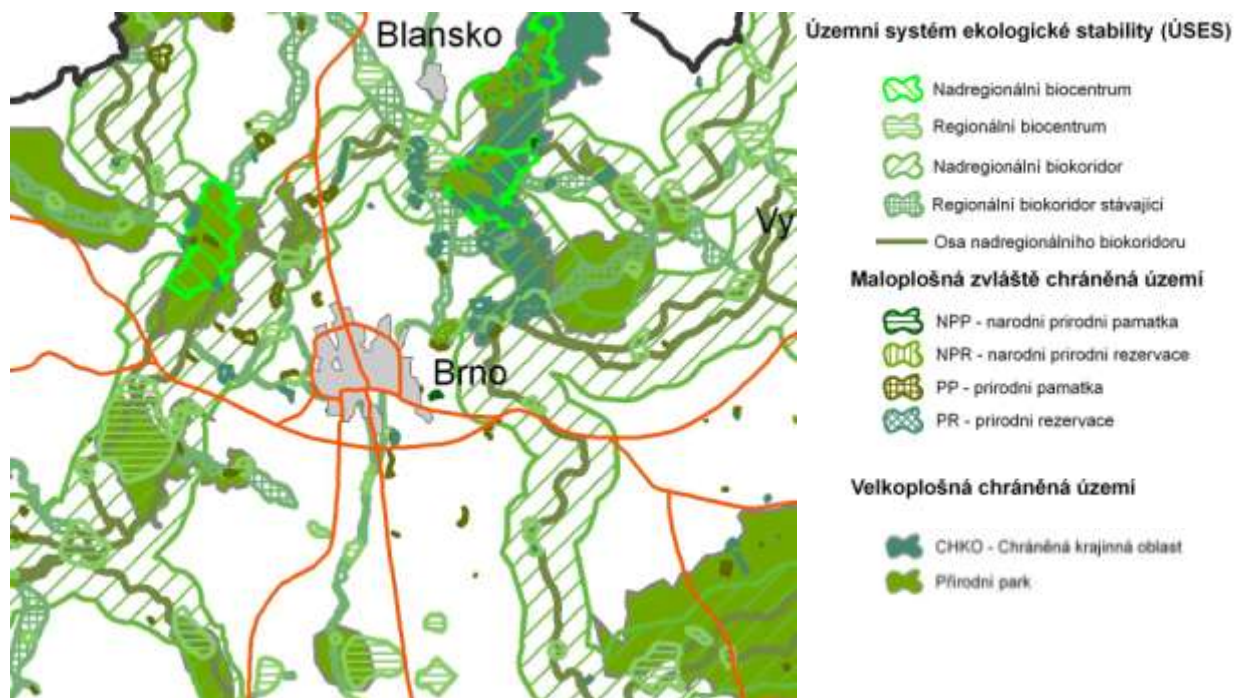
Zdroj: ÚAP Jihomoravského kraje (2009)

Životní prostředí, krajina a ochrana přírody

V souvislosti se společnou zemědělskou politikou EU je závazné dodržovat pravidla správné zemědělské praxe, což by do budoucna mělo přispět k vyšší ekologické stabilitě krajiny – snížení ohrožení půd vodní a větrnou erozí, stejně jako posílení ekologické stability krajiny, k čemuž napomáhají mimo jiné komplexní pozemkové úpravy.

V souvislosti s růstem zájmu společnosti o kvalitu životního prostředí a vytváření podmínek pro její ochranu, dochází ke zpřísnění legislativy v oblasti ochrany přírody a prostředí. Tyto právní normy podstatně ovlivní možnosti plánování budoucího rozvoje, realizaci změn způsobu využití území a umístování nových aktivit.

Příloha 71 Ochrana přírody a krajiny v Brněnské aglomeraci v roce 2009



Zdroj: Ochrana přírody a krajiny v Jihomoravském kraji v roce 2009

V Brněnské aglomeraci vlivem deindustrializace a restrukturalizace průmyslu a zaváděním environmentálně vyspělejších technologií dochází od roku 1989 k výraznému snížení emisí znečišťujících látek a tím k podstatnému zlepšení kvality prostředí. V tomto území nejsou významné kvantitativní ani kvalitativní zdroje znečištění jako je tomu například u Ostravské aglomerace. V Brněnské aglomeraci jsou spíše menší lokální zdroje znečištění (např. Mokrý-Horákov) bez výrazného dopadu na celé území.

V souvislosti s převládajícím městským charakterem aglomerace významně dominuje zejména dopravní znečištění představované zhoršenou emisní situací a hlukovou zátěží. Nejzatíženější oblasti jsou území vnitřního města kolem významných komunikací, jižní části města a přilehlého okolí kolem D1, D2 a I/52 a severní výjezd z města kolem silnice I/43.

Z hlediska udržení kvality prostředí a aktivní rekreace místních obyvatel je v Brněnské aglomeraci důležitá existence relativně velkého množství přírodních ploch, které jsou legislativně chráněny (chráněná krajinná oblast a přírodní parky).

6. Modely vývoje Brněnské aglomerace a jejich dopady

6.1 Předpoklady rozvoje Brněnské aglomerace

Na závěr provedených analýz v 1.etapě úkolu je možno rozvojovou problematiku Brněnské aglomerace shrnout do následujících bodů:

- Funkční vymezení města Brna přesahuje jeho administrativní hranice. Město s okolím vytváří aglomeraci propojenou intenzivními vztahy založenými na suburbanizačních principech a to především v oblastech bydlení, vybavenosti, pracovních příležitostí a lokalizace výrobních a obslužných aktivit.
- Suburbanizační tendence se intenzivně projevují do vzdálenosti 13 až 20 km od polohy velkého městského okruhu v Brně a jsou modifikovány především podmínkami dostupnosti individuální dopravy.
- Rezidenční suburbanizace prioritně využívá výhod dostupnosti individuální dopravou, která následně nadměrně zatěžuje dopravní systém a významně se podílí na zhoršení kvality obytného prostředí vnějšího kordonu města a oblastí kolem dopravních koridorů.
- Hromadná doprava zatím není vnímána jako rovnocenný partner dopravy individuální. Je chápána jako výhodný doplněk, ne jako podmínka.
- Rezidenční suburbanizace postupovala v několika vlnách, které byly dány především vnějšími socioekonomickými podmínkami ve společnosti. V první vlně již v 90.letech minulého století se začaly naplňovat severní okrajové plochy města Brna a příměstské území na severu a severovýchodě s vazbou na rekreační zázemí města. Druhá vlna je spjata s ekonomickým růstem, zvyšováním životní úrovně a uvolněním hypotéčního trhu pro širší skupiny obyvatel. Jde o období, které začalo po roce 2000 a přetrvává do současnosti.
- Příčiny rezidenční suburbanizace je možno spatřovat především v menší finanční náročnosti nové výstavby mimo město (v průměru je výstavba mimo Brno asi o třetinu levnější), snazší dostupnosti pozemků a jednodušší přípravě výstavby.
- Komerční suburbanizace se soustředila v podobě nových výrobních ploch a zón především do blízkosti dálniční sítě (do oblasti dopravně blízké k D1, D2 a I/52). Velké komerční obchodní a multifunkční řetězce vázané na Brno stejně jako nové výrobní plochy obsadily jižní část města a svou atraktivitou stahují nejen oblast Brněnské aglomerace, ale celý Jihomoravský kraj a kraje sousední.
- Město Brno neustále zvyšuje svůj význam jak z pohledu aglomerace, tak i celého Jihomoravského kraje díky vysoké koncentraci veškeré vybavenosti na svém území nebo v jeho bezprostředním zázemí (školství, zdravotnictví, sociální péče, kultura, sport, maloobchodní síť i nabídka pracovních příležitostí).
- Význam města roste také díky soustředování aktivit celostátního správního a soudního aparátu, pokračování v tradici významného centra vysokoškolského vzdělání a centra s podporou vědy a výzkumu. Zároveň si město udržuje své tradiční postavení města výstav a veletrhů, města konání motocyklových závodů a udržuje tradice vázané na Slavkovské bojiště. Tyto aktivity přesahují rámec kraje a mají minimálně republikový význam.
- S růstem významu města a silou jeho vybavení klesá vybavenost v jeho okolí, které je čím dál víc vázáno na město. Osídlení v zázemí města více plní funkce rezidenční při ztrátě vlastní funkční komplexity a nezávislé samostatnosti. Nabídka pracovních příležitostí a vybavenost Brna působí dostředné vazby aglomerace. Naopak rozvolňování bydlení do aglomerace a rekreační vazby působí odstředivě. Výsledkem těchto vazeb je zvýšení hybnosti, která klade vysoké nároky na dopravní systémy. Zvýšení hybnosti je doprovázeno prudkým nárůstem individuální mobility vázané na automobilovou dopravu. Založený systém IDS zatím nevytváří plnohodnotnou protiváhu dopravě individuální.
- Intenzivní sídelní vazby Brna v rámci aglomerace probíhají mezi Kuřimí, Modřicemi a Šlapanicemi, kde významnou roli sehrává nabídka pracovních příležitostí těchto sídel. Vazby na tato sídla jsou potenciální směry pro možnost propojení zastavěného území.

6.1.1 Rozvojové problémy limitující rozvoj Brněnské aglomerace

Problematika dopravy

Nedořešený průběh nadřazené komunikační sítě chrání město před tranzitní dopravou a kapacitní strop komunikační sítě zabezpečující vztah města a aglomerace vytváří prahovou situaci (dopravní systém je na hranici svých možností). Bez dalšího rozvoje komunikační sítě je rozvoj aglomerace značně problematický.

Pro zachování udržitelného rozvoje je možno obecně počítat s třemi modelovými stavy:

- zachování „stávajícího“ komunikačního systému při maximálním omezení rozvoje jak ve městě tak i v aglomeraci;
- zkapacitnění stávajícího komunikačního systému a „připuštění omezeného rozvoje“ usměrněného do nekonfliktních směrů uvnitř města Brna;
- dobudování nadřazené komunikační sítě, která by plnila funkci ochrannou a rozváděcí především v severním, západním a jižním sektoru města. Tím dojde k uvolnění současných kapacitních koridorů pro místní dopravu a je možno počítat s usměrněným rozvojem aglomerace do směrů, které mají předpoklady pro plnohodnotnou obsluhu území jak hromadnou tak individuální dopravou.

Za potenciální oblasti aglomerace, kde je možné uspokojivě řešit individuální i hromadnou osobní dopravu v přijatelném poměru dělby přepravní práce a kde lze podmiňující investice do těchto systémů realizovat v předstihu je možno považovat:

- oblast severo – západ (Česká – Kuřim a dále na Tišnov);
- oblast západ (Ostopovice – Střelice – Omice - Rosice);
- oblast jiho – východ (Tuřany – Sokolnice – Telnice - Újezd u Brna a dále na Slavkov);
- oblast východ (Slatina - Holubice a dále na Vyškov). Po modernizaci tratě Brno - Přerov je možno očekávat na železnici cestovní doby srovnatelné s dálnicí bez kongescí;
- oblast jih (Modřice – Rajhrad - Hrušovany u Brna - Vranovice). Směr má kapacitní omezení vyvolané souběhem s tranzitním železničním koridorem.

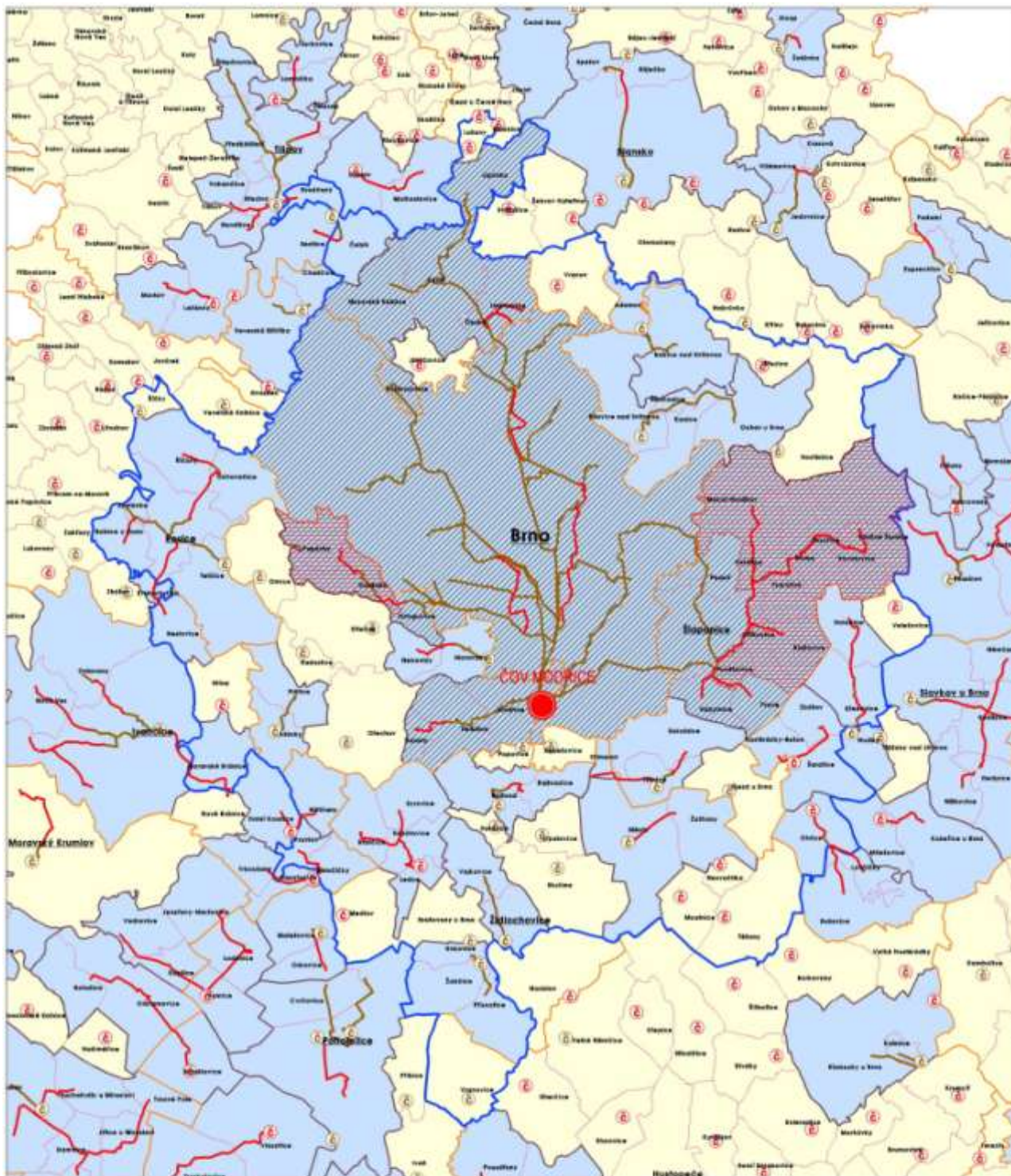
Problematika odkanalizování

ČOV v Modřicích je v současné době vytižena na hranici plánované kapacity. Návrh ČOV neřešil odděleně potřeby města Brna a jeho okolí. Smluvní vztahy pro připojení odpadních vod z okolních sídel na stokovou síť města Brna byly dohodnuty s ohledem na objemové ukazatele (problematika látkového zatížení odpadních vod nebyla specifikována). Očekávaná realizace optimalizace biologického stupně čištění v ČOV je schopna maximálně pokrýt stávající závazky napojených obcí v rozsahu platných povolení. Plánované investice do kanalizační sítě v následujících letech situaci látkového zatížení zhorší a proto musí být realizovány s vědomím vazby kanalizace na ČOV. K posouzení této vazby byl zpracováván Generel odvodnění města Brna (Pöry, 2009). Po dokončení optimalizace provozu ČOV Modřice bude její kapacita 630 000 EO. Po realizaci plánovaného systému opatření navrženého pro ochranu čistoty ve vodních tocích (retenční nádrže na kanalizaci v městě Brně v souladu s požadavky směrnice EU) dojde pravděpodobně ke zvýšení znečištění přivedeného na ČOV. Podle sdělení provozovatele ČOV pro další zvýšení kapacity bude nutné počítat s dalším rozšířením ČOV. Další rozvoj aglomerace musí být vnímán v kontextu celého připojeného území a souvisící obce musí být zapojeny do financování rozšíření ČOV Modřice.

Problematika zásobení vodou

Z Brněnské vodárenské soustavy je přímo zásobováno pitnou vodou nejen celým územím města Brna, ale i Modřice, Kuřim, Březová nad Svitavou, Česká, Lelekovice, Moravany, Nebovidy a Vranov. Z trasy Vírského oblastního vodovodu (VOV) jsou zásobeny obce Doubravník, Švařec, Štěpánov nad Svratkou, Dolní Loučky a z jeho jižní větve obce Želešice, Moutnice a Měnín. Klíčovou oblastí odbytu je město Brno, na jehož území je realizováno cca 94 % tržeb za vodné a stočné. Mimo to je voda dodávána do vodovodních systémů Bílovic nad Svitavou a Šlapanic. Z trasy přivaděče I.březovského vodovodu je dodávána voda do Adamova a z II.březovského vodovodu do Malé Lhoty a Letovic. Malhostovice, Drásov a Nuzířov jsou zásobovány alternativně buď z VOV nebo z II.březovského vodovodu. Na VOV již bylo napojeno Tišnovsko, Rajhrad, Ořechov, Hajany, Sokolnice, Popovice, Těšany a Rajhradice. Plánuje se rozšíření VOV do severovýchodní oblasti Ivančic, Rosic, Chudčic, Veverské Bítýšky, Oslavan, Hvozdce, Řičan, Ostrovačic, Ostopovic a Vranova. Dále pak rozšíření VOV jižním směrem s připojením oblastí Troubska, Střelice, Židlochovic, Blučiny, Vojkovic, Žabčic, Přisnotic a Opatovic.

Příloha 72 Odkanalizování území Brněnské aglomerace

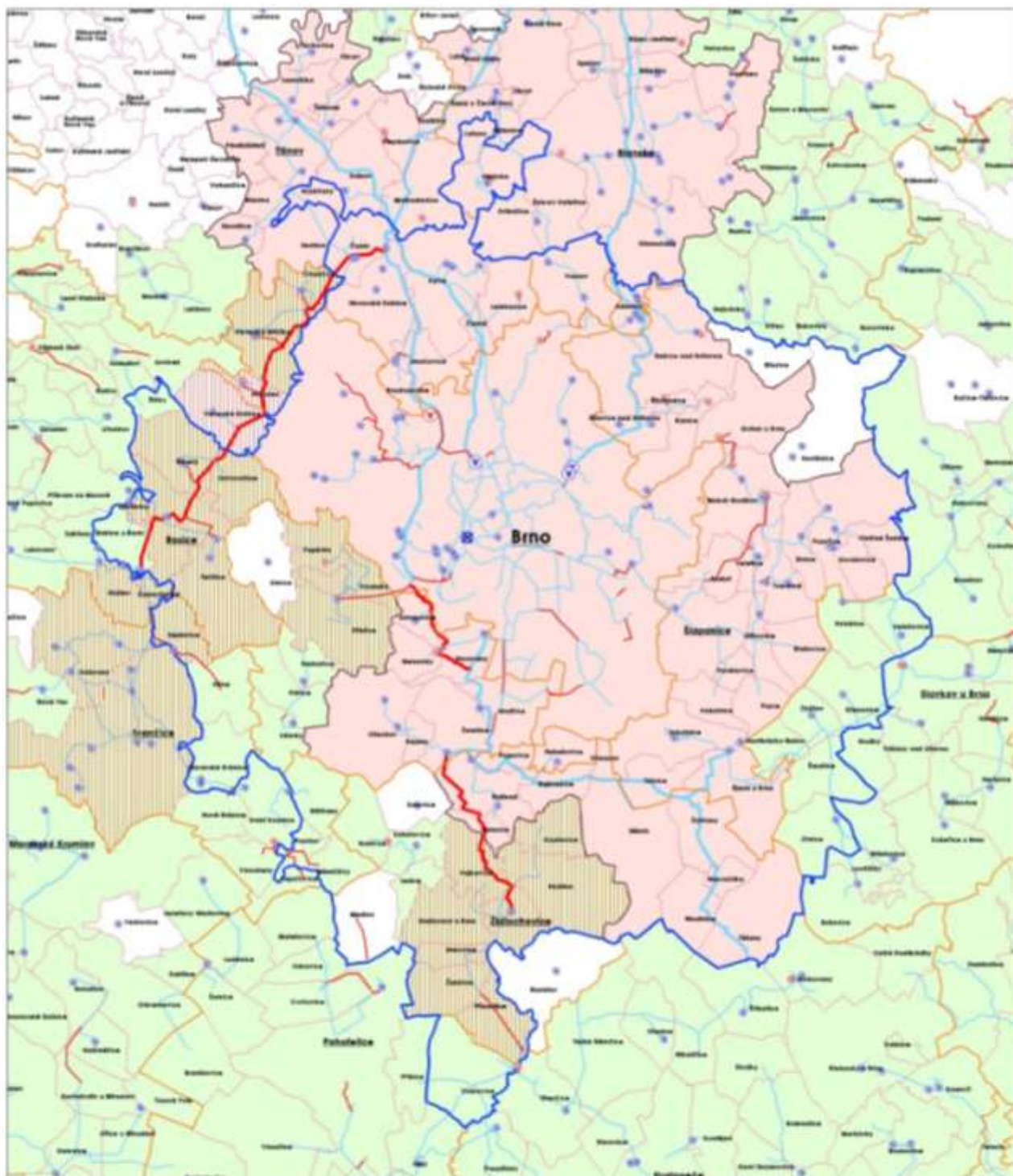


System odkanalizování území dle PRVK Jihomoravského kraje

- | | | |
|--|--|--|
| Obce samostatně odkanalizované | Kanalizační řady - stav a rekonstrukce | Vymezení Brněnské aglomerace - návrh |
| Obce odkanalizované navrhovanou kanalizační soustavou | Kanalizační řady - návrh | Hranice obcí s rozšířenou působností (ORP) |
| Obce odkanalizované navrhovanou kanalizační soustavou do ČOV v Modřicích | ČOV - stav a rekonstrukce | Hranice administrativně správního území obcí |
| Obce navrhované k připojení na ČOV Modřice | ČOV - návrh | |

Zdroj: PRVK JMK

Příloha 73 Zásobení vodou Brněnské aglomerace



Systém zásobení vodou dle PRVK Jihomoravského kraje

- | | | |
|---|--|--|
|  Vodovodní přivaděče - stav |  Vodjem - stav a rekonstrukce |  Vymezení Brněnské aglomerace - návrh |
|  Vodovodní přivaděče - návrh |  Vodjem - návrh |  Hranice obcí s rozšířenou působností (ORP) |
|  Přívodní vodovodní řady - stav a rekonstrukce |  Vodovodní soustava VOV |  Hranice administrativně správního území obcí |
|  Přívodní vodovodní řady - návrh |  Návrh rozšíření vodovodní soustavy VOV | |
| |  Ostatní vodovodní soustavy | |

Zdroj: PRVK JMK

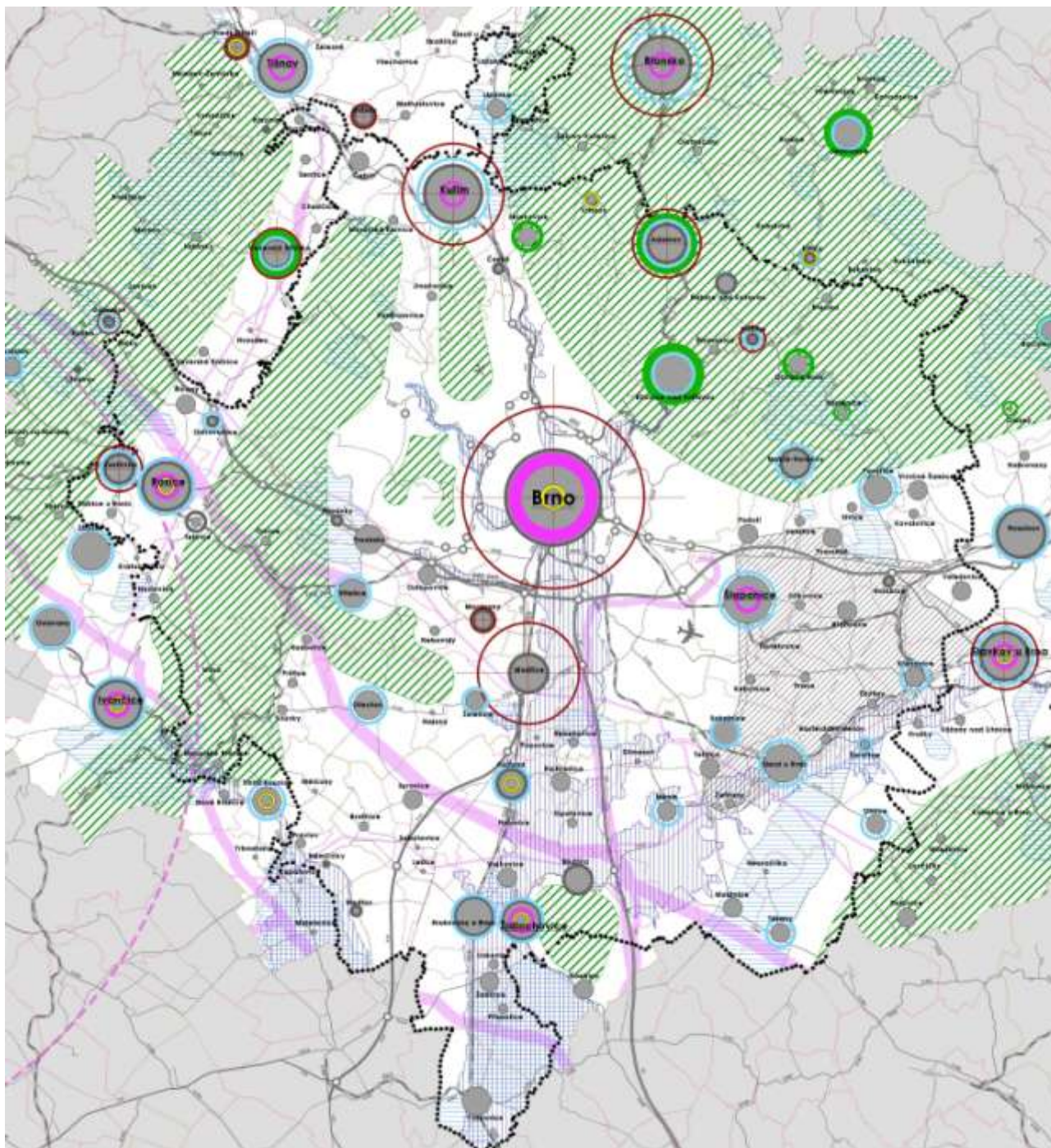
Hlavní omezující faktory rozvoje sídelní struktury aglomerace jsou:

- Definované území s vysokou kvalitou přírodního prostředí a rekreačním potenciálem (SV, SZ a JZ aglomerace)
- Území památkové zóny Slavkovské bojiště (JV aglomerace) s režimem omezujícím rozvoj vymezeného prostoru
- Široká říční niva vstupující od jihu do aglomerace, doprovázená režimy záplavového území
- Oblasti ochrany vodních zdrojů
- Energetické koridory na jihu aglomerace a v oblasti Boskovické brázdy







Významově důležitá sídla z hlediska sídelní dělby práce sídel aglomerace jsou:

- Sídla s administrativně správní funkcí
Brno (jádro aglomerace), Šlapanice, Kuřim, Rosice, Židlochovice.
- Sídla s vazbou na rekreační využití krajiny
Lelekovice, Adamov, Bílovice nad Svitavou, Ochoz u Brna, Hostějnice.
- Kulturně historicky atraktivní sídla
Brno, Rajhrad, Židlochovice, Vranov, Rosice
- Sídla s vyšším zastoupením pracovních příležitostí
Babice nad Svitavou, Blučina, Brno, Česká, Holubice, Hrušovany u Brna, Kanice, Kuřim, Medlov, Modřice, Mokrý – Horákov, Moravany, Němčičky, Ostrovačice, Popůvky, Rajhrad, Rosice, Sokolnice, Tetčice, Zastávka, Židlochovice
- Sídla s kladným saldem pracovní dojížděky
Brno, Modřice, Moravany, Zastávka, Kuřim, Kanice, a Adamov (v současnosti s ukončením výrobních programů v Adamově je nabídka pracovních příležitostí minimální a obyvatelé za práci vyjíždějí do Brna nebo Blanska).
- Sídla jako centra dojížděky do škol
Brno, Kuřim, Lipůvka, Adamov, Bílovice nad Svitavou, Kanice, Mokrý – Horákov, Přizřenice, Šlapanice, Křenovice, Sokolnice, Újezd u Brna, Šaratice, Otnice, Měnín, Těšany, Židlochovice, Hrušovany u Brna, Vranovice, Rajhrad, Želešice, Ořechov, Střelice, Rosice, Zastávka a Ostrovačice.







Příloha 74 Omezení podstatná pro rozvoj Brněnské aglomerace (schéma)



OMEZUJÍCÍ ROZVOJOVÉ FAKTORY

-  území s vysokou hodnotou přírodního prostředí a rekreačním potenciálem
-  území s památkovou ochranou krajiny
-  široká říční niva - potenciální záplavové území
-  území ochrany vodních zdrojů
-  energetické koridory
-  OP jaderné elektrárny Dukovany

CHARAKTERISTIKY SÍDELNÍ STRUKTURY

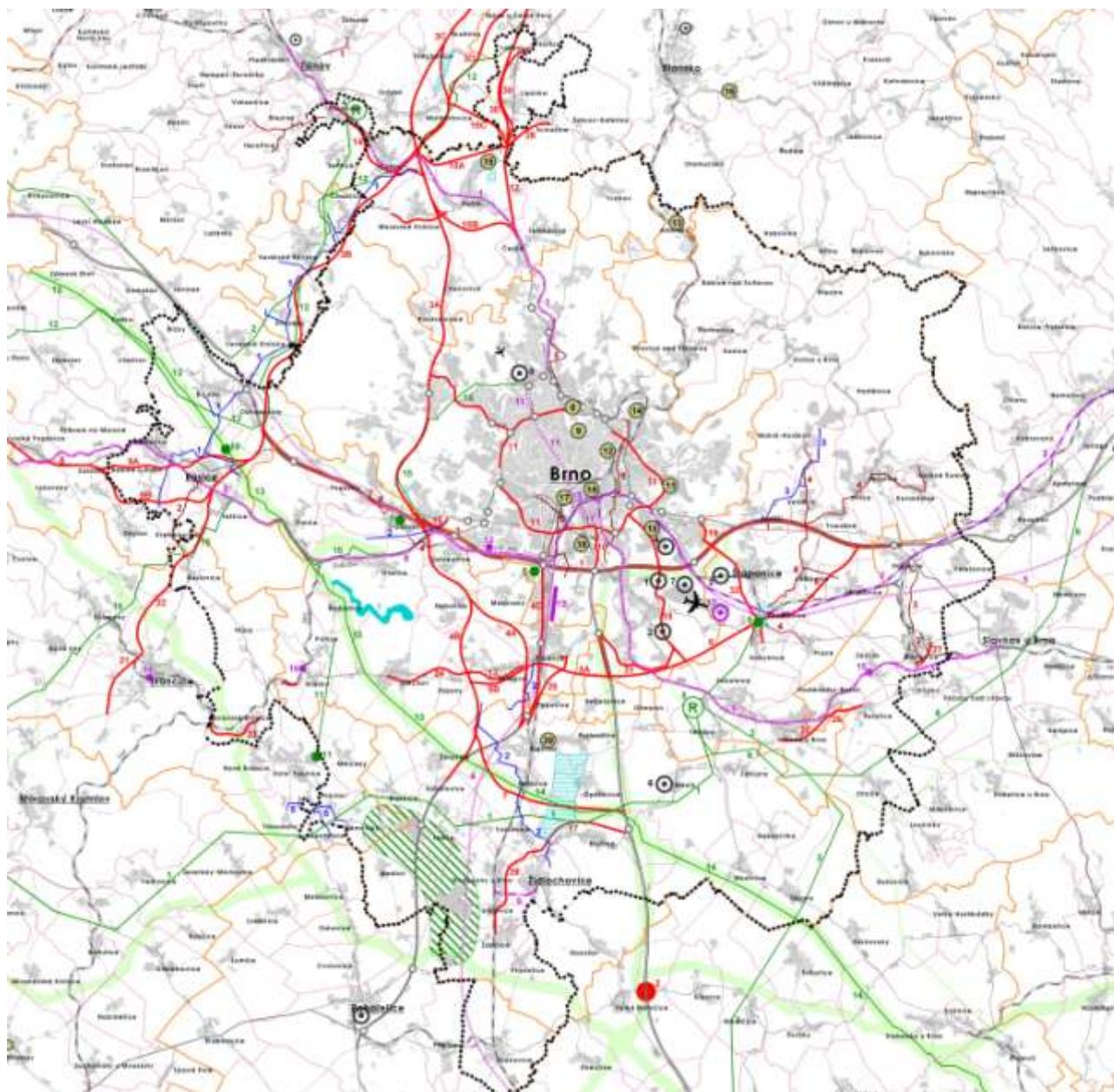
-  sídla s funkcí administrativně správní
-  sídla s vazbou na rekreační využití krajiny (vstup do rekreačních území)
-  sídla kulturně historicky atraktivní
-  centra denní dojíždka do škol
-  sídla s vysokým zastoupením pracovních příležitostí (zdroj SLBD 2001)
-  sídla s kladným saldem pracovní dojíždky (zdroj SLBD 2001)

Zdroj: Analytická část práce – vlastní zpracování

6.1.2 Hlavní rozvojové záměry zvažované v rámci prostoru Brněnské aglomerace

Z hlediska strategického rozvoje Brněnské aglomerace byly sledovány známé rozvojové záměry dopravní a technické infrastruktury a lokalizace výrobních zón formulované v ÚAP Jihomoravského kraje a zadání ZÚR JMK (2009).

Příloha 75 Rozvojové záměry Brněnské aglomerace (schéma)



Síťová doprava	1-32	záměry rozvoje síťové sítě	Energetika	energetické koridory - stav
Železniční doprava	3-5	územní rezerva pro VRT	1,2,3,10-14	záměr rozvoje nadmístních energetických sítí
	2,7,8,10	záměr rozvoje železničních tratí	6	záměr realizace elektrické rozvodny a trafostanice
	1,8,9	záměr modernizace železničních tratí	1-4	záměr rozvoje nadmístní vodovodní sítě
	11	záměr výstavby S1 vlakového diametru	1-6	záměr rozvoje nadmístní kanalizační sítě
	13-110	záměr realizace terminálů a technického zázemí IDS	1-7	záměry výstavby nadmístních výrobních zón
	12	záměr logistického centra s vazbou na železnici	8-20	lokality BROWNFIELDs nadmístního významu
Letecká doprava	17	záměr modernizace letiště	1	záměr realizace vodní nádrže
				záměr realizace protipovodňových poldrů
				možnost vybudování území s rekreačním potenciálem po ukončení těžby šáklíkovské

Zdroj: ÚAP JMK, zadání ZÚR JMK a vlastní zpracování

Příloha 76 Rozvojové záměry Brněnské aglomerace (tabulka)

Zatřídění	ID	Silniční doprava - koridory mezinárodního a republikového významu
D	1	Zkapacitnění D1 v úseku Kývalka - Holubice na 6 pruhů
MÚK D	2	MÚK Velké Němčice na dálnici D2
R		R43 Brno – Boskovice – Moravská Třebová (E 461) - úsek Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim
	3A	Varianta „Bystrcká“
	3B	Varianta „Boskovická“
R		R43 Brno – Boskovice – Moravská Třebová (E 461) - úsek Kuřim – Černá Hora
	3C	Varianta „Bystrcká“
	3D	Varianta „Malhostovická“
	3E	Varianta „Obchvatová“
R		Čtyřpruhová silnice I. třídy „jihozápadní tangenty“ (JZT)
	4A	Varianta „Modřická“
	4B	Varianta „Želešická“
	4C	Varianta „Nulová“ – po ulici Vídeňské
R		Čtyřpruhová silnice I. třídy „jižní tangenty“ (JT)
	5A	Varianta „Modřická“
	5B	Varianta „Želešická“
I	6	JVT - kapacitní spojení, Šlapanice – MÚK Tvarožná
I	7	Silniční propojení I. třídy R52 – D2; Syrovice – Blučina, včetně přestavby MÚK Blučina
I	8	Dvoupruhová silnice I. třídy I/23 Vysoké Popovice, obchvat
I		Dvoupruhová silnice I. třídy I/23 Rosice – Zakřany, přeložka
	9A	Varianta "Severní"
	9B	Varianta "Jižní"
I	10	Přeložka silnice I/41 – „Bratislavská radiála“
I	11	Dostavby silnice I. třídy I/42 tzv. „velký městský okruh“ (VMO)
I	12	Přestavba silnice I/43 Česká – Kuřim
Zatřídění	ID	Silniční doprava - přestavba krajských tahů silnic II. třídy
II	13	II/152 Želešice – Modřice, přeložka s obchvaty sídel
II		II/385 Hradčany – Čebín, obchvat
		Kuřim - obchvat
	15A	II/385 Kuřim, severní obchvat
	15B	II/385 Kuřim, jižní obchvat
	15C	Malhostovická spojka
II	16	II/602 Bosonohy, obchvat
II	17	II/416 Vojkovice – Blučina, přeložka s obchvaty sídel
II	18	II/417 Brno, Slatina - Šlapanice, přeložka s obchvaty sídel
II	19	II/380 Tuřany, obchvat
II	20	Modřice – Rajhrad, nové prodloužení v případě realizace JZT v "Nulové" variantě
II	21	II/152, Ivančice
II	22	II/394, Ivančice, Neslovice, Tetčice, Rosice
II	23	II/152, Moravské Bránice, přeložka
II	24	II/152, Ořechov – Hajany
II	25	II/416, Újezd u Brna, obchvat
II	26	II/416, Hostěrádky - Rešov, přeložka
II	27	II/416, Křenovice, obchvat
II	28	II/379, Svinošice – Kuřim
II	29	II/416, Žabčice – Hrušovany – Vojkovice
I	30	I/43 (výhledová II/643), Lipůvka – Lažany, přeložka s obchvaty sídel
II	31	II/152, Modřice – Chrlice – Tuřany, prodloužení
II	32	II/417 Šlapanice, přeložka s obchvaty sídel

označení	ID	Železniční doprava - koridory mezinárodního a republikového významu
250	1	Optimalizace konvenční železniční dopravy mezinárodního významu C-E-61 Děčín – Nymburk – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno konvenční železniční tratě č. 250 v úseku Tišnov – Brno
340, 350	2	Modernizace konvenční železnice - tratí č. 340 a 300 Brno – Vyškov – hranice kraje, tzv. „Nové přerovské tratě“
	3	Koridor vysokorychlostní dopravy Dresden – Praha – Brno – Wien / Bratislava VRT (Praha – Havlíčkův Brod) hranice kraje – Přibyslavice – Brno s jižním obchvatem Brna, včetně tunelových staveb
	4	VRT Brno – Břeclav – Wien včetně tunelových staveb
	5	VRT Brno – Vyškov – hranice kraje (– Přerov – Ostrava)
300	6	Zdvojkolejnění konvenční železnice tratí č. 300 Brno – Sokolnice
300, 340	7	Propojení tratí č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna „Křenovická spojka“
240	8	Elektrizace a zdvojkolejnění konvenční železnice č. 240- tratě č. 240 Brno – Rapotice – hranice kraje (-Jihlava), elektrizace včetně zdvojkolejnění úseku Střelice u Brna – Zastávka u Brna
	9	Hrušovany u Brna – Židlochovice, obnova tratě
	10	Přestavba železničního uzlu Brno (ŽUB)
	11	Severojižního kolejového diametru (dále SJD) Brno, Řečkovice – Brno, hlavní nádraží
	ID	Železniční doprava - plochy logistiky nadmístního významu
	12	Veřejné logistické centrum Brno (Brno, Horní Heršpice) - 15,4ha
	ID	Železniční doprava - plochy IDS
	13	Brno, Starý Lískovec (terminál IDS)
	14	Ivančice (terminál IDS)
	15	Zbýšov (výhybna)
	16	Silůvky (výhybna)
	ID	Letecká doprava
	17	Modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno - Tuřany

označení	ID	Technická infrastruktura - energetika - nadmístního významu
400kV	1	(Slavětice –) hranice kraje – Sokolnice, nové vedení v souběhu se stávající linkou 400kV (V435/V436)
400kV	2	Čebín – Přibyslavice – hranice kraje (– Mírovka), zdvojení vedení 400kV (V422)
400kV	3	Sokolnice – hranice ČR/Rakousko (– Bisamberg), nové vedení 400kV
R	4	Rozvodna 400kV Čebín, rekonstrukce a rozšíření
R	5	Rozvodna 400kV Sokolnice, rekonstrukce a rozšíření
110kV	6	Vedení 110 kV; Sokolnice – Bučovice – Vyškov, rekonstrukce stávajícího vedení v trase
TS	7	TS 400/110 kV; Brno – západ
TS	8	TS 400/110 kV; TR Brno - Moravany
TS	9	TS 400/110 kV; TR Šlapanice + nový přívod vedením 110 KV z V537/538
TS	10	TS 110/22 kV; Rosice + napojení novým vedením na síť 110 kV
TS	11	TS 110/22 kV; Dolní Kounice + napojení novým vedením na síť 110 kV
označení	ID	Technická infrastruktura - plyn - republikového významu
VVTL	12	VVTL plynovod DN 700 PN 63 Kralice – Bezměrov; úsek severně od Brna
	ID	Technická infrastruktura - dálkovody- mezinárodního významu
	13	Dálkovod mezinárodního významu (zdvojení ropovodu Družba)
	14	Ropovod Družba (zdvojení, Rohatec – Holíč – Klobouky, Klobouky – Rajhrad
	15	horkovod z jaderné elektrárny Dukovany; hranice kraje JMK/Vysočina – Brno

označení		Technická infrastruktura - hlavní vodovodní řady - nadmístního významu
VOV	1	Vírský oblastní vodovod (VOV), napojení oblasti SV Ivančice-Rosice, SV Chudčice, Veverská Bitýška, dále - Oslavany, Hvozdec, Říčany, Ostrovačice, Ostopovice, Vranov
VOV	2	Vírský oblastní vodovod (VOV), napojení oblastí Troubsko-Střelice a SV Židlochovice - Blučina, Vojkovice, Žabčice, Přisnotice, Opatovice
VS	3	SV Mokrý-Horákov, Tvarožná, Velatice, Podolí
VS	4	SV Trboušany, Dolní Kounice, Pravlov, Kupařovice
označení		Technická infrastruktura - kmenové stoky kanalizačních soustav - nadmístního významu
KS	1	Kanalizační soustava (KS) Tišnov, Železné, Březina, Hradčany, Heroltice, Vohančice
KS	2	KS Rosice, Kratochvilka, Neslovice
KS	3	KS Hrušky, Holubice, Křenovice
KS	4	Připojení na ČOV Brno - KS Ponětovice, Jiříkovice, Tvarožná, Sívce, Mokrý, Horákov, Velatice, Pozořice, Kovalovice, Viničné Šumice, Blažovice, Popůvky, Troubsko
KS	5	Rekonstrukce nebo nové kmenové stoky Brno
	ID	Plochy speciálních zájmů ve smyslu §28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách
	1	Želešice (vodní nádrž)
		Protipovodňová ochrana
		Prioritní oblast 9 (Svratka)

označení	ID	Průmyslové zóny - nadmístního významu
PZ	1	Tuřany, letiště Sever – 190 ha
PZ	2	Tuřany, letiště Jih – 300 ha
PZ	3	CTPark Brno South, Šlapanice - 204,4 ha
PZ	4	Černovická terasa, Brno - 179,0 ha
PZ	5	Český technologický park Brno - 60,0 ha
PZ	6	Žerotín, Měnin - 17,0 ha
PZ	7	Brno Airport Logistic Park, Brno - 11,0 ha
označení		Plochy "Brownfields" nadmístního významu
BF	8	Královopolská Brno
BF	9	Sportovní areál Ponava, Brno
BF	10	LOZ Černovice a Kasárna Slatina, Brno
BF	11	Zetor Brno
BF	12	Zbrojovka Brno
BF	13	Průmyslový areál ADAST, Adamov
BF	14	Cementárna Maloměřice, Brno
BF	15	TOS Kuřim
BF	16	Závod ČKD Blansko
BF	17	Jižní centrum, Brno
BF	18	Areál VZmB Hněvkovského, Brno
BF	19	Masná ulice, Brno
BF	20	Benediktinský klášter Rajhrad

Zdroj: ÚAP JMK, zadání ZÚR JMK a vlastní zpracování

6.2 Obecné rozvojové modely Brněnské aglomerace

Na základě úvah o způsobu komunikace mezi městem a jeho zázemím (schopnosti a vůli řešit a ovlivňovat problematiku, která je důležitá pro jejich rozvoj a každodenní fungování) byly stanoveny 3 obecné modely rozvoje území aglomerace.

Model neřízené suburbanizace - Model neřízeného rozvoje

Představuje to přímé nezasahování do vazeb města a jeho okolí, resp. minimální retroaktivní zásahy vyvolané nutností řešit následky nekoordinovaného rozvoje. Jde vlastně o pokračování současného vývoje.

Model důsledného omezení suburbanizace - Model soustředěného rozvoje (hypotetický model)

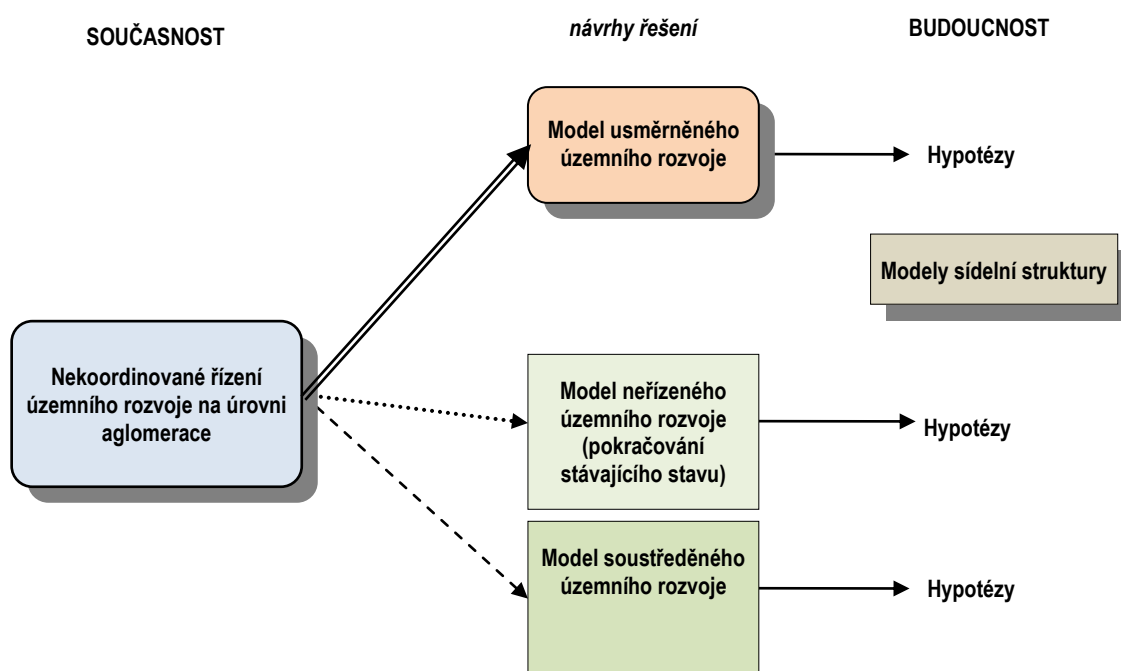
Představuje cílevědomou koncentraci aktivit pouze na město a oslabení dnešních vazeb na jeho bezprostřední okolí. Model je nutno chápat pouze jako teoretickou úvahu, která ve skutečnosti nemůže nastat.

Model řízené - usměrněné suburbanizace - Model usměrněného rozvoje

Představuje aktivní ovlivňování územního rozvoje stanovením směrů podporovaného rozvoje, směrů a oblastí s cíleným útlumem. Jako nástrojů může být využito ekonomické stimulace prostřednictvím racionálního vkládání veřejných prostředků do podmiňující dopravní a technické infrastruktury a podpory klíčových projektů. Zároveň by bylo nutno zpřísnit podmínky využití území prostřednictvím ÚPD.

Východiskem pro úvahy nad uplatňováním projevů uvedených modelů jsou stávající podmínky. Diferencujícím faktorem je míra regulace a nástroje řízení uplatněné veřejnou správou. Základním modelem pro formulaci hypotéz a návrhů řešení je model pracující se současným stavem, který je porovnáván se stavy extrémními a to jak z hlediska časového, tak i z hlediska jeho reálného uplatnění. U jednotlivých modelů je vodítkem pro identifikaci nutných regulačních zásahů a volbu nejvhodnějšího řešení hodnocení z hlediska udržitelného rozvoje, tj. posouzení environmentálních, ekonomických a sociálních dopadů.

Příloha 77 Obecné modely rozvoje aglomerace



Vyhodnocení obecných modelů

Hodnocení je zaměřeno především na možné důsledky a dopady na řešené území vyvolané působením modelu z hlediska budoucího socioekonomického vývoje.

Model neřízeného rozvoje

Tento model představuje pokračování současného stavu rozvoje území s minimálními koordinovanými zásahy. Výsledkem by bylo plošné rozmístění aktivit v jádrovém území bez preference směrů či oblastí. Při lokalizaci nových aktivit by se investoři orientovali především na momentální dobrou dopravní dostupnost a výhodnost investice. V případě rezidenční suburbanizace by docházelo k pokračování přemísťování stěhování na základě ceny pozemků a dostupnosti. Docházelo by k postupnému dalšímu zatěžování území novými komerčními a rezidenčními aktivitami, bez zajištění nezbytných investic do dopravní a technické infrastruktury. Nebyl by brán zřetel na sociální a ekonomické důsledky nahodilého rozmísťování aktivit a jejich dopad na kvalitu přírodního prostředí jak ve městě tak i aglomeraci. Nebylo by možné zajistit koncepční rozvoj aglomerace, ale došlo by k rozptýlení aktivit a rozmělnění investic do menších projektů bez výrazných pozitivních efektů. Nelze vyloučit kontraproduktivní působení některých projektů, což by následně vyžadovalo dodatečné řešení vzniklých disproporcí především hrazených z veřejných prostředků. K řešení problémů při neřízeném rozvoji by se přistupovalo opožděně a v mnoha případech by docházelo k jejich postupné kumulaci. Největší problémy by nastaly především s dopravní obsluhou a nedostatečnou kapacitou technické infrastruktury. Nekoncepční rozvoj území by byl zejména pro potenciální zahraniční subjekty neprůhledný a v delším časovém horizontu by znamenal oslabení jejich zájmu o investování v aglomeraci. Zároveň by docházelo ke kumulaci sociálních problémů v oblastech s nižší rozvojovou atraktivitou. V horizontu 20 až 30 let by došlo k neřízené výstavbě dalších obchodních center a zastavování dalšího volného území v okolí dopravních tahů, při možném opouštění lokalit založených v současné době. Suburbanizace by pokračovala pomaleji, avšak dále by narůstal počet volných bytů v městě Brně a mohlo by dojít k výrazné segregaci některých čtvrtí. Tento model by zřejmě v určitých etapách mohl zdánlivě fungovat, ale postupně by se stal neovladatelný a ve svém důsledku by nedokázal zajistit podmínky pro ekonomický rozvoj a kvalitní sociální a životní prostředí pro jeho obyvatele. Nesměřoval by k udržitelnosti rozvoje aglomerace.

Model soustředěného rozvoje (hypotetický model)

Model soustředěného rozvoje je modelem hypotetickým, protože v současné situaci nelze direktivně soustředit rozvoj pouze na jednu oblast a v oblastech ostatních rozvoj tlumit. Zásahy takového charakteru by znamenaly rozpojení již navázaných vztahů města Brna a jeho zázemí. Předpokladem by bylo omezení vnějších vztahů mezi městem a zázemím. Model byl sledován především jako odpověď na radikální snahy o maximální omezení suburbanizačních tendencí, což je postaveno na tezi vyvarovat se chyb, kterými si prošla ekonomicky rozvinutá část světa. Je motivován maximální snahou o omezení individuální mobility, radikální omezení rozpínání vazeb mezi městem a jeho zázemím a uchování charakteru měst a okolních sídel. Dosažení takového efektu by bylo možno pouze vystavením řady legislativních a administrativních bariér vedoucích k oslabení sídelní dělby práce. Ve výsledku by došlo k celkovému kolapsu sociálního a ekonomického systému aglomerace.

V tomto případě by zajištění aktivit a služeb v rámci města Brna muselo být maximálně soběstačné, stejně jako v obcích v jeho zázemí. V rámci města by se projevil nedostatek zaměstnanců u všech typů ekonomických činností a předimenzování kapacit sociálních a komerčních služeb. Obce v zázemí by se naopak potýkaly s nedostatkem pracovních příležitostí a nedostatkem služeb veškerého typu. V důsledku snahy o omezení styků se zázemím by došlo k omezení vyjížděky a dojížděky. Systém IDS by ztratil své opodstatnění. Ve výsledku by došlo k negaci celého stávajícího systému dělby práce. Ve městě by nebylo možno uspokojit potřeby obyvatelstva z hlediska rekreace a kvalita prostředí by se podstatně zhoršila. V zázemí by kvalita prostředí zůstala zachována, ale pouze pro omezený počet obyvatel. Na území města by musel být kladen větší důraz na kvalitu dopravních systémů. Problematika řešení tranzitní dopravy v podobě nových tras by byla neřešitelná pro nesouhlas obcí v okolí města podílet se na zlepšení dopravní situace ve městě, s kterým nemají nic společného. V důsledku omezení vazeb mezi městem Brnem a jeho zázemím by došlo k radikálnímu oslabení funkce města Brna i jeho zázemí. Celá aglomerace by byla ekonomicky nekonkurenceschopná, sociálně silně nestabilní. V zázemí by bylo možno zachovat jistou kvalitu prostředí, která by byla vykoupena podstatným zhoršením prostředí ve městě. Takovýto model by znamenal neudržitelný rozvoj aglomerace.

Model usměrněného rozvoje

Model usměrněného rozvoje je založen na principech aktivního usměrňování a ovlivňování územního rozvoje s důrazem na racionální využívání veřejných finančních prostředků. Cílem je koncepční řešení rozvoje aglomerace na základě stanovených priorit s účelným a kumulovaným směřováním finančních zdrojů. Model se snaží svým přístupem předcházet vzniku problémů. Tento model umožňuje rozvíjet ekonomický potenciál aglomerace, vytvářet pracovní příležitosti odpovídající kvalifikaci obyvatel, rozvíjet a udržovat stávající stavební fond, chránit a rozvíjet kvalitu přírodního prostředí a vytvářet podmínky pro eliminaci případných negativních sociálních jevů v oblasti.

Model předpokládá zahájení restrukturalizace degradovaných obytných čtvrtí a bývalých výrobních ploch ve městě a usměrňování rozvoje v příměstském území aglomerace do směrů, které nevyvolávají nové problémy z hlediska dopravní a technické obslužnosti. Výstavba je usměrňována do vybraných lokalit města i jeho okolí za jasných podmínek dopravní a technické obsluhy a v rozsahu odpovídající poptávce a nabídce. Ve městě jsou vytvářeny podmínky pro podporu bydlení především v městských formách a v aglomeraci je podporováno bydlení odpovídající charakteru sídel a jeho prostředí. Je nepřijatelné další zatěžování území bez jasného řešení a realizace podmiňujících investic. V oblasti dopravy je prioritně řešeno dopravní přetížení jádra aglomerace při budování a zkvalitňování potřebných dopravních tahů, které jsou schopny dopravu rozvést a maximálně eliminovat negativní vlivy z dopravy na okolní prostředí. Jsou podporovány všechny druhy dopravy a jejich úzká provázanost, tak aby vznikl jednotný dopravní systém umožňující efektivní dopravu v regionu. Dlouhodobým cílem je vytvářet podmínky pro preferenci systémů hromadné dopravy v úzké provázanosti na IDS JMK. Je posílen význam letiště Brno - Tuřany. Předpokládá se posilování tradičních center osídlení jako míst pro lokalizaci většího podílu pracovních příležitostí a služeb, tak aby k jejich koncentraci nedocházelo pouze v městě Brně. Jsou podporovány projekty, které synergicky řeší problematiku města a regionu, a zároveň posilují jeho atraktivitu.

Podmínkou fungování tohoto modelu je reálné vymezení rozvojových priorit aglomerace a zajištění jejich ekonomického krytí. Rizikem je vysoká ekonomická nákladnost, dlouhodobost zakládaných procesů, ale také nedostatečné legislativní nástroje pro efektivní řízení aglomerací. I přes tato rizika model vytváří předpoklady pro zajištění udržitelnosti rozvoje aglomerace.

Zpracovaná hypotéza sociálně ekonomického rozvoje aglomerace do roku 2030 poukazuje na fakt, že rozvoj bude závislý v mnoha aspektech na stimulaci rozvojových aktivit. Vzhledem k omezeným národním (zvláště v současném období ekonomické recese) i evropským zdrojům není prakticky možné stimulovat vše a proto jako jedinou schůdnou cestou je možnost usměrněného rozvoje. To znamená zcela jasné vymezení klíčových oblastí a do nich směřovat jak finanční zdroje, tak i rozvojový potenciál. **Reprezentantem tohoto přístupu je Model usměrněného rozvoje.**

6.3 Dopravní problematika Brněnské aglomerace

Klíčovým problémem rozvoje Brněnské aglomerace je především silniční doprava a způsob jejího řešení. Z těchto důvodů je tomuto problému věnována specifická pozornost.

Z hlediska kontinuity řešení komunikační sítě města Brna a tím Brněnské aglomerace je podstatné respektování systému třístupňové ochrany území před tranzitní dopravou. Pod pojmem tranzitní doprava se rozumí jak doprava tranzitní nadregionální tak i místní mezioblastní.

Pokud by tento ochranný systém nebyl respektován, bylo by nutno hledat jiné koncepční dopravní řešení uvnitř aglomerace, zabývat se změnou strategie rozvoje území a přijmout dopady, které toto řešení vyvolá. Takovýmto řešením může být konzervace stávajícího stavu dopravní infrastruktury, která by znamenala podstatné omezení dalšího rozvoje území. V tomto případě, by bylo nutno ihned přehodnotit záměry v územně plánovacích dokumentacích obcí jak v oblasti aglomerace, tak i širšího území. Nelze na jedné straně pokračovat v rozvoji a na druhé straně tomu nepřizpůsobit dopravní infrastrukturu.

Aby bylo možno opravdu koncepčně odpovědět na utváření silniční sítě v Brněnské aglomeraci, bylo zpracováno 28 schémat silniční sítě, které v zásadě modelují všechny možné stavy jejího uspořádání. Tím vznikl podklad pomocí něhož lze sestavit ucelený pohled na silniční síť a následně odpovědět na reálnost, výhodnost či dopady jednotlivých řešení.

Koncepce základní Trans evropské silniční sítě definuje dopravní návaznosti na okolní státy. Koncepce deklarovaná v Politice územního rozvoje České republiky 2008 stanovuje dopravní vazby uvnitř aglomerace. Bylo by zcela chybné, řešit dopravní situaci aglomerace přenesením dopravních vazeb do jiných oblastí. (Například úvahy o silnici I/38 a jejím zkapacitnění na čtyřpruhové uspořádání přes Vysočinu chápat jako spojnici D1 – Znojmo – Rakousko a následně tuto vazbu uvádět jako částečnou náhradu za část tangent nebo náhradu za realizaci R55). Dopravní situaci je nutno řešit na území aglomerace a hledat taková řešení, která umožní její udržitelný rozvoj a zároveň svými dopady bude co nejšetnější k prostředí regionu. Neméně důležitým aspektem vedle celkové koncepce silniční sítě je problematika bezpečnosti silničního provozu, která je stále opomíjena. Počet tragických nehod v posledním období na silnicích JMK je alarmující a jeho řešení by mělo být prioritní.

Pro zhodnocení problematiky rozvoje silniční sítě bylo využito výstupů z úkolu „Komplexní materiál - R43 ve vazbě na dopravní řešení širšího území“ zpracovaného v roce 2009 firmou PK Ossendorf.

Celkem bylo zpracováno 28 dopravních modelů, které se od sebe liší pohledem na vedení rychlostních komunikací R43 v návaznosti na R52 – JZT, JT či na řešení JVT. Zároveň byla v těchto modelech hledána odpověď na otázky spojené s jižním sektorem města Brna (MÚK Moravanská na silnici I/52 a most Ořechovská). Všechny posuzované modely předpokládají zkapacitnění D1 a realizaci Velkého městského okruhu v Brně ve dnes sledované stopě dle ÚPmB.

Dopravní modely byly rozděleny na dvě základní skupiny:

1. modely 1 až 10 předpokládají vedení R43, R52 (JZT, JT) variantně v různých stopách, ale vždy s kompletním řešením v rámci aglomerace. Dále jsou modely rozděleny podle vedení R43:
 - modely 1 až 5 řeší vedení R43 v tzv. Bystrcké stopě v návaznosti na jednu ze dvou možných stop JZT (Modřická či Želešická),
 - modely 6 až 10 řeší vedení R43 v tzv. Boskovické brázdě v návaznosti na jednu ze dvou možných stop JZT (Modřická či Želešická).
2. Modely 11 až 28 pak vynechávají určitý segment uvedené nadřazené komunikační sítě.

Příloha 78 Celkový přehled sledovaných modelů silniční sítě a principy jejich utváření

číslo modelu	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Brno - Kuřim (R43)	Bystrc	Bystrc	Bystrc	Bystrc	Bystrc	Bos. Brázda	Bos. Brázda	Bos. Brázda	Bos. Brázda	Bos. Brázda	přes Brno	přes Brno	přes Brno	přes Brno
Brno - Kuřim (II. tř. + most Bystrc)	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ano	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano
obchvat Kuřimi	sever	sever	sever	jih	jih	sever	sever	sever	jih	jih	sever	sever	jih	jih
JZT	Modřická	Modřická	Želešická	Modřická	Modřická	Modřická	Modřická	Želešická	Modřická	Modřická	ne	ne	ne	ne
JT	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ne	ne	ne	ne
JVT	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ne	ne	ne	ne
R52 k D1	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ano	ano	ano	ano
MUK - Moravanská	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ne	ne	ne	ne
most Ořechovská	ano	ne	ano	ano	ne	ne	ano	ano	ne	ne	ano	ano	ano	ano
Vjezdy na perimetru - Sever - A	67	67	67	64	64	64	64	64	62	62	65	67	64	64
Vjezdy na perimetru - Jih - B	103	103	102	103	103	102	102	102	102	99	97	97	97	97
Vjezdy na perimetru - Západ - C	91	91	91	92	92	100	98	98	100	94	91	93	92	92
Vjezdy na perimetru - Východ - D	93	93	91	93	93	92	87	92	93	90	87	87	87	87
Celkový obrat na perimetru	354	354	351	352	352	358	351	356	357	345	340	344	340	340

atraktivní z hlediska širších dopravních vazeb

ztráta atraktivity z hlediska širších dopravních vazeb

číslo modelu	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
Brno - Kuřim (R43)	přes Brno	přes Brno	Bos. Brázda	Bos. Brázda	Bos. Brázda	Bos. Brázda	Bystrc	Bystrc	Bystrc	Bos. Brázda	přes Brno	Bystrc	Bystrc	Bos. Brázda
Brno - Kuřim (II. tř.+ most Bystrc)	ne	ne	ne	ne	ano	ano	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne
obchvat Kuřimi	sever	jih	sever	jih	sever	jih	sever	jih	sever	sever	sever	sever	sever	sever
JZT	Modřická	Želešická	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne	Modřická	ne
JT	ano	ano	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ano	ano	ano	ne	ano	ne
JVT	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne
R52 k D1	ne	ne	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
MUK - Moravanská	ano	ano	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ano	ano	ano	ano	ne	ano
most Ořechovská	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
Vjezdy na perimetru - Sever - A	65	63	64	62	64	63	67	64	67	64	64	63	63	61
Vjezdy na perimetru - Jih - B	99	99	94	94	94	94	97	97	97	95	97	97	100	91
Vjezdy na perimetru - Západ - C	93	93	98	99	96	95	91	92	91	98	92	91	92	92
Vjezdy na perimetru - Východ - D	87	87	85	85	85	85	87	87	87	87	87	87	89	83
Celkový obrat na perimetru	344	342	341	340	339	337	342	340	342	344	340	338	344	327

ztráta atraktivity z hlediska širších dopravních vazeb

Zdroj: Komplexní materiál - R43 ve vazbě na dopravní řešení širšího území - 2009 PK Ossendorf.

Takto je vytvořen celý komplex možností, na kterém lze ukázat dopady jednotlivých modelů. Je nutno podotknout, že na této úrovni byly sledovány především dopravně-inženýrské údaje směřující k vyhodnocení dopravní účinnosti modelů a nebylo sledováno vlastní technické řešení. Informace byly čerpány z již zpracovaných dokumentací. Pro některé stavy nebylo zpracováno podrobné technické řešení, ale i přes tento handicap, byly zařazeny do prověřovaných modelů.

Pro všechny prověřované modelové stavy byl východiskem jeden dopravní model výhledového stavu komunikační sítě vycházející ze stávajícího modelu Jihomoravského kraje. Tento dopravní model byl vypracován v roce 2006 v programovém systému AUTO (Ing. M. Fuchs - Praha). Tento program je určen pro dopravně inženýrské výpočty v oblasti prognózy dopravy a zatěžování sítí automobilovou dopravou. Podkladem byly údaje o nejdůležitějších mezioblastních vztazích získaných z více než 190 směrových dopravních průzkumů na území celého Jihomoravského kraje a podrobná znalost komunikační sítě. Síť tohoto modelu zahrnuje všechny úseky dálnic, silnic I. a II. třídy a většinu silnic III. třídy na území Jihomoravského kraje. Tento model zahrnuje i základní komunikační síť města Brna. Celkový rozsah dopravního modelu umožňuje promítnout i zásadní změny v komunikačním systému za hranicemi Jihomoravského kraje do zatížení jeho silniční sítě. Kalibrace modelu byla provedena na hodnoty intenzit dopravy ze sčítání ŘSD ČR 2005. Dopravní model je průběžně aktualizován tak, aby se zobrazil aktuální změny na komunikační síti, případně umožňuje zpracovat další podklady o směrování dopravy, případně o zatížení některých úseků. Poslední aktualizace byla provedena na začátku roku 2009 na základě podkladů získaných v průběhu roku 2008 při směrových i profilových dopravních průzkumech. Jde především o intenzity na hraničních přechodech Hatě, Mikulov, Poštorná, Ladná a Lanžhot, profily silnic I/43, I/53 a II/385, okolí výhledových obchvatů na území kraje (Valtice, Kunštát, Kyjov a Rosice). Nárůst intenzity dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2008 proti roku celostátního sčítání dopravy 2005, byl odvozen z dílčích výsledků automatických sčítačů poskytnutých ŘSD ČR. Praha. Při stanovení intenzit dopravy na výhledové komunikační síti se vycházelo z mezioblastních vztahů získaných kalibrací vstupních údajů z roku 2009. Pro výhledové období roku 2030 byly tyto mezioblastní vztahy navýšeny pomocí výhledových růstových koeficientů ŘSD ČR (z roku 2007). Očekávané intenzity dopravy pro rok 2030 zahrnují ještě navýšení přepravních vztahů vlivem využití územního potenciálu na území města Brna i v jeho okolí (dle urbanistických podkladů vypracovaných pro rozvojová území v okolí města Brna v letech 2000 až 2008 jako podklad pro modelování intenzit na výhledové síti pro Magistrát města Brna - UAD Studio a PK Ossendorf). Zároveň byl zohledněn vliv realizace dálnice A5 a jejího propojení s rychlostní silnicí R52 v oblasti hraničního přechodu Mikulov (dle rakouského Asfinagu). Růst stávající vnitřní dopravy na území města Brna byl zohledněn koeficientem 1,25 pro osobní dopravu a 1,15 pro vztahy těžké dopravy.

Nadřazená výhledová komunikační síť v modelu zahrnuje následující komunikace:

- Dálnici D1 v úseku Vyškov - Ostrava,
- Dálnici D11 v úseku Praha - Hradec Králové,
- Rychlostní silnici R35 v úseku Hradec Králové – Mohelnice – Olomouc – Lipník,
- Rychlostní silnici R55 v úseku Břeclav - Staré Město – Přerov – Olomouc,
- Severní dálnici A5 Vídeň - státní hranice s ČR.

Potenciál rozvoje území zahrnuje využití ploch Černovické terasy, Šlapanické zóny, rozšíření letiště pro 4 mil. cestujících, využití potenciálu ploch v jižním a jihozápadním sektoru města (Rajhrad, Moravany) a u Kuřimi, dostavbu obchodních areálů na území města Brna. Nezahrnuje ale potenciál „výrobní zóny Tuřany“.

Model dopravy má čtyři matice mezioblastních vztahů (všechny matice jsou členěny na lehká a těžká vozidla):

- vztahy tranzitní a cílové (ve vztahu k městu Brnu),
- vztahy vnitřní dopravy (pro Brno),
- vztahy z využití potenciálu území,
- vztahy z R52.

Z nich byla vypočítána intenzita dopravy. Výsledné hodnoty jsou jejich součtem. Vlastní modelování provedla firma HBH Projekt spol. s r.o. - Atelier Adias v roce 2009.

Pro hodnocení vlivu dopravní sítě na úrovni aglomerace bylo vybráno pět základních modelů, které mají rozhodující a zároveň rozdílné dopady do řešeného území. Všechny se týkají řešení polohy rychlostní komunikace R43 a R52 v aglomeraci. Ostatní komunikace nemají takový význam, který by zásadně ovlivňoval strategii rozvoje aglomerace.

6.3.1 Popis a hodnocení vybraných dopravních modelů:

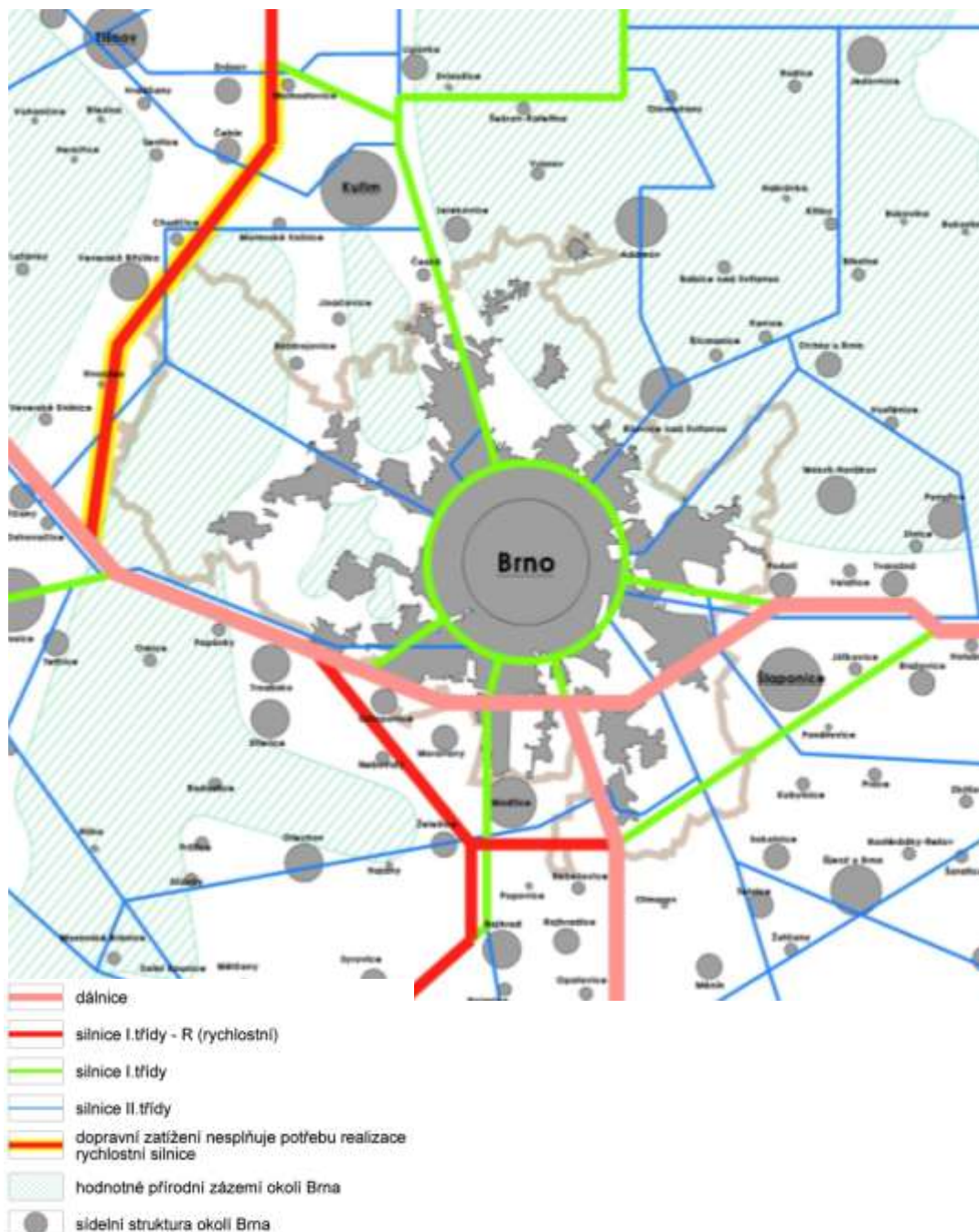
Pro hodnocení bylo stanoveno několik kritérií, které nejlépe charakterizují dopravní řešení:

- a) soulad (popřípadě dopady) do koncepce evropské či celostátní komunikační sítě,
- b) vliv na ochranný systém města a aglomerace,

- c) řešení tranzitní dopravy a rozvádění dopravy zdrojové a cílové,
- d) řešení vnitroaglomerační dopravy,
- e) vliv na možnosti rozvoje území města a aglomerace,
- f) dopady na probíhající a připravované stavby dopravní infrastruktury,
- g) dopady nových komunikací do území a možnosti eliminace negativních vlivů z dopravy,
- h) kategorie komunikací v závislosti na intenzitě dopravy, finanční možnosti realizace nižší dopravní sítě a s tím spojená rizika oddalování stavby.

6.3.1.1 Vedení R43 Boskovickou brázdou , realizace R52 – JZT + JT

Příloha 79 Schéma dopravního modelu č.6



R43 je přivedena ze severního směru po Kuřim, kde se odklání do Boskovické brázdě k D1, na kterou je napojena u Ostrovačic. Toto napojení si vyžádá přeřešení této části D1, včetně zrušení stávající MUK Ostrovačice a MUK Kývalka a realizace nové křižovatky včetně přeřešení napojení sil. I/23. V oblasti Kuřimi dochází k rozdělení dopravy mezi R43 a I/43. Zde je nutno počítat s doplněním čtyřpruhového uspořádání mezi R43 u Kuřimi a stávajícím stavem u České. Dálnice D1 bude zkapacitněna na šestipruhové uspořádání. V uvažované MUK Troubsko bude navazovat R52 v podobě

tangent (jihozápadní po I/52 a jižní po D2) v trase Modřická. V trase Bystrcké stopy R43 bude zachován stávající stav, stejně tak v lokalitě Bystrc, tedy bez propojení Kníničky – Bystrc a centrální křižovatkou MUK OBI. VMO se uvažuje v dokončeném stavu dle dnešních parametrů přípravy.

Zhodnocení:

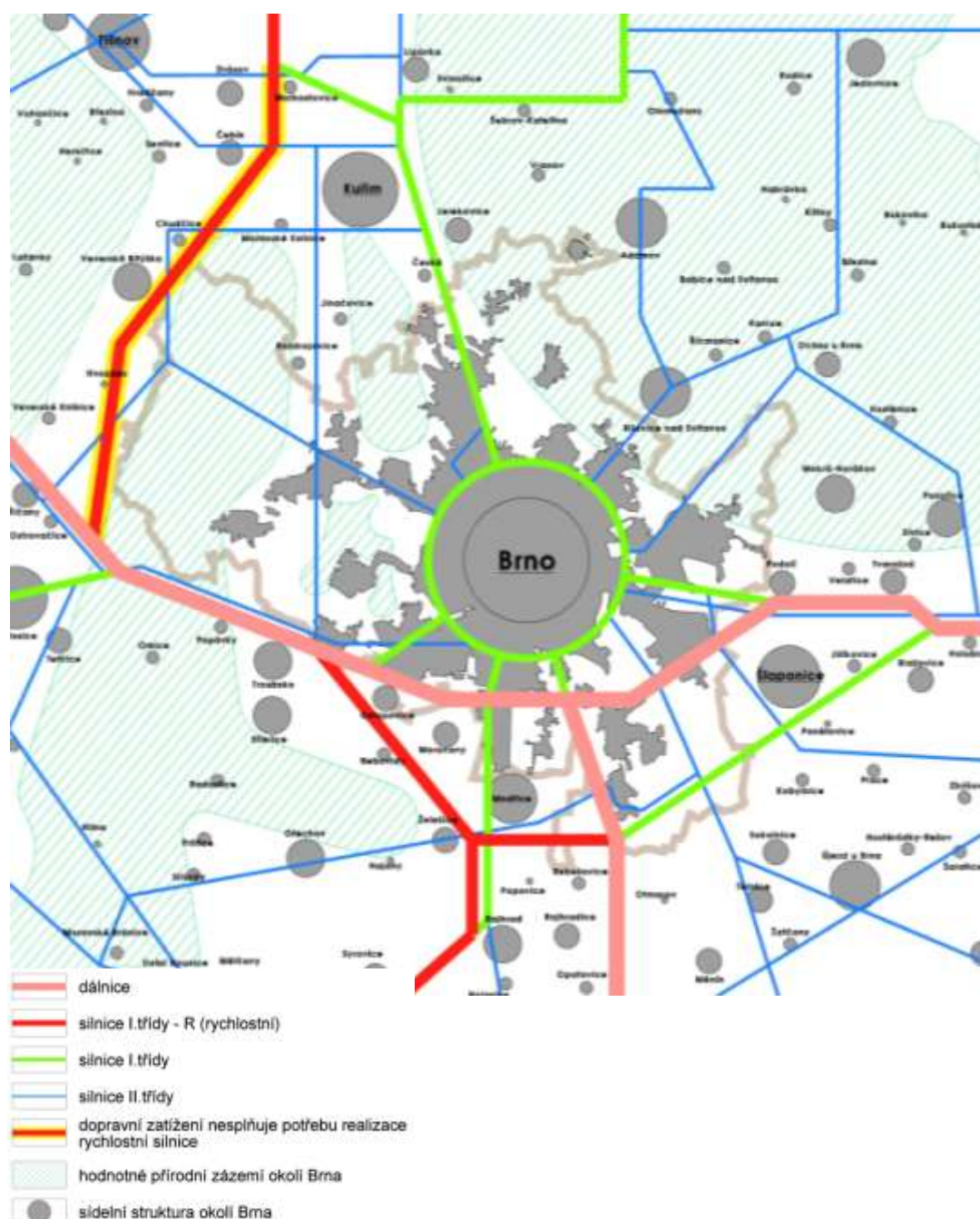
Model je nevhodný v důsledku nižší ochranné funkce systému a nadměrnému zatěžování I/43 a VMO v Brně.

- a) soulad (popřípadě dopady) do koncepce evropské či celostátní komunikační sítě
 - řešením tangent propojením D1 – D2 – R52 je naplněn systém TEN,
 - v případě zařazení komunikace v Boskovické brázdě do kategorie rychlostních komunikací jako R43 (dle intenzit však neodpovídá požadavkům ČSN) je řešení ve shodě s danou koncepcí ČR. Rizikem je zařazení komunikace s nízkou intenzitou do sítě rychlostních komunikací. Otázkou je také investiční náročnost přestavby MUK na D1 pro nízké zatížení.
- b) vliv na ochranný systém města a aglomerace
 - v případě zařazení R43 do systému rychlostních komunikací se ze severního směru částečně ochranný systém naplňuje, přenáší však velké zatížení na druhý stupeň ochrany (VMO) s rizikem kapacitních problémů a přelévání dopravy na místní síť či třetí stupeň ochrany (vnitřní okruh),
 - jižní systém v podobě tangent ochranný systém splňuje.
- c) řešení tranzitní dopravy a rozvádění dopravy zdrojové a cílové
 - v případě zařazení R43 do systému rychlostních komunikací ze severního směru tato komunikace částečně plní „obchvatovou“ funkci tranzitní dopravy, zdrojová a cílová doprava bude nadále používat radiální směr I/43 a VMO. R43 v této stopě nemůže plnit rozváděcí funkci protože je příliš vzdálená od města a není možno vytvořit potřebné napojení na dopravní skelet města.
 - jižní systém v podobě tangent pozitivně plní obě funkce.
- d) řešení vnitroaglomerační dopravy
 - oddálená poloha R43 mimo prostor aglomerace, lokalizovaná až za Přírodní park Podkomorských lesů nedokáže zlepšit vnitroaglomerační vazby,
 - jižní systém v podobě tangent příznivě plní funkci distributora dopravy, odklání ji od přetížené D1 a nezatěžuje místní síť.
- e) řešení možnosti rozvoje území města a aglomerace
 - I když je jižní sektor dopravně vhodně řešen, severní část území (vlastní město) je na hranici dopravní únosnosti. Zvýšení zatížení VMO omezí možnosti rozvoje vnitřního města a bude mít dopad na zhoršení kvality prostředí ve městě.
- f) dopady do probíhajících a připravovaných staveb dopravní infrastruktury
 - navržený systém má značný vliv na celou přípravu VMO, tedy i na ty části, které jsou dnes v realizaci a přípravě, musela být přehodnocena celá komunikační síť města Brna a aglomerace (především severního sektoru). Velký vliv může mít i etapizace daného řešení.
- g) dopady do území jednotlivých nových komunikací s možnostmi řešení negativních vlivů z dopravy
 - realizace nových komunikací R43 a tangent musí splňovat veškeré normové požadavky na ochranu proti negativním vlivům dopravy na okolí komunikace,
 - zatížení dopravy stávajících komunikací, v daném případě uvnitř aglomerace, přináší s sebou nadměrné zatížení okolí jehož ochrana je velice problematická (čím menší je podíl dopravy na nové – vyšší komunikační síti s možností ochrany, tím větší je zatížení na stávající – vnitřní síti s problematickými možnostmi ochrany).

- h) kategorie komunikací v závislosti na intenzitě dopravy, finanční možnosti realizace nižší dopravní sítě a s tím spojená rizika oddalování stavby
- R43 dle normových hodnot nespĺňuje kritéria pro rychlostní – tedy čtyřpruhovou, směrově dělenou komunikaci. Je tedy otázkou, o jaký druh komunikace půjde a kdo bude jejím investorem. Z toho plyne rovněž možné oddalování realizace, které společně s reálným odporem obcí v Boskovické brázdě může vést k dlouhodobému zachování stavu aglomerace bez R43, což by mělo fatální důsledky na její rozvoj. Realizovat rozvoj za předpokladu, že bude R43 v Boskovické brázdě, která nemá jasného investora a předpoklady realizace je zavádějící.
 - R52 v podobě tangent je komunikace rychlostního charakteru a dle předpokládaného zatížení by byla realizována státem.

6.3.1.2 Vedení R43 Boskovickou brázdou, která je doplněna krajskou komunikací Kuřim – Brno – Bosonohy v Bystrcké stopě , realizace R52 – JZT + JT

Příloha 80 Schéma dopravního modelu č.7



Dopravní koncepce je řešena shodně jako v předchozím případě, pouze v trase Bystrcké stopy je vedena krajská komunikace, která spojí Kuřim s Bystrcí mostním objektem přes Svratku a silnici II/602 v návaznosti na obchvat Bosonoh. Předpokládají se podstatně úspornější opatření na eliminaci negativních účinků než u rychlostní komunikace. Tato komunikace nebude napojena na MUK Troubsko.

Zhodnocení:

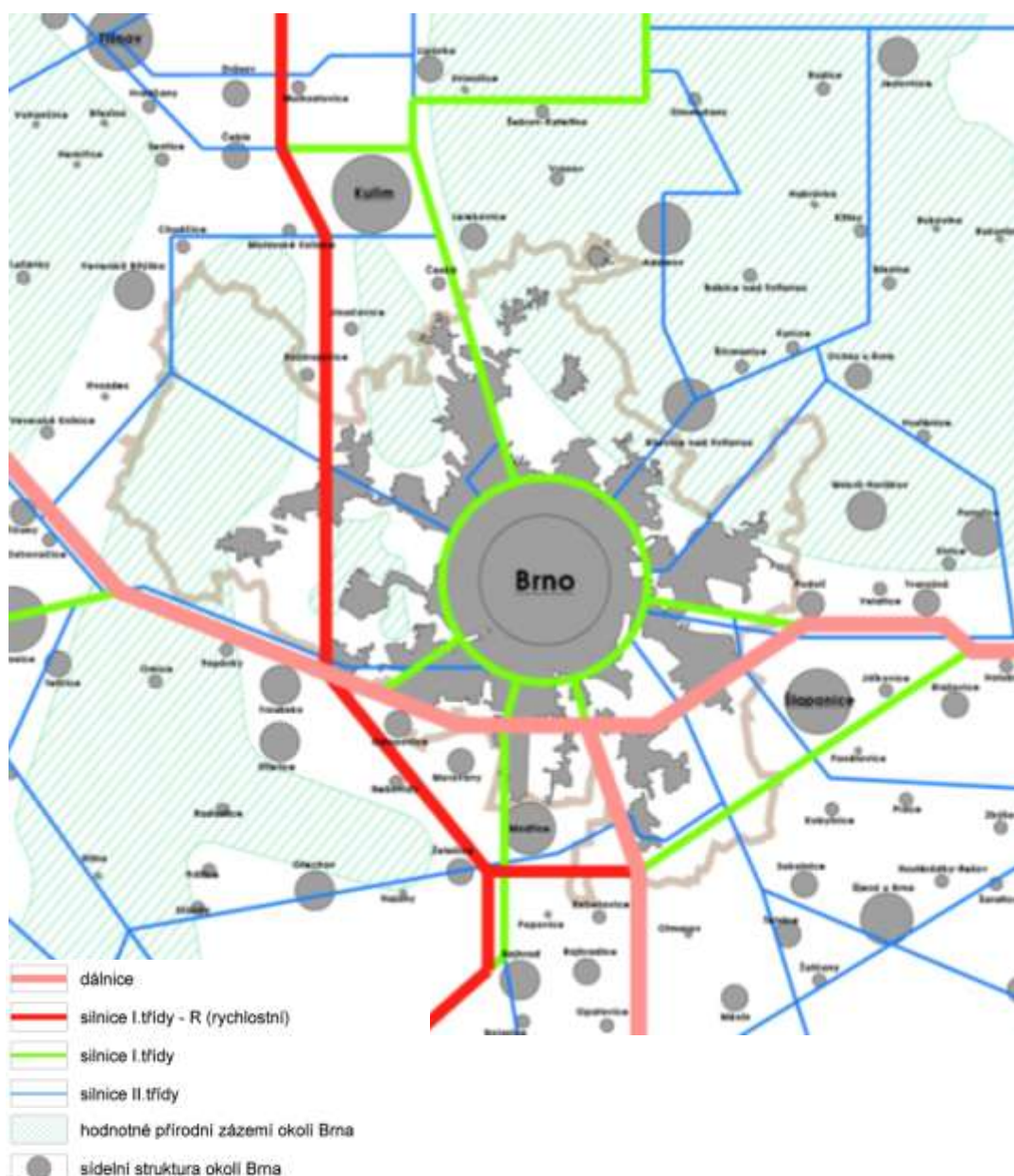
Model je nevhodný z důvodu vyšší finanční náročnosti zejména na krajské investice - silnice Kuřim - Bystrc a napojení západní tangenty na II/602. Důsledkem by bylo dlouhodobé fungování modelu č.1.

- a) soulad (popřípadě dopady) do koncepce evropské či celostátní komunikační sítě
 - řešením tangent propojením D1 – D2 – R52 je naplněn systém TEN,
 - v případě zařazení komunikace v Boskovické brázdě do kategorie rychlostních komunikací jako R43 (dle intenzit však neodpovídá požadavkům ČSN) je řešení ve shodě s danou koncepcí ČR. Rizikem je zařazení komunikace s nízkou intenzitou do sítě rychlostních komunikací. Otázkou je také investiční náročnost přestavby MUK na D1 pro nízké zatížení.
- b) vliv na ochranný systém města a aglomerace
 - v případě doplnění R43 v Boskovické brázdě o nový systém krajské sítě Kuřim - Brno – II/602 je v zásadě splněn systém třístupňové ochrany,
 - jižní systém v podobě tangent ochranný systém splňuje.
- c) řešení tranzitní dopravy a rozvádění dopravy zdrojové a cílové
 - v případě doplnění R43 v Boskovické brázdě o nový systém krajské sítě Kuřim- Brno – II/602 je vytvořena nová vazba rozvádějící dopravu ve městě,
 - jižní systém v podobě tangent pozitivně plní obě funkce.
- d) řešení vnitroaglomerační dopravy
 - oddálená poloha R43 mimo prostor aglomerace, lokalizovaná až za Přírodní park Podkomorských lesů nedokáže zlepšit vnitroaglomerační vazby, tyto naopak převezme uvedená nová krajská komunikace,
 - jižní systém v podobě tangent příznivě plní funkci distributora dopravy, odklání ji od přetížené D1 a nezatěžuje místní síť.
- e) řešení možnosti rozvoje území města a aglomerace
 - Jižní sektor je dopravně vhodně řešen a umožňuje rozvoj aglomerace, v severní část území sehraje podstatnou úlohu nová krajská komunikace, která se stane organizační osou území. Problematickým se ukazuje eliminace negativních vlivů dopravy na přilehlé území, které by na krajské silnici zřejmě nedosahovalo parametrů ochrany komunikace rychlostní. Zároveň by stejně došlo ke zvýšení zatížení VMO, které by nedosahovalo intenzit prvního modelového řešení bez krajské silnice.
- f) dopady do probíhajících a připravovaných staveb dopravní infrastruktury
 - navržený systém má určitý vliv na celou přípravu VMO a to především v otázce reálnosti výstavby obou severojižních os (R43 a krajské komunikace) a jejich etapové realizaci. Výše popsaná dopravní účinnost se splní pouze za předpokladu výstavby obou těchto komunikací.
- g) dopady do území jednotlivých nových komunikací s možnostmi řešení negativních vlivů z dopravy
 - realizace nových komunikací R43 a tangent musí splňovat veškeré normové požadavky na ochranu proti negativním vlivům dopravy na okolí komunikace,
 - v případě nové krajské komunikace, která vykazuje větší dopravní zatížení než R43 v Boskovické brázdě, nelze předpokládat taková opatření jako u rychlostní komunikace (v případě Bystrce to znamená vedení ve stávající stopě zřejmě po terénu a ne v tunelovém úseku jako u rychlostní komunikace).

- h) kategorie komunikací v závislosti na intenzitě dopravy, finanční možnosti realizace nižší dopravní sítě a s tím spojená rizika oddalování stavby
- R43 dle normových hodnot nespĺňuje kritéria pro rychlostní – tedy čtyřpruhovou, směrově dělenou komunikaci. Je tedy otázkou, o jaký druh komunikace půjde a kdo bude jejím investorem. Z toho plyne rovněž možné oddalování realizace, které společně s reálným odporem obcí v Boskovické brázdě může vést k dlouhodobému zachování stavu aglomerace bez R43, což by mělo fatální důsledky na její rozvoj. Realizovat rozvoj za předpokladu, že bude R43 v Boskovické brázdě, která nemá jasného investora a předpoklady realizace je zavádějící.
 - Naopak předpokládané intenzity na krajské komunikaci Kuřim - Brno – II/602 dávají předpoklad k šířkovému uspořádání čtyřpruhové komunikace (tento skutečnost vlastně potvrzuje, že krajská komunikace by plnila skrytou funkci R43 v aglomeraci a Boskovická brázda by přenášela pouze nadlokální tranzitní vztahy),
 - R52 v podobě tangent je komunikace rychlostního charakteru a dle předpokládaného zatížení by byla realizována státem.

6.3.1.3 Vedení R43 Bystrckou stopou, realizace R52 – JZT + JT

Příloha 81 Schéma dopravního modelu č.1



R43 je od Kuřimi vedena tzv. Bystrckou stopou s napojením na D1 v MUK Troubsko. Průchod Bystrcí je řešen včetně opatření na eliminaci vlivů stavby na životní prostředí. Od MUK Troubsko je vedena R52 opět v podobě tangent až po D2. V Boskovické brázdě zůstává stávající charakter komunikační sítě. Rovněž v tomto případě se předpokládá čtyřpruhové uspořádání I/43 od R43 po Českou.

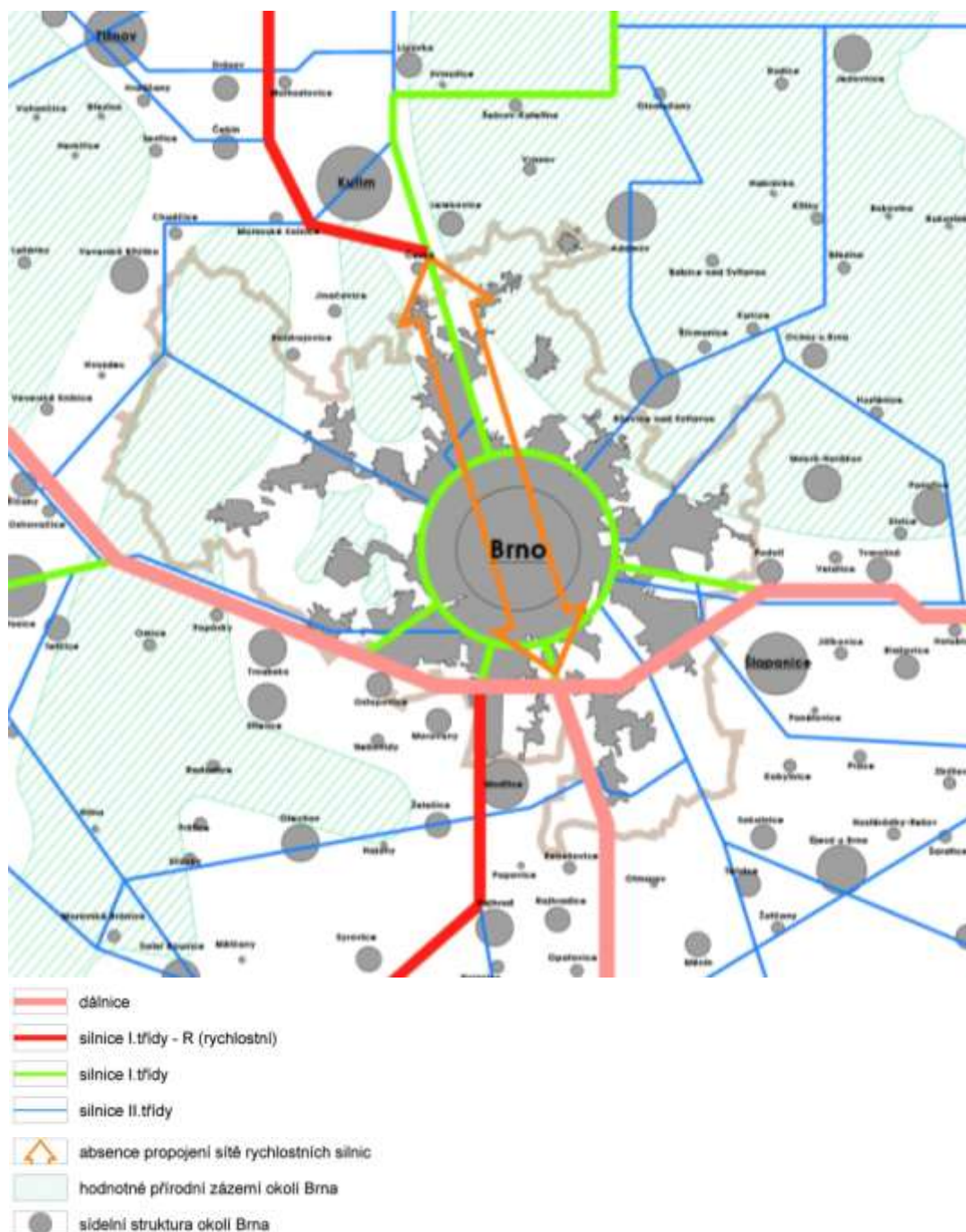
Zhodnocení:

Model je v souladu s koncepčními materiály JMK.

- a) soulad (popřípadě dopady) do koncepce evropské či celostátní komunikační sítě
 - řešením tangent propojením D1 – D2 – R52 je naplněn systém TEN,
 - řešení R43 splňuje podmínky zařazení do sítě rychlostních komunikací a odpovídá koncepci republikové komunikační sítě.
- b) vliv na ochranný systém města a aglomerace
 - celý systém odpovídá dlouhodobé koncepci trojstupňové ochrany města Brna a aglomerace.
- c) řešení tranzitní dopravy a rozvádění dopravy zdrojové a cílové
 - celý systém plní funkci odvedení tranzitní dopravy mimo jádrové město a svou polohou plně vyhovuje rozvedené zdrojové či cílové dopravy mimo vnitřní komunikační systém.
- d) řešení vnitroaglomerační dopravy
 - celý systém plní i funkci distributora vnitroaglomerační dopravy, čímž má kladný vliv na vnitřní systém s možností uplatnění restriktivních opatření uvnitř urbanistických celků proti nežádoucí dopravě.
- e) řešení možnosti rozvoje území města a aglomerace
 - celý systém umožňuje regulovaný rozvoj území města i aglomerace.
- f) dopady do probíhajících a připravovaných staveb dopravní infrastruktury
 - celý systém je v souladu s navrženou koncepcí komunikační sítě aglomerace a VMO v Brně.
- g) dopady do území jednotlivých nových komunikací s možnostmi řešení negativních vlivů z dopravy
 - realizace nových komunikací R43 a tangent musí splňovat veškeré normové požadavky na ochranu proti negativním vlivům dopravy na okolí komunikace,
 - celý systém má pozitivní vliv na vnitřní systém obslužných komunikací, kde lze plnit restriktivní opatření na eliminaci nepatřičné dopravy.
- h) kategorie komunikací v závislosti na intenzitě dopravy, finanční možnosti realizace nižší dopravní sítě a s tím spojená rizika oddalování stavby
 - celý systém nadřazené sítě R43 a R52 (tangent) splňuje kritéria pro zařazení do rychlostních komunikací. To znamená reálnou možnost přípravy a realizace ze strany státu.

6.3.1.4 Ukončení R43 na I/43 v oblasti Kuřim s dalším průběhem po VMO města Brna, přivedením R52 v trase I/52 k D1 – MUK Brno – Centrum

Příloha 82 Schéma dopravního modelu č.13



R43 je ukončena v prostoru Kuřim a napojuje se na čtyřpruhové uspořádání silnice I/43, v Brně pak na systém VMO – I/42. Veškerý dopravní proud je veden po VMO města Brna až do jižního sektoru, kde se napojuje nejdříve na I/52, poté na R52. R52 je přivedena od Rajhradu až k D1, včetně výhledové úplné přestavby D1 a MUK Brno - Jih a MUK Brno - Centrum se všemi negativními dopady do území. V trase Bystrcké stopy R43 bude zachován stávající stav, stejně tak v lokalitě Bystrc, tedy bez propojení Kníničky – Bystrc a centrální křižovatkou MUK OBI. U VMO se je nutno uvažovat se změnou celkové dopravní účinnosti, což se promítne do celého komunikačního systému města.

Zhodnocení:

Model je koncepčně i dopravně naprosto nevhodný a vedl by k vybudování R43 jako čtyřpruhové segregované I/43 přes vnitřní město. Absence tangent by vedla k přetížení D1 a D2 a vyvolala by přeřešení VMO. Z důvodu jeho zkapacitnění by zřejmě musely být odstraněny některá napojení na vnitřní síť města, která by byla nadměrně přetěžována.

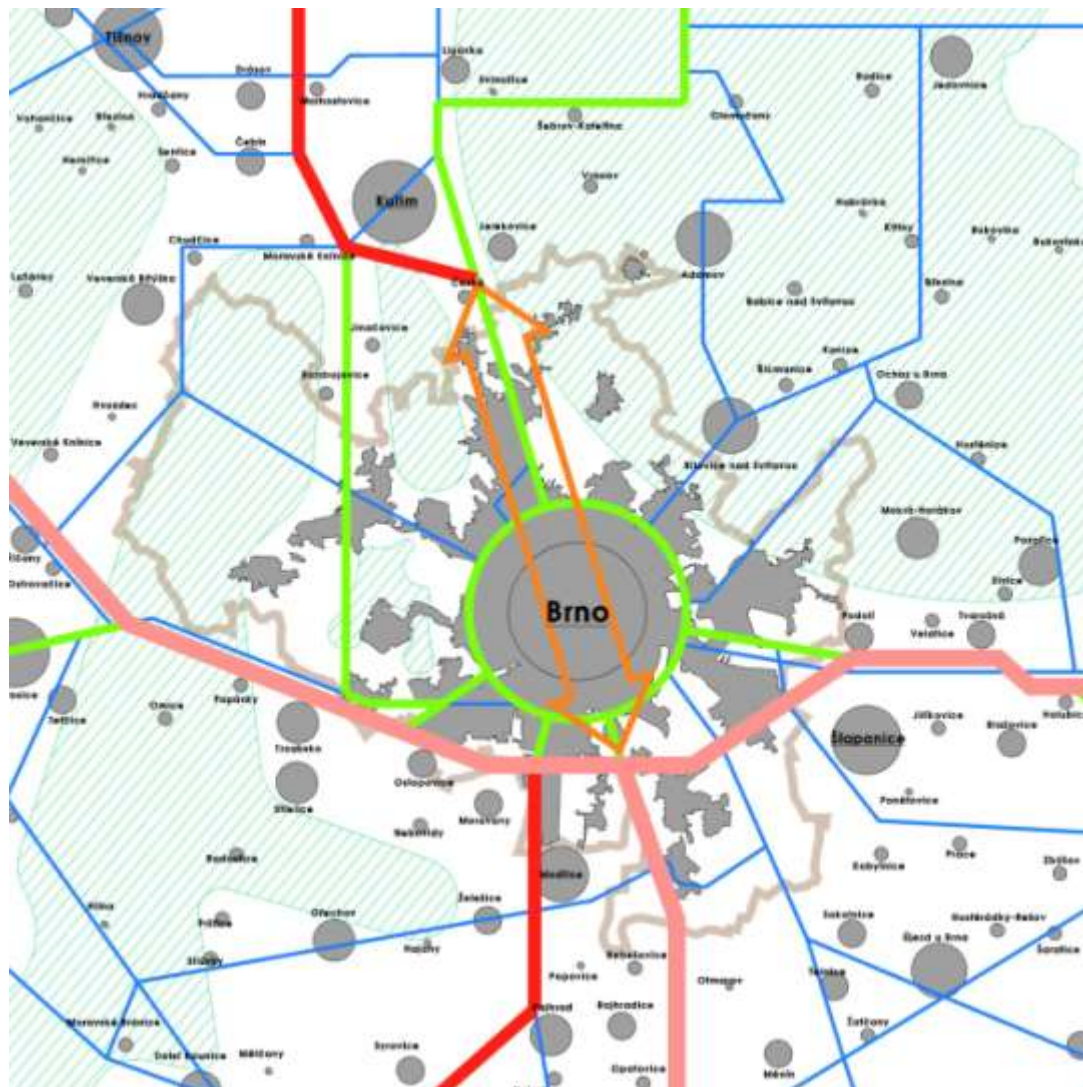
- a) soulad (popřípadě dopady) do koncepce evropské či celostátní komunikační sítě
- v případě propojení R52 až na D1 (MUK Brno - Centrum) bez řešením tangent dojde k propojením D1 – D2 – R52 a naplnění systém TEN, ovšem za cenu radikální úpravy D1 a R52 a za rizika kapacitních problémů,
 - v případě vynechání R43 v aglomeraci je narušena koncepce realizace základní komunikační sítě České republiky a což může vést ke zrušení celé vazby R43 mezi R35 a D1, což má zcela negativní dopad do celé středoevropské sítě a do sítě města Brna.
- b) vliv na ochranný systém města a aglomerace
- systém je v rozporu s dlouhodobou strategií tříступňové ochrany,
 - absenci prvního ochranného systému automaticky přebírá druhý stupeň - VMO, kde dojde ke kumulaci celostátní, aglomerační a vnitroměstské dopravy s výsledkem tvorby kongescí a přelévání dopravy do vnitřního systému bez možnosti ochrany a regulace,
 - je nutná celá změna dopravní koncepce aglomerace s dopady do dopravní sítě České republiky.
- c) řešení tranzitní dopravy a rozvádění dopravy zdrojové a cílové
- veškerá tranzitní, zdrojová a cílová doprava je přivedena do jádra aglomerace – vnitřního prstence města Brna, což by vedlo k dopravnímu kolapsu na VMO a D1 a poté na celé síti aglomerace.
- d) řešení vnitroaglomerační dopravy
- veškerá tranzitní, zdrojová a cílová doprava je přivedena do jádra aglomerace – vnitřního prstence města Brna, což by vedlo k dopravnímu kolapsu na VMO a D1 a poté na celé síti aglomerace.
- e) řešení možnosti rozvoje území města a aglomerace
- systém neumožňuje rozvoj území a bylo by nutno zastavit veškeré rozvojové projekty v aglomeraci, neboť síť by byla za hranicí kapacity, což s sebou přináší problémy dopravní, dopravně bezpečnostní, ale i dopady na kvalitu životního prostředí ve městě.
- f) dopady do probíhajících a připravovaných staveb dopravní infrastruktury
- důsledkem tohoto řešení by bylo zastavení doposud sledované přípravy VMO a přehodnocení celého dopravního systému,
 - v jižním sektoru by byl nutný radikální zásah do celkové koncepce (přeměna I/52 na R52) doprovázená rozsáhlou změnou okolního území a přebudováním MUK Brno - Centrum a úseku D1.
- g) dopady do území jednotlivých nových komunikací s možnostmi řešení negativních vlivů z dopravy
- vzhledem k faktu, že tato možnost nebyla nikdy detailně zkoumána, lze těžko popsat dopady tohoto řešení do území, lze však předpokládat obrovské problémy na VMO a radiálách, především na I/43. Zvýšení dopravy na D1 a na R52 by znamenalo přenesení problémů na vnitřní síť města,
 - vzhledem k intenzivnímu využití území by prvky na eliminaci negativních vlivů z dopravy do okolí byly tak náročné, že jejich realizace byla ekonomicky a realizačně nereálná, což by vedlo k dlouhodobým problémům dopravním, bezpečnostním a k radikálnímu zhoršení životního prostředí (okolí vnitřní sítě měst nelze reálně chránit před negativními vlivy dopravy – dopravu lze pouze vytlačit mimo tyto plochy, v tomto případě není kam).

h) kategorie komunikací v závislosti na intenzitě dopravy, finanční možnosti realizace nižší dopravní sítě a s tím spojená rizika oddalování stavby

- tento dopravní případ nebyl doposud zkoumán a tedy je nemožné určit kategorizaci komunikační sítě,
- z hlediska tvorby sítě je realizovatelnost tohoto řešení velmi obtížná, obzvláště R52 a D1 je značně stavebně, územně a finančně náročný úsek nad současné možnosti.

6.3.1.5 Ukončení R43 na I/43 v oblasti Kuřim s dalším průběhem po VMO města Brna, doplnění silnic I.třídy Kuřim – Brno – Bosonohy - západní přivaděč v Bystrcké stopě, přivedením R52 v trase I/52 k D1 – MUK Brno – Centrum

Příloha 83 Schéma dopravního modelu č.14



-  dálnice
-  silnice I.třídy - R (rychlostní)
-  silnice I.třídy
-  silnice II.třídy
-  absence propojení sítě rychlostních silnic
-  hodnotné přírodní zázemí okolí Brna
-  sídelní struktura okolí Brna

R43 a R52 je řešena shodně jako v předchozím modelu, pouze dochází k doplnění silnice I.třídy propojující Kuřim – Bystrc – Bosonohy – západní přivaděč. Tato silnice je zařazena do I. třídy, protože přenáší vztahy, které má přenášet nadřazená síť. Propojení je v trase Bystrcké stopy. Předpokládají se podstatně úspornější opatření na eliminaci negativních účinků než u rychlostní komunikace.

Zhodnocení:

Model je v dopadech shodný s modelem č.4. Doplnění silnicí I.třídy by částečně mohlo odlehčit přetížený průtah I/43 městem, ale za cenu zvýšení nákladů bez prokazatelných dopravních efektů.

- a) soulad (popřípadě dopady) do koncepce evropské či celostátní komunikační sítě
 - v případě propojení R52 až na D1 (MUK Brno - Centrum) bez řešením tangent dojde k propojením D1 – D2 – R52 a naplnění systém TEN, ovšem za cenu radikální úpravy D1 a R52 a za rizika kapacitních problémů,
 - v případě vynechání R43 v aglomeraci je narušena koncepce realizace základní komunikační sítě České republiky a což může vést ke zrušení celé vazby R43 mezi R35 a D1, což má zcela negativní dopad do celé středoevropské sítě a do sítě města Brna.
- b) vliv na ochranný systém města a aglomerace
 - systém je v rozporu s dlouhodobou strategií třístupňové ochrany,
 - absenci prvního ochranného systému automaticky přebírá druhý stupeň - VMO, kde dojde ke kumulaci celostátní, aglomerační a vnitroměstské dopravy s výsledkem tvorby kongescí a přelévání dopravy do vnitřního systému bez možnosti ochrany a regulace,
 - je nutná celá změna dopravní koncepce aglomerace s dopady do dopravní sítě České republiky.
- c) řešení tranzitní dopravy a rozvádění dopravy zdrojové a cílové
 - veškerá tranzitní, zdrojová a cílová doprava je přivedena do jádra aglomerace – vnitřního prstence města Brna, což by vedlo k dopravnímu kolapsu na VMO a D1 a poté na celé síti aglomerace.
- d) řešení vnitroaglomerační dopravy
 - část aglomerační dopravy je přenesena na novou silnici I.třídy Kuřim – Brno – obchvat Bosonoh – západní přivaděč, která by alespoň částečně odlehčila přetíženému VMO,
 - větší část aglomerační dopravy je přivedena do jádra aglomerace – vnitřního prstence města Brna, což by vedlo k dopravnímu kolapsu na VMO a D1 a poté na celé síti aglomerace.
- e) řešení možnosti rozvoje území města a aglomerace
 - systém neumožňuje rozvoj území a bylo by nutno zastavit veškeré rozvojové projekty v aglomeraci, neboť síť by byla za hranicí kapacity, což s sebou přináší problémy dopravní, dopravně bezpečnostní, ale i dopady na kvalitu životního prostředí ve městě.
- f) dopady do probíhajících a připravovaných staveb dopravní infrastruktury
 - důsledkem tohoto řešení by bylo zastavení doposud sledované přípravy VMO a přehodnocení celého dopravního systému,
 - v jižním sektoru by byl nutný radikální zásah do celkové koncepce (přeměna I/52 na R52) doprovázená rozsáhlou změnou okolního území a přebudováním MUK Brno - Centrum a úseku D1,
 - bylo by možné ihned zahájit přípravu komunikační osy Kuřim – Brno s návazností na obchvat Bosonoh včetně mostního objektu přes Svratku a průchodem Bystrcí v současném stavu. Obchvat Bosonoh by musel být přeřešen.
- g) dopady do území jednotlivých nových komunikací s možnostmi řešení negativních vlivů z dopravy

- vzhledem k faktu, že tato možnost nebyla nikdy detailně zkoumána, lze těžko popsat dopady tohoto řešení do území, lze však předpokládat obrovské problémy na VMO a radiálách, především na I/43; zvýšení dopravy na D1 a na R52 by znamenalo přenesení problémů na vnitřní síť města;
- vzhledem k intenzivnímu využití území by prvky na eliminaci negativních vlivů z dopravy do okolí byly tak náročné, že jejich realizace byla ekonomicky a realizačně nereálná, což by vedlo k dlouhodobým problémům dopravním, bezpečnostním a k radikálnímu zhoršení životního prostředí (okolí vnitřní sítě měst nelze reálně chránit před negativními vlivy dopravy – dopravu lze pouze vytlačit mimo tyto plochy, v tomto případě není kam);
- v případě nové komunikace přes Bystrc, nelze předpokládat taková opatření jako u rychlostní komunikace, ač by vlastně skrytě část jejich úkolů plnila (v případě Bystrce to znamená vedení ve stávající stopě zřejmě po terénu a ne v tunelovém úseku jako u rychlostní komunikace).

h) kategorie komunikací v závislosti na intenzitě dopravy, finanční možnosti realizace nižší dopravní sítě a s tím spojená rizika oddalování stavby

- tento dopravní případ nebyl doposud zkoumán a tedy je nemožné určit kategorizaci komunikační sítě;
- z hlediska tvorby sítě je realizovatelnost tohoto řešení velmi obtížná, obzvláště R52 a D1 je značně stavebně, územně a finančně náročný úsek nad současné možnosti;
- osa Kuřim - Brno – Bosonohy - západní přivaděč by byla asi silnicí I.třídy s nutností čtyřpruhového uspořádání včetně nutnosti přeřešení obchvatu Bosonoh.

Z výše uvedených skutečností lze vyvodit následující závěry:

- Pro možnost udržitelného rozvoje aglomerace je nutno aktivně řešit rozvoj silniční dopravní infrastruktury.
- Jako jediné systémově přijatelné řešení se ukazuje model vedení R43 Bystrckou stopou doplněný vedením R52 (tangenty) propojené na D2 (dopravní model č.1). A to i za předpokladu maximální eliminace negativních projevů dopravy na okolní území. Tento model umožňuje další rozvoj jak vlastního města tak i aglomerace.
- Rovněž model založený na vedení R43 v Boskovické brázdě a realizaci R52 (tangenty) propojené na D2, doplněný krajskou komunikací Kuřim – Brno – II/602 se jeví jako dopravně únosný (dopravní model č.7). Model je dopravně méně účinný a je doprovázen rizikem nereálnosti výstavby dvou koridorů v území, při nejasnosti jejich finančního krytí. Rovněž negativní vlivy z dopravy jsou větší než u modelu vedení R43 v Bystrcké stopě.
- Všechny další popsané modely neumožňují další rozvoj aglomerace a zcela zásadně mění dlouhodobou strategii celorepublikové i lokální komunikační sítě, což by znamenalo přehodnocení ÚPD řady sídel.

6.3.2 Srovnání dopravní účinnosti charakteristických dopravních řešení

Pro srovnání dopravní účinnosti byly ve výsledku porovnány tyto modelové stavy.

Modelový stav A

Vedení R43 Bystrckou stopou, realizace R52 – JZT + JT (dopravní model č.1)

(možné výhledové uspořádání silniční sítě umožňující další územní rozvoj jak ve městě, tak i aglomeraci, při realizaci následujících staveb)

R43 je od Kuřimi vedena tzv. Bystrckou stopou s napojením na D1 v MUK Troubsko. Průchod Bystrcí je řešen včetně opatření na eliminaci vlivů stavby na životní prostředí. Od MUK Troubsko je vedena R52 v podobě tangent až po D2. V Boskovické brázdě zůstává stávající charakter komunikační sítě. Předpokládá se čtyřpruhové uspořádání I/43 od R43 po Českou. Je vybudován velký městský okruh a všechny přístupové radiály z nadřazeného dopravního skeletu. V jihovýchodní části aglomerace je realizována JV tangenta jako silnice I.třídy.

Modelový stav B

Vedení R43 Boskovickou brázdou, která je doplněna krajskou komunikací Kuřim – Brno – Bosonohy v Bystrcké stopě, realizace R52 – JZT + JT (dopravní model č.7)

(možné výhledové uspořádání silniční sítě umožňující další územní rozvoj jak ve městě, tak i aglomeraci, při realizaci následujících staveb)

R43 je přivedena ze severního směru po Kuřim, kde se odklání do Boskovické brázdy k D1, na kterou je napojena u Ostrovačic. To si vyžádá přeřešení této části D1, včetně zrušení stávající MUK Ostrovačice a MUK Kývalka a realizace nové křižovatky včetně přeřešení napojení silnice I/23. Od Kuřimi z R43 se předpokládá se čtyřpruhové uspořádání I/43 po Českou. Dálnice D1 bude zkapacitněna na šestipruhové uspořádání. Na uvažovanou MUK Troubsko bude navazovat R52 v podobě tangent až po D2. V trase Bystrcké stopy bude vedena krajská komunikace, která spojí Kuřim s Bystrcí mostním objektem přes Svatku a silnici II/602 v návaznosti na obchvat Bosonoh. Předpokládají se podstatně úspornější opatření na eliminaci negativních účinků než u rychlostní komunikace. Tato komunikace nebude napojena na MUK Troubsko. Je vybudován velký městský okruh a všechny přístupové radiály z nadřazeného dopravního skeletu. V jihovýchodní části aglomerace je realizována JV tangenta jako silnice I.třídy.

Modelový stav C – varovný model

Ukončení R43 na I/43 v oblasti Kuřim s dalším průběhem po VMO města Brna, přivedením R52 v trase I/52 k D1 – MUK Brno – Centrum (dopravní model č.13)

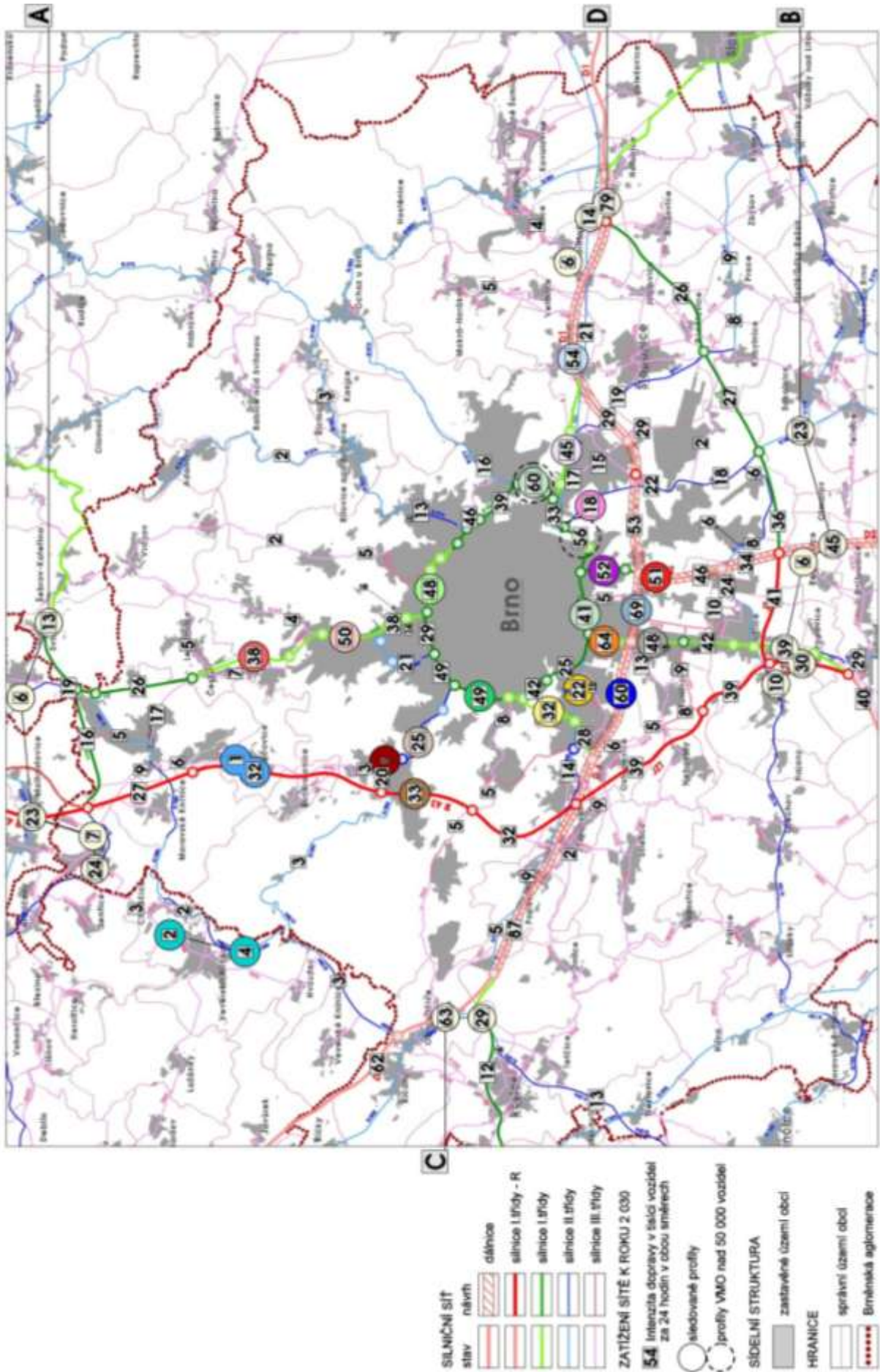
(výhledové uspořádání silniční sítě neumožňující dopravní ochranu města a její rozvedení, je doprovázené podstatným zhoršením kvality prostředí, dopravními kolapsovými stavy a omezením dalšího územního rozvoje jak ve městě, tak i aglomeraci)

R43 je ukončena v prostoru Kuřim a napojuje se na čtyřpruhové uspořádání silnice I/43, v Brně pak navazuje na dobudovaný velký městský okruh, na který jsou napojeny všechny přístupové radiály z nadřazeného dopravního skeletu. Veškerý dopravní proud od severu je veden po VMO města Brna až do jižního sektoru, kde se napojuje nejdříve na I/52, poté na R52. R52 je přivedena od Rajhradu až k D1, včetně výhledové úplné přestavby D1 a MUK Brno - Jih a MUK Brno - Centrum se všemi negativními dopady do území. V trase Bystrcké stopy R43 je zachován stávající stav, stejně tak v lokalitě Bystrc, tedy bez propojení Kníničky – Bystrc. Na velkém městském okruhu je nutno uvažovat se změnou celkové dopravní účinnosti, což se promítne do celého komunikačního systému města. Dálniční kříž D1 a D2 není odlehčen pomocí tangent a veškeré dopravní zatížení zůstává na dálniční síti a R52.

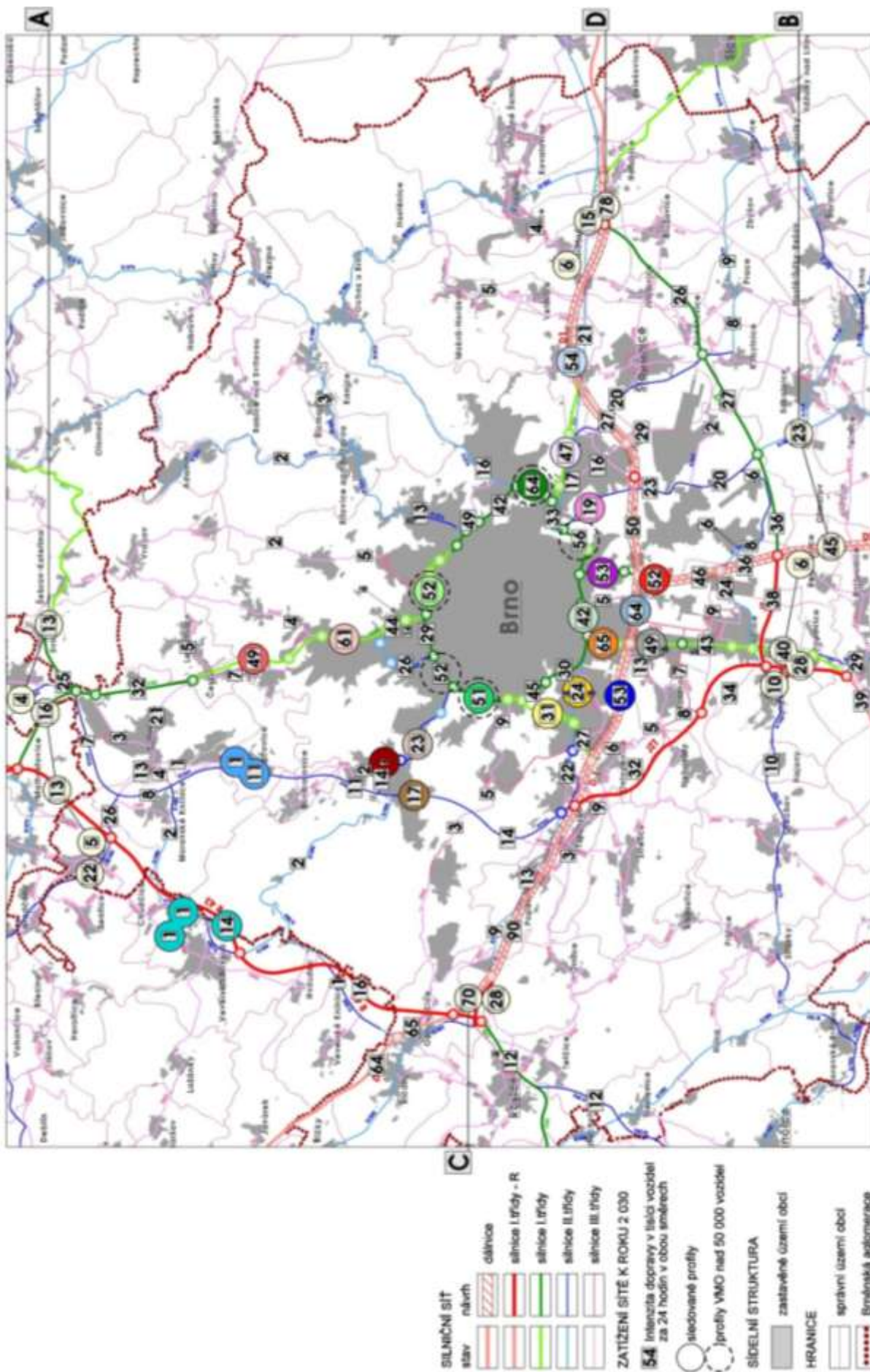
Modelové stavy A a B jsou reprezentanty modelů s největší dopravní účinností řešící SJ propojení aglomerace s dálniční sítí prostřednictvím rychlostní komunikace vedené buď Boskovickou nebo Bystrckou stopou. Ubíráním jednotlivých návrhových prvků klesá jejich dopravní účinnost.

Modelový stav C je reprezentantem modelů, řešících SJ propojení aglomerace s dálniční sítí na nižší úrovni silnice I.třídy. Představuje nejnižší dopravní účinnost.

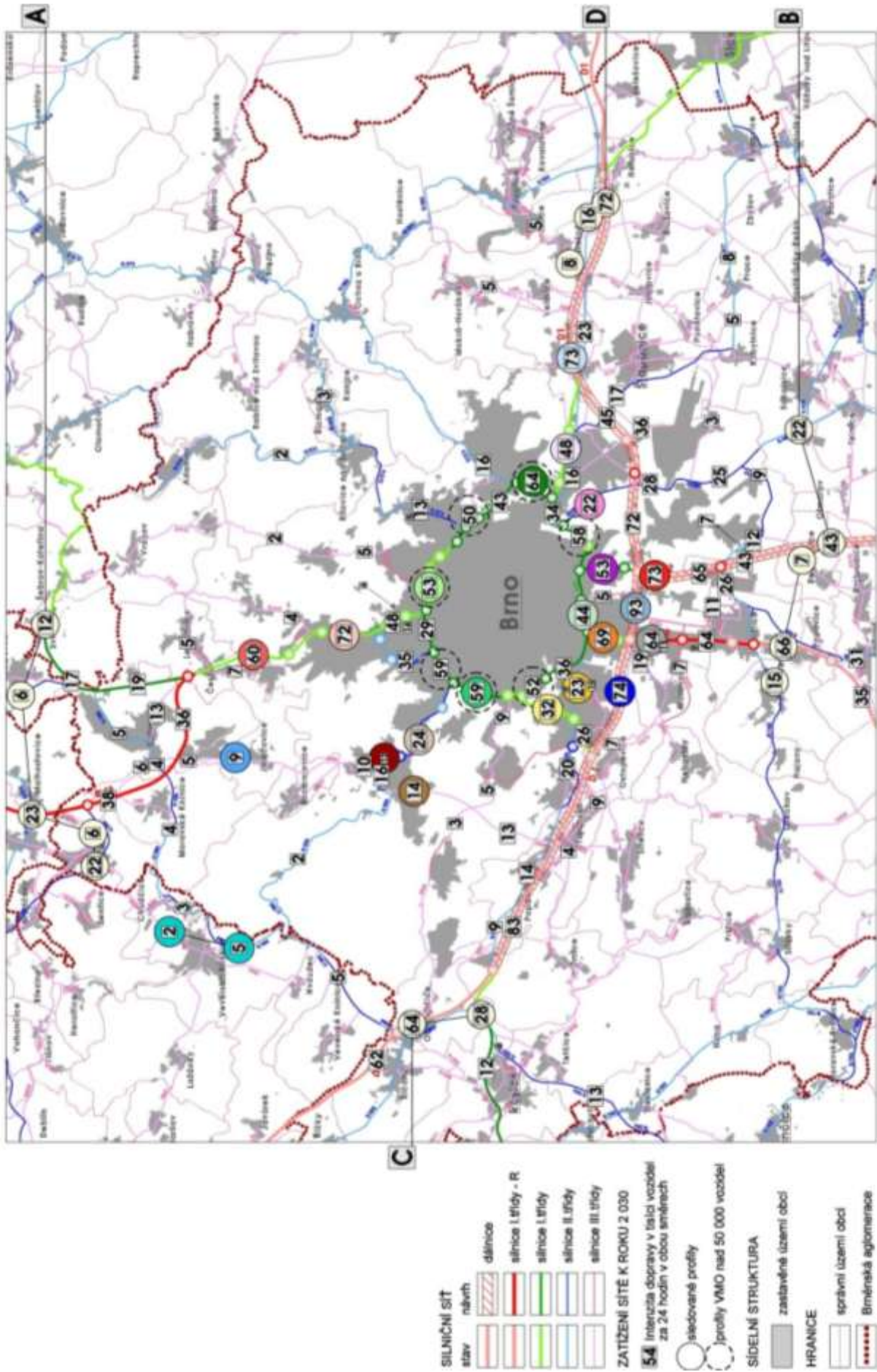
Na předpokládané síti byly ve všech modelových stavech porovnávány intenzity na vjezdech do aglomerace a na vybraných profilech. Výsledky byly převedeny do srovnávací tabulky, kde byly zvýrazněny profily s nárůstem dopravy. Zároveň byly identifikovány profily na VMO, které signalizují překročení únosných intenzit. Jejich kumulace ve výsledku sníží propustnost VMO, který přestane plnit svoji ochrannou funkci, bude docházet k dopravním kongescím a přelévání dopravy do vnitřního města.





























Příloha 85 Modelový stav B - zatížení vybraných profilů



Příloha 86 Modelový stav C - zatížení vybraných profilů



Příloha 87 Porovnání vybraných profilů modelových stavů A, B a C (srovnávací tabulka)

Profil			Model A	Model B	Model C
Perimetr - sever	A		73 000	73 000	69 000
Perimetr - jih	B		153 000	152 000	153 000
Perimetr - západ	C		92 000	98 000	92 000
Perimetr - východ	D		99 000	99 000	96 000
Boskovická brázda	E		6 000	16 000	7 000
Jinačovická brázda	F		33 000	12 000	9 000
Svitavská - 1	G		38 000	49 000	60 000
Svitavská - 2	H		50 000	61 000	72 000
Kniničky	I		5 000	4 000	12 000
Bystřc	J		33 000	17 000	14 000
Přehradní radiála	K		25 000	23 000	24 000
VMO - sever	L		48 000	52 000	53 000
VMO - západ	M		49 000	51 000	59 000
VMO - jih	N		41 000	42 000	44 000
VMO - východ	O		60 000	64 000	64 000
Pražská radiála	P		32 000	31 000	32 000
Jihlavská	Q		22 000	24 000	23 000
Heršpická	R		64 000	65 000	69 000
Bratislavská radiála	S		52 000	53 000	53 000
Továrni	T		18 000	19 000	22 000
Ostravská radiála	U		45 000	47 000	48 000
D1 - východ	V		54 000	54 000	73 000
D1 - jih	W		69 000	64 000	93 000
D1 - západ	X		60 000	53 000	74 000
Vídeňská	Y		48 000	49 000	64 000
D2	Z		51 000	52 000	73 000

Zdroj: Komplexní materiál - R43 ve vazbě na dopravní řešení širšího území“ 2009 PK Ossendorf – vlastní zpracování

6.4 Možnosti rozvoje Brněnské aglomerace

Následující kapitola je pokusem o modelování možného budoucího vývoje Brněnské aglomerace v souvislostech výše popsanych předpokladů, omezujících podmínek a rozvojových záměrů.

Cílem budoucího vývoje je vytvoření plnohodnotného a konkurenceschopného celku, který bude schopen zajistit obyvatelům a ekonomickým aktivitám kvalitní ekonomické a sociální podmínky při dodržení kvality životního a přírodního prostředí. Toho lze dosáhnout pouze zajištěním udržitelného rozvoje doprovázeného zvyšováním kvality všech jeho složek. Pro budoucnost je velmi důležité vyvážení kvalitativního a kvantitativního růstu. Jejich nevyváženost v konkrétním časovém úseku vede k celkové ztrátě atraktivity a tím i konkurenceschopnosti vůči ostatním regionům.

Modelované stavy vycházejí z předpokladu aktivního a koordinovaného usměrňování využití území a tomu odpovídajícímu umístování aktivit, za předpokladu realizace nezbytných podmiňujících investic veřejné infrastruktury, tedy z **principů usměrněného rozvoje**.

Celkem byly modelovány 3 stavy.

První dva reprezentují možnosti pozitivního vývoje, který při splnění definovaných podmínek může zajistit udržitelný rozvoj aglomerace.

Třetí modelový stav je reprezentantem skupiny, která ukazuje na možné dopady v případě, že nedojde k realizaci potřebné dopravní infrastruktury. Tento stav je chápán jako varovný model vedoucí k nevyváženosti územního rozvoje Brna i aglomerace, který nedokáže zajistit podmínky udržitelnosti rozvoje.

Klíčovým prvek pro tvorbu modelů je rozvoj dopravní silniční infrastruktury, který je doplněn rovnocenným systémem dopravy hromadné. Navrhované rozvojové směry musí rovnocenně splňovat možnost dopravní obsluhy jak individuální, tak i kapacitní hromadnou dopravou. Naopak v oblastech bez schopnosti zajistit tento komfort dopravní obsluhy musí být územní rozvoj cílevědomě tlumen. Podmínkou pro fungování modelů je zajištění potřebné obsluhy technickou infrastrukturou a splnění podmínek limitů využití území. Výsledkem je vyvážený model sídelní struktury, který na jedné straně vyžaduje regulaci využití území v závislosti na možnostech dopravní obsluhy, kvalitě přírodních podmínek a působení limitů využití území a na straně druhé umožňuje stimulovat územní rozvoj prostřednictvím cíleně směřované veřejné infrastruktury.

Pro sestavení modelů bylo území aglomerace rozděleno podle rozvojových předpokladů do oblastí s vazbami na město Brno jako jádro aglomerace. U jednotlivých oblastí a jejich obcí byl sledován dosavadní trend jejich růstu v období prokázaných suburbanizačních tendencí, tedy po roce 1991.

Příloha 88 Oblasti Brněnské aglomerace (tabulka)

Oblast	Obec	Růst obce 1980 - 2009			Růst oblasti 1991 - 2009			
		1980 – 1991 (%)	1991 – 2001 (%)	2001 – 2009 (%)	1991 obyv.	2009 obyv.	1991-2009 obyv.	1991-2009 (%)
Střed aglomerace								
A	Oblast jádrového sídla - Brno				388 296	370 592	-17 704	95
	582786	Brno	104,50	96,90	98,50			
B1	Oblast přímého rozvoje města Brna				9 145	11 224	2 079	123
	582921	Česká	91,00	125,00	111,80			
	583251	Kuřim	112,00	103,60	117,50			
B2	Oblast přímého rozvoje města Brna				6 172	6 836	664	111
	583952	Šlapanice	90,20	100,70	110,00			
B3	Oblast přímého rozvoje města Brna				3 484	4 301	817	123
	583391	Modřice	84,70	100,60	122,70			
Západ aglomerace								
C1	Oblast podmíněného rozvoje sídelní struktury s podporou železničního IDS				3 108	3 450	342	111
	583545	Omice	101,90	106,00	105,90			
	583910	Střelice	91,00	103,40	107,00			

Oblast	Obec	Růst obce 1980 - 2009			Růst oblasti 1991 - 2009			
		1980 – 1991 (%)	1991 – 2001 (%)	2001 – 2009 (%)	1991 obyv.	2009 obyv.	1991-2009 obyv.	1991-2009 (%)
C2	Oblast podmíněného rozvoje sídelní struktury s podporou železničního IDS				8 615	9 799	1 184	114
	582808	Babice u Rosic	84,80	110,30	118,40			
	583782	Rosice	100,10	106,20	103,90			
	583987	Tetčice	101,40	101,90	105,30			
	584207	Zastávka	92,80	105,90	113,60			
C3	Oblast podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS				3 334	4 490	1 156	135
	583596	Ostopovice	94,40	94,30	113,50			
	583669	Popůvky	91,80	111,80	147,20			
	584029	Troubsko	95,40	111,10	135,10			
C4	Oblast podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS				2 472	2 757	285	112
	583600	Ostrovačice	97,80	101,20	112,00			
	583839	Řičany	96,70	100,80	107,40			
	549789	Řičky	111,80	100,40	129,10			
Sever aglomerace								
D1	Oblast podmíněného rozvoje sídelní struktury s podporou železničního IDS				2 012	2 231	219	111
	582913	Čebín	100,60	99,70	108,20			
	583065	Hradčany	98,00	109,10	111,50			
D2	Oblast podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS				1 703	2 232	529	131
	583171	Jinačovice	92,50	105,50	114,40			
	583430	Moravské Knínice	92,90	102,80	110,50			
	583791	Rozdrojovice	86,80	122,30	138,90			
D3	Oblast podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS				1 436	1 574	138	110
	581909	Lažany	100,00	98,90	106,60			
	581968	Lipůvka	114,00	100,60	110,30			
Východ aglomerace								
E1	Oblast podmíněného rozvoje sídelní struktury s podporou železničního IDS				1 391	1 485	94	107
	582841	Blažovice	98,70	100,00	103,90			
	549738	Ponětovice	91,30	95,20	122,50			
E2	Oblast podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS				9 507	10 806	1 299	114
	550825	Holubice	91,30	100,80	103,30			
	583189	Jiřikovice	101,60	107,50	102,90			
	583227	Kovalovice	84,20	104,90	100,90			
	583634	Podolí	87,40	100,70	120,90			
	583677	Pozořice	96,20	104,70	106,50			
	583863	Sivice	96,80	108,30	101,60			
	584037	Tvarožná	94,90	108,60	104,60			
	584096	Velatice	98,30	109,40	102,90			
	593681	Velešovice	92,60	99,90	127,50			
	584126	Viničné Šumice	92,40	99,50	116,30			
E3	Oblast podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS				1 633	1 841	208	113
	583219	Kobylnice	93,00	96,60	113,40			
	583685	Prace	94,40	107,90	107,70			

Oblast	Obec	Růst obce 1980 - 2009			Růst oblasti 1991 - 2009			
		1980 – 1991 (%)	1991 – 2001 (%)	2001 – 2009 (%)	1991 obyv.	2009 obyv.	1991-2009 obyv.	1991-2009 (%)

Jih aglomerace

F1	Oblast podmíněného rozvoje sídelní struktury s podporou železničního IDS				15 490	16 901	1 411	109
	583031	Holasice	99,30	104,00	105,80			
	583081	Hrušovany u Brna	98,40	105,20	107,60			
	583651	Popovice	97,90	107,40	131,20			
	583731	Přisnotice	85,00	98,00	99,70			
	583758	Rajhrad	90,40	98,20	107,00			
	584061	Unkovice	97,00	102,10	105,00			
	584142	Vojkovice	108,70	102,60	111,40			
	585033	Vranovice	98,50	102,40	105,40			
	584231	Žabčice	98,90	103,70	109,70			
	584282	Židlochovice	94,40	95,00	112,50			
F2	Oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS				6 135	6 975	840	114
	582859	Blučina	102,00	104,60	104,40			
	583383	Měnin	105,20	105,40	101,90			
	583553	Opatovice	94,20	98,30	103,90			
	506699	Otmarov	93,90	102,90	130,90			
	583766	Rajhradice	91,90	107,90	102,60			
	583774	Rebešovice	135,00	126,90	145,60			
F3	Oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS				4 073	4 595	522	113
	582883	Bratčice	87,50	101,60	123,40			
	583278	Ledce	76,50	97,10	106,00			
	583367	Medlov	101,30	100,00	102,40			
	583375	Mělčany	94,90	92,70	101,60			
	583472	Němčičky	100,00	110,00	123,60			
	583693	Pravlov	95,20	106,90	105,50			
	583880	Sobotovice	89,50	103,20	100,00			
	583936	Syrovice	96,30	102,60	118,20			

Jihovýchod aglomerace

G1	Oblast podmíněného rozvoje sídelní struktury s podporou železničního IDS				9 250	10 660	1 410	115
	593052	Hostěrádky - Rešov	96,60	99,30	111,70			
	593214	Křenovice	99,00	101,40	103,80			
	583898	Sokolnice	96,80	102,80	117,70			
	593613	Šaratice	95,70	96,90	108,40			
	583979	Telnice	94,00	102,90	111,40			
	584045	Újezd u Brna	95,20	108,90	111,00			
	593699	Zbýšov	84,70	102,80	128,00			
G2	Oblast podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS				4 651	4 974	323	107
	583448	Moutnice	93,30	103,30	112,70			
	583499	Nesvačilka	96,10	104,10	97,00			
	593478	Otnice	91,90	101,30	102,10			
	583995	Těšany	97,40	98,40	107,30			
	584240	Žatčany	95,00	99,10	105,70			

Jihozápad aglomerace

H1	Oblast podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS				1 550	2 398	848	155
	583413	Moravany	103,70	109,10	149,80			
	583456	Nebovidy	92,70	98,20	135,20			

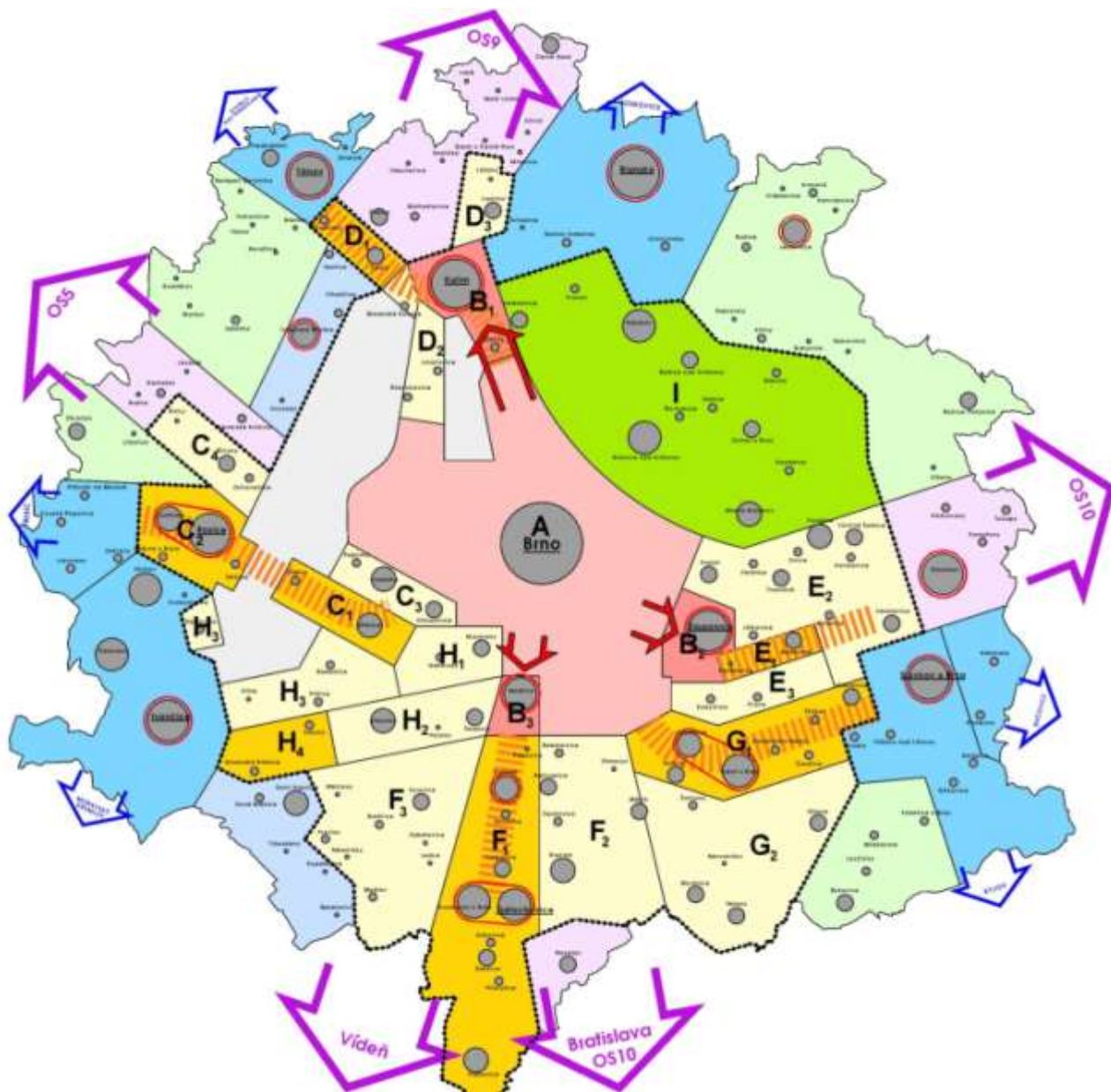
Oblast	Obec	Růst obce 1980 - 2009			Růst oblasti 1991 - 2009			
		1980 – 1991 (%)	1991 – 2001 (%)	2001 – 2009 (%)	1991 obyv.	2009 obyv.	1991-2009 obyv.	1991-2009 (%)
H2	Oblast podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS				3 873	4 244	371	110
	582999	Hajany	103,30	100,60	98,90			
	583561	Ořechov	95,10	100,00	102,40			
	584266	Želešice	97,60	100,30	126,60			
	Oblast podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS				2 484	2 933	449	118
H3	583022	Hlína	79,00	92,50	191,40			
	583481	Neslovice	102,40	108,00	111,00			
	583707	Prštice	99,10	99,00	101,20			
	583740	Radostice	86,60	105,70	111,50			
H4	Oblast podmíněného rozvoje sídelní struktury s podporou železničního IDS				1 595	1 769	174	111
	583421	Moravské Bránice	96,40	101,00	102,20			
	583855	Silůvky	90,20	100,60	120,30			
Severovýchod aglomerace								
I	Oblast stabilizace sídelní struktury				15 649	18 021	2 372	115
	581291	Adamov	100,00	97,70	95,00			
	582794	Babice nad Svitavou	91,90	103,00	118,50			
	582824	Bílovice nad Svitavou	90,70	112,70	143,00			
	581429	Březina	90,60	94,40	115,70			
	583057	Hostěnice	89,60	98,50	130,70			
	583197	Kanice	86,40	109,00	143,60			
	583286	Lelekovice	102,90	107,90	124,40			
	583405	Mokrá-Horákov	92,00	97,20	104,00			
	583537	Ochoz u Brna	88,70	103,00	114,50			
	583821	Řícmanice	90,20	105,70	122,90			
	584151	Vranov	99,20	94,60	114,80			

Oblast nebo obec s nárůstem nad 20 %



Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 89 Oblasti Brněnské aglomerace (schéma)



OBLASTI ÚZEMÍ INTENZIVNÍCH AGLOMERAČNÍCH VZTAHŮ UVNITŘ BRNĚNSKÉ AGLOMERACE

- oblast Brno - jádrové sídlo
- oblasti přímého rozvoje města Brna
- oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury s podporou železničního IDS
- oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS
- oblast stabilizace sídelní struktury

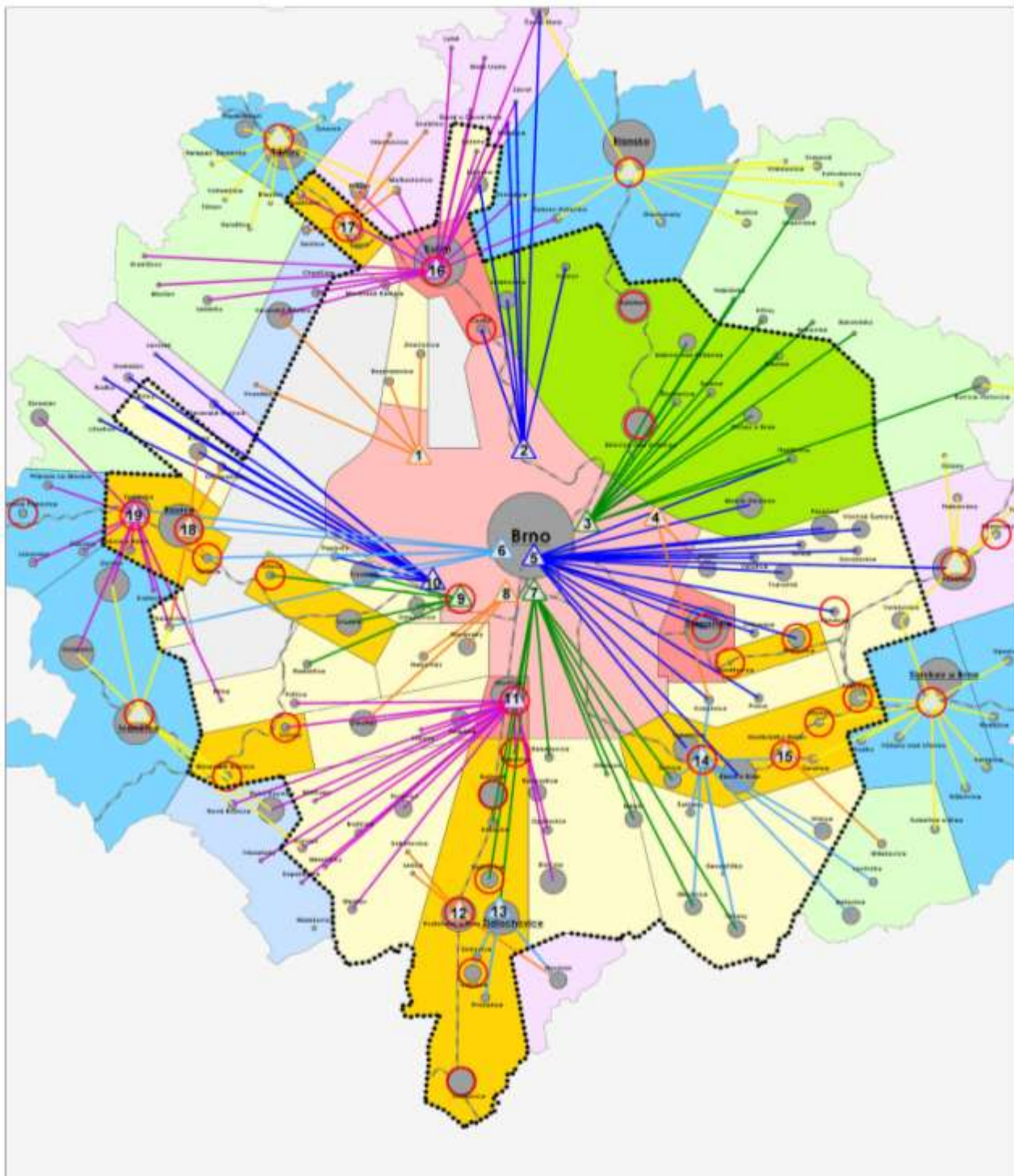
- A - I identifikace oblastí Brněnské aglomerace
- směry přímého rozvoje města Brna
- směry rozvoje sídelní struktury aglomerace s podporou železničního IDS
- sídla s podporou funkční komplexity
- Brněnská aglomerace

OBLASTI ÚZEMÍ INTENZIVNÍCH AGLOMERAČNÍCH VZTAHŮ MIMO BRNĚNSKOU AGLOMERACI

- oblasti nadregionálních os
- oblasti regionálních os
- oblasti lokálních os
- marginální oblasti

Zdroj: vlastní zpracování

Zároveň byly sledovány vazby jednotlivých sídel a oblastí k železničním koridorům IDS a k terminálům IDS v rámci Brněnské aglomerace, které vyjadřují schopnost současného systému hromadné dopravy aglomerace pokrýt potřeby dopravní obslužnosti vymezených oblastí směrem k městu Brnu.



Oblasti Brněnské aglomerace - vztah k terminálům IDS JMK

PŘESTUPNÍ TERMINÁLY IDS V BRNĚNSKÉ AGLOMERACI

- 1 - Bystro - ZOO, 2 - Královo Pole - nádraží, 3 - Stará osada,
- 4 - Líšeň - Jirova, 5 - Brno - centrum 6 - Mendlovo náměstí,
- 7 - Komárov, 8 - Ústřední hřbitov, 9 - Bohunice - Labská,
- 10 - Starý Lískovec - Jernejkova, 11 - Modřice - železniční stanice,
- 12 - Hrušovany u Brna, 13 - Žďárochovice, 14 - Sokolnice,
- 15 - Hostorádky - Rešov, 16 - Kuřim, 17 - Cebíň, 18 - Rosice,
- 19 - Zastávka

OBLASTI BRNĚNSKÉ AGLOMERACE

- oblast Brna - jádrové sídlo
- oblasti přímého rozvoje města Brna
- oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury s podporou železničního IDS
- oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS
- oblast stabilizace sídelní struktury

- terminál IDS
- vazba obce k terminálu IDS
- přímá vazba obce na železnici
- schématické vyjádření velikosti obcí
- vymezení Brněnské aglomerace - návrh

Zdroj: vlastní zpracování

6.4.1 Model sídelní struktury – A

Principy usměrňování sídelní struktury

Při rozvoji sídelní struktury jsou prvořadě podporovány procesy restrukturalizace zastavěného území před jejím rozrůstáním formou nových zastavitelných ploch. Rozvoj sídelní struktury je usměrňován v duchu rozvoje sídelní dělby práce mezi Brnem a jeho aglomerací s posilováním směrů kvalitně obslužených hromadnou a individuální dopravou a ochrany území s vysokou hodnotou přírodního prostředí plnící funkci rekreačního zázemí Brna.

V samotném městě probíhá proces restrukturalizace při maximálním využití ploch „brownfields“. Územní rozvoj města je směřován do rozvojových směrů na Kuřim (**B1**), Šlapanice (**B2**) a Modřice (**B3**), kde je možno očekávat rozvoj pracovních příležitostí nebo plnohodnotných forem městského bydlení.

Sídelní struktura v SV oblast aglomerace (oblast I) s vysokou hodnotou přírodního prostředí je stabilizována (předpokládá se důsledné usměrňování růstu těchto sídel nad rámec jejich zastavěného území, pro jejich rozvoj je nutno využít vnitřních rezerv uvnitř zastavěného území).

Sídelní struktura ostatních oblastí aglomerace je diferencovaně rozvíjena. Rozvoj všech obcí je podmíněn reálnými možnostmi řešení odkanalizování a zásobení vodou, při respektování omezení vyplývajících z limitů využití území (záplavové území, ochrana vodních zdrojů, KPZ Slavkovského bojiště, vedení energetických koridorů) a záměrů rozvoje technické infrastruktury nadmístního charakteru.

- Je podporován rozvoj obcí v oblastech kvalitně obslužených železniční IDS a napojených na silniční síť schopnou přenést dopravní zatížení mimo zastavěné území okolních obcí. V západním směru oblasti (**C1** a **C2**), v severním směru oblast (**D1**), ve východním směru oblast (**E1**), v jihovýchodním směru oblast (**G1**) a v jižním směru oblast (**F1**).
- Je umožněn rozvoj obcí v oblastech obslužených autobusovou dopravou napojených na silniční síť schopnou přenést dopravní zatížení mimo zastavěné území okolních obcí.

V rámci aglomerace se vytvářejí úzké vazby Brna na Kuřim, Šlapanice, Sokolnice, Újezd u Brna, Modřice, Rajhrad, Hrušovany u Brna, Židlochovice, Rosice a Zastávku. U těchto sídel se předpokládá posilování jejich funkční komplexity (nabídka pracovních míst a občanské vybavenosti). V širším území aglomerace jsou podporovány vazby na sídla na regionálních osách (Tišnov, Blansko, Rousínov, Slavkov u Brna, Pohořelice a Ivančice), která představují nabídku pracovních příležitostí a zároveň aktivit občanského vybavení mimo prostor aglomerace.

Silniční doprava

R43 je od Kuřimi vedena tzv. Bystrckou stopou s napojením na D1 v MUK Troubsko. Průchod Bystrcí je řešen včetně opatření na eliminaci vlivů stavby na životní prostředí. Od MUK Troubsko je vedena R52 v podobě tangent až po D2. V Boskovické brázdě zůstává stávající charakter komunikační sítě. Předpokládá se čtyřpruhové uspořádání I/43 od R43 po Českou. Je vybudován velký městský okruh a všechny přístupové radiály z nadřazeného dopravního skeletu. V jihovýchodní části aglomerace je realizována JV tangenta jako silnice I.třídy.

Železniční a hromadná doprava

Jsou vytvořeny podmínky pro zavedení VRT do prostoru aglomerace s napojením na Prahu, Vídeň a Ostravu. Systém IDS je v prostoru aglomerace zkvalitňován při posílení významu železniční dopravy směřující do oblastí:

- severo – západ (Česká – Kuřim a dále na Tišnov),
- jiho – východ (Tuřany – Sokolnice – Telnice - Újezd u Brna a dále na Slavkov),
- východ (Slatina - Holubice - Vyškov) - modernizace trati č.300 Brno – Přerov,
- západ (Ostopovice – Střelice – Omice a dále na Rosice) – elektrifikace trati č.240,
- jih (Modřice – Rajhrad a dále na Hrušovany u Brna) – zajištění průchodnosti trati železničního koridoru.

Je provedena rekonstrukce železničního uzlu Brno s návazností na systém hromadné dopravy města Brna a modernizace Jihlavské a Přerovské trati. Je založen systém kolejového diametru propojený do regionu na směry SZ – JV. Jsou dobudovány přestupní terminály IDS s vazbami na ostatní druhy dopravy. Na vjezdech do aglomerace a do města je založen systém P&R s těsnou vazbou na uzly kapacitní hromadné dopravy.

Cyklistická doprava

Postupně je budován systém cyklistických tras a stezek využitelných pro rekreaci, pro dojíždku do škol a zaměstnání a zvyšujících atraktivitu rekreačních oblastí. Při realizaci systému jsou respektovány místní podmínky polohy v aglomeraci.

Klíčová infrastruktura

Jsou vytvořeny podmínky pro zásobení území aglomerace vodou z Brněnského oblastního vodovodu a jeho odkanalizování s dominantním odkanalizováním na ČOV Modřice dle PRVK JMK.

Limity využití území

Je respektováno:

- přírodně a rekreačně hodnotné území na SZ, SV a JZ aglomerace,
- území s památkovou ochranou krajiny (KPZ Slavkovského bojiště),
- území říčních niv, záplavových území a systém protipovodňových opatření,
- území ochrany vodních zdrojů,
- území energetických koridorů.

Záměry nadmístního významu

- na JZ aglomerace je oblast po ukončené těžbě štěrkopísků rekultivována ve prospěch přírodního prostředí s možnostmi rekreačního využití,
- jsou vytvořeny podmínky pro realizaci záměrů výrobních zón nadmístního významu a regenerace ploch „brownfields“ v oblasti aglomerace. Zakládání výrobních zón musí být v čase úzce koordinováno s problematikou regenerace „brownfields“, tak aby nabídka ploch odpovídala reálným potřebám a umožnila rozvoj obou typů ploch.

Hodnocení vyváženosti z hlediska udržitelného rozvoje

Model vytváří rovnovážné podmínky pro zajištění udržitelného rozvoje.

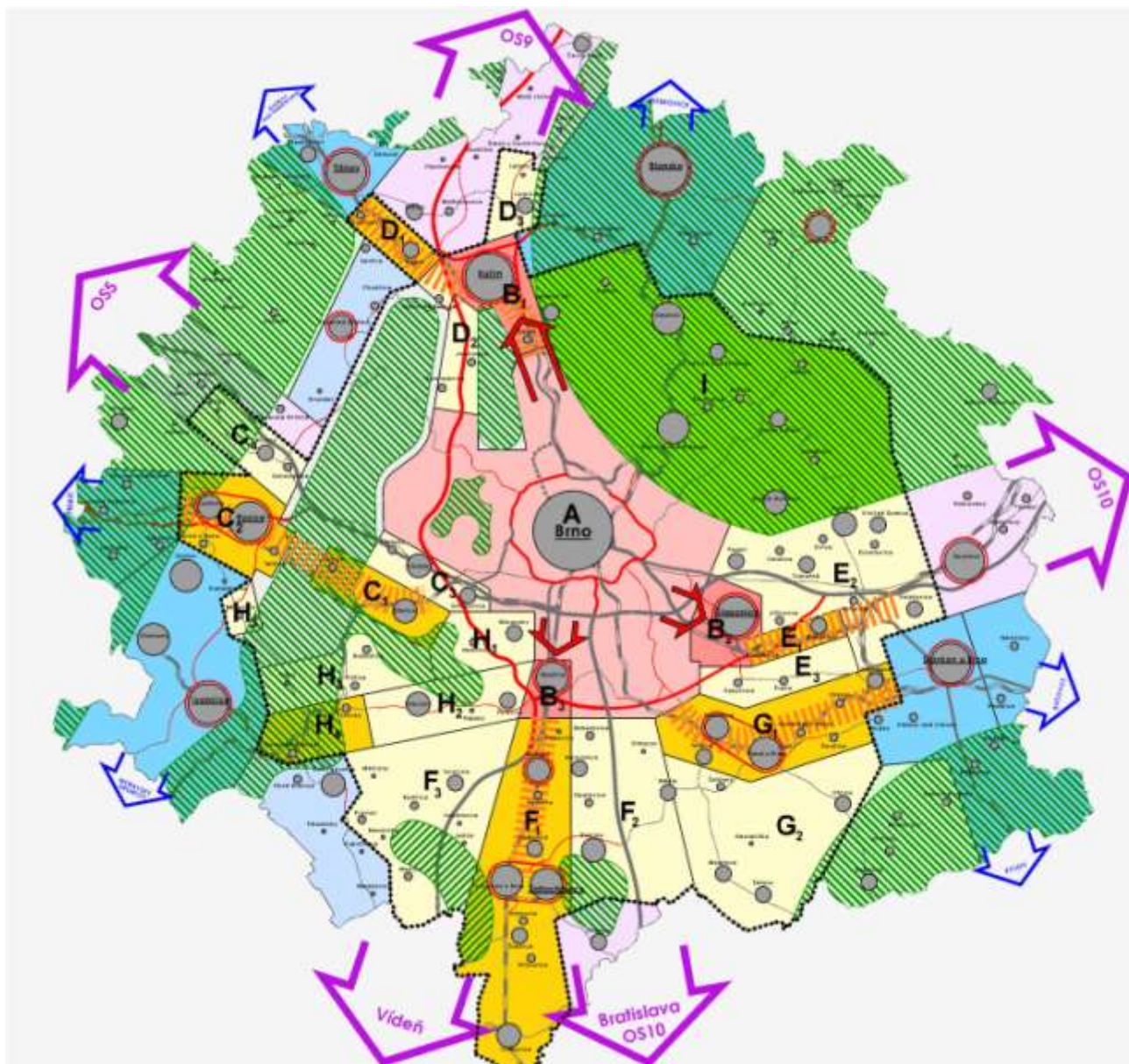
Z hlediska ekonomického pilíře nabízí možnosti pro lokalizaci aktivit pracovních příležitostí, které jsou koncentrovány do Brna, rozvojových směrů a významných sídel. Cílevědomě buduje vazby mezi městem a aglomerací založené na dobré dopravní obsluze a dostupnosti.

Z hlediska sociálního pilíře jsou vytvořeny podmínky pro rozvoj různých forem bydlení v prostoru aglomerace s vazbami na kvalitní přírodní zázemí a s předpoklady pro zlepšování kvality prostředí. Diverzifikovaná nabídka pracovních příležitostí se zaměřením na terciérní a kvartérní sektor je dobře schopna reagovat na problematiku trhu práce. Široká nabídka služeb a vybavenosti zvyšuje atraktivitu aglomerace pro její obyvatele. Zavedení nadmístní dopravy do oblasti Bystřice vyvolá nespokojenost u obyvatel obcí zasažených touto nadmístní dopravou. Stejně reakce je možno očekávat u oblastí na jihovýchodu a jihozápadu města v souvislosti s výstavbou tangent.

Z hlediska environmentálního pilíře jsou vytvořeny podmínky pro ochranu přírody a postupné zlepšování kvality životního prostředí. Výstavba nových dopravních staveb musí splňovat přísná kritéria na ochranu území před negativními vlivy z dopravy.

Rizika utváření modelu

- Zajištění finančních prostředků nezbytných pro podmiňující investice do dopravní a technické infrastruktury.
- Koordinace podmiňujících investic v čase s vazbou na změny ve využití území v jednotlivých obcích.
- Odpor obcí a jejich obyvatel dotčených realizací nadřazeného dopravního systému.
- Odpor obcí v oblastech s předpokládanou stabilizací a útlumem územního rozvoje.



OBLASTI ÚZEMÍ INTENZIVNÍCH AGLOMERAČNÍCH VAZEB UVNITŘ BRNĚNSKÉ AGLOMERACE

- oblast Brno - jádrové sídlo
- oblasti přímého rozvoje města Brna
- oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury s podporou železničního IDS
- oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS
- oblast stabilizace sídelní struktury
- směry přímého rozvoje města Brna
- směry rozvoje sídelní struktury aglomerace s podporou železničního IDS
- sídla s podporou funkční komplexity
- území s vysokou hodnotou přírodního prostředí
- návrh přírodního prostředí s rekreačním využitím

OBLASTI ÚZEMÍ INTENZIVNÍCH AGLOMERAČNÍCH VAZEB MIMO BRNĚNSKOU AGLOMERACI

- oblasti nadregionálních os
- oblasti regionálních os
- oblasti lokálních os
- marginální oblasti
- vazba na nadregionální rozvojové osy dle PUR 2008
- vazba na regionální osy
- základní síňiční síť (stav / návrh)
- železnice
- schématické vyjádření velikosti obce
- hranice Brněnské aglomerace

Zdroj: vlastní zpracování

6.4.2 Model sídelní struktury – B

Principy usměrňování sídelní struktury

Při rozvoji sídelní struktury jsou prvořadě podporovány procesy restrukturalizace zastavěného území před jejím rozrůstáním formou nových zastavitelných ploch. Rozvoj sídelní struktury je usměrňován v duchu rozvoje sídelní dělby práce mezi Brnem a jeho aglomerací s posilováním směrů kvalitně obslužených hromadnou a individuální dopravou a ochrany území s vysokou hodnotou přírodního prostředí plnící funkci rekreačního zázemí Brna.

V samotném městě probíhá proces restrukturalizace při maximálním využití ploch „brownfields“. Územní rozvoj města je směřován do rozvojových směrů na Kuřim (**B1**), Šlapanice (**B2**) a Modřice (**B3**), kde je možno očekávat rozvoj pracovních příležitostí nebo plnohodnotných forem městského bydlení.

Sídelní struktura v SV oblast aglomerace (oblast I) s vysokou hodnotou přírodního prostředí je stabilizována (předpokládá se důsledné usměrňování růstu těchto sídel nad rámec jejich zastavěného území, pro jejich rozvoj je nutno využít vnitřních rezerv uvnitř zastavěného území).

Sídelní struktura ostatních oblastí aglomerace je diferencovaně rozvíjena. Rozvoj všech obcí je podmíněn reálnými možnostmi řešení odkanalizování a zásobení vodou, při respektování omezení vyplývajících z limitů využití území (záplavové území, ochrana vodních zdrojů, KPZ Slavkovského bojiště, vedení energetických koridorů) a záměrů rozvoje technické infrastruktury nadmístního charakteru.

- Je podporován rozvoj obcí v oblastech kvalitně obslužených železniční IDS a napojených na silniční síť schopnou přenést dopravní zatížení mimo zastavěné území okolních obcí. V západním směru oblasti (**C1** a **C2**), v severním směru oblast (**D1**), ve východním směru oblast (**E1**), v jihovýchodním směru oblast (**G1**) a v jižním směru oblast (**F1**).
- Je umožněn rozvoj obcí v oblastech obslužených autobusovou dopravou napojených na silniční síť schopnou přenést dopravní zatížení mimo zastavěné území okolních obcí.

V rámci aglomerace se vytvářejí úzké vazby Brna na Kuřim, Šlapanice, Sokolnice, Újezd u Brna, Modřice, Rajhrad, Hrušovany u Brna, Židlochovice, Rosice a Zastávku. U těchto sídel se předpokládá posilování jejich funkční komplexity (nabídka pracovních míst a občanské vybavenosti). V širším území aglomerace jsou podporovány vazby na sídla na regionálních osách (Tišnov, Blansko, Rousínov, Slavkov u Brna, Pohořelice a Ivančice), která představují nabídku pracovních příležitostí a zároveň aktivit občanského vybavení mimo prostor aglomerace.

Oblast Boskovické brázdy mimo území vymezené Brněnské aglomerace je zatížena tranzitní dopravou vedením komunikace R43. Dopravní zátěže tohoto koridoru vzhledem k rozložení dopravních proudů nejsou vysoké, ale tato oblast nedokáže z vedení této komunikace vytěžit pozitivní efekty pro vlastní rozvoj. Vytlačení tranzitní dopravy do této oblasti znamená lokální zhoršení kvality prostředí. Komunikační systém města Brna rozvádí dopravní proudy ze severu do koridoru I/43 ukončeného na VMO a do koridoru nové krajské silnice vedené přes Bystrc napojené na II/602 u Bosonoh. I přes toto odlehčení mohou některé segmenty navrhovaného VMO přestoupit své kapacitní možnosti. To vyvolá přelévání dopravy do vnitřního města a tím i zhoršení kvality prostředí a zhoršení podmínek pro jeho budoucí regeneraci.

Silniční doprava

R43 je přivedena ze severního směru po Kuřim, kde se odklání do Boskovické brázdy k D1, na kterou je napojena u Ostrovačic. To si vyžádá přeřešení této části D1, včetně zrušení stávající MUK Ostrovačice a MUK Kývalka a realizace nové křižovatky včetně přeřešení napojení silnice I/23. Od Kuřimi z R43 se předpokládá čtyřpruhové uspořádání I/43 po Českou. Dálnice D1 bude zkapacitněna na šestipruhové uspořádání. Na uvažovanou MUK Troubsko bude navazovat R52 v podobě tangente až po D2. V trase Bystrcké stopy bude vedena krajská komunikace, která spojí Kuřim s Bystrcí mostním objektem přes Svatku a silnici II/602 v návaznosti na obchvat Bosonoh. Předpokládají se podstatně úspornější opatření na eliminaci negativních účinků než u rychlostní komunikace. Tato komunikace nebude napojena na MUK Troubsko. Je vybudován velký městský okruh a všechny přístupové radiály z nadřazeného dopravního skeletu. V jihovýchodní části aglomerace je realizována JV tangenta jako silnice I.třídy.

Železniční a hromadná doprava

Jsou vytvořeny podmínky pro zavedení VRT do prostoru aglomerace s napojením na Prahu, Vídeň a Ostravu. Systém IDS je v prostoru aglomerace zkvalitňován při posílení významu železniční dopavy směřující do oblastí:

- severo – západ (Česká – Kuřim a dále na Tišnov),
- jiho – východ (Tuřany – Sokolnice – Telnice - Újezd u Brna a dále na Slavkov),
- východ (Slatina - Holubice - Vyškov) - modernizace trati č.300 Brno – Přerov,
- západ (Ostopovice – Střelice – Omice a dále na Rosice) – elektrifikace trati č.240,
- jih (Modřice – Rajhrad a dále na Hrušovany u Brna) – zajištění průchodnosti trati železničního koridoru.

Je provedena rekonstrukce železničního uzlu Brno s návazností na systém hromadné dopavy města Brna a modernizace Jihlavské a Přerovské trati. Je založen systém kolejového diametru propojený do regionu na směry SZ – JV. Jsou dobudovány přestupní terminály IDS s vazbami na ostatní druhy dopavy. Na vjezdech do aglomerace a do města je založen systém P&R s těsnou vazbou na uzly kapacitní hromadné dopavy.

Cyklistická doprava

Postupně je budován systém cyklistických tras a stezek využitelných pro rekreaci, pro dojížděku do škol a zaměstnání a zvyšujících atraktivitu rekreačních oblastí. Při realizaci systému jsou respektovány místní podmínky polohy v aglomeraci.

Klíčová infrastruktura

Jsou vytvořeny podmínky pro zásobení území aglomerace vodou z Brněnského oblastního vodovodu a jeho odkanalizování s dominantním odkanalizováním na ČOV Modřice dle PRVK JMK.

Limity využití území

Je respektováno:

- přírodně a rekreačně hodnotné území na SZ, SV a JZ aglomerace,
- území s památkovou ochranou krajiny (KPZ Slavkovského bojiště),
- území říčních niv, záplavových území a systém protipovodňových opatření,
- území ochrany vodních zdrojů,
- území energetických koridorů.

Záměry nadmístního významu

- na JZ aglomerace je oblast po ukončené těžbě štěrkopísků rekultivována ve prospěch přírodního prostředí s možnostmi rekreačního využití,
- jsou vytvořeny podmínky pro realizaci záměrů výrobních zón nadmístního významu a regenerace ploch „brownfields“ v oblasti aglomerace. Zakládání výrobních zón musí být v čase úzce koordinováno s problematikou regenerace „brownfields“, tak aby nabídka ploch odpovídala reálným potřebám a umožnila rozvoj obou typů ploch.

Hodnocení vyváženosti z hlediska udržitelného rozvoje

Model vytváří poměrně rovnovážné podmínky pro zajištění udržitelného rozvoje, i když nedosahuje hodnot modelu A. Vysunutí tranzitní dopavy do Boskovické brázdy znamená lokální zhoršení kvality prostředí v této oblasti, které není doprovázeno podstatným zlepšením dopravní situace v městě Brně. Oblast Boskovické brázdy je zatížena vedením nadřazených energetických koridorů (tato charakteristika platí pro všechny modely). I když je doprava v SJ směru rozdělena do tří koridorů (Boskovická brázda – R43 s nízkými intenzitami dopavy, koridor vedený přes Bystrc jako krajská silnice a dnešní koridor I/43), je značná dopravní zátěž naváděna na VMO. Odlehčení pomocí nové krajské komunikace sice dopravu v Bystrci snižuje, ale očekávané dopravní zátěže budou stejně vyžadovat nezbytná opatření na ochranu kvality obytného prostředí Bystrce obdobného charakteru jako v modelu A. Rozdělení dopavy mezi koridor

v Boskovické brázdě a přes Bystrc bude vykoupeno podstatným zvýšením investičních nákladů bez odpovídajících dopravních efektů. Oblast v Boskovické brázdě nedokáže z vedení nové komunikace vytěžit pozitivní efekty pro vlastní rozvoj a zároveň nedojde k zlepšení vazeb tohoto území na město Brno. Je patrná disproporce, která vznikne vložení R43 do prostoru lokální urbanizační osy, který nemá potenciál na její využití.

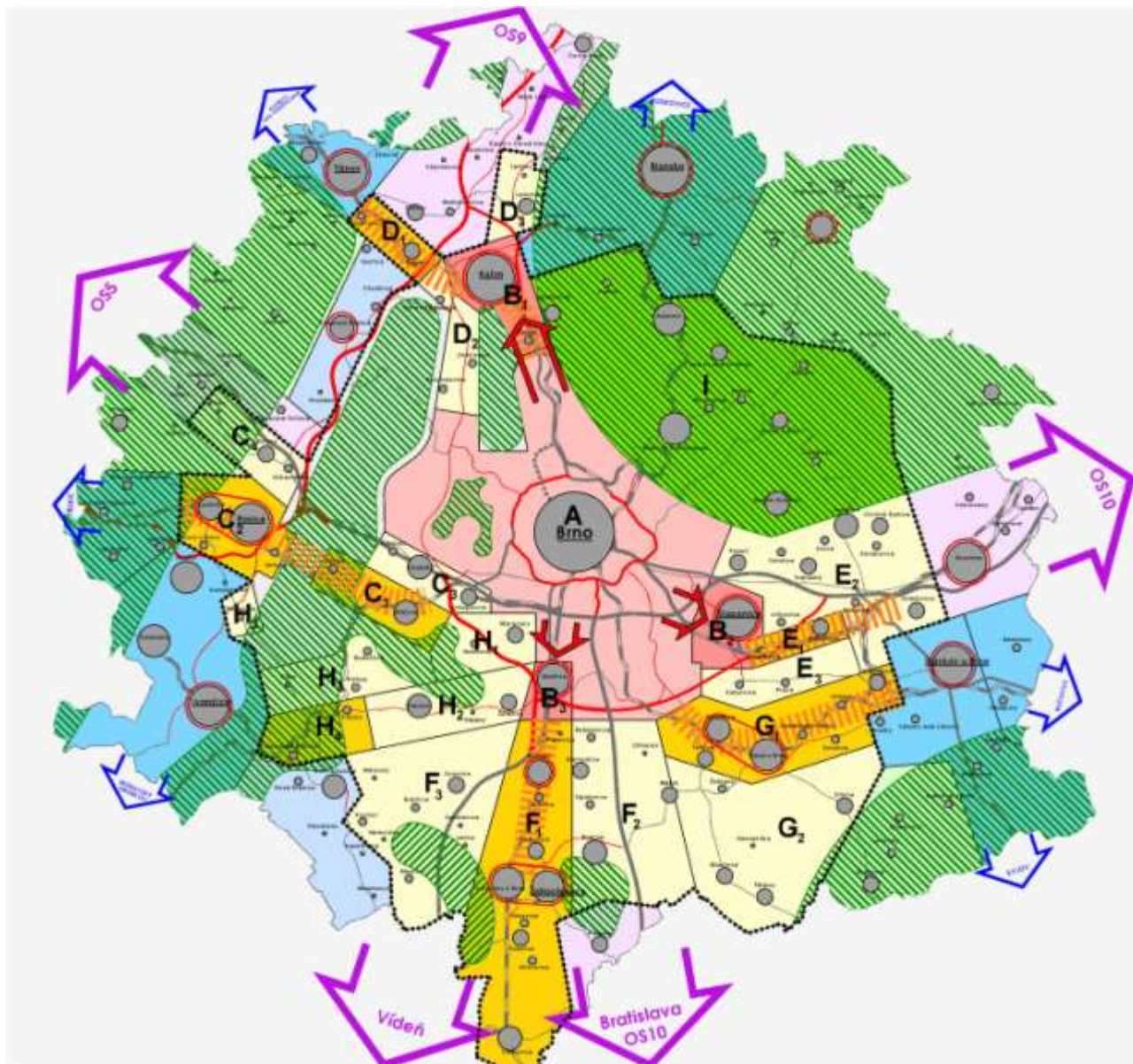
Z hlediska ekonomického pilíře nabízí model možnosti pro lokalizaci aktivit pracovních příležitostí, které jsou koncentrovány do Brna, rozvojových směrů a významných sídel. Cílevědomě buduje vazby mezi městem a aglomerací založené na dobré dopravní obsluze a dostupnosti. Vytlačení tranzitní dopravy do Boskovické brázdě nepřináší podstatné efekty. Budování dvou nových dopravních koridorů v severojižním směru bude finančně velmi náročné.

Z hlediska sociálního pilíře jsou vytvořeny podmínky pro rozvoj různých forem bydlení v prostoru aglomerace s vazbami na kvalitní přírodní zázemí a s předpoklady pro zlepšování kvality prostředí. Diverzifikovaná nabídka pracovních příležitostí se zaměřením na terciérní a kvartérní sektor je dobře schopna reagovat na problematiku trhu práce. Široká nabídka služeb a vybavenosti zvyšuje atraktivitu aglomerace pro její obyvatele. Rozvedení dopravy v SJ směru do dvou oblastí, i když o nižších intenzitách, vyvolá nespokojenost u obyvatel obou částí zasažených nadmístní dopravou. Stejně reakce je možno očekávat u oblastí na jihovýchodu a jihozápadu města v souvislosti s výstavbou tangent.

Z hlediska environmentálního pilíře jsou vytvořeny podmínky pro ochranu přírody a postupné zlepšování kvality životního prostředí. Výstavba nových dopravních staveb musí splňovat přísná kritéria na ochranu území před negativními vlivy z dopravy. Dopravní zatížení vnitřního města je vyšší než u modelu A. V této části města je možno předpokládat zhoršení kvality životního prostředí především v důsledku zvýšené dopravní zátěže individuální dopravou.

Rizika utváření modelu

- Zajištění finančních prostředků nezbytných pro podmiňující investice do dopravní a technické infrastruktury.
- Nejasná realizace a financování krajské silnice Kuřim – Bosonohy přes Bystrc, bez jejíž realizace by model nemohl zajistit podmínky udržitelnosti rozvoje.
- Koordinace podmiňujících investic v čase s vazbou na změny ve využití území v jednotlivých obcích.
- Odpor obcí a jejich obyvatel dotčených realizací nadřazeného dopravního systému (oproti modelu A je možno očekávat odpor z oblastí Boskovické brázdě i obyvatel Bystrce).
- Odpor obcí v oblastech s předpokládanou stabilizací a útlumem územního rozvoje.



OBLASTI ÚZEMÍ INTENZIVNÍCH AGLOMERAČNÍCH VAZEB UVNITŘ BRNĚNSKÉ AGLOMERACE

- oblast Brno - jádrové sídlo
- oblasti přímého rozvoje města Brna
- oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury s podporou železničního IDS
- oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS
- oblast stabilizace sídelní struktury
- směry přímého rozvoje města Brna
- směry rozvoje sídelní struktury aglomerace s podporou železničního IDS
- sídla s podporou funkční komplexity
- území s vysokou hodnotou přírodního prostředí
- návrh přírodního prostředí s rekreačním využitím

OBLASTI ÚZEMÍ INTENZIVNÍCH AGLOMERAČNÍCH VAZEB MIMO BRNĚNSKOU AGLOMERACI

- oblasti nadregionálních os
- oblasti regionálních os
- oblasti lokálních os
- marginální oblasti
- vazba na nadregionální rozvojové osy dle PUR 2008
- vazba na regionální osy
- základní síňiční síť (stav / návrh)
- železnice
- schématické vyjádření velikosti obce
- hranice Brněnské aglomerace

Zdroj: vlastní zpracování

6.4.3 Model sídelní struktury – C (varovný model)

Principy usměrňování sídelní struktury

Rozvoj sídelní struktury je obtížné usměrňovat v duchu sídelní dělby práce mezi Brnem a jeho zázemím. Přímé posilování směrů rozvoje města Brna na Kuřim, Šlapanice a Modřice bez funkční nadřazené dopravní sítě, která také plní ochrannou funkci před tranzitní dopravou, je nereálné. Dopravní síť je ve stávajících koridorech přetížena a dochází k přelévání dopravy na nižší dopravní systémy a tím i k zhoršování kvality prostředí uvnitř zastavěného území města. Zhoršení parametrů IAD by bylo možno kompenzovat výkonností systému železniční hromadné dopravy, ale železniční infrastruktura pro příměstskou dopravu by byla, i po realizaci předpokládaných investic, na hraně svých kapacitních možností a vyžadovala by další investice nad současně sledovaný rámec.

V samotném městě probíhá proces restrukturalizace při využití ploch „brownfields“. Obnova města je značně omezena vlivem vysoké dopravní zátěže na VMO, který přestává plnit své funkce. Územní rozvoj nemůže být směřován do rozvojových směrů, protože jsou dopravně přetíženy a nesnesou zvyšování intenzity využití území. Tím nemůže dojít k očekávanému rozvoji pracovních příležitostí a plnohodnotných forem městského bydlení. Oblasti Boskovické brázdy i Bystrce nejsou zatíženy tranzitní dopravou. Dochází k vyššímu dopravnímu zatížení Jinačovické brázdy s podstatným dopadem do oblasti Kníniček.

Sídelní struktura v SV oblast aglomerace (oblast I) s vysokou hodnotou přírodního prostředí je stabilizována (předpokládá se důsledné usměrňování růstu těchto sídel nad rámec jejich zastavěného území, pro jejich rozvoj je nutno využít vnitřních rezerv uvnitř zastavěného území).

Sídelní struktura ostatních oblastí aglomerace je pouze omezeně rozvíjena. Absence nadřazené dopravní sítě znamená přenesení dopravy na síť nižší, čímž je omezována její propustnost. Zároveň dochází ke kumulaci dopravy na kordonu města nebo přelití dopravy do koridorů neschopných tuto dopravu přenášet. Přetížení místní sítě podstatně omezí možnosti dalšího zvyšování využití území, což se projeví ve stagnaci rozvoje sídel. Případný rozvoj všech obcí je podmíněn reálnými možnostmi řešení odkanalizování a zásobení vodou, při respektování omezení vyplývajících z limitů využití území (záplavové území, ochrana vodních zdrojů, KPZ Slavkovského bojiště, vedení energetických koridorů) a záměrů rozvoje technické infrastruktury nadmístního charakteru.

- Částečně je možno připustit rozvoj obcí v oblastech kvalitně obslužených železniční IDS a napojených na silniční síť schopnou přenést dopravní zatížení mimo zastavěné území okolních obcí. V západním směru to jsou oblasti **(C1 a C2)**, v severním směru oblasti **(B1 a D1)**, ve východním směru oblasti **(B2 a E1)**, v jihovýchodním směru oblast **(G1)** a v jižním směru oblasti **(B3 a F1)**.
- Rozvoj ostatních obcí aglomerace obslužených pouze autobusovou dopravou je cíleně usměrňován podle místních podmínek.

V rámci aglomerace postupně dochází k posilování vazeb Brna na Kuřim, Šlapanice, Sokolnice, Újezd u Brna, Modřice, Rajhrad, Hrušovany u Brna, Židlochovice, Rosice a Zastávku. U těchto sídel by zřejmě došlo k samovolnému posilování jejich funkční komplexity, která by vznikla jako reakce na pokles atraktivity Brna. V širším území aglomerace by ztrátu atraktivity Brna využila sídla na regionálních osách (Tišnov, Blansko, Rousínov, Slavkov u Brna, Pohořelice a Ivančice).

Silniční doprava

R43 je ukončena v prostoru Kuřimi a napojuje se na čtyřpruhové uspořádání silnice I/43, v Brně pak navazuje na dobudovaný velký městský okruh, na který jsou napojeny všechny přístupové radiály z nadřazeného dopravního skeletu. Veškerý dopravní proud od severu je veden po VMO města Brna až do jižního sektoru, kde se napojuje nejdříve na I/52, poté na R52. R52 je přivedena od Rajhradu až k D1, včetně výhledové úplné přestavby D1 a MUK Brno - Jih a MUK Brno - Centrum se všemi negativními dopady do území. V trase Bystrcké stopy R43 je zachován stávající stav, stejně tak v lokalitě Bystrc, tedy bez propojení Kníničky – Bystrc. Na velkém městském okruhu je nutno uvažovat se změnou celkové dopravní účinnosti, což se promítne do celého komunikačního systému města. Dálniční kříž D1 a D2 není odlehčen pomocí tangent a veškeré dopravní zatížení zůstává na dálniční síti a R52. Naznačený systém silniční dopravy neřeší širší dopravní vazby aglomerace, není schopen město ochránit a rozvést dopravní proudy bez radikálních dopadů do urbanistické struktury města a možností jeho regenerace. Znamená to nevyužití předpokladu výhodné dopravní polohy města na nadřazené dopravní síti, což se projeví ztrátou jeho atraktivity a to při podstatném zhoršení kvality prostředí.

Železniční a hromadná doprava

Jsou vytvořeny podmínky pro zavedení VRT do prostoru aglomerace s napojením na Prahu, Vídeň a Ostravu. Systém IDS je v prostoru aglomerace zkvalitňován při posílení významu železniční dopravy směřující do oblastí:

- severo – západ (Česká – Kuřim a dále na Tišnov),
- jiho – východ (Tuřany – Sokolnice – Telnice - Újezd u Brna a dále na Slavkov),
- východ (Slatina - Holubice - Vyškov) - modernizace trati č.300 Brno – Přerov,
- západ (Ostopovice – Střelice – Omice a dále na Rosice) – elektrifikace trati č.240,
- jih (Modřice – Rajhrad a dále na Hrušovany u Brna) – zajištění průchodnosti trati železničního koridoru.

Je provedena rekonstrukce železničního uzlu Brno s návazností na systém hromadné dopravy města Brna a modernizace Jihlavské a Přerovské trati. Je založen systém kolejového diametru propojený do regionu na směry SZ – JV. Jsou dobudovány přestupní terminály IDS s vazbami na ostatní druhy dopravy. Na vjezdech do aglomerace a do města je založen systém P&R s těsnou vazbou na uzly kapacitní hromadné dopravy. Protože systém silniční dopravy je v tomto modelu za hranicí únosnosti, je nutno tento handicap vyrovnat daleko vyšší kvalitou systémů hromadné dopravy. Železniční infrastruktura pro příměstskou dopravu i po realizaci sledovaných investic bude na hraně svých kapacitních možností a bude vyžadovat další investice nad současně sledovaný rámeček.

Cyklistická doprava

Postupně je budován systém cyklistických tras a stezek využitelných pro rekreaci, pro dojížděku do škol a zaměstnání a zvyšujících atraktivitu rekreačních oblastí. Při realizaci systému jsou respektovány místní podmínky polohy v aglomeraci.

Klíčová infrastruktura

Jsou vytvořeny podmínky pro zásobení území aglomerace vodou z Brněnského oblastního vodovodu a jeho odkanalizování s dominantním odkanalizováním na ČOV Modřice dle PRVK JMK.

Limity využití území

Je respektováno:

- přírodně a rekreačně hodnotné území na SZ, SV a JZ aglomerace,
- území s památkovou ochranou krajiny (KPZ Slavkovského bojiště),
- území říčních niv, záplavových území a systém protipovodňových opatření,
- území ochrany vodních zdrojů,
- území energetických koridorů.

Záměry nadmístního významu

- na JZ aglomerace je oblast po ukončené těžbě štěrkopísků rekultivována ve prospěch přírodního prostředí s možnostmi rekreačního využití,
- záměry výrobních zón nadmístního významu jsou z hlediska absence nadřazené komunikační sítě omezeny především v oblasti jihu Brna a Šlapanic.

Hodnocení vyváženosti z hlediska udržitelného rozvoje

Model nevytváří rovnovážné podmínky pro zajištění udržitelného rozvoje aglomerace.

Z hlediska ekonomického pilíře se podstatně sníží nabídka pracovních příležitostí v Brně a mírně se zvýší ve významných sídlech aglomerace. Celkově klesá atraktivita aglomerace a města pro investory i pro jeho obyvatele, způsobená zhoršenou dostupností a dopravní obsluhou. Tranzitní doprava je vedena přes centrální oblast města a přes přetížený dálniční kříž.

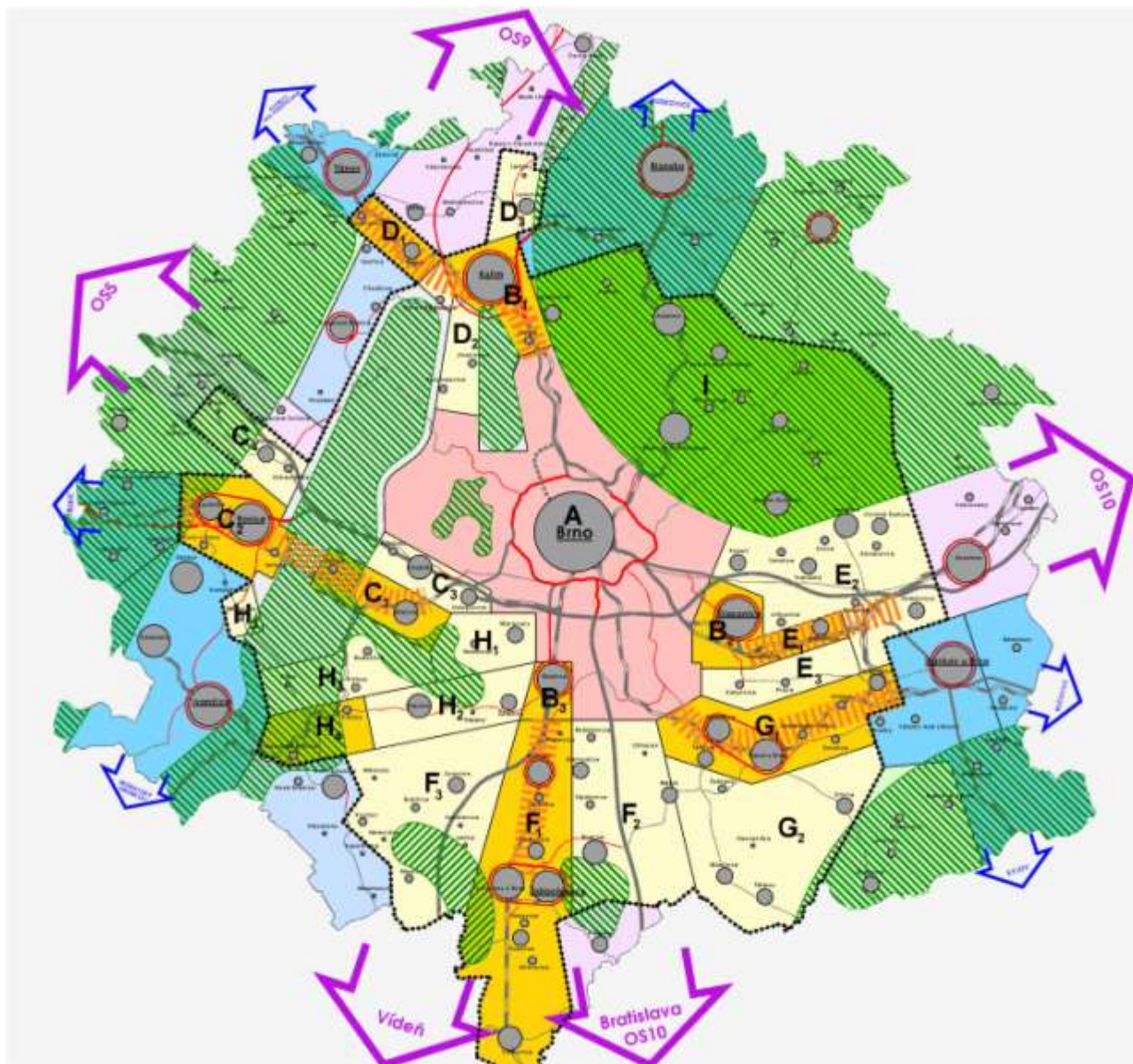
Z hlediska sociálního pilíře nejsou vytvořeny podmínky pro různé formy bydlení v prostoru aglomerace, i když vazby na kvalitní přírodní zázemí jsou zachovány. Kvalita prostředí ve městě se podstatně zhorší. Je otázkou, zda zůstane

zachována diverzifikovaná nabídka pracovních příležitostí se zaměřením na terciérní a kvartérní sektor, což by mělo dopad na problematiku trhu práce. Došlo by k poklesu nabídky služeb a vybavenosti. Zároveň je možno očekávat snížení atraktivity aglomerace pro její obyvatele.

Z hlediska environmentálního pilíře by byly vytvořeny podmínky pro ochranu přírody, ale kvalita životního prostředí v samotném městě by zaznamenala podstatné zhoršení.

Rizika utváření modelu

- Ztráta atraktivity města i regionu doprovázená poklesem hospodářského růstu a tím i konkurenceschopnosti mezi jinými aglomeracemi.
- Ztráta významu zhorší možnosti získat finanční prostředky pro podmiňující investice do potřebné infrastruktury.
- Protesty obyvatel města k neřešené dopravní situaci a zhoršení kvality prostředí.
- Nesouhlas sídel v zázemí Brna s restrikcí územního rozvoje.



OBLASTI ÚZEMÍ INTENZIVNÍCH AGLOMERAČNÍCH VAZEB UVNITŘ BRNĚNSKÉ AGLOMERACE

- oblast Brna - jádrové sídlo
- oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury s podporou železničního IDS
- oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS
- oblast stabilizace sídelní struktury
- směry rozvoje sídelní struktury aglomerace s podporou železničního IDS
- sídla s podporou funkční komplexity
- území s vysokou hodnotou přírodního prostředí
- návrh přírodního prostředí s rekreačním využitím

OBLASTI ÚZEMÍ INTENZIVNÍCH AGLOMERAČNÍCH VAZEB MIMO BRNĚNSKOU AGLOMERACI

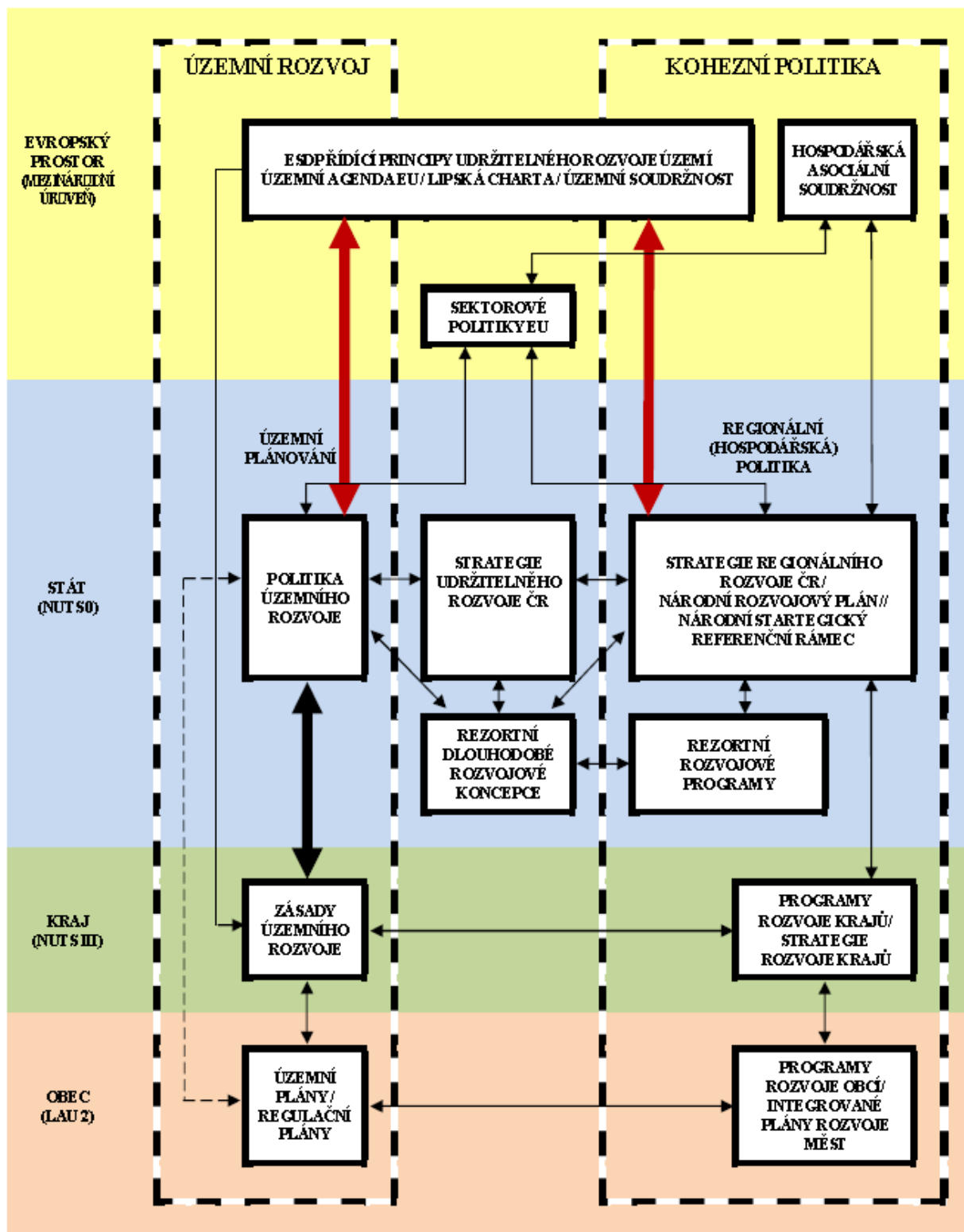
- oblasti nadregionálních os
- oblasti regionálních os
- oblasti lokálních os
- marginální oblasti
- vazba na nadregionální rozvojové osy dle PÚR 2008
- vazba na regionální osy
- základní síniční síť (stav / návrh)
- železnice
- schématické vyjádření velikosti obce
- hranice Brněnské aglomerace

Zdroj: vlastní zpracování

7. Nástroje umožňující usměrňovat rozvoj aglomerace

Současný rozvoj vyšších samosprávných celků (krajů) a sídel (měst a obcí) je usměrňován a ovlivňován dvěma systémy plánování. Prvním systémem je řízení nástroji územního plánování a druhým je řízení nástroji regionální (hospodářské) politiky. Vzájemné vazby mezi těmito plánovacími systémy jsou znázorněny na následujícím schématu.

Příloha 94 Ilustrační schéma vazeb územního plánování a regionální (hospodářské) politiky dle PÚR ČR 2008



Zdroj: PÚR ČR 2008

Na první pohled je vidět, že nástroje v horizontální úrovni pokrývají vždy správní jednotky jako je stát, kraj a obec.

Aglomerace se nacházejí mezi úrovní kraje a obce. Problematika aglomerací, které vytvářejí funkční celky obcí na základě vzájemné výhodnosti a potřeby, není dokumenty územního ani regionálního plánování přímo řízena, ale je pomocí nich ovlivňována. Zde je nutno podotknout, že v aglomeracích je kumulována převážná část obyvatelstva a ekonomických aktivit. Aglomerace jsou prioritními nositeli hospodářského rozvoje.

I když schématické vyjádření vazeb mezi jednotlivými nástroji obou systémů vypadá logicky, tak jejich uplatňování v praxi je značně složité.

Systém územní plánování je zaměřen na územní atributy rozvojové problematiky a k tomu má svoje zákonné nástroje, kterými jsou politika územního rozvoje (na úrovni státu), územně analytické podklady (na úrovni kraje a ORP), zásady územního rozvoje (na úrovni kraje) a územní a regulační plány (na úrovni obcí).

Proces pořízení, zpracování a přijetí citovaných nástrojů obzvláště územně plánovací dokumentace je zdouhavý a vyžaduje souhlas nebo dohodu všech zákonem určených účastníků. Mnohdy jejich pořízení trvá několik let.

Systém regionální (hospodářské) politiky je zaměřen na společenské a hospodářské atributy rozvojové problematiky a k tomu využívá zákonných nástrojů na úrovni státu, kraje a obcí v podobě strategií a programů rozvoje.

Způsob jejich zpracování a přijetí je podstatně jednodušší a pružnější než u územního plánování. Tímto způsobem jsou vytvářeny podmínky pro čerpání prostředků z různých národních i evropských fondů.

7.1 Možnosti zajištění koordinace rozvoje aglomerace

Obecně je možno nabídnout tři možnosti ovlivňování rozvoje aglomerace, která mají různá úskalí.

1. Upravit vymezení ORP v rozsahu Brněnské aglomerace. V rámci následného zpracování ÚAP a hodnocení Rozboru udržitelného rozvoje území sledovat rozvojovou problematiku aglomerace. V této dokumentaci formulovat principy a zásady pro územní plány jednotlivým obcím tak, aby rozvoj aglomerace byl utvářen v duchu principů usměrněného rozvoje s cílem zajištění vyváženosti jednotlivých rozvojových pilířů.

V souvislosti s novým stavebním zákonem byly jako nástroj zavedeny územně analytické podklady (ÚAP), které jsou periodicky aktualizovány a vyhodnocovány na úrovni kraje a obcí s rozšířenou působností (ORP). Mají sloužit jako impulsy pro aktualizaci zásad územního rozvoje krajů (ZÚR) a územních plánů jednotlivých obcí (ÚP).

ÚAP vytvářejí databázi základních informací o území a jsou ukončeny Rozborem udržitelného rozvoje území s formulací požadavků na změny v územně plánovacích dokumentech. Bohužel současné vymezení ORP nebylo vymezeno na základě skutečných vazeb v území, ale pouze administrativní cestou.

Na příkladě Brněnské aglomerace je tento problém viditelný. Brno je samo ORP a je obklopeno ORP Šlapanice, Kuřim a Rosice. Vymezená Brněnská aglomerace je podstatně větší. Bylo účelné vytvořit ORP v rozsahu Brněnské aglomerace, které by v rámci zpracování ÚAP a následného hodnocení Rozboru udržitelného rozvoje daleko lépe řešilo problematiku aglomerace a mohlo dávat podněty jednotlivým územním plánům obcí. Rozvoj aglomerace by byl ovlivňován v duchu principů usměrněného rozvoje s cílem zajištění jeho udržitelnosti. Tento, pro aglomeraci optimální stav, není zřejmě možno v současných legislativních podmínkách realizovat.

2. Zajistit koordinované ovlivňování rozvoje aglomerace prostřednictvím Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, kde by došlo k zpřesnění rozvojové oblasti OB3 definované v Politice územního rozvoje v rozsahu Brněnské aglomerace. Prostřednictvím instrukcí ZÚR by bylo možno následně ovlivňovat rozvoj sídelní struktury aglomerace.

Druhou možností jak zajistit koordinované ovlivňování rozvoje aglomerace je využití zásad územního rozvoje kraje, které mají za povinnost upravit rozsah rozvojových oblastí definovaných v Politice územního rozvoje.

V Politice územního rozvoje ČR 2008 je uvedeno:

citace

(33) *Rozvojové oblasti a rozvojové osy jsou vymezovány v územích, v nichž z důvodů soustředění aktivit mezinárodního a republikového významu existují zvýšené požadavky na změny v území.*

(34) *V rozvojových oblastech a rozvojových osách je nutno vytvářet, udržovat a koordinovat územní připravenost na zvýšené požadavky změn v území a při respektování republikových priorit územního plánování umožňovat odpovídající využívání území a zachování jeho hodnot.*

(35) *Zvýšené požadavky na změny v území rozvojových oblastí a rozvojových os vyžadují aktivní součinnost všech složek veřejné správy, zvláště pak dotčených orgánů, chránících veřejné zájmy podle zvláštních právních předpisů při řešení úkolů pro územní plánování a při plnění příslušných doporučení.*

(36) Rozvojové oblasti zahrnují obce, ovlivněné rozvojem dynamikou hlavního centra (krajského města) při případném spolupůsobení vedlejších center.

(37) *Rozvojové osy zahrnují obce, v nichž existují, nebo lze reálně očekávat zvýšené požadavky na změny v území, vyvolané dopravní vazbou na existující nebo připravované kapacitní silnice při spolupůsobení rozvojové dynamiky příslušných center osídlení. V prostoru křížení rozvojových os mohou být obce zařazeny do kterékoli z těchto rozvojových os. Do rozvojových os nejsou zařazovány obce, které jsou již součástí rozvojových oblastí.*

(38) *Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:*

Při rozhodování a posuzování záměrů na změny území ve všech rozvojových oblastech a rozvojových osách je nutno sledovat zejména:

- a) *rozvoj veřejné infrastruktury mezinárodního a republikového významu při současném zachování respektování hodnot území,*
- b) *rozvoj bydlení při upřednostnění rozvoje uvnitř zastavěného území a předcházení prostorově sociální segregaci, fragmentaci a záborům ploch veřejně přístupné zeleně,*
- c) *nové využití nevyužívaných průmyslových, skladových, dopravních a jiných ploch,*
- d) *řešení rekultivace a revitalizace opuštěných areálů a ploch (např. předcházející těžbou, průmyslovým využitím, armádou apod.), účelnou organizací materiálových toků a nakládání s odpady,*
- e) *zachování a rozvoj společenské funkce tradičních městských center,*
- f) *ochrana a využití rekreačního potenciálu krajiny.*

(39) *Úkoly pro územní plánování:*

- a) *Při respektování republikových priorit územního plánování umožňovat v rozvojových oblastech a rozvojových osách intenzivní využívání území v souvislosti s rozvojem veřejné infrastruktury. Z tohoto důvodu v rozvojových oblastech a v rozvojových osách vytvářet podmínky pro umístění aktivit mezinárodního a republikového významu s požadavky na změny v území a tím přispívat k zachování charakteru území mimo rozvojové oblasti a rozvojové osy.*
- b) *Úkoly, stanovené pro jednotlivé rozvojové oblasti a rozvojové osy, musí být převzaty do územně plánovací dokumentace krajů a obcí.*
- c) Kraje v zásadách územního rozvoje dle potřeby upřesní vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os v rozlišení podle území jednotlivých obcí, při respektování důvodů vymezení jednotlivých rozvojových oblastí a rozvojových os.

3. Zajistit koordinované ovlivňování rozvoje aglomerace založením Partnerství obcí Brněnské aglomerace na základě rozvoje vzájemné spolupráce

Třetí možností, jak zajistit koordinované ovlivňování rozvoje aglomerace, je založení Partnerství obcí Brněnské aglomerace na základě rozvoje vzájemné spolupráce. Vytvoření formalizované platformy obcí, v rámci níž by byly řešeny rozvojové problémy aglomerace s nadmístním přesahem jako je problematika dopravy, zásobení vodou,

odkanalizování, protipovodňových opatření ve vazbě na rozvoj aglomerace jako celku a zároveň na rozvoj jednotlivých obcí. Stanovit, sledovat a vyhodnocovat rozvojovou strategii Brněnské aglomerace a připravovat integrované aglomerační projekty zaměřené na řešení problémů s širším územním dopadem. Zároveň koordinovat přesahy rozvojových aktivit jednotlivých obcí (koordinace funkčního vymezení rozvojových ploch na hranicích katastrů a odstranění rozporů ve využití přilehlých území).

První dvě možnosti využívají především nástrojů územního plánování, třetí možnost je postavena především na nástrojích regionální politiky.

7.2 Návrh postupu koordinace rozvoje Brněnské aglomerace

Výše popsané možnosti koordinace z hlediska jejich praktického uplatnění narážejí na některé problémy, které by zřejmě neumožnily jejich přímou aplikaci a jejich samostatné použití nedostatečně propojuje nástroje územní a regionální politiky.

Nedostatky jednotlivých možností:

- Upravit vymezení ORP v rozsahu Brněnské aglomerace je v současné době především z legislativního hlediska nereálné.
- Zajistit koordinované ovlivňování rozvoje aglomerace prostřednictvím Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje je v principu správné. Problematické se ukazuje provázání zpracovaných ÚAP kraje s ÚAP jednotlivých ORP. V ÚAP a následně zpracované ZÚR Jihomoravského kraje je problematika aglomerace řešena vymezením rozvojové brněnské oblasti OB3 na základě Rozboru udržitelného rozvoje území. Toto hodnocení bylo učiněno z vnějšího pohledu bez podrobnějších znalostí vtažů sídelní struktury, kterou by mohly poskytnout jednotlivé ORP. Na druhé straně provedené ÚAP jednotlivých ORP a následně zpracovaný Rozbor udržitelného rozvoje území problematiku aglomeračních vazeb nemohl vyhodnotit, protože přesahuje jejich administrativně správní vymezení.
- Zajistit koordinované ovlivňování rozvoje založením partnerství obcí Brněnské aglomerace je bezesporu správný krok, ale bez jasných vazeb na založený systém regionální a územní politiky by nepřinesl očekávané výsledky. Partnerství obcí musí vysílat jasné signály o svých potřebách a prosazovat je jak na úrovni regionálního plánování, tak na úrovni územně plánovací.

Z těchto důvodů navrhuje postup, který využívá předností výše zmíněných možností a eliminuje jejich nedostatky.

1. V rámci ZÚR Jihomoravského kraje vymezit rozvojovou brněnskou oblast OB3 v rozsahu území intenzivních aglomeračních vazeb (viz kapitola 2). Vymezit území navrhované Brněnské aglomerace a prostřednictvím instrukcí usměrňovat její územní rozvoj, který musí být vázán na splnění konkrétních podmínek.
2. Provést aktualizaci ÚAP jednotlivých ORP, kterou Stavební zákon ukládá v rytmu dvou let. U ORP zasahujících do prostoru Brněnské aglomerace zpracovat analytickou část ÚAP (podklady pro rozbor udržitelného rozvoje území) pokud možno jednotnou metodikou.
3. Rozbor udržitelného rozvoje území provést ne za jednotlivá ORP, ale za soubor ORP zasahující do Brněnské aglomerace s cílem vyhodnocení udržitelného rozvoje a jasné formulace požadavků pro aktualizaci Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a aktualizaci územních plánů jednotlivých obcí. Současně je nutno formulovat konkrétní opatření spolupráce obcí v oblasti regionální politiky a prosazovat je ve strategických dokumentech. Tímto způsobem by bylo možno rozvojovou problematiku aglomerace sledovat v čase a zároveň v podobě požadavků usměrňovat sídelní strukturu nástroji územního plánování a stimulovat rozvoj nástroji regionální politiky. Záštitu nad zpracováním Rozboru udržitelného rozvoje by musel převzít kraj jako nadřízená jednotka nad ORP nebo by ji mohl delegovat na město Brno jako jádrové město aglomerace.
4. Zapojení předpokládaného partnerství obcí Brněnské aglomerace by bylo možno realizovat prostřednictvím Rady obcí dotčených ORP, kterou vyhláška 500/2006 Sb., v §5 předpokládá. Rada obcí by mohla mít hierarchickou strukturu, kde zástupcem za obce jednotlivých ORP by mohl vykonávat starosta pověřené obce s rozšířenou působností (v případě Brna primátor města). Rada obcí dotčených ORP by formulovala své stanovisko k předloženému Rozboru udržitelného rozvoje území a předala by ho pořizovateli, který by rozhodl o zapracování požadavků do aktualizace ZÚR a po jejím přijetí do změn jednotlivých územních plánů. Současně by byly konkretizovány požadavky regionální spolupráce v oblasti aglomerace, které bude nutno promítnout do strategických dokumentů.

Tímto způsobem by bylo možno na jedné straně hodnotit vývoj Brněnské aglomerace a na straně druhé koordinovat její rozvoj na úrovni instrukcí ZÚR kraje a stimulovat její rozvoj pomocí dokumentů regionální politiky.

Předložený návrh vytváří potřebný mezičlánek mezi krajem, aglomerací a obcemi, jak na úrovni územního plánování, tak i regionální politiky. Umožňuje rozvojovou problematiku aglomerace začlenit do ZÚR kraje, výsledky promítnout do územních plánů a zároveň stimulovat spolupráci obcí v regionální politice.

7.3 Důvody, proč by měly subjekty veřejné správy v oblasti Brněnské aglomerace vytvářet partnerství

Spolupráce je významným vztahem ve všech oblastech lidské společnosti. Umožňuje snadněji a účinněji dosáhnout potřebných výsledků, v řadě případů není možné cíle bez spolupráce vůbec dosáhnout.

Současné pojetí regionální politiky jako činnosti, jejímž úkolem je přispívat ke snižování rozdílů mezi úrovněmi rozvoje jednotlivých regionů a zabezpečování jejich harmonického rozvoje, zdůrazňuje i vyžaduje nutnost spolupráce obcí při rozvoji daného prostoru. V případě Brněnské aglomerace je typ prostoru (monocentrická aglomerace) jednou z hlavních determinant rozvoje území. Uskutečňování regionální politiky je nesené především představiteli veřejné správy příslušného regionu (obcí Brněnské aglomerace) a významně se opírá o potřebu jejich spolupráce při poznávání, pochopení a prosazování potřeb rozvoje a vytváření vhodných podmínek pro jejich praktickou realizaci.

Fenomén „spolupráce obcí“, se tak za určitých podmínek stává důležitým „faktorem rozvoje“. Představitelé obcí vstupují při zajišťování podmínek udržitelného rozvoje pro své občany a na svých územích, do značného množství vztahů s nejrůznějšími subjekty, přitom jen některé z těchto vztahů jsou výrazem skutečné spolupráce a přínosem pro rozvoj území.

Důvody pro spolupráci nejrůznějších subjektů mají základ v existenci „synergického efektu“, tedy skutečnosti, že společně lze dosáhnout významnějšího výsledku, než kdyby každý subjekt usiloval o dosažení cíle sám.

Samosprávy realizují jednotlivými subjekty svěřené úkoly specifické i komplexní povahy. A právě spolupráce jim umožňuje dosahovat zmiňovaného synergického efektu, zejména v oblasti úspor z rozsahu či s využitím sdružování prostředků vzájemné výpomoci či společného řešení problémů. Význam spolupráce pro jednotlivé samosprávy je podmíněn vedle jejich organizačních a ekonomických možností zejména jejich ochotou a vůlí tento proces rozvíjet.

Pro obce Brněnské aglomerace bude efektivní spolupráce klíčovým faktorem jejich budoucího rozvoje. Umožní jim realizovat rozhodující rozvojové záměry na svěřeném území, připravovat a uskutečňovat rozvojové projekty, které by samostatně pro jednotlivé obce byly prakticky nedosažitelné či dokonce kontraproduktivní. Spolupráce jim tímto způsobem umožňuje snížit problémy plynoucí z jejich případné malé populační velikosti. Lze proto tvrdit, že spolupráce mezi obcemi je a bude těžištěm spolupráce ve veřejné správě.

Formy spolupráce mohou nabývat různou právní a organizační podobu jako formalizovaný systém spolupráce. Zásadní je vždy vztah ke konkrétnímu účelu spolupráce. Jednotlivé formy spolupráce mohou mít různou náplň, tj. různý obsah aktivit, které zastřešují. V případě vybudování partnerství obcí v Brněnské aglomeraci není nutné tuto formu spolupráce hned od počátku formalizovat, ale je možné začít na velmi volné platformě a postupně, na základě jasné specifikace společných potřeb, vytvářet potřebný rámec a ten formalizovat.

Velmi zřejmým záměrem pro tuto iniciativu je skutečnost, že lze územně identifikovat Brněnskou aglomeraci rozkládající se na území řady obcí, reálně provázaných množstvím funkčních vztahů a spoluutvářejících významný funkční celek. Tento celek však nemá přímou administrativní a zejména politickou koordinaci, která by usměrňovala jeho využití a rozvoj. Společné zájmy, problémy a potřeby je žádoucí jasně specifikovat a zakotvit v platných dokumentech územně příslušných nadřazených celků – zejména na úrovni kraje. Základ je již obsažen ve „Strategii rozvoje Jihomoravského kraje“ a v jejím prováděcím dokumentu „Programu rozvoje kraje Jihomoravského kraje“. Je potřeba tuto problematiku promítnout do „Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“ a hledat věcný soulad i s relevantními odvětvovými koncepcemi a strategiemi. Následně je nutno promítnout přijaté zásady do platných dokumentů dotčených obcí, jejichž území je součástí aglomerace, tedy do jednotlivých územních plánů obcí a města Brna, nebo jejich rozvojových programů a strategií.

Spolupracující obce Brněnské aglomerace by tak mohly dokázat řešit otázky rozvoje svého území s regionálním nadhledem (týkajícím se prostorového i časového rozložení výsledků spolupráce), umožňujícím realizovat rozvoj území bez překážek způsobovaných upřednostňováním parciálních lokálních zájmů nebo neadekvátním

populistickým přístupem. Důležité bude především postupně vymezit podmínky a pravidla nově budované spolupráce. Nevyjasnění potřebných aspektů spolupráce by mohlo i nadále podvazovat žádoucí směry rozvoje celého regionu nebo vést k jeho oslabení, stagnaci eventuelně až kolapsu některých dílčích subsystémů. V každém případě se jedná o dopady na život obyvatel kraje a všech subjektů zde působících.

V běžné praxi se do úspěšnosti rozvoje promítají zejména vztahy mezi silnými a slabými subjekty. Toto propojení umožňuje dosáhnout řady komparativních výhod. Výhodou pro jakékoliv společenství, zvláště pro svazky obcí, je členství větší obce či města. Velká obec má větší ekonomické i organizační možnosti než obec malá, a může tak významně přispívat k realizaci spolupráce. Jednou z výhod je nesrovnatelně vyšší rozpočet velkých obcí oproti obcím malým, což zvětšuje prostor pro realizaci rozvojových projektů. Také členské příspěvky města v případě formalizované spolupráce jsou logicky vyšší. Zároveň také přítomnost většího a významného města posiluje pozici sdružení jako celku vůči vnějším subjektům.

Spolupráce obecně umožňuje veřejné správě lépe využívat disponibilních zdrojů. V současné době, kdy existuje silná provázanost dopadů jednotlivých činností a změn v území, není možné řadu problémů vyřešit jednotlivě. Spolupráce obcí navíc přináší synergický efekt (společné řešení problémů, sdílení finančních prostředků, společná realizace projektů, racionalizace administrativy...), který výrazně zvyšuje účinnost realizovaných aktivit. Spolupráce se tak stává klíčovým východiskem socioekonomického rozvoje aglomerace i jednotlivých obcí. Může být „faktorem rozvoje“ v procesu uskutečňování regionální politiky v celém území Brněnské aglomerace, jehož se představitelé obcí budou účastnit jako rozhodující a aktivní subjekty.

Spolupráce je procesem, který ovlivňuje úspěšnost a efektivnost celé řady činností ve veřejné správě. Jejím smyslem je nejen uskutečňování potřeb obyvatel daných obcí a celého regionu, ale je důležitá i pro soustředění finančních prostředků. Významným aspektem spolupráce je schopnost jednotlivých subjektů vyjednávat o společných zájmech a hledat řešení problémů, která přesahují možnosti jednotlivých obcí. Právě „partnerství“ je základním principem uplatňovaným Evropskou unií.

8. Závěry a doporučení směřující k udržitelnému rozvoji Brněnské aglomerace

Problémem budoucího rozvoje města Brna a jeho aglomerace může být neexistence společné rozvojové strategie.

Město Brno ve svých administrativních hranicích již není samostatnou funkční jednotkou. Město si postupem času vytvořilo v okolí soustavu sídel, s kterými vytváří aglomeraci, která funguje jako celek. Okolní obce jsou odděleny pouze administrativně správně a ekonomicky. Z hlediska skutečného života je tato oblast jedním funkčním celkem s diferencovanými úkoly sídelní dělby práce.

Problémy města Brna nejsou izolované, ale ovlivňují situaci v celé Brněnské aglomeraci. Strategické dokumenty na úrovni kraje se doposud zabývaly řešením kraje jako celku bez ohledu na specifický vývoj aglomerace. V zahraničí se běžně vypracovávají strategické a koncepční dokumenty pro celé městské oblasti - metropolitní regiony.

Prostorový vývoj v okolí Brna nebyl dostatečně reflektován nástroji územního ani strategického plánování, které by mohly efektivně řešit problémy na úrovni aglomerace.

Na základě provedené analýzy a modelového ověření možností rozvoje Brněnské aglomerace se ukazuje jako nejefektivnější způsob pozitivního ovlivnění budoucího vývoje aglomerace model usměrněného rozvoje.

8.1 Vize budoucnosti

Následující text se pokusí o nastínění budoucí vize Brněnské aglomerace. Je zřejmé, že tato představa musí korespondovat s již existujícími představami o budoucnosti Jihomoravského kraje jako celku i města Brna jako jádra aglomerace. Proto jsou jejich hlavní zásady formulované v přijatých strategických dokumentech shrnuty do následujících kapitol.

8.1.1 Představa o budoucnosti Jihomoravského kraje

Jihomoravský kraj se ve své „Strategii rozvoje Jihomoravského kraje v období 2006 – 2016“ hlásí k těmto zásadám:

- Jihomoravský kraj chce být dynamicky se rozvíjejícím regionem, který v souladu s principy udržitelného rozvoje využije svou příznivou geografickou polohu na důležitých kontinentálních osách.
- Jihomoravský kraj chce disponovat s výkonnou a konkurenceschopnou ekonomikou založenou na moderních technologiích s vysokou přidanou hodnotou, vysokou úrovní vzdělanosti s důrazem na přípravu a využití kvalitních lidských zdrojů.
- Jihomoravský kraj chce udržovat přijatelný stav životního prostředí a krajiny. Bude podporovat moderně orientované zemědělství, regionální kulturní specifika a využije svůj potenciál pro posílení cestovního ruchu.
- Jihomoravský kraj chce koncepčně usměrňovat proces suburbanizace.

Jihomoravský kraj zaměřil svou pozornost na následující oblasti života a hlavní zásady jejich podpory:

Věda a výzkum

Posilovat výzkumný, vývojový a inovační potenciál a výkonnost JMK na úroveň vyspělých regionů EU, tak aby se JMK stal významným místem koncentrace těchto aktivit v EU.

Průmysl a služby

JMK si chce udržet svou pozici z hlediska růstu HDP ve skupině nejrychleji rostoucích regionů NUTS III v EU, a to při uplatňování principů udržitelného rozvoje.

Cestovní ruch

Využít potenciálu kraje pro rozvoj (udržitelného) cestovního ruchu a zvýšit konkurenceschopnost odvětví cestovního ruchu a lázeňství v Jihomoravském kraji.

Zemědělství a lesnictví

Zemědělství a lesnictví vnímat jako stabilní páteř integrující rozvoj ve venkovském prostoru, která vyváženě plní produkční, environmentální a sociální funkce.

Životní prostředí

Ochranu a zlepšování kvality životního prostředí v Jihomoravském kraji chápat jako základní princip udržitelného rozvoje a usilovat o snížení znečištění zejména vodních toků a nádrží.

Obyvatelstvo a trh práce

Usilovat o vytvoření moderní, otevřené společnosti, jejímž zdrojem je kultivovaný, zdravý lidský potenciál, rozvinutý efektivní a flexibilní trh práce s kvalitní kvalifikovanou a konkurenceschopnou pracovní silou, vytvářející podmínky pro integraci sociálně vyloučených skupin obyvatelstva.

Sociální infrastruktura

Podporovat všechny oblasti sociální infrastruktury zvyšujících efektivitu provozu jednotlivých zařízení a kvalitu poskytovaných služeb, stimulujících kultivaci lidského potenciálu a zvyšujících atraktivitu regionu.

Městská sídla

Racionálně rozvíjet systém osídlení kraje koncepčním usměrňováním suburbanizačních tendencí v okolí města Brna a posilovat pozice marginálních území při respektování přírodních a kulturních hodnot kraje.

Venkovský prostor

Rozvíjet venkovský prostor jako prosperující, atraktivní, kulturní a integrované území, podporované funkční infrastrukturou a dostupnou občanskou vybaveností harmonicky spjatou s venkovskou krajinou a využívající potenciál krajiny, přírodní a kulturní dědictví.

Doprava a dopravní infrastruktura

Využít příznivé geografické polohy kraje a dopravně výhodné pozice města Brna. Prosazovat zkvalitnění stavu vybudované sítě běžných dopravních komunikací.

Technická infrastruktura

Dosáhnout vysokého stupně napojení na kanalizační soustavy a ČOV a zajistit zásobení obyvatelstva kvalitní pitnou vodou.

Územní a regionální spolupráce

Podporovat vybudování silných partnerských vztahů založených na meziregionální, transnacionální a přeshraniční spolupráci v oblasti rozvoje lidských zdrojů, kultury, výzkumu, vědy, inovací, podnikání a obchodu, zvyšování atraktivní nabídky cestovního ruchu, rozvoje dopravní infrastruktury, životního prostředí a krajiny.

Následně v „Programu rozvoje Jihomoravského kraje na období 2010 – 2013“ jsou specifikované další rozvojové cíle:

- Zlepšit kvalitu a dostupnost hlavních veřejných služeb zajišťovaných Jihomoravským krajem, zajistit jejich hospodárný provoz pro kvalitní život obyvatel kraje.
- Rozvinout a udržet klíčové aspekty konkurenceschopnosti kraje (vzdělanost, výzkum a inovace, dostupnost, atraktivnost) a posílit spolupráci jednotlivých subjektů.
- Zkvalitnit dopravní infrastrukturu, podpořit budování páteřních komunikací a zajistit obslužnost území kraje veřejnou dopravou.
- Zvýšit návštěvnost a prodloužit dobu pobytu návštěvníků na území Jihomoravského kraje. Zdůraznit jeho jedinečnost a výjimečnost.
- Snížit negativní působení lidské činnosti na přírodu a krajinu, provázat a sladit rozvojové procesy ve vztahu k prostorovému vývoji a přírodnímu prostředí.

8.1.2 Představa o budoucnosti města Brna

Brno má zpracovaný strategický rozvojový plán „Strategie pro Brno“, který je založen na pěti prioritách, kterými jsou:

- Image města a vnitřní / vnější vztahy
- Místní ekonomický rozvoj
- Kvality života
- Výzkum, vývoj, inovace, vzdělávání
- Doprava a technická infrastruktura

Město se ve „Strategii pro Brno“ hlásí k těmto zásadám:

- Brno chce být dynamickým městem, které překoná nálepkou provincionalismu a zaměří své úsilí na inovace, jako jsou vyspělé technologie, věda a výzkum a otevřenost vůči okolí a světu. Město dynamiku chápe jako zaměření na znalostní ekonomiku, která je schopna reagovat na současné a budoucí trendy rozvinutého světa. Chce být plnohodnotným evropským městem mezinárodního významu.
- Brno si uvědomuje svou zodpovědnost za kvalitu základních funkčních městských systémů, jakými jsou městský komunikační skelet a doprava, bydlení, energetická a síťová odvětví, sociální a zdravotní služby, vzdělávání a kulturní i rekreační infrastruktura, umožňující hodnotné trávení volného času ve zdravém prostředí. Je si vědomo potřeby zajištění především kvality všech složek a v rámci dostupných zdrojů pro to udělá maximum.
- Brno citlivě vnímá potřebu komunikace, kterou chce uskutečňovat jednak dovnitř, k institucím, podnikům a svým občanům, a navenek ke kraji, k sousedním regionům a zejména k zahraničí.
- Brno chce uspět v konkurenci měst a ví, že imobilní faktory růstu a standardní kvality do budoucna Brno od měst podobné velikosti nijak neodliší a tedy neposkytnou Brnu žádanou image místa atraktivního pro bydlení a přitažlivého pro investory. Město chce mít svůj čitelný profil založený na lidech a službách lidí pro lidi. Aby toho dosáhlo, chce zajistit špičkovou kvalitu v následujících oblastech:
 - Zajištění ekonomického rozvoje přechodem od průmyslu k podnikání. Brno nechce být pouze tradičním průmyslovým městem. Brněnská ekonomická základna prošla zásadní restrukturalizací, většina ekonomicky aktivních obyvatel města dnes pracuje v terciéru. Brno chce zajistit nabídku prostorů k podnikání jak na nových plochách, tak na plochách již využitých pro jiné funkce a intenzivně vnímá problematiku brownfields. Brno vidí budoucnost podnikání ve městě v prostorově nenáročných aktivitách zaměřených na produkci s vysokou přidanou hodnotou, která se opírá hlavně o kvalitní lidské zdroje. Jsou to oborové parky a objekty služeb, vědy a aplikovaného výzkumu, v nichž bude možno uspokojit nároky nových typů investic a potřeby nových typů investorů. Proto chce Brno využít znalosti a dovednosti elit a vytvořit podmínky pro jejich udržení ve městě.
 - Zajištění kvality života pro své obyvatele a návštěvníky. Brno chce být městem zdravým, čistým a bezpečným. Brno chce u obyvatel podporovat zdravý patriotizmus. Město si je vědomo svých demografických možností a nemá ambice stát se milionovou metropolí. Přesto bude potřebovat nové plochy pro bydlení, další rozvoj rekreačního zázemí, bude podporovat revitalizaci nevyužívaných průmyslových ploch (brownfields) pro bydlení i pro podnikání nevýrobního charakteru. Město bude usilovat o zlepšení nabídky volnočasových aktivit a o revitalizaci zanedbaných sportovišť. Město chce být atraktivní pro své obyvatele, mimobrněnské i zahraniční návštěvníky, a proto chce rozvíjet kulturně-historického dědictví a vytvořit zázemí pro špičkové kulturní instituce.
 - Brno chce být centrem inteligence, a proto podpoří vznik pracovišť špičkového mezinárodního výzkumu a investuje do přípravy projektů na lokalizaci strategických služeb a projektů aplikovaného výzkumu. Brno bude podporovat usazování vysokoškolských studentů ve městě po jejich absolutoriu a bude vytvářet motivační programy pro studenty ze zahraničí. Město chápe lidskou tvořivost jako cenný strategický zdroj, který přímo souvisí s hospodářskou prosperitou, a proto bude vytvářet podmínky pro propojování různých oborů a rozvoj různých forem kreativity. Brno chce kvalitativně růst a ví, že růstovou dynamiku mu dodají vzdělání lidí, jejich nároky a požadavky. Město se chce stát pro tyto lidi domovem.

8.1.3 Představa o budoucnosti Brněnské aglomerace

Stejně jako Jihomoravský kraj a město Brno definovaly svoji představu o podpoře vedoucí k očekávané budoucnosti, je nutné obdobně definovat vizi pro Brněnskou aglomeraci. Je zřejmé, že vize celé aglomerace musí navázat na to, k čemu se Jihomoravský kraj a Brno přihlásilo a naznačené myšlenky rozvíjet. Tuto strategii není možno obcím v aglomeraci vnutit násilím, ale je potřeba vytvořit platformu partnerství obcí, které budou usilovat o stejné cíle.

Pokud má Brno jako krajské město se svou strategickou vizí obstát, musí úzce spolupracovat se svým zázemím, s kterým vytváří prostor aglomerace. Okolí Brna a jeho sídelní struktura mají předpoklady takovouto vizi naplnit pouze za předpokladu cílevědomého usměrňování sídelního rozvoje, ochrany přírodních hodnot a stimulace rozvoje pomocí aglomeračních projektů. Je nutno překonat administrativní bariéru mezi městem a okolními sídly a spojit úsilí s cílem vytvoření fungující sídelní soustavy – aglomerace.

V této aglomeraci plní okolní území Brna širokou škálu funkcí, které jsou s městem úzce provázány a doplňují ho. Jedná se především o funkce rezidenční a rekreační, ale také funkce nezbytné vybavenosti a výrobních činností. Základní chybou by bylo pohlížet na toto území jako na rezidenční zázemí města bez vlastní funkční komplexity.

Spolupráce Brna a jeho aglomerace musí být založena na principech vyváženého partnerství, kvalitní dopravní obsluhy všemi druhy dopravy a udržení kvality přírodního prostředí. Cílem je vytvoření vyvážené sídelní soustavy založené na odlišném způsobu bydlení ve městě a v aglomeraci, zajišťující rovné podmínky přístupu k sociální, kulturní i komerční infrastruktuře. U obyvatel jde o výběr kvality městského a příměstského prostředí, které je spojeno s odlišným životním stylem a mobilitou.

Vize Brněnské aglomerace

Brno jako jádro aglomerace nabízí obyvatelům města i svého okolí širokou škálu pracovních příležitostí, služeb, obchodních a kulturních aktivit, zařízení zdravotnictví a sociální péče, sportu a využívání volného času. Zároveň je Brno sídlem významných státních institucí a soudnictví. Brno je městem vysokých škol, vědy a výzkum, koncentrace firem orientovaných na znalostní ekonomiku a produkci výrobků s přidanou hodnotou. Převážná většina obyvatel pracuje v terciérním sektoru. Studenti po absolvování vysokých škol mají možnost v Brně najít u těchto firem zaměstnání. Do města přicházejí studenti a pedagogové z jiných regionů ČR a ze zahraničí, kteří se podílejí na výzkumné a vývojové činnosti. Ve vnitřním městě probíhá regenerace bývalých výrobních ploch ve prospěch rezidenčních a obslužných funkcí. Město nabízí různé formy městského bydlení s vysokým standardem obsluhy hromadnou dopravou a dostupností zdravotních a sociálních služeb.

Brno je s aglomerací spojeno dobře fungujícími dopravními systémy, které se vzájemně doplňují. Stejně jako ve vojenské strategii platí, že bez spojení není velení, na úrovni aglomeračních vazeb je spolupráce obcí podmíněna kvalitní a fungující dopravou. Ta musí být založena na kvalitní a vyvážené dopravní obsluze, která z hlediska udržitelnosti rozvoje preferuje dopravu hromadnou před individuální.

Spojení Brna s republikou i ostatním světem je zajištěno prostřednictvím letecké a vlakové dopravy. Brněnské letiště je zařazeno do plnohodnotného mezinárodního leteckého provozu. Je dokončena přestavba železničního uzlu Brno schopného odbavit vysokorychlostní vlaky a zároveň komfortně pokrýt požadavky regionální dopravy představované systémem IDS. Je provedena modernizace Přerovské a Jihlavské trati.

V silniční dopravě je zajištěn průchod nadřazené dopravní sítě aglomerací a dopravní proudy jsou rozvedeny do koridorů, které jsou schopny ochránit město i zastavěná území obcí před nadbytečnou dopravou, při maximální eliminaci negativních dopadů dopravy na kvalitu prostředí.

Systém IDS Jihomoravského kraje založený na železniční dopravě poskytuje kvalitní komfort přepravy. Zajišťuje propojení s aglomerací ve směrech:

- severo – západ (Česká – Kuřim - Tišnov),
- jiho – východ (Tuřany – Sokolnice – Telnice - Újezd u Brna - Slavkov),
- východ (Slatina - Holubice - Vyškov),
- jih (Modřice – Rajhrad - Hrušovany u Brna),
- západ (Ostopovice – Střelice – Omice - Rosice).

V těchto rozvojových směrech je zároveň rozvíjena sídelní struktura obcí s přímou vazbou na železniční dopravu. Území mimo dostupnost vlakové dopravy jsou obsluženy doplňkovou autobusovou dopravou. Jsou dobudovány terminály IDS s vazbami na ostatní druhy dopravy. Na vjezdech do aglomerace a do města je založen systém P&R s těsnou vazbou

na uzly kapacitní hromadné dopravy. Je započata realizace kolejového diametru propojující Brno s aglomerací v SZ – JV směru, čímž dochází k podstatnému zlepšení napojení těchto směrů na organismus města a zároveň zlepšení komfortu hromadné dopravy ve městě.

Je vybudován ucelený systém cyklistických tras a stezek využívaných pro rekreaci, pro dojíždku do škol a zaměstnání. Založený systém využívá v maximální míře místní podmínky a potřeby obyvatel. Systém cyklistické dopravy zvyšuje atraktivitu rekreačních oblastí.

Brno je s aglomerací spojeno dobře fungujícími systémy technické infrastruktury, které vytvářejí rovné podmínky především pro odkanalizování území jednotlivých sídel a jejich dostatečné zásobení pitnou vodou.

V území aglomerace jsou chráněny SZ, SV a JZ oblasti jako její přírodně rekreační zázemí. Je respektováno území říčních niv, které je nositelem prvků územního systému ekologické stability. Zároveň je vytvořen systém protipovodňových opatření, která v maximální míře chrání zastavěná území před záplavami. Jsou respektovány veškeré územní limity a cílevědomě chráněny plochy pro realizaci systémů veřejné infrastruktury.

Při rozvoji obcí aglomerace jsou upřednostňovány procesy restrukturalizace zastavěného území před jejím rozrůstáním formou nových zastavitelných ploch.

Rozvoj sídelní struktury je cílevědomě usměrňován do oblastí a směrů, kvalitně obslužených hromadnou a individuální dopravou a kde nedochází ke střetu s ochranou území s vysokou hodnotou přírodního prostředí plnícího funkci rekreačního zázemí.

Územní rozvoj Brna je směřován do rozvojových aglomeračních směrů na Kuřim, Modřice a Šlapanice, kde je možno očekávat rozvoj pracovních příležitostí nebo plnohodnotných forem městského bydlení.

Obce v SV oblasti aglomerace s těsnou vazbou na kvalitní přírodní zázemí jsou stabilizovány a další územní rozvoj je zaměřen především na využití jejich vnitřních rezerv.

Obce aglomerace, které jsou dobře napojeny silniční i hromadnou dopravou na město Brno, se postupně rozvíjejí při respektování podmínek vyplývajících z územních limitů a možností odkanalizování a zásobení vodou. Jsou preferovány směry využívající pro obsluhu sídel železniční dopravu.

Obce aglomerace si v maximální míře chrání kvalitu svého prostředí a funkční komplexitu poskytování základních služeb. Je mezi nimi rozvíjena účelná spolupráce v oblasti školství, zdravotnictví a sociálních služeb.

Větší města a obce jako Kuřim, Šlapanice, Sokolnice, Újezd u Brna, Modřice, Rajhrad, Židlochovice, Hrušovany, Rosice a Zastávka posilují svoji funkční komplexitu nabídkou pracovních příležitostí, služeb a širšího vybavení, což umožňuje snížení dostředných vazeb okolních obcí k městu Brnu.

V širším území aglomerace jsou posilovány vazby na sídla ležící na regionálních osách jako jsou Tišnov, Blansko, Slavkov u Brna, Rousínov, Pohořelice a Ivančice. Tato sídla představují nabídku pracovních příležitostí a zároveň aktivit občanského vybavení.

8.1.4 Co je nutno učinit k naplnění představy o budoucnosti Brněnské aglomerace

Aby bylo možno naznačené vize dosáhnout je nutno využít všech dostupných nástrojů pro její realizaci, kterými jsou především nástroje územního plánování a regionální politiky.

Nástroji územního plánování jsou Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje a územní plány obcí, které jsou doplněny územně analytickými podklady. Tyto nástroje mají především usměrňovat rozvoj sídelní struktury a území jednotlivých obcí. Mají vytvářet podmínky pro zajištění potřebných vazeb v území realizovaných prostřednictvím dopravy a veřejné infrastruktury, mají chránit hodnoty území, zajišťovat kvalitu prostředí a v neposlední řadě určovat nezbytnou regulaci využití území. Nástroje územního plánování vytvářejí územní podmínky pro zajištění rozvojových potřeb na základě průběžně vyhodnocovaných vlastností území a společenských změn. Zároveň představují dohodu o využití území spojenou s nezbytnou regulací. Nástroje územního plánování tedy vytváří územní rámec pro očekávané sociální a ekonomické chování společnosti.

Nástroji regionální politiky jsou strategie a program rozvoje Jihomoravského kraje a rozvojové strategie a programy Brna a jednotlivých obcí. Tyto nástroje vytváří programový rámec pro stimulaci činnosti společnosti. Jde o vytvoření soustavy opatření, která je zaměřena na posílení hospodářského a sociálního rozvoje společnosti a zajištění potřeb kvality prostředí. Soustava opatření je úzce propojena s možnostmi čerpání dotací na konkrétní rozvojové projekty. Nástroje regionální politiky mají především stimulační charakter.

Pro udržitelný rozvoj Brněnské aglomerace je proto nutno úzce provázat obě skupiny nástrojů tak, aby nástroje územního plánování vytvořily reálnou prostorovou představu budoucího rozvoje a nástroje regionálního plánování pomocí aglomeračních projektů tuto představu pomáhaly naplňovat a stimulovat k vytčenému cíli.

Je potřeba rozvojovou problematiku aglomerace zakotvit v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje a územních plánech obcí. Zároveň musí být promítnuta do Programu rozvoje Jihomoravského kraje a programů rozvoje jednotlivých obcí. Sjednocující roli může sehrát právě partnerství obcí Brněnské aglomerace.

Zahraníční příklady aglomerací s jádrovým městem obdobné velikosti jako Brno

Městský region Karlsruhe

Město Karlsruhe vypracovalo ve spolupráci se členy aglomerace projekt „Městský region Karlsruhe 2030 - překročení hranic“. Cílem řešení je stanovení rozvojové strategie regionu Karlsruhe pro suburbanizační procesy překračující hranice spolkových zemí.

Byly vytvořeny čtyři základní vzájemně provázané a interdisciplinární projekty:

Dílčí projekt 1:

Svazek Rýn – prostorové spojení Karlsruhe se sousedními obcemi na levém břehu Rýna. Krajinný park Rýn je chápán jako rozvojový motor města. Cílem je prověření možností nových městských a venkovských struktur.

Dílčí projekt 2:

Bydlení a práce v hranicích překračujících aglomeraci. Usměrnění suburbanizačních tendencí s cílem omezení růstu počtu dojíždějících a vývoje inteligentních modelů pro řízení dopravy.

Dílčí projekt 3:

Sociální smíšené bydlení v městském regionu. Opatření vedoucí ke zmírnění segregačního procesu, srovnání rezidenčních preferencí se zvláštním zohledněním sociálních a prostorových aspektů.

Dílčí projekt 4:

Systém center a městských jader městského regionu Karlsruhe 2030 – představy a scénáře.

Zdroj: <http://www1.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/afsta/Stadtentwicklung/Afsta-StEntw-RegEntw-Stadt2030.php>

Glasgow – Společný rozvojový plán Glasgow a Clyde Valley

Pro město Glasgow a okolí byl zpracován Společný rozvojový plán Glasgow a Clyde Valley. Plán byl schválen skotskými ministry v dubnu 2008. Stanovuje strategickou vizi pro celou oblast a rozvojovou strategii města pro období do roku 2025 s ohledem na Národní plánovací rámec pro Skotsko.

Klíčová témata plánu jsou:

- rozvoj koridorů růstu s Glasgowem jako jádrem, ve vztahu k dopravní síti a se zohledněním sociálně potřebných míst,
- posilování komunit zlepšením kvality osídlení, maximalizace využití stávajících služeb a infrastruktury a snížení tlaku na rozšiřování města,
- zvýšení pohody a atraktivity oblasti pro hospodářské investice prostřednictvím rozvoje zelených sítí.

Plán také obsahuje ustanovení pro rozvoj řady místních růstových oblastí využívajících principů udržitelného rozvoje a nacházejících se u dopravních koridorů.

Zdroj: <http://www.glasgow.gov.uk/>

Leipzig (příklad strategie na úrovni jádrového města)

Strategické cíle komunální politiky Lipska do roku 2020 jsou orientovány na řešení dvou základních problémů – nabídky pracovních míst a (ne)vyrovnané věkové struktury. Tyto dva aspekty jsou podstatné pro podporu pozitivního rozvoje a akceschopnosti města ve srovnání s jinými městy a regiony.

Okruhy cílů rozvoje města:

- zvýšit národní a mezinárodní význam,
- posílit konkurenceschopnost,
- zachovat a zlepšit kvalitu života,
- zabezpečit sociální stabilitu.

Na základě prostorových průmětů výsledků analýzy rozvoje města byly definovány specifické typy intervencí pro jednotlivé části města.

- Integrovaný rozvoj městských částí. Je navržen v oblastech s kumulací urbanistických, hospodářských, ekologických a sociálních problémů. Pro řešení těchto problémů je nutné využít veškerý potenciál území a zapojit všechny typy významných aktérů.
- Integrovaný rozvoj magistrál. Je navržen pro oblasti podél komunikací s vysokým provozním zatížením, kde dochází k oslabování jejich obytné či nákupní funkce. Uplatňují se integrované přístupy, směřované zejména ke snížení znečištění životního prostředí a současnému posilování uvedených funkcí území.
- Bodové intervence. Jsou navržena podpůrná opatření pro inicializaci nebo udržení rozvoje. Uplatňují se zejména v oblastech sousedících s městskými částmi vyžadujícími integrovaný přístup k rozvoji.
- Utváření procesů adaptace. Jsou navrženy intervence v oblastech s úbytkem obyvatel, kde je nutné přijímat sociálně stabilizační opatření. V krátkodobém a střednědobém horizontu je navržena podpora přestavby města s cílem stabilizace obyvatel. Pro střednědobý až dlouhodobý výhled jsou klíčové investice směřované do výstavby zvyšující kvalitu bydlení.

Prostorové rozložení výše uvedených intervencí je doplněno o průřezovou intervencí týkající se obyvatel a sociální infrastruktury. Jde především o přizpůsobení infrastruktury demografickým změnám (růst počtu mladých lidí, stárnutí obyvatel, populační pokles atd.).

8.2 Doporučení směřující k partnerství obcí Brněnské aglomerace

Hlavním cílem partnerství by mělo být především hájení všech principů a zásad, které aglomeraci spojují a přinášejí celku optimální fungování, atraktivitu a prosperitu. Zároveň bude nutno jasně odmítnout požadavky vyplývající z dílčích zájmů, které nepřinesou očekávané efekty pro aglomeraci jako celek nebo dokonce situaci aglomerace mohou zhoršit. Je zřejmé, že tento proces nebude bezbolestný. Bude založen na schopnosti jednotlivých aktérů vyjednávat podmínky a jistě se neobejde bez kompromisů.

První krok pro řešení problematiky Brněnské aglomerace je v současnosti zakotven v návrhové části Programu rozvoje Jihomoravského kraje na období 2010 až 2013. V prioritě V. „Kvalita prostředí a krajiny“ je formulováno opatření V.2 „Udržitelný rozvoj území“. Součástí této skupiny opatření jsou aktivity A.1 „Důsledné využívání všech možností koncepčního usměrňování urbanizačních aktivit, usměrňování stavebních a jiných činností v území včetně prostorových aktivit na rozvojových pólech a rozvojových osách s důrazem na omezování negativních dopadů suburbanizace“ a A.2 „Iniciace založení partnerství obcí Brněnské aglomerace a rozvoj vzájemné spolupráce a příprava integrovaných aglomeračních projektů“. Obě tyto aktivity jsou prvním konstruktivním krokem k řešení problematiky Brněnské aglomerace. Znamenají vůli založit partnerství obcí Brněnské aglomerace a hledat společné projekty, které budou napomáhat řešit její rozvojovou problematiku.

Hlavní cíle budoucího partnerství obcí Brněnské aglomerace je možno shrnout do těchto bodů:

- překonat administrativní bariéru mezi městem a okolními sídly a spojit úsilí s cílem vytvoření fungující sídelní soustavy – aglomerace, která zajistí všem jejím obyvatelům kvalitní podmínky k práci, bydlení, vzdělání, kultuře, sociální a zdravotní péči, a využívání volného času;
- posilovat atraktivitu aglomerace, jako prostoru s kvalitními podmínkami pro podnikání, vědu a výzkum, obchod a služby, kulturu a vzdělání; prosazovat aglomeraci jako významného partnera v mezinárodní konkurenci městských regionů;
- vytvářet podmínky pro kvalitní bydlení různých forem jak ve městě, tak i aglomeraci při zajištění komfortu dopravní dostupnosti;
- vytvářet rovné podmínky dopravní a technické obsluhy sídel při efektivním využívání veřejných rozpočtů;
- umožnit obcím aglomerace chránit svou identitu, prosperitu a kvalitu prostředí;
- chránit kvalitní přírodní území aglomerace; vytvářet podmínky pro jeho úměrné rekreační využití a zlepšování kvality dostupnosti rekreačních oblastí a jejich služeb.

V rámci takto popsaných cílů je možno obecně definovat rámec budoucích aglomeračních projektů, které budou prioritně směřovat do oblastí:

- zlepšování kvality dopravní obslužnosti a dostupnosti (vazba na IDS JMK, Generel dopravy JMK a Souhrn generelů krajských silnic JMK);
- zlepšování podmínek odkanalizování a zásobení vodou a ochrany území před záplavami (vazba na PRVK JMK a Generel odkanalizování a zásobení vodou města Brna);
- zlepšování kvality životního prostředí;
- zlepšování podmínek pro kvalitní trávení volného času a rekreačního využití území;
- zlepšování podmínek dostupnosti a kvality kultury, školství, zdravotnictví a sociální péče;
- zajišťování koordinace vedoucí k usměrnění rozvoje sídelní struktury (vazba na ZÚR JMK, územní plán města Brna a územní plány jednotlivých obcí).

Agglomerační projekty budou sehrávat důležitou roli při aktualizaci základních koncepčních dokumentů kraje i jednotlivých obcí.

8.3 Doporučení směřující do ZÚR Jihomoravského kraje

V ZÚR JMK je potřeba vymezit území Brněnské aglomerace. Území aglomerace je nutno chápat jako dynamický prostor, který může v čase měnit velikost podle měnících se společenských podmínek. Územní rozvoj aglomerace je nutno usměrňovat podle zásad, které zajistí podmínky jejího udržitelného rozvoje.

Zásady utváření Brněnské aglomerace byly stanoveny na základě modelů sídelní struktury, které vytvářejí podmínky jejího udržitelného rozvoje, tedy modelů A a B. Na navrženou koncepci dalšího rozvoje aglomerace bude mít podstatný vliv přijaté řešení nadřazeného dopravního systému. Předložená studie vychází z principů udržitelného rozvoje a dospěla k závěru nutnosti dokončení ochranného dopravního systému města Brna. To znamená počítat s nutností realizace silnice R43, JZ a J tangenty v parametrech rychlostní komunikace a realizací JV tangenty v parametrech silnice I.třídy.

Hlavní zásady pro utváření Brněnské aglomerace

Sídelní struktura

- Při rozvoji sídelní struktury prvořadě podporovat procesy restrukturalizace zastavěného území před jejím rozrůstáním formou nových zastavitelných ploch.
- Rozvoj sídelní struktury usměrňovat v duchu rozvoje sídelní dělby práce mezi Brnem a jeho aglomerací při posilování směrů kvalitně obslužených zároveň hromadnou a individuální dopravou a ochrany území s vysokou hodnotou přírodního prostředí plnící funkci rekreačního zázemí aglomerace.
- Ve městě Brně podporovat proces restrukturalizace při maximálním využití ploch „brownfields“. Územní rozvoj směřovat do rozvojových aglomeračních směrů na Kuřim, Modřice a Šlapanice, kde je možno očekávat rozvoj pracovních příležitostí nebo plnohodnotných forem městského bydlení.
- Sídelní strukturu v SV oblasti aglomerace stabilizovat při maximálním využití vnitřních rezerv zastavěného území obcí. Rozšiřování zastavitelných ploch pro bydlení maximálně omezit, případný nárůst těchto ploch podmínit podrobným průkazem potřeby rozšíření s vazbou na územní, demografický a ekonomický potenciál obce.
- Sídelní strukturu ostatních oblastí aglomerace diferencovaně rozvíjet. Rozvoj obcí podmínit reálnými řešeními odkanalizování a zásobení vodou, při respektování omezení vyplývajících z limitů využití území (záplavové území, ochrana vodních zdrojů, KPZ Slavkovského bojiště, vedení energetických koridorů) a záměrů rozvoje veřejné infrastruktury nadmístního charakteru.
- Prvořadě podporovat rozvoj obcí ve směrech kvalitně obslužených železniční IDS a napojených na silniční síť schopnou přenést dopravní zatížení mimo zastavěné území okolních obcí. V západním směru oblasti (C1 a C2), v severním směru oblast (D1), ve východním směru oblast (E1), v jihovýchodním směru oblast (G1) a v jižním směru oblast (F1).
- Umožnit rozvoj obcí obslužených autobusovou IDS napojených na silniční síť schopnou přenést dopravní zatížení mimo zastavěné území okolních obcí.
- V rámci aglomerace vytvářet úzké vazby Brna na Kuřim, Šlapanice, Sokolnice, Újezd u Brna, Modřice, Rajhrad, Hrušovany u Brna, Židlochovice, Rosice a Zastávku. U těchto sídel posilovat jejich funkční komplexity (nabídka pracovních míst a občanské vybavenosti) s cílem oslabení nadměrných dostředných vztahů k městu Brnu.
- V širším území aglomerace posilovat vazby na sídla ležící na regionálních osách jako jsou Tišnov, Blansko, Rousínov, Slavkov u Brna, Pohořelice a Ivančice.
- Vytvořit podmínky pro rekultivaci území po ukončení těžby šterkopísků v JZ části aglomerace ve prospěch přírodního prostředí s možnostmi rekreačního využití.
- Vytvářet podmínky pro realizaci záměrů výrobních zón nadmístního významu a regenerace ploch „brownfields“ v oblasti aglomerace. Zakládání výrobních zón úzce propojit s problematikou regenerace „brownfields“, tak aby nabídka ploch odpovídala reálným potřebám a umožnila rozvoj obou typů ploch.

- Lokalizaci aktivit a ploch nadmístního významu, především komerčních výrobních a obchodních aktivit, které svým rozsahem a vazbami překračují rámeček jedné obce, vždy posuzovat z hlediska širšího územního kontextu Brněnské aglomerace.

Doprava:

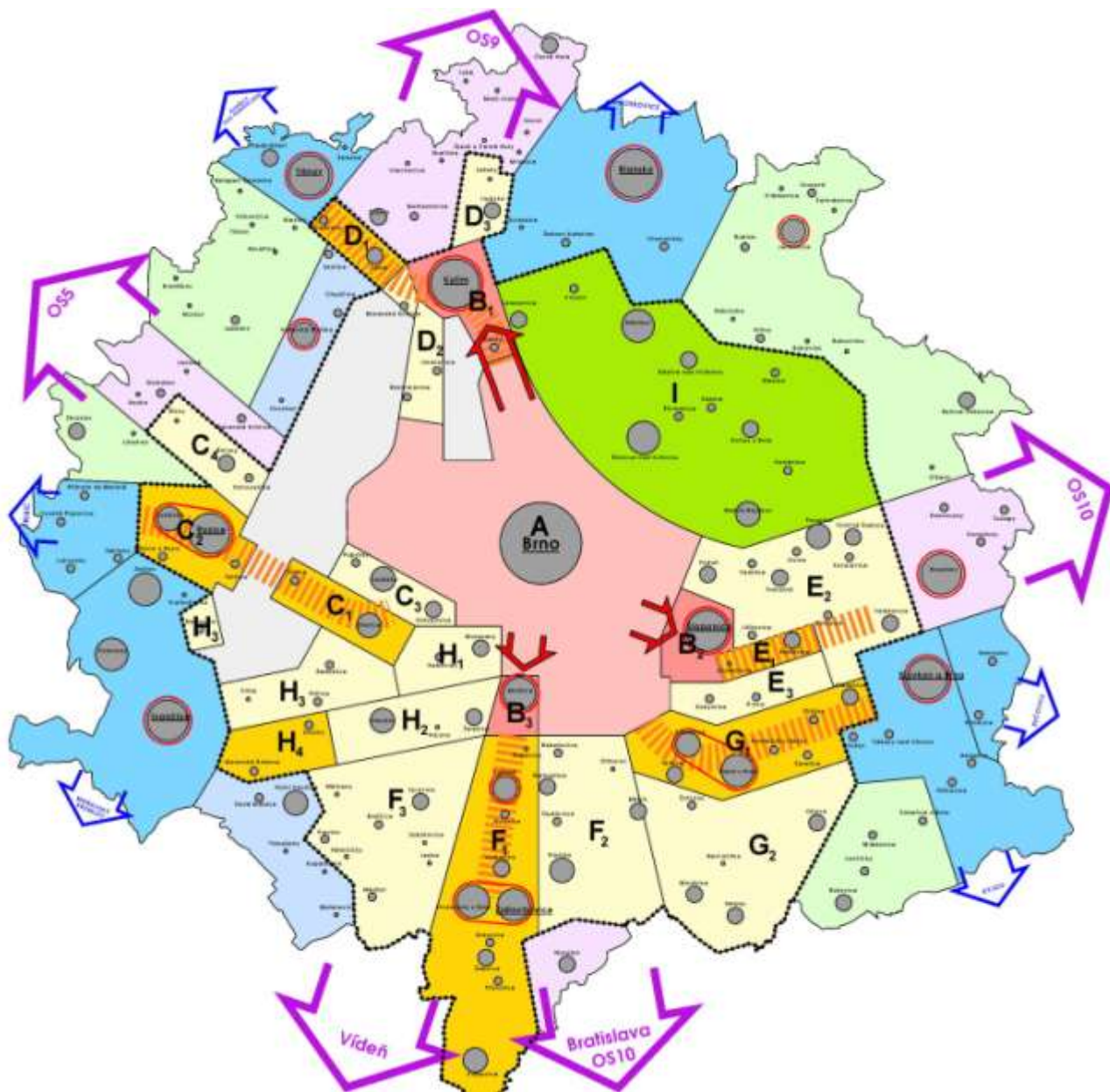
- V silniční dopravě zajistit průchod nadřazené dopravní sítě aglomerací a zajistit rozvedení dopravních proudů do koridorů, které budou schopny ochránit město před nadbytečnou dopravou a to při maximální eliminaci negativních dopadů dopravy na kvalitu prostředí. Koordinovat územní rozvoj obcí v čase s možnostmi realizace silniční sítě. Nepřipustit zatěžování zastavěných území obcí průjezdnou dopravou vyvolanou rozvojem obce jiné bez odpovídajícího řešení silniční sítě.
- V letecké dopravě vytvořit podmínky pro větší zapojení letiště Brno Tuřany do mezinárodního leteckého provozu a jeho přímé napojení na ostatní druhy dopravy.
- V železniční dopravě vytvořit územní podmínky pro zavedení vysokorychlostních tratí do prostoru aglomerace s napojením na Prahu, Vídeň a Ostravu. Počítat s přestavbou železničního uzlu Brno a modernizací Přerovské a Jihlavské trati. Systém IDS je v prostoru aglomerace zkvalitňován při posílení významu železniční dopravy směřující do oblastí:
 - severo-západ (Česká – Kuřim - Tišnov),
 - jiho-východ (Tuřany – Sokolnice – Telnice - Újezd u Brna - Slavkov),
 - východ (Slatina - Holubice - Vyškov),
 - jih (Modřice – Rajhrad - Hrušovany u Brna),
 - západ (Střelice – Omice - Rosice).
- Výhledově uvažovat s možností realizace kolejového diametru propojeného do regionu na směry SZ – JV.
- Vytvářet územní podmínky pro budování terminálů IDS s vazbami na ostatní druhy dopravy. Na vjezdech do aglomerace a do města Brna zakládat systém P&R s těsnou vazbou na uzly kapacitní hromadné dopravy.
- Vytvářet územní podmínky pro budování systému cyklistických tras a stezek využitelných pro rekreaci, pro dojíždku do škol a zaměstnání a zvyšujících atraktivitu rekreačních oblastí. Při realizaci systému respektovat místní podmínky v rámci polohy v aglomeraci.

Technická infrastruktura

- Zajistit kvalitní podmínky pro odkanalizování obcí aglomerace podle aktualizovaného PRVK JMK a se zřetelem na Generel odvodnění města Brna. Rozšiřování oblasti odkanalizované na ČOV v Modřicích koordinovat s možnostmi rozvoje sídelní struktury tak, aby napojení nových oblastí neomezovalo rozvoj oblastí na tento systém již napojených.
- Zajistit kvalitní podmínky pro zásobení obcí aglomerace vodou z Brněnského oblastního vodovodu a efektivně využívat ostatní zdroje pitné vody.

Limity využití území

- Respektovat a chránit přírodně rekreační zázemí aglomerace představované oblastmi s vysokou kvalitou přírodního prostředí (SZ, SV a JZ oblast aglomerace).
- Respektovat a chránit území s památkovou ochranou krajiny (KPZ Slavkovského bojiště).
- Respektovat a chránit území říčních niv, záplavových území a systém protipovodňových opatření.
- Respektovat a chránit území ochrany vodních zdrojů a nerostných surovin.
- Respektovat a chránit území energetických a dopravních koridorů.



OBLASTI ÚZEMÍ INTENZIVNÍCH AGLOMERAČNÍCH VAZEB UVNITŘ BRNĚNSKÉ AGLOMERACE

- oblast Brno - jádrové sídlo
- oblasti přímého rozvoje města Brno
- oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury s podporou železničního IDS
- oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS
- oblast stabilizace sídelní struktury
- oblast bez sídelní struktury

- A - I identifikace oblastí Brněnské aglomerace
- směry přímého rozvoje města Brno
- směry rozvoje sídelní struktury aglomerace s podporou železničního IDS
- sídla s podporou funkční komplexity
- Brněnská aglomerace

OBLASTI ÚZEMÍ INTENZIVNÍCH AGLOMERAČNÍCH VAZEB MIMO BRNĚNSKOU AGLOMERACI

- oblasti nadregionálních os
- oblasti regionálních os
- oblasti lokálních os
- marginální oblasti
- vazba na nadregionální rozvojové osy dle PUR 2008
- vazba na regionální osy

Zdroj: vlastní zpracování

Navrhované zásady vytváří rovnovážné podmínky pro zajištění udržitelného rozvoje města Brna i jeho aglomerace.

Z hlediska ekonomického pilíře nabízí možnosti pro lokalizaci aktivit pracovních příležitostí, které jsou koncentrovány do Brna, rozvojových směrů a významných sídel. Cílevědomě jsou budovány vazby mezi městem a aglomerací založené na dobré dopravní obsluze a dostupnosti.

Z hlediska sociálního pilíře jsou vytvořeny podmínky pro rozvoj různých forem bydlení v prostoru aglomerace s vazbami na kvalitní přírodní zázemí a s předpoklady pro zlepšování kvality prostředí. Diverzifikovaná nabídka pracovních příležitostí se zaměřením na terciérní a kvartérní sektor je dobře schopna reagovat na problematiku trhu práce. Široká nabídka služeb a vybavenosti zvyšuje atraktivitu aglomerace pro její obyvatele.

Z hlediska environmentálního pilíře jsou vytvořeny podmínky pro ochranu přírody a postupné zlepšování kvality životního prostředí.

Pro modely A a B s předpoklady pro zajištění podmínek udržitelného rozvoje byla sestavena následující tabulka, která definuje pro jednotlivé oblasti aglomerace základní rozvojové podmínky a limitující rozvojové faktory.

Rozvojové podmínky (**barevně zvýrazněné**) představují soubor opatření nezbytných pro zajištění možného budoucího kvalitativního i kvantitativního rozvoje jednotlivých oblastí.

Limitující rozvojové faktory vytvářejí omezující rámec případného rozvoje.

Příloha 96 Oblasti Brněnské aglomerace a podmínky jejich rozvoje pro cílový model A

Oblast	Obce oblasti	Rozvojové podmínky	Limitující rozvojové faktory
Oblast jádrového města Brna			
A	Brno	Realizace dopravního ochranného systému Brna: <ul style="list-style-type: none"> R43 vedená v trase přes Bystrc obchvat Kuřimi I/43 JZT a JT jako rychlostní komunikace JVT v parametrech silnice I.třídy I/42 – VMO radiály I/41, přehradní radiála, II/380 a II/417 Kvalitní napojení na systém IDS: <ul style="list-style-type: none"> préstavba ŽUB s dořešením vazeb na systém hromadné dopravy ve městě a terminály IDS budování S-J kolejového diametru s přímým propojením do prostoru aglomerace plochy P&R s vazbou na kapacitní hromadnou dopravu na vjezdech do města Zajištění technické obsluhy území: <ul style="list-style-type: none"> rekonstrukce kanalizační soustavy v Brně s vazbou na rozšíření ČOV v Modřicích Zajištění ochrany území před záplavami: <ul style="list-style-type: none"> realizace protipovodňových opatření 	<ul style="list-style-type: none"> kapacitní možnosti dopravního skeletu města z hlediska tranzitní a cílové dopravy kvalitní přírodní prostředí v SZ, SV a Z okrajových částech města kapacitní možnosti odkanalizování záplavové území ochrana ZPF nejlepší bonity
Oblast přímého rozvoje města Brna			
B1	Česká, Kuřim	Realizace dopravního ochranného systému Brna: <ul style="list-style-type: none"> R43 vedená v trase přes Bystrc obchvat Kuřimi I/43 Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> přeložka II/385 a II/386 Kvalitní napojení na železniční IDS: <ul style="list-style-type: none"> modernizace trati č.250 s vazbou na S-J kolejový diametr Zajištění technické obsluhy území: <ul style="list-style-type: none"> rekonstrukce kanalizační soustavy v Brně s vazbou na rozšíření ČOV v Modřicích 	<ul style="list-style-type: none"> kapacitní možnosti odkanalizování

Oblast	Obce oblasti	Rozvojové podmínky	Limitující rozvojové faktory
B2	Šlapanice	Realizace dopravního ochranného systému Brna: <ul style="list-style-type: none"> JVT v parametrech silnice I.třídy Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> přeložka II/417 Kvalitní napojení na železniční IDS: <ul style="list-style-type: none"> rekonstrukce trati č.340 	<ul style="list-style-type: none"> kapacitní možnosti odkanalizování KPZ Slavkovského bojiště ochrana ZPF nejlepší bonity
B3	Modřice	Realizace dopravního ochranného systému Brna: <ul style="list-style-type: none"> R52, JZT a JT jako rychlostní komunikace Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> rekonstrukce I/52 v ulici Vídeňské v Brně severní obchvat Modřic III/15278 s napojením na MÚK Moravanská na I/52 v Brně Kvalitní napojení na železniční IDS: <ul style="list-style-type: none"> zajištění vyšší propustnosti trati č.250 Zajištění ochrany území před záplavami: <ul style="list-style-type: none"> realizace protipovodňových opatření 	<ul style="list-style-type: none"> kapacitní možnosti odkanalizování záplavové území ochrana ZPF nejlepší bonity
Oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury s podporou železničního IDS			
C1	Střelice Omice,	Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> obchvat Bosonoh II/602 Kvalitní napojení na železniční IDS: <ul style="list-style-type: none"> elektrifikace trati č.240 	<ul style="list-style-type: none"> kvalitní přírodní prostředí kapacitní možnosti odkanalizování
C2	Babice u Rosic, Rosice, Tetčice, Zastávka	Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> přeložka I/23 přeložka II/394 obchvat Bosonoh II/602 (v případě zpoplatnění D1) Kvalitní napojení na železniční IDS: <ul style="list-style-type: none"> elektrifikace trati č.240 Zajištění technické obsluhy území: <ul style="list-style-type: none"> rozšíření VOV 	<ul style="list-style-type: none"> kvalitní přírodní prostředí zásobení vodou
D1	Čebín, Hradčany	Realizace dopravního ochranného systému Brna: <ul style="list-style-type: none"> R43 vedená v trase přes Bystrc obchvat Kuřimi I/43 Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> přeložka II/385 Kvalitní napojení na železniční IDS: <ul style="list-style-type: none"> modernizace trati č.250 	
E1	Blažovice, Ponětovice	Realizace dopravního ochranného systému Brna: <ul style="list-style-type: none"> JVT v parametrech silnice I.třídy Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> přeložka II/417 Kvalitní napojení na železniční IDS: <ul style="list-style-type: none"> rekonstrukce trati č.340 Zajištění technické obsluhy území: <ul style="list-style-type: none"> napojení na kanalizační soustavu v Brně s vazbou na rozšíření ČOV v Modřicích 	<ul style="list-style-type: none"> KPZ Slavkovského bojiště odkanalizování ochrana ZPF nejlepší bonity

Oblast	Obce oblasti	Rozvojové podmínky	Limitující rozvojové faktory
F1	Holasice, Hrušovany u Brna, Popovice, Přísnotice, Rajhrad, Unkovice, Vojkovice, Vranovice, Žabčice, Židlochovice	Realizace dopravního ochranného systému Brna: <ul style="list-style-type: none"> • R52 a JZT jako rychlostní komunikace Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> • přeložka II/416 • rekonstrukce I/52 v ulici Vídeňské v Brně Kvalitní napojení na železniční IDS: <ul style="list-style-type: none"> • zajištění vyšší propustnosti trati č.250 • vybudování železničního terminálu IDS v Židlochovicích a prodloužení regionální trati Zajištění technické obsluhy území: <ul style="list-style-type: none"> • rozšíření VOV Zajištění ochrany území před záplavami: <ul style="list-style-type: none"> • realizace protipovodňových opatření 	<ul style="list-style-type: none"> • záplavové území • ochrana vodních zdrojů • ochrana ZPF nejlepší bonity • zásobení vodou
G1	Hostěrádky – Rešov, Křenovice, Sokolnice, Šaratice, Telnice, Újezd u Brna, Zbýšov	Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> • přeložka II/416 • přeložka II/380 v Brně Kvalitní napojení na železniční IDS: <ul style="list-style-type: none"> • modernizace trati č.300 s vazbou na S-J kolejový diametr • realizace Křenovické spojky a výhybny Zbýšov Zajištění ochrany území před záplavami: <ul style="list-style-type: none"> • realizace protipovodňových opatření 	<ul style="list-style-type: none"> • KPZ Slavkovského bojiště • záplavové území • ochrana vodních zdrojů • ochrana ZPF nejlepší bonity
H4	Moravské Bránice, Silůvky	Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> • přeložka II/152 Napojení na železniční IDS: <ul style="list-style-type: none"> • trať č.244 - výhybna Silůvky 	<ul style="list-style-type: none"> • kvalitní přírodní prostředí
Oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS			
C3	Ostopovice, Popůvky, Troubsko	Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> • obchvat Bosonoh II/602 Zajištění technické obsluhy území: <ul style="list-style-type: none"> • napojení na kanalizační soustavu v Brně s vazbou na rozšíření ČOV v Modřicích 	<ul style="list-style-type: none"> • hlukové zatížení z D1 • kapacitní možnosti odkanalizování
C4	Ostrovačice, Říčany, Říčky	Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> • obchvat Bosonoh II/602 (v případě zpoplatnění D1) Zajištění technické obsluhy území: <ul style="list-style-type: none"> • rozšíření VOV 	<ul style="list-style-type: none"> • hlukové zatížení z D1 • zásobení vodou
D2	Jinačovice, Moravské Knínice, Rozdrojovice	Realizace dopravního ochranného systému Brna: <ul style="list-style-type: none"> • R43 vedená v trase přes Bystrc • obchvat Kuřimi I/43 Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> • přeložka II/386 (pro Moravské Knínice) • rekonstrukce přehradní radiály v Brně 	
D3	Lažany, Lipůvka	Realizace dopravního ochranného systému Brna: <ul style="list-style-type: none"> • R43 vedená v trase přes Bystrc • obchvat Kuřimi I/43 Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> • obchvat Lažan a Lipůvky (dnešní trasa I/43) 	<ul style="list-style-type: none"> • ochrana vodních zdrojů
E2	Holubice, Jiřkovice, Kovalovice, Podolí, Pozořice, Sívce, Tvarožná, Velatice, Velešovice, Viničné Šumice	Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> • rekonstrukce stávající komunikační sítě Zajištění technické obsluhy území: <ul style="list-style-type: none"> • napojení na kanalizační soustavu v Brně s vazbou na rozšíření ČOV v Modřicích 	<ul style="list-style-type: none"> • KPZ Slavkovského bojiště • odkanalizování • ochrana ZPF nejlepší bonity

Oblast	Obce oblasti	Rozvojové podmínky	Limitující rozvojové faktory
E3	Kobylnice, Prace	Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> • přeložka II/417 Zajištění technické obsluhy území: <ul style="list-style-type: none"> • napojení na kanalizační soustavu v Brně s vazbou na rozšíření ČOV v Modřicích 	<ul style="list-style-type: none"> • KPZ Slavkovského bojiště • odkanalizování
F2	Blučina, Měnín, Opatovice, Otmarov, Rajhradice, Rebešovice	Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> • přeložka II/416 (pro Blučinu) • přeložka II/152 a II/380 v Brně Zajištění ochrany území před záplavami: <ul style="list-style-type: none"> • realizace protipovodňových opatření 	<ul style="list-style-type: none"> • záplavové území • ochrana ZPF nejlepší bonity
F3	Bratčice, Ledce, Medlov, Mělčiny, Němčičky, Pravlov, Sobotovice, Syrovice	Realizace dopravního ochranného systému Brna: <ul style="list-style-type: none"> • R52 a její napojení na JZ a J tangentu Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> • rekonstrukce I/52 v ulici Vídeňské v Brně Realizace opatření na zlepšení přírodního prostředí: <ul style="list-style-type: none"> • rekultivace části území po těžbě štěrkopísků ve prospěch přírodního území s možností rekreačního využití 	<ul style="list-style-type: none"> • ochrana ZPF nejlepší bonity • těžba štěrkopísku
G2	Moutnice, Nesvačinka, Otnice, Těšany, Žatčany	Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> • přeložka II/380 v Brně Zajištění ochrany území před záplavami: <ul style="list-style-type: none"> • realizace protipovodňových opatření 	<ul style="list-style-type: none"> • ochrana vodních zdrojů • záplavové území (částečně)
H1	Moravany, Nebovidy	Realizace dopravního ochranného systému Brna: <ul style="list-style-type: none"> • JZT jako rychlostní komunikace Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> • přeložka III/15276 a její napojení na I/43 prostřednictvím MÚK – Moravanská • rekonstrukce I/52 v ulici Vídeňské v Brně Zajištění technické obsluhy území: <ul style="list-style-type: none"> • rozšíření VOV • dořešení odkanalizování území 	<ul style="list-style-type: none"> • dopravní obsluha individuální dopravou • zásobení vodou • odkanalizování (částečně)
H2	Hajany, Ořečov, Želešice	Realizace dopravního ochranného systému Brna: <ul style="list-style-type: none"> • JZT jako rychlostní komunikace Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> • přeložka II/152 • rekonstrukce I/52 v ulici Vídeňské v Brně 	<ul style="list-style-type: none"> • ochrana ZPF nejlepší bonity
H3	Hlína, Neslovice, Prštice, Radostice	Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> • přeložka II/152 (pro Silůvky, Prštice, Hlína) • přeložka II/394 (pro Neslovice) 	<ul style="list-style-type: none"> • kvalitní přírodní prostředí
Oblast stabilizace sídelní struktury			
I	Adamov, Babice nad Svitavou, Bílovice nad Svitavou, Březina, Hostěnice, Kanice, Lelekovice, Mokrý - Horákov, Ochoz u Brna, Řícmanice, Vranov	Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou: <ul style="list-style-type: none"> • rekonstrukce stávající komunikační sítě II/374 a II/383 s cílem maximálního omezení negativních dopadů dopravy na kvalitu obytného prostředí v okolí těchto komunikací 	<ul style="list-style-type: none"> • kvalita přírodního prostředí • dopravní obsluha individuální dopravou • zásobení vodou - částečně

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 97 Oblasti Brněnské aglomerace a podmínky jejich rozvoje pro cílový model B (odlišné od modelu A)

Oblast	Obce oblasti	Rozvojové podmínky	Limitující rozvojové faktory
Oblast jádrového města Brna			
A	Brno	<p>Realizace dopravního ochranného systému Brna:</p> <ul style="list-style-type: none"> • R43 vedená v Boskovické brázdě • obchvat Kuřimi I/43 • JZT a JT jako rychlostní komunikace • JVT v parametrech silnice I.třídy • I/42 – VMO • radiály I/41, přehradní radiála, II/380 a II/417 <p>Kvalitní napojení na systém IDS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • přestavba ŽUB s dořešením vazeb na systém hromadné dopravy ve městě a terminály IDS • budování S-J kolejového diametru s přímým propojením do prostoru aglomerace • plochy P&R s vazbou na kapacitní hromadnou dopravu na vjezdech do města <p>Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vedení nové krajské silnice Kuřim – Bystrc - Bosonohy (II/602) bez napojení na D1 <p>Zajištění technické obsluhy území:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rekonstrukce kanalizační soustavy v Brně s vazbou na rozšíření ČOV v Modřicích <p>Zajištění ochrany území před záplavami:</p> <ul style="list-style-type: none"> • realizace protipovodňových opatření 	<ul style="list-style-type: none"> • kapacitní možnosti dopravního skeletu města z hlediska tranzitní a cílové dopravy • kvalitní přírodní prostředí v SZ, SV a Z okrajových částech města • záplavové území • kapacitní možnosti odkanalizování
Oblast přímého rozvoje města Brna			
B1	Česká, Kuřim	<p>Realizace dopravního ochranného systému Brna:</p> <ul style="list-style-type: none"> • R43 vedená v Boskovické brázdě • obchvat Kuřimi I/43 <p>Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vedení nové krajské silnice Kuřim – Bystrc - Bosonohy (II/602) bez napojení na D1 • přeložka II/385 a II/386 <p>Kvalitní napojení na železniční IDS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • modernizace trati č.250 s vazbou na S-J kolejový diametr <p>Zajištění technické obsluhy území:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rekonstrukce kanalizační soustavy v Brně s vazbou na rozšíření ČOV v Modřicích 	<ul style="list-style-type: none"> • kapacitní možnosti odkanalizování
Oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury s podporou železničního IDS			
D1	Čebín, Hradčany	<p>Realizace dopravního ochranného systému Brna:</p> <ul style="list-style-type: none"> • R43 vedená v Boskovické brázdě • obchvat Kuřimi I/43 <p>Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vedení nové krajské silnice Kuřim – Bystrc - Bosonohy (II/602) bez napojení na D1 • přeložka II/385 <p>Kvalitní napojení na železniční IDS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • modernizace trati č.250 	

Oblast	Obce oblasti	Rozvojové podmínky	Limitující rozvojové faktory
--------	--------------	--------------------	------------------------------

Oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS			
D2	Jinačovice, Moravské Knínice, Rozdrojovice	Realizace dopravního ochranného systému Brna: <ul style="list-style-type: none"> • R43 vedená v Boskovické brázdě • obchvat Kuřimi I/43 Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou <ul style="list-style-type: none"> • vedení nové krajské silnice Kuřim – Bystrc - Bosonohy (II/602) bez napojení na D1 • přeložka II/386 (pro Moravské Knínice) • rekonstrukce přehradní radiály v Brně 	
D3	Lažany, Lipůvka	Realizace dopravního ochranného systému Brna: <ul style="list-style-type: none"> • R43 vedená v Boskovické brázdě • obchvat Kuřimi I/43 Dořešení dopravní obsluhy individuální dopravou <ul style="list-style-type: none"> • obchvat Lažan a Lipůvky (dnešní trasa I/43) 	<ul style="list-style-type: none"> • ochrana vodních zdrojů

Zdroj: vlastní zpracování

Navržené rozvojové podmínky je nutno chápat jako nezbytné veřejné investice vkládané do prostoru aglomerace, které mají na jedné straně odstraňovat již existující disproporce a na straně druhé mají vytvářet předpoklady pro budoucí rozvoj. Je zřejmé, že vkládání veřejných investic musí být úzce spjato s rozvojem sídelní struktury popsané ve výše zmíněných zásadách. To znamená, nepřipustit další rozvoj sídelní struktury v oblastech, kde nejsou vytvořeny podmínky pro její začlenění do aglomerace (kvalitní dopravní obsluha hromadnou i individuální dopravou s minimálním dopadem na kvalitu prostředí jiných obcí, reálné zajištění odkanalizování a zásobení vodou, soulad s okolním přírodním prostředím, zajištění odpovídajícího veřejného vybavení). Případný rozvoj jedné oblasti se nesmí odehrávat na úkor oblasti jiné nebo vyvolávat následné vkládání dalších podmiňujících investic z veřejných zdrojů.

V této souvislosti je nutno věnovat zvýšenou pozornost oblastem a obcím, které již v předcházejícím období prokazatelně zaznamenaly růst díky rezidenční suburbanizaci a mají ve svých územních plánech zakotven další nevyužitý územní potenciál. Územní rozvoj těchto obcí by měl být prověřen z hlediska výše zmíněných podmínek a časově koordinován a usměrněn podle jejich reálné realizace v čase.

Jedná se o obce v oblastech:

- přímého rozvoje Brna
B1 (Česká, Kuřim), B3 (Modřice),
- podmíněného rozvoje sídelní struktury s podporou železničního IDS
E1 (Ponětovice), F1 (Popovice), G1 (Zbýšov),
- podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS
C3 (Popůvky, Troubsko), C4 (Říčky), D2 (Rozdrojovice), E2 (Podolí, Velešovice), F2 (Otmarov, Rebešovice), F3 (Bratčice, Němčičky), H1 (Moravany, Nebovidy), H2 (Želešice), H3 (Hlína),
- stabilizace sídelní struktury
Babice nad Svitavou, Bílovice nad Svitavou, Hostějnice, Kanice, Lelekovice, Řícmanice.

V souvislosti s navrženým způsobem odkanalizování Brněnské aglomerace dle PRVK Jihomoravského kraje je potřeba jasně definovat podmínky rozvoje pro oblasti A (Brno), B1 (Kuřim, Česká), B2 (Šlapanice), B3 (Modřice), C3 (Ostopovice, Popůvky, Troubsko), E1 (Blažovice, Ponětovice), E2 (Jířkovice, Kovalovice, Podolí, Pozořice, Sivice, Tvarožná, Velatice, Velešovice, Viničné Šumice), E3 (Kobylnice, Prácheň). Rozvoj těchto oblastí je podmíněn odkanalizováním na ČOV v Modřicích. Další jejich rozvoj musí být vnímán v kontextu celého připojeného území a jednotlivé obce musí být zapojeny do financování rozšíření ČOV Modřice.

Z hlediska celkové efektivnosti navrhovaného dlouhodobého řešení rozvojové problematiky Brněnské aglomerace je možno za výhodnější považovat model A.

Předpokládané vynaložené veřejné investice vytvářejí výhodnější podmínky pro rozvoj aglomerace jako celku a zároveň umožňují lepší regeneraci samotného města Brna a jeho urbánního prostředí.