

Masarykova Univerzita

MUNISS, Masarykova univerzitní studentská soutěž



Aglomerace města Brna

Přístup k řešení komunikace aglomerace města Brna

Brno 2012

Název práce: Aglomerace města Brna

Podtitul práce: Přístup k řešení komunikace aglomerace města Brna

Anglický název práce: Brno Agglomeration

Anglický podtitul práce: Approach to communication concept of Brno agglomeration

Zadavatel tématu: Magistrát města Brna, Kancelář strategie města

Koordinátor projektu: Ing. Jan Žák (Ekonomicko-správní fakulta MU)

Vypracoval: tým MUNISS č. 5 ve složení

Jiří DUJKA (Přírodovědecká fakulta MU), *vedoucí týmu*

Luboš BRABENEC (Fakulta sociálních studií MU)

Júlia CULÁKOVÁ (Fakulta informatiky MU)

Lukáš EPPICH (Právnická fakulta MU)

Bc. Petr HÁJEK (Pedagogická fakulta MU)

Bc. Peter KRIŠTOFIČ (Fakulta sociálních studií MU)

Daniel KRZYŽÁNEK (Lékařská fakulta MU)

Bc. Petra SMOČKOVÁ (Ekonomicko-správní fakulta MU, v průběhu soutěže odstoupila)

Bc. Paulína VÁVROVÁ (Filozofická fakulta MU)

ÚVOD	1
1. BRNĚNSKÁ AGLOMERACE	3
1.1 Vymezení aglomerace	3
1.2 Charakteristiky aglomerace	6
1.2.1 Územní zařazení.....	6
1.2.2 Fyzickogeografické charakteristiky.....	6
1.2.3 Socioekonomické charakteristiky	7
1.3 Regionalizace aglomerace	13
1.3.1 Administrativní členění aglomerace	14
1.3.2 Členění aglomerace na oblasti	14
1.3.3 Podrobná charakteristika vymezených oblastí	15
2. PŘÍSTUP K ŘEŠENÍ KOMUNIKACE AGLOMERACE MĚSTA BRNA, ANALYTICKÁ ČÁST	37
2.1 Základní východiska	37
2.2 Forma spolupráce.....	38
3. PŘÍSTUP K ŘEŠENÍ KOMUNIKACE AGLOMERACE MĚSTA BRNA, NÁVRHOVÁ ČÁST	43
3.1 Obecně k návrhové části	43
3.2 KSK – typ jedna.....	45
3.3 KSK – typ dva.....	48
3.4 KSK – typ tři	51
3.5 SWOT analýza.....	52
ZÁVĚR	55
SHRNUTÍ	57
ENGLISH SUMMARY.....	63
SEZNAM VYOBRAZENÍ.....	69
POUŽITÉ ZDROJE.....	71

Aglomerace města je poměrně známý pojem v oborech, jako je geografie, urbanismus, ekonomika či sociologie. Ve světě existuje přibližně tolik aglomerací, kolik je měst. U menších měst nemusí být jejich vliv na zázemí (a obráceně) natolik patrný. Čím velikost a význam města narůstá, tím větší je jeho aglomerace. Vzniká tak podhoubí pro vznik obousměrných vztahů, ovlivňujících život města i jeho zázemí. Mezi tyto vztahy se řadí celá řada činností, od každodenní dojížděky dětí do škol až po výstavbu rozsáhlých protipovodňových opatření. Pro správnou funkci celé aglomerace je nezbytné, aby docházelo k názorové shodě při rozvoji tak, aby tento byl výhodný a prospěšný pro jádro i zázemí. Jenže v mnoha případech dochází k různoběžným až protisměrným představám, požadavkům a tlakům na jednu či druhou stranu.

Zatímco jádro je – minimálně z administrativního hlediska – snadné vymezit, s vymezením vnějších hranic aglomerace je to již složitější. Největší města obvykle mají velký vliv a jsou kulturně-sociálním a ekonomickým centrem dokonce i pro část státu. Předpokládá se, že ty nejdůležitější vazby se odehrávají pouze na území, které je ovlivněno denními interakcemi – již zmíněná dojížděka do školy, za zaměstnáním, ale také za nákupy či kulturou.

Nejvýraznější třecí plochy se proto v aglomeracích nacházejí na hranicích jádra a blízkého okolí. Tak tomu bylo již v minulosti, kdy byla města uzavřena hradebními systémy, za nimiž vyrůstala malá předměstí, postupně nabývající na významu. Tehdy pro města znamenala předměstí určitý druh produkční základny (zemědělství, řemeslná výroba, která nemohla být umístěna ve městech aj.), a mnohdy byla na existenci či neexistenci města závislá. Teprve až průmyslová revoluce znamenala změnu celkového trendu – blízká předměstí i vzdálenější obce byly pohlceny městem a postupně i stavebně sjednoceny natolik, že je dnes považujeme za součásti města. Čím byla sídla dále od aglomerace, jednoznačný vliv oslaboval a mohl se tříštit mezi více jader či směřovat k menším, lokálním jádrům v rámci aglomerace.

Po přibližně dvou stech letech opět dochází k situaci, že město – nyní již značně rozrostlé oproti středověkému vzoru – ztrácí své bezvýhradně dominantní postavení, a spousta aktivit (ekonomických i sídelních) se odehrává v jeho těsném zázemí. Procesy, dříve se odehrávající ve městě, však nezmizely – pouze se rozrostly a mají přesah i za hranice. Přestože by bylo dobré tyto procesy korigovat tak, aby byly udržitelné a funkční, není to v současnosti možné. Dochází tak ke vzniku problémů, které ovlivňují život jádra i zázemí, a které je potřeba řešit – jenže je to v podstatě nemožné.

Město Brno je významným centrem celostátního – možná až nadnárodního – významu již několik desetiletí až staletí. Přestože se dlouhou dobu vyvíjelo ve stínu nedaleké Vídně, vybudovalo si postupně vlastní pozici v rámci státních útvarů, jejichž bylo součástí. Od počátku devatenáctého století se stalo významným průmyslovým centrem, jímž bylo až téměř do konce dvacátého století a dozvuky této éry jsou ve městě stále

patrné. Právě na přelomu dvacátého a jedenadvacátého století do Brna dorazil celosvětový trend tzv. suburbanizace, tedy přesun obyvatel a aktivit za administrativní hranice města, přestože funkčně do města stále náležely. Zde je potřeba hledat původ problémů, které jsou řešeny v rámci této práce.

Podobně jako je suburbanizace novou situací pro Brno a jeho zázemí, také projekt MUNISS je zatím nový a neznámý. Princip Masarykovy univerzitní studentské soutěže (tedy MUNISS) je vyzkoušet funkčnost týmu náhodně vybraných lidí z různých oborů, řešících problematiku, která nemusí být obecně známá všem. Práce není dílem jednotlivce, ale skupiny osmi (zpočátku) devíti osob z mnohdy zcela odlišných vědních oborů, jako jsou informatika, geografie či medicína. Pohled osob, ne zcela seznámených s problematikou, poskytuje nové úhly pohledů, které jsou odborníky mnohdy přehlíženy či zanedbávány jako nepodstatné. Téma „Agglomerace města Brna“ je právě tím tématem, při kterém je potřeba pohlížet na problémy z pozice obyčejných lidí, pojmenovat je a hledat konkrétní odpovědi na konkrétní otázky.

Práce byla rozdělena do tří částí. První část se zabývá geografickou charakteristikou území, podávající informace o stavu území. Z něj vyplývá jednak ono pojmenování problémů, které mohou dané území brzdit, ale také zvýraznění výhod a předností, o které je možno se opřít. Druhá část přináší vhled do problematiky s pomocí dat získaných přímo z terénu od osob bezprostředně dotčených ději v aglomeraci – tedy starostové obcí. Závěrečná část vychází z poznatků obou předchozích a pokouší se navrhnout platformu, na které by probíhala komunikace. Je to právě komunikace, která stojí za úspěchem či neúspěchem následné spolupráce.

Při psaní práce bylo vycházeno z existující dokumentace charakterizující aglomeraci, ze které bylo převzato i její vymezení. Celá problematika by si však zasloužila více prostoru, zejména v částech charakteristik území a výzkumu vztahů přímo v terénu. Projekt MUNISS poskytuje pouze omezené možnosti, takže by bylo vhodné na základě této práce uskutečnit hlubší analýzy, případně mírnou korekci výsledků na základě upřesněných dat. Bylo by vhodné na práci nahlížet jako na nastínění základních bodů problematiky, od kterých se bude odvíjet další činnost.

1. BRNĚNSKÁ AGLOMERACE

Statutární město Brno je druhým největším městem České republiky a největším městem Moravy. Již po staletí tvoří přirozené centrum celé oblasti, a sdružuje aktivity různého charakteru – především ekonomické, sociálně-kulturní, ale také plní funkci důležitého uzlu infrastruktury a technické vybavenosti. V současné době pochází pozvolným přerodem z čistě industriálního města na město postindustriální. Tento proces s sebou přináší spoustu změn postihující nejen město v jeho administrativních hranicích, ale také blízké zázemí, označované jako aglomerace.

Zejména v místech, kde se město bezprostředně setkává se svou aglomerací, vznikají třecí plochy na základě rozdílných požadavků a potřeb města a obcí okolo něj. Vznik těchto neshod je pochopitelný, neboť obce v zázemí jádrového města v současné době nemají jednotnou územněplánovací a rozvojovou strategii. Na rozdíl od města není možno ovlivňovat rozvoj za jeho hranicemi, čímž vznikají mezi obcemi značné nerovnoměrnosti, co se týká zásobování vodou a energiemi, zajištěním veřejné dopravy či intenzitou nové zástavby. Potřeby jednotlivých obcí se proto poměrně značně liší, a je mnohdy nezbytné je řešit individuálně, případně v rámci menších skupin.

Tento projekt si neklade za cíl vymyslet řešení problémů vznikajících mezi městem a jeho zázemím; vzhledem k jeho rozsahu to ani není možné. Základním cílem projektu je pokusit se najít model, na jehož základě by mohlo dojít k usnadnění komunikace mezi městem a sídly v jeho zázemí. Díky snadnější komunikaci může následně dojít k řešení vzniklých problémů a neshod.

1.1 VYMEZENÍ AGLOMERACE

Jednotná definice aglomerace neexistuje. Příklad teoretického vymezení pojmu uvádí například Pásková a Zelenka (2002):

„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 produktivních aktivit ve vzájemné blízkosti, což zvyšuje jejich efektivitu (výkonnost) díky společnému využití infrastruktury a objemu produkce.“

Jak je z odstavce patrné, jedná se o velmi obecnou a nekonkrétní definici. Vymezení aglomerace závisí na spoustě faktorů, například

- populační velikost centra (center) aglomerace
- intenzita vzájemných interakcí mezi městem a jeho zázemím
- hustota a periodičita těchto interakcí
- oblast ovlivněná a ovlivňovaná potřebami centra (center)
- oblast ovlivňující bezprostřední funkčnost a „život“ města
- socioekonomické složení obyvatelstva

V neposlední řadě se také jedná o obecné kulturní povědomí obyvatel oblasti. Tito mohou nebo nemusí sami sebe řadit mezi obyvatele náležející do aglomerace, nezávisle na kvantitativním vymezení hranic aglomerace.

Z výše uvedených bodů vyplývá, že velikostní, funkční a prostorové vymezení aglomerace je závislé na mnoha proměnných, a obecné přesné stanovení hranic je nemožné. Aglomerace musí být vymezována na základě mnoha kritérií individuálně pro každé centrum (centra), u kterého je vytvořena nebo předpokládána aglomerace.

Podle počtu center rozlišujeme aglomerace:

- *monocentrické* (obsahují jedno dominantní centrum – jádro, ostatní obce jsou řádově menší; sem patří například aglomerace Prahy nebo Brna).
- *bicentrické* (takové aglomerace, které obsahují dvě rovnocenná centra – jádra; v rámci České republiky se jedná o aglomeraci Pardubic a Hradce Králové)
- *polycentrické* (všechny aglomerace, obsahující více než dvě rovnocenná centra; takto se dá charakterizovat podkrušnohorská aglomerace v severních Čechách či aglomerace v Porýní a Porúří).

Jednou způsobů vymezení aglomerace je podle areálů maximálního zalidnění. Tento princip pracuje s počtem obyvatel a hustotou zalidnění obcí v zázemí centra (center). Zpočátku je *a priori* stanoven práh obou ukazatelů (zpravidla je konstruován jako určitý podíl na celkové hodnotě pro vyšší územní celek – kraj, stát), na jehož základě jsou přijaty pouze obce, které splňují dané podmínky. Výhodou tohoto vymezení je snadná porovnatelnost za časový úsek, nenáročný způsob vymezení a možnost zpracování v kterýkoli časový okamžik, nevýhodou je úplné zanedbání funkčních vztahů mezi centrem a jeho zázemím.

Dalším způsobem vymezení je především na základě funkčních vztahů. Na základě ukazatelů dojížděky jsou stanoveny prahy, a opět jsou za aglomeraci považovány pouze ty obce, které splňují dané parametry. Výhodou tohoto vymezení je snaha o co nejkomplexnější pohled na funkční vztahy, nevýhodou je častá neaktuálnost (data pro toto vymezení jsou získatelná pouze ze sčítání lidu, konajícího se jednou za deset let¹). Oba tyto přístupy vyžadují analýzu výsledků, aby mohlo dojít k vyřazení obcí, které sice splňují parametry, ale z různých důvodů nemohou být zařazeny do aglomerace. Na druhou stranu je potřeba zařadit takové obce, které nesplňují parametry, ale jejich přítomnost v aglomeraci je logická.

Pro účely práce je vymezení převzato z *Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí* (dále jen ÚSAV). Vymezení bylo provedeno pomocí funkčních vazeb v závislosti na dojížděce. Konkrétně se jedná o:

- denní dojížděku do zaměstnání vyšší než 25 % ekonomicky aktivních obyvatel (EAO) každé obce

¹ Platné pro Českou republiku.

- dostupnost centra Brna veřejnou hromadnou i individuální dopravou do 40 minut².

Jak bylo uvedeno výše, i v tomto případě byla provedena korekce výsledků, přičemž některé obce nebyly do aglomerace zařazeny, jiné naopak zařazeny byly. Podle tohoto vymezení obsahuje aglomerace včetně Brna 96 obcí různé velikosti, jejich velikostní rozložení uvádí tabulka 1.

Přes nesporný význam uvedeného vymezení je nutno zmínit několik problémů, které jsou v něm obsazeny. Zejména se jedná o neaktuálnost údajů – úloha byla řešena s nejnovejšími daty, kterými v tomto případě jsou výsledky *Sčítání lidu, domů a bytů 2001* (dále jen SLDB). Území za následující časový úsek prodělalo mnoho změn, přičemž do dojížděky se bude bezesporu promítat vliv suburbanizace. Hlavní vlna suburbanizace na Brněnsku začala právě těsně po roce 2000 a její důsledky se plně promítnou teprve do SLDB 2011.

Dále je možno mít výhrady i k samotnému územnímu vymezení. Nezařazení skupiny obcí okolo Veverské Bitýšky včetně je do jisté míry pochopitelné. Oblast je od metropolitní oblasti Brna odděleno poměrně silnou bariérou Podkomorských lesů (Lipovská pahorkatina) a Brněnské přehrady (resp. úzkým údolím Svatky), které neumožňuje zabezpečení příliš kvalitního dopravního spojení. Na druhé straně je možná až příliš výběrové zařazení obcí na jihu aglomerace (Vranovice). Přestože je i toto zařazení logické (díky dopravní ose železnice č. 250), nezařazení sousední Nosislavi je poněkud diskutabilní. Podobně na severu vymezené aglomerace došlo k příliš výběrovému zařazení obcí, přičemž byly vynechány obce s logickou návazností (Svinošice, Šebrov-Kateřina). Na severu je ještě poněkud navíc zařazena obec Hradčany. Opět se sice jedná o napojení na železniční trať, nicméně toto by neměl být nejdůležitější ukazatel pro zařazení do aglomerace.

Naopak přínosné bylo zařazení několika obcí, které nesplňují jedno ze dvou zadaných kritérií. Je-li zohledňována co největší prostorová homogenita území, vynechání těchto obcí by znamenalo vytvoření hlubokých zářezů. Jedná se o Medlov a Sobotovice na jihu, Hlínu na jihozápadě a Adamov na severu. V případě prvních tří chyběla podmínka dostupnosti, zato v případě Adamova není splněna podmínka dojížděky EAO. Adamov tvoří specifický případ obce, již není snadné zařadit. Do nedávné doby bylo město díky strojírenskému průmyslu (ADAST Adamov) v ohledu nabídky zaměstnání soběstačné až vyžadující zaměstnance z okolí, v současnosti spíše poptávka převyšuje nabídku. Je možno předpokládat, že část EAO dojíždí do časově bližšího Blanska.

Samotné území aglomerace ve zde uvedeném vymezení je deformováno na slabou severní oblast a silnou východní, jižní a západní oblast. Deformaci způsobuje pravděpodobně struktura průmyslových odvětví v těchto oblastech. Severně od Brna leží několik významnějších sídel (Tišnov, Kuřim, Blansko), které přebírají část

² Jednotlivé možnosti vymezení se nacházejí v úvodu analytické části studie, toto vymezení se nachází na stranách 5 až 8 návrhové části.

zaměstnanosti, která by jinak směřovala do Brna. V ostatních částech vymezené aglomerace se podobně silná centra nenacházejí. Výjimku může tvořit nejjižnější segment aglomerace, který může být ovlivněn novým zdrojem zaměstnanosti v průmyslové zóně u Pohořelic. Centra ležící západně od hranic aglomerace (Moravský Krumlov, Ivančice) tvoří lokální centra spíše pro sídla ležící západně od nich, sídla ležící východně jsou vázána na dobrou dostupnost k Brnu. Oblast jižně a východně je téměř přesně v polovině rozdělena mezi další dvě spádová centra, Břeclav a Vyškov.

V blízké budoucnosti (listopad 2012) by měly být známy výsledky SLDB 2011, podle něhož bude nezbytné co nejdříve aktualizovat vymezení aglomerace. Součástí aktualizace by mělo být i pečlivější pohled na zařazení či nezařazení jednotlivých obcí v okrajových částech aglomerace.

1.2 CHARAKTERISTIKY AGLOMERACE

1.2.1 ÚZEMNÍ ZAŘAZENÍ

Město Brno je sídelním městem Jihomoravského kraje (podle NUTS 3)³ a regionu Jihovýchod (NUTS 2); v těchto sídelních jednotkách se nachází i celá aglomerace.

Podle NUTS 4 se řešené území nachází v okresech Brno-město (pouze Statutární město Brno), Brno-venkov, Blansko a Vyškov.

Současně je území rozděleno mezi obce s rozšířenou působností (ORP) Brno, Blansko, Ivančice, Kuřim, Rosice, Slavkov u Brna, Šlapanice, Tišnov, Vyškov a Židlochovice.

1.2.2 FYZICKOGEOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY

Území aglomerace města Brna je možno rozdělit do dvou poměrně homogenních krajinných celků. První celek (nazvaný „severozápadní“) je tvořen zvrásněnou vrchovinou až pahorkatinou s charakteristickými tektonickými tvary (zlomy, vrásy). Výše položené hřbety a plošiny jsou zpravidla zalesněny. Dalším rysem jsou hluboká říční údolí, zpravidla sledujícími zlomové osy. Krajina je členitější s mnoha prudkými svahy, menší krajinnou mozaikou. Současně je výše položená (250 – 560 m), vlhčí a chladnější, méně vhodná pro zemědělství. Tímto způsobem je možno charakterizovat západní a severní část aglomerace, tj. Rosicko a Kuřimsko. V rámci celku lze ještě vymežit dvě mírně odlišné oblasti. Převážnou část tvoří úvalovité rovnoběžné sníženiny pahorkatinného typu, vzniklé poklesem podél zlomů – jedná se o Oslavanskou (jih) a Boskovickou brázdu (sever), oddělené vyvýšenými zalesněnými hřbety (Lipovská pahorkatina, Leskounská pahorkatina). Východní část území tvoří vyvýšené plošiny

³ NUTS neboli *Nomenklatura územních statistických jednotek* jsou územní celky vytvořené pro statistické účely EUROSTATu. České ekvivalenty statistických jednotek jsou: NUTS 0 – stát, NUTS 1 – území, NUTS 2 – region, NUTS 3 – kraj, NUTS 4 – okres, NUTS 5 – obec (pozn. autora)

Drahanské vrchoviny, v aglomeraci navíc ovlivněné krasovými jevy a pochody (Moravský kras). Celá severozápadní oblast je díky svým přírodním podmínkám vhodná především k turismu a rekreaci.

Druhý celek („jihovýchodní“) je tvořen pahorkatinným až nížinným reliéfem Dyjsko-svrateckého úvalu. Jsou pro něj charakteristické mírnější svahy a táhlé oblé hřbety, mnohde shlazenými kvarténními eolickými sedimenty. Údolí větších vodních toků mají nivní charakter. Krajinná mozaika má velké měřítko, lesy se vyskytují pouze výjimečně a tvoří doplňkovou složku; hlavní krajinnotvorný prvek jsou rozsáhlé plochy polí. Tento celek se nachází ve zbývající části aglomerace, je velmi vhodný (a využívaný) pro zemědělství. Klima jižní části je jedno z nejteplejších v rámci České republiky, což je vyváženo poměrným suchem.

Město Brno leží na hranici těchto dvou krajinných celků, přičemž oba dotváří jeho tvářnost. Převážná většina se nachází v severozápadním celku, pouze jižní části v jihovýchodním. Pomyslná hranice prochází v ose Jihlavská – Heršpická – Nové Sady – Uhelná – Koliště – Cejl a dále údolím Svitavy až po Maloměřice, odtud přes ulici Zimní na Velkou Klajdovku a dále na východ.

Nejvýznamnějšími vodními toky oblasti jsou Svatka a Svitava, jejich soutok se nachází u brněnské části Přízřenice. Další významné toky jsou Kuřimka, Leskava, Bobrava, Ponávka a Říčka. Na území aglomerace se nenachází žádná přirozená vodní nádrž, z umělých je největší a nejvýznamnější vodní nádrž Brno (na řece Svatce). Ostatní vodní nádrže jsou menšího rozsahu, zpravidla se jedná o rybníky či slepá říční ramena v údolní nivě.

1.2.3 SOCIOEKONOMICKÉ CHARAKTERISTIKY⁴

Město Brno je podle počtu obyvatel druhým největším sídlem České republiky. Demografická charakteristika pro aglomeraci nebyla podrobněji zpracovaná, některé charakteristiky jsou uvedeny v analytické části ÚSAV.

Jak lze vyčíst z tabulky 1, v posledních letech probíhá především přesun obyvatelstva z města Brna do jeho zázemí, kde se velikost obcí postupně zvětšuje. Velmi obecný přehled o počtech obyvatel poskytuje tabulka 2, do které jsou zahrnuty správní obvody obcí s rozšířenou působností, jejichž větší část leží na území aglomerace.

Nejstarší data pro SO ORP pocházejí z roku 2003; teprve od tohoto roku se používají SO ORP jako administrativní i statistická jednotka. Starší data se týkají pouze okresů.

⁴ Podrobnější socioekonomické charakteristiky, týkající se demografie, dopravních systémů a občanské vybavenosti jsou uvedeny v analytické části ÚSAV. Tato kapitola si neklade za cíl provést podrobnou socioekonomickou analýzu území, pouze uvádí vybrané orientační údaje.

Za sledované období šesti let lze vypočítat slabý nárůst celkového počtu obyvatel, který se rovnoměrně promítá i do obou kategorií dělených podle pohlaví⁵. Předpokládá se, že hlavní příčinou nárůstu jsou populačně silné ročníky 70. let 20. století, které se nacházejí ve svém reprodukčním období. Nárůst pravděpodobně nebude mít trvalejší charakter, a již v blízké budoucnosti bude následovat stagnace až mírný pokles.

Dalším z možných ukazatelů rozdílů mezi statistickými jednotkami v aglomeraci poskytují data týkající se bytové výstavby. Souhrn dat – opět za roky 2003 a 2009 – je uveden v tabulce 3.

Tabulka 1: Velikostní rozložení obcí náležejících do Brněnské aglomerace (převzato z návrhové části ÚSAV, příloha 6).

Velikostní skupina obcí	1980		1991		2001		2009	
	Počet obcí	% obyv.	Počet obcí	% obyv.	Počet obcí	% obyv.	Počet obcí	% obyv.
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
9 999 – 5 000	3	4,0	3	3,9	3	4,1	2	2,4
4 999 – 3 000	4	3,1	3	2,3	3	2,3	6	4,3
2 999 – 2 000	7	3,7	8	3,9	9	4,5	10	4,7
1 999 – 1 000	25	7,0	25	6,7	24	6,6	24	6,5
999 – 500	41	6,1	34	5,0	39	5,8	40	6,0
499 a méně	15	1,0	22	1,6	17	1,2	12	0,8
CELKEM	96	100,0	96	100,0	96	100,0	96	100,0

⁵ Vyšší počet osob ženského pohlaví je přirozeným demografickým jevem a svědčí o dobrém demografickém vývoji bez výrazných zásahů.

Tabulka 2: Počet obyvatel ve vybraných SO ORP Jihomoravského kraje a v Jihomoravském kraji celkem (a) ke dni 31. 12. 2003 (b) ke dni 31. 12. 2009. (Zdroj dat: ČSÚ).

a)

SO ORP	Celkem	Muži	Ženy
Brno ¹⁾	369 559	175 255	194 304
Kuřim	18 799	9 268	9 531
Rosice	22 968	11 165	11 803
Šlapanice	53 464	26 275	27 189
Židlochovice	27 506	13 549	13 957
CELKEM	492 296	235 512	256 784
KRAJ CELKEM	1 122 570	544 425	578 145

b)

SO ORP	Celkem	Muži	Ženy
Brno ¹⁾	371 399	178 429	192 970
Kuřim	21 277	10 439	10 838
Rosice	24 208	11 812	12 396
Šlapanice	60 278	29 753	30 525
Židlochovice	29 608	14 656	14 952
CELKEM	506 770	245 089	261 681
KRAJ CELKEM	1 151 708	562 017	589 691

Poznámky k tabulce 2:

¹⁾ Uvádí se, že počet osob v Brně dlouhodobě pracujících, studujících nebo žijících, se pohybuje okolo 100 000 osob. Tyto osoby zde nemají trvalé bydliště, nicméně je potřeba počítat s jejich přítomností při plánování infrastruktury.

Tabulka 3: Počet dokončených bytů ve vybraných SO ORP Jihomoravského kraje a v Jihomoravském kraji celkem (a) ke dni 31. 12. 2003 (b) ke dni 31. 12. 2009 (c) indexy změny mezi roky 2009 a 2003 (všechny hodnoty v procentech). (Zdroj dat: ČSÚ, vlastní výpočty).

a)

SO ORP	Byty celkem		Stavby pro bydlení			
	skutečnost	index 2003/2002	Rodinné domy (RD)	Bytové domy (BD)	Nástavby, přístavby dostavby k	
					RD	BD
Brno	1 095	101,3	146	438	66	294
Kuřim	169	126,1	82	78	6	-
Rosice	96	177,8	46	10	19	13
Šlapanice	340	111,1	210	50	28	4
Židlochovice	54	40,9	45	-	9	-
CELKEM	1 754	557	529	576	128	311
KRAJ CELKEM	3 316	96,5	1 339	792	356	342

b)

SO ORP	Byty celkem		Stavby pro bydlení			
	skutečnost	index 2009/2008	Rodinné domy (RD)	Bytové domy (BD)	Nástavby, přístavby dostavby k	
					RD	BD
Brno	1 534	85,0	161	975	78	226
Kuřim	120	108,1	106	-	8	3
Rosice	100	84,0	61	25	14	-
Šlapanice	812	157,7	404	235	68	98
Židlochovice	278	241,7	193	68	10	-
CELKEM	2 844	677	925	1 303	178	327
KRAJ CELKEM	4 928	108,2	2 226	1 655	300	418

c)

SO ORP	Byty celkem	Stavby pro bydlení			
		Rodinné domy (RD)	Bytové domy (BD)	Nástavby, přístavby a dostavby k	
				RD	BD
Brno	140,1	110,3	222,6	118,2	76,9
Kuřim	71,0	129,3	-	133,3	-
Rosice	104,2	132,6	250,0	73,7	-
Šlapanice	238,8	192,4	470,0	242,9	2450,0
Židlochovice	514,8	428,9	-	111,1	-
CELKEM	162,1	174,9	226,2	139,1	105,1
KRAJ CELKEM	148,6	166,2	209,0	84,3	122,2

Ukazatele bytové dynamiky poukazují na nárůst výstavby za uvedené období, mnohdy o více než sto procent. Největší přírůstek v bytové výstavbě má SO ORP Židlochovice, následované SO ORP Šlapanice a Brno. Podobná první dvě místa jsou i pro výstavbu jen rodinných domů, pouze třetí místo patří SO ORP Rosice. Prudký nárůst u Židlochovic svědčí o zvýšené dynamice výstavby v dříve pravděpodobně ne příliš atraktivním regionu pro stavební aktivity.

Pouze u SO ORP Kuřim došlo k poklesu bytové výstavby mezi uvedenými roky. Tuto skutečnost je možno přisuzovat menší výstavbě bytových domů (v r. 2009 žádný dokončený bytový dům), zatímco výstavba rodinných domů v roce 2009 byla vyšší než v roce 2003. Celkový nárůst výstavby rodinných domů poukazuje na probíhající suburbanizaci do obcí v zázemí, a je v souladu se změnami ve velikostním rozvrstvení obcí (viz tabulka 1).

Důležitá je i hospodářská situace v regionu. V minulosti bylo centrem průmyslové výroby město Brno (zejména strojírenský, textilní, elektrotechnický a chemický průmysl), zatímco v okolí se nacházelo spousta menších podniků, převážně strojírenského (Kuřim, Adamov) a potravinářského (cukrovary – Sokolnice, Židlochovice) charakteru, přičemž mnoho těchto podniků již zaniklo či zmenšilo objem výroby a počet zaměstnanců. Podrobnější lokalizaci průmyslu uvádí kapitola „Regionalizace aglomerace.“

Obecný přehled vývoje nezaměstnanosti za roky 2003 a 2009 uvádí tabulka 4.

Tabulka 4: Nezaměstnanost ve vybraných SO ORP Jihomoravského kraje a v Jihomoravském kraji celkem (a) ke dni 31. 12. 2003 (b) ke dni 31. 12. 2009. (Zdroj dat: ČSÚ, MPSV).

a)

SO ORP	Uchazeči o zaměstnání celkem	Uchazeči na 1 volné pracovní místo	Registrovaná míra nezaměstnanosti [%]
Brno	21 153	25,9	10,88
Kuřim	723	18,1	7,97
Rosice	1 085	14,9	10,12
Šlapanice	1 968	14,4	7,69
Židlochovice	1 197	27,2	8,86
CELKEM	26 126	20,09 ¹⁾	9,11 ¹⁾
KRAJ CELKEM	65 454	20,90	11,45

b)

SO ORP	Uchazeči o zaměstnání celkem	Uchazeči na 1 volné pracovní místo	Registrovaná míra nezaměstnanosti [%]
Brno	18 023	12,4	9,15
Kuřim	813	10,0	8,87
Rosice	1 227	25,0	11,32
Šlapanice	2 042	14,3	7,82
Židlochovice	1 066	16,4	7,66
CELKEM	23 171	15,6 ¹⁾	8,96 ¹⁾
KRAJ CELKEM	65 944	21,7	11,40

Poznámka k tabulce 4:

¹⁾ Aritmetický průměr výše vypsanych hodnot.

Nezaměstnanost v kraji se drží na stabilních hodnotách v obou letech. Hodnoty za rok 2009 však znamenají zhoršení oproti hodnotám z roku 2008, což lze vysvětlit nástupem finanční krize. Překvapivě Brno jako hospodářské a ekonomické centrum regionu nemá nejnižší nezaměstnanost. SO ORP s nejnižší nezaměstnaností jsou v prvním období Kuřim a Šlapanice, ve druhém Šlapanice a Židlochovice. Nabízí se dvojí vysvětlení – první je suburbanizace, která odčerpává městu zaměstnané osoby právě do SO ORP za hranicemi města, které tím mají nižší nezaměstnanost. Druhé vysvětlení spočívá ve

vzniku pracovních míst přímo v SO nebo v ostatních okolních SO – například v Modřicích je velké množství nových podniků, stejný efekt mohla způsobit nová elektrotechnická továrna v průmyslové zóně v Kuřimi. Dlouhodobě největší nezaměstnanost má SO ORP Rosice, ležící vzhledem k aglomeraci v periferní poloze bez větších průmyslových podniků. Zároveň se jedná o starou průmyslovou a těžební oblast postiženou útlumem; největší pracovní možnosti skýtá zemědělství a lesnictví.

Agglomerací procházejí významné dopravní komunikace, které se kříží v prostoru Brna. Jedná se zejména o dvě nejvýznamnější české dálnice (D1 a D2) a významná komunikace I/43 z Brna na sever. Hlavní železniční tah Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav se zde kříží s dalšími významnými tratěmi ve směru Přerov, Jihlava, Havlíčkův Brod a Veselí nad Moravou. Letecká doprava je zastoupena mezinárodním letištěm Brno-Tuřany.

V roce 2004 byl zprovozněn Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (dále jen IDS nebo IDS JMK), jehož provozovatelem je společnost KORDIS, a.s. Systém sdružuje v současnosti a funguje po celém Jihomoravském kraji s malými přesahy do sousedních krajů (Náměšť nad Oslavou, Nezamyslice) i států (Laa an der Thaya v Rakousku). Do systému jsou zahrnuty všechny osobní vlaky (Os), a vybrané vlaky kategorie spěšný vlak (Sp) a rychlík (R), dále všechny místní a část dálkových regionálních linek (pouze v relacích počínajících a končících v Jihomoravském kraji) autobusů, a všechny druhy MHD v Brně a MHD v ostatních městech. Veřejná doprava v aglomeraci je tedy na velmi vysoké úrovni a v rámci možností zajišťuje maximální kooperaci všech jejích složek.

Město Brno tvoří nejen pro aglomeraci, ale pro širší region centrum kultury, obchodu a služeb. Veškerá občanská vybavenost a kulturní zařízení na úrovni krajské a vyšší se nacházejí v hranicích města Brna, případně na katastru Modřic (Olympia). Brno je také centrem dojížděky za prací a vzděláváním.

1.3 REGIONALIZACE AGLOMERACE

Jak bylo zmíněno již dříve, brněnská aglomerace netvoří homogenní celek, ale několik přírodně, kulturně i ekonomicky odlišných oblastí. Každá z těchto oblastí má specifické potřeby a požadavky vůči centru aglomerace. Centrum může mít v určitých ohledech požadavky homogennější (problematika suburbanizace se týká celého okolí Brna bez rozdílu), v určitých ohledech naopak podobně specifické (turismus). Z tohoto důvodu je nezbytné přistupovat k problémům jednotlivých oblastí individuálněji, než tomu bylo doposud. Oblasti (podrobněji zmíněny dále) existují spíše na bázi tradic a funkcí, neboť nejsou respektovány územně-správním rozdělením.

1.3.1 ADMINISTRATIVNÍ ČLENĚNÍ AGLOMERACE

Podrobný seznam územněsprávních celků je uveden výše. Již z pouhého výčtu je patrné, že takovéto členění je nevyhovující. Vymezená aglomerace zasahuje okrajově na území okresů bezprostředně nesouvisejících s okresem Brno-město (Blansko, Vyškov), což může způsobovat jisté administrativní a statistické potíže.

Ještě méně vhodné je novější členění na správní obvody obcí s rozšířenou působností (dále SO ORP), platné od roku 2003. Sami autoři studie zmiňují nedostatky tohoto členění, které jsou obzvláště patrné právě na Brněnsku. Hranice města Brna sousedí se dvěma SO ORP, Šlapanice a Kuřim. SO ORP Kuřim tvoří severní sousedství, a jedná se o plošně menší správní obvod s poměrně logickými dostředivými vazbami z okolních obcí a silnou vazbou dále na město Brno. SO ORP Šlapanice je typickým příkladem politického způsobu vymezení těchto správních obvodů – skládá se ze tří vzájemně nesousedících území (enkláv), které zahrnují pás obcí od Popůvek a Silůvek na západě přes Modřice a Újezd u Brna na jihu, celé části Moravského krasu dříve náležející okresu Brno-venkov a samostatné obec Vranov, oddělené územím obce Adamov (SO ORP Blansko). Toto vymezení naráží jednak na značnou heterogenitu území, jednak na odlišnou dopravní dostupnost – zatímco celá aglomerace je orientována radiálně na město Brno, toto správní území vyžaduje tangenciální vztahy po jeho obvodu.

Správní území bezprostředně nesouvisející s hranicemi města Brna jsou vymezeny již logičtěji, ale nejsou do aglomerace zahrnuty celé (SO ORP Ivančice, Rosice, Slavkov u Brna, Vyškov, Židlochovice), což ztěžuje řešení problémů aglomerace. Dalším extrémem jsou správní obvody, z nichž do aglomerace náleží jedna nebo více obcí, které však netvoří souvislý shluk – toto je příklad Hradčan (SO ORP Tišnov) a Lipůvky, Lažan a Adamova (SO ORP Blansko). Sladění potřeb aglomerace a SO ORP je v tomto případě ještě těžší, a může docházet ke tvorbě vnitřních periferií, ve kterých bude složité řešit problémy jak ze strany aglomerace, tak ze strany SO ORP.

1.3.2 ČLENĚNÍ AGLOMERACE NA OBLASTI

Idea rozčlenění aglomerace na několik oblastí odlišných od administrativního členění se objevuje v dokumentu *Partnerství brněnské aglomerace. Syntéza*. Dokument je prezentován jako příloha zmiňované Územní studie aglomeračních vazeb. Autoři zde nezávisle na vnitřním administrativním členění aglomerace (bez okresu Brno-město) vyčlenili pět oblastí, označených písmeny A až E (viz mapa 1).

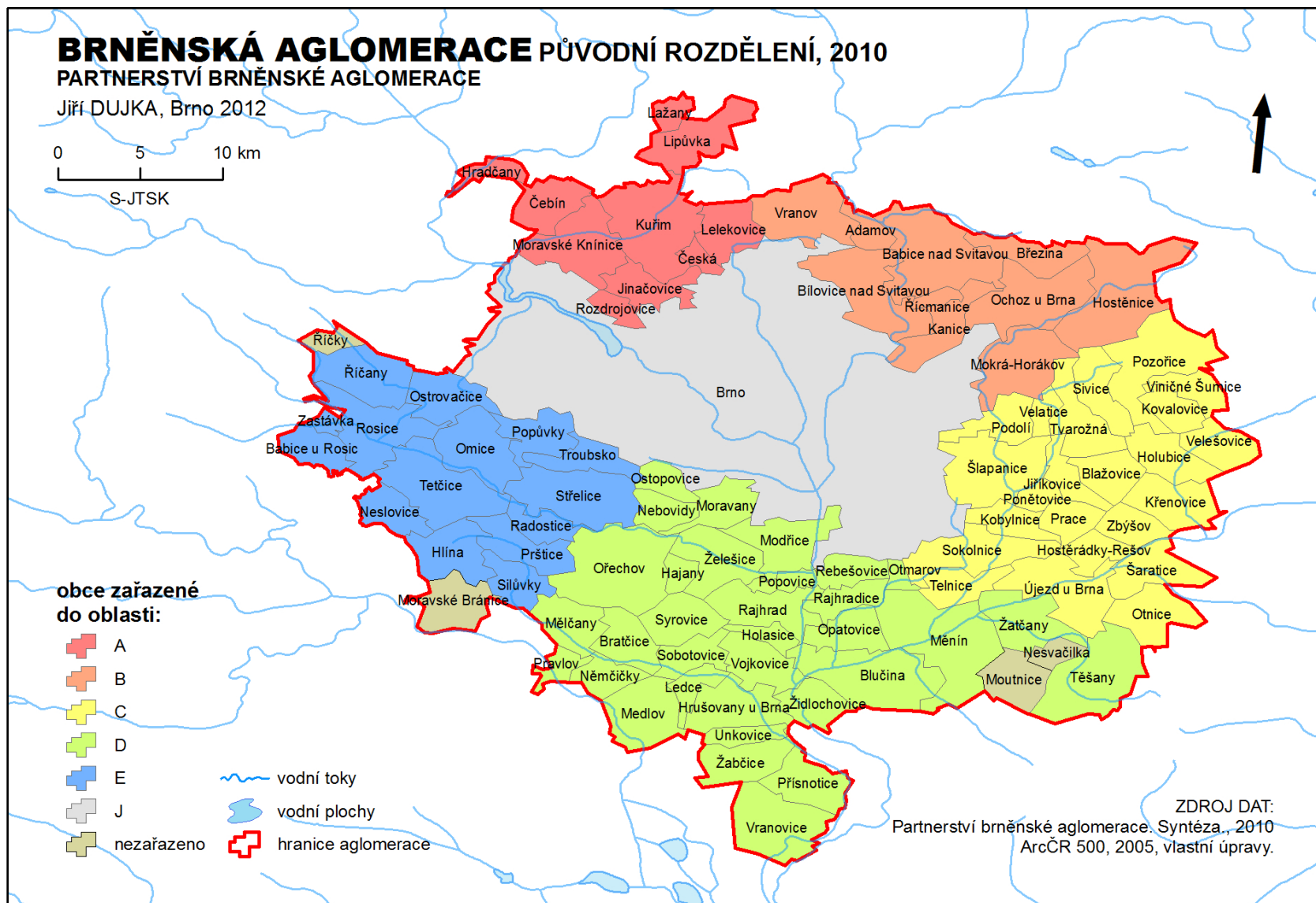
Podrobnější analýzou vymezených oblastí bylo zjištěno několik funkčních nesrovnalostí, které jsou uvedeny v podrobné charakteristice vymezených oblastí. Zpravidla se jednalo o přeřazení několika obcí z jedné oblasti do druhé, případně samotné zařazení obce do aglomerace. Pouze v případě oblastí D a E bylo zjištěno, že takovéto rozdělení je příliš obecné, a proto byla vytvořena ještě jedna oblast (viz mapa 2)

Nynější rozdělení by mělo ještě lépe odrážet funkční vztahy a okruhy výhod a nedostatků. V případě těchto oblastí není nutné vytvářet či vymezovat zvláštní spádové nebo administrativní centrum. Každá oblast vystupuje v rámci aglomerace jako celek. Těmito oblastmi se bude následující studie zabývat.

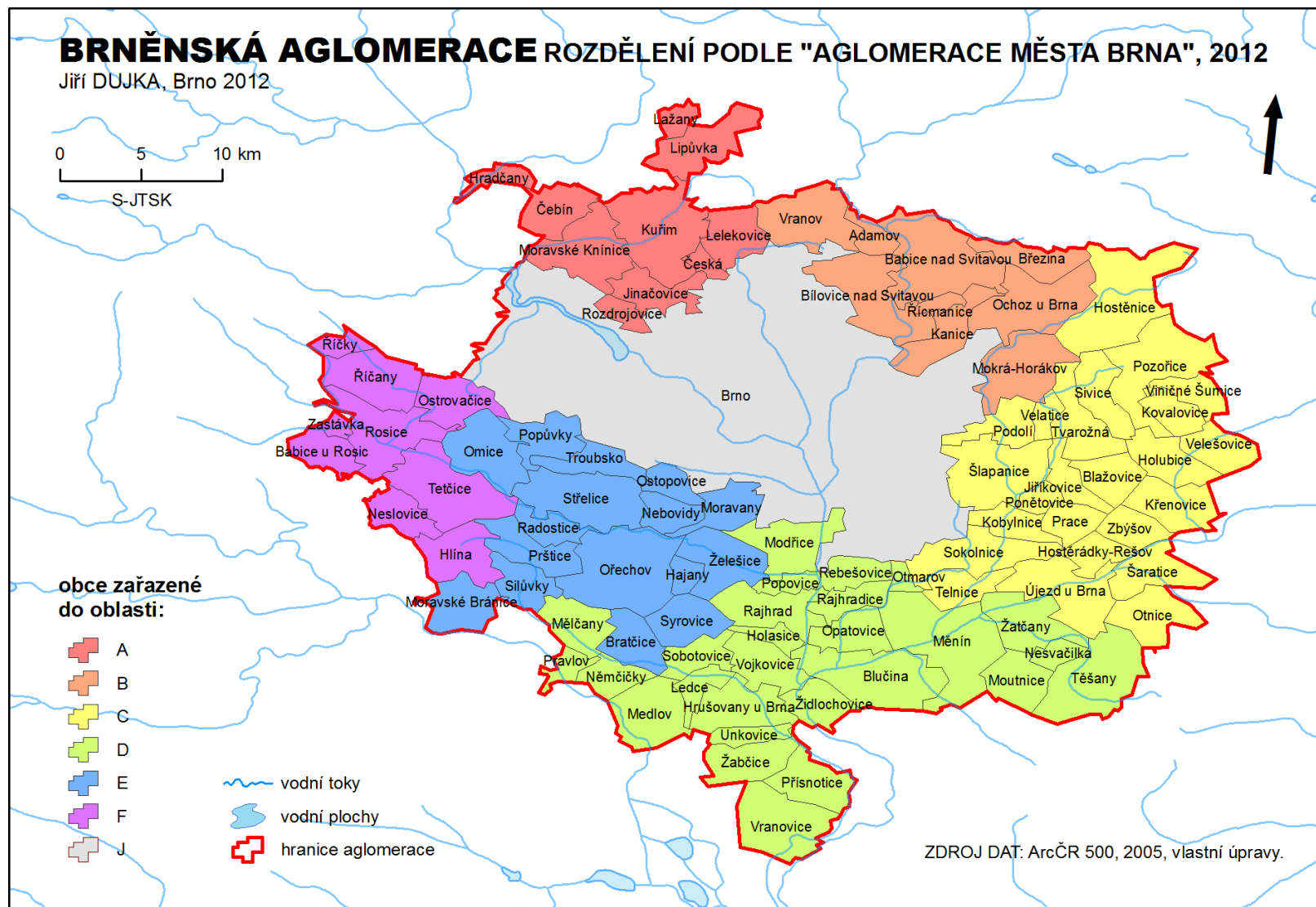
1.3.3 PODROBNÁ CHARAKTERISTIKA VYMEZENÝCH OBLASTÍ

Tabulka 5: Základní charakteristika vymezených oblastí.

Označení oblasti	Název oblasti	Počet obcí
A	Kuřimsko	10
B	Moravský kras	9
C	Slavkovské bojiště	23
D	Svratecká oblast	27
E	Bobravská oblast	15
F	Rosicko	9
J	Brno	1
CELKEM		96



Mapa 1: Brněnská aglomerace, původní rozdělení (Zdroj: ArcČR 500, 2005, ZABAGED, 2005, vlastní úpravy).

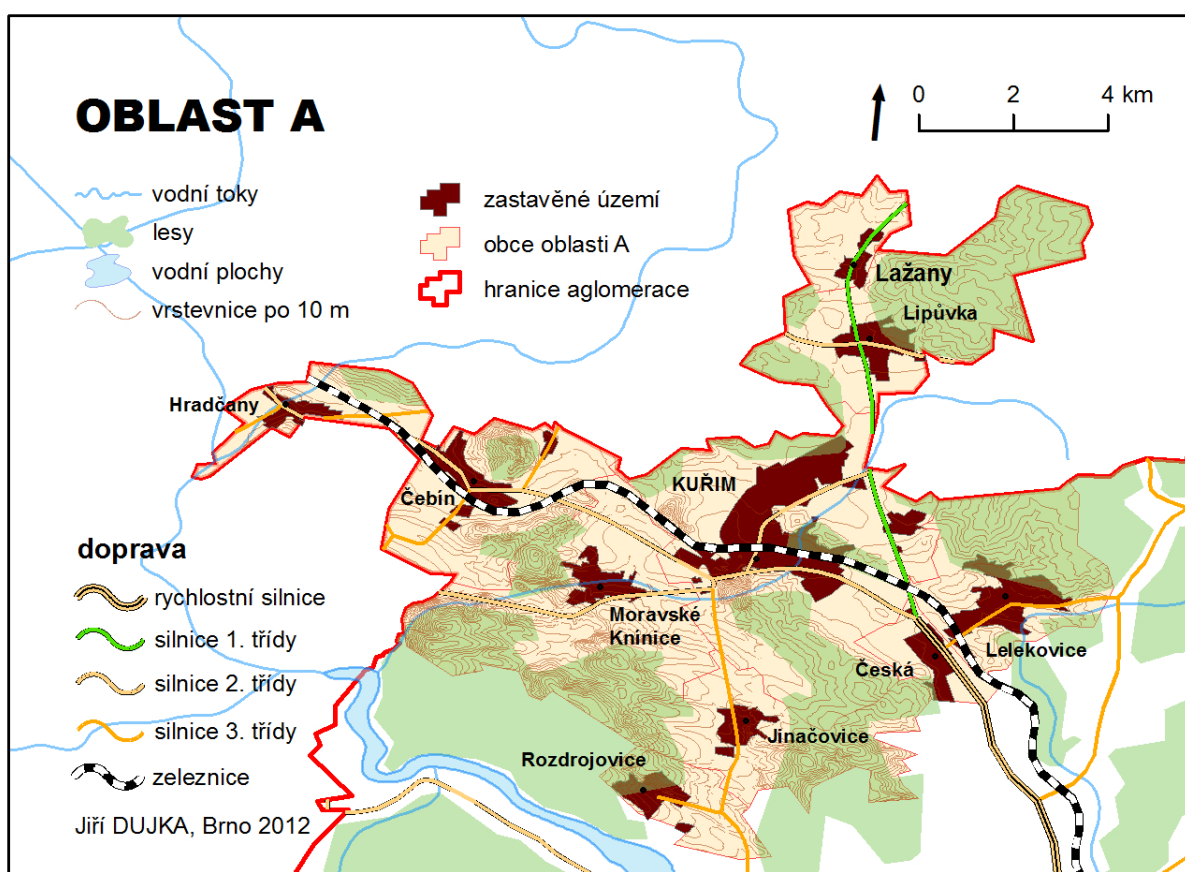


Mapa 2: Brněnská aglomerace, vlastní rozdělení (Zdroj: ArcČR 500, 2005, ZABAGED, 2005, vlastní úpravy).

A) KUŘIMSKO

Obce v oblasti: Čebín, Česká, Hradčany, Jinačovice, Kuřim (ORP), Lažany, Lelekovice, Lipůvka, Moravské Knínice, Rozdrojovice.

Do oblasti by měly být ještě zařazeny obce Drásov, Malhostovice, Svinošice a Šebrov-Kateřina (v současnosti mimo aglomeraci). Důvodem pro zařazení jsou předpokládané logické vazby na vymezené území. V opačném případě by bylo vhodné z oblasti vyřadit obce Hradčany a Lažany z důvodu přílišné odlehlosti.



Mapa 3: *Oblast A, Kuřimsko* (Zdroj: ArcČR 500, 2005, ZABAGED, 2005, vlastní úpravy).

Funkčně poměrně homogenní oblast, náležející do přírodního regionu Severozápad. Území je rozčleněno na obvykle zalesněné vyvýšeniny staršího původu, mezi nimiž se nacházejí mladší sníženiny marinního původu dotvořené kvartérními eolickými pochody. Hlavní přírodní osu území tvoří tok říčky Kuřimky, protékající ve směru SV-JZ. Největším sídlem oblasti a zároveň největším sídlem aglomerace (mimo Brna) je město Kuřim, mající statut obce s rozšířenou působností. Územím prochází hlavní silniční tah z Brna na sever, ze kterého u obce Česká odbočuje regionální silniční tah na Kuřim,

Tišnov a Bystřici nad Pernštějnem. Železniční síť tvoří bývalý hlavní tah Brno – Havlíčkův Brod, v současnosti především pilíř příměstské osobní dopravy.

Oblast je intenzivně zemědělsky využívána, lesy v severní části území jsou pod správou Školního lesního podniku (ŠLP) Křtiny, patřící k Mendelově univerzitě. Nejvíce průmyslových podniků je umístěno v Kuřimi (slévárna, strojírenský a elektrotechnický průmysl). V Čebíně dříve probíhala těžba vápence a jeho zpracování, v současnosti je těžba samotná zrušena. Mnoho obcí má velký význam pro turistiku – Česká a Lelekovice jsou cílem příměstské každodenní rekreace z Brna (spojení údolím Ponávky s Mokrou Horou) a zároveň východištěm pro cesty na Babí lom (krajinná dominanta, přírodní zajímavost), Jinačovice jsou sídlem golfového areálu, Rozdrojovice disponují rekreačními aktivitami vázanými na Brněnskou přehradu. Kuřim zároveň tvoří přirozené centrum oblasti, jehož význam je hodně oslaben sousedstvím Brna. Okrajové obce oblasti mohou mít i jinou spádovost – Čebín a Hradčany do Tišnova, Lipůvka, Rozdrojovice a Jinačovice do Brna. Obce Česká, Lelekovice, Kuřim a Rozdrojovice jsou významnými cíli suburbanizace města Brna.

Za největší výhody území je považována:

- úzká vazba na Brno, podpořená skvělou dopravní obslužností jak veřejnou, tak individuální dopravou;
- dobrá páteční dopravní infrastruktura;
- radiálně-liniová struktura vazeb v oblasti;
- určitá ekonomická soběstačnost;
- možnost rozvojové kooperace s Brnem a vytvoření výrazné urbanizační osy;
- velký rekreační potenciál vyplývající z vhodného přírodního bohatství a blízkosti Brna.

Naopak za negativa lze považovat:

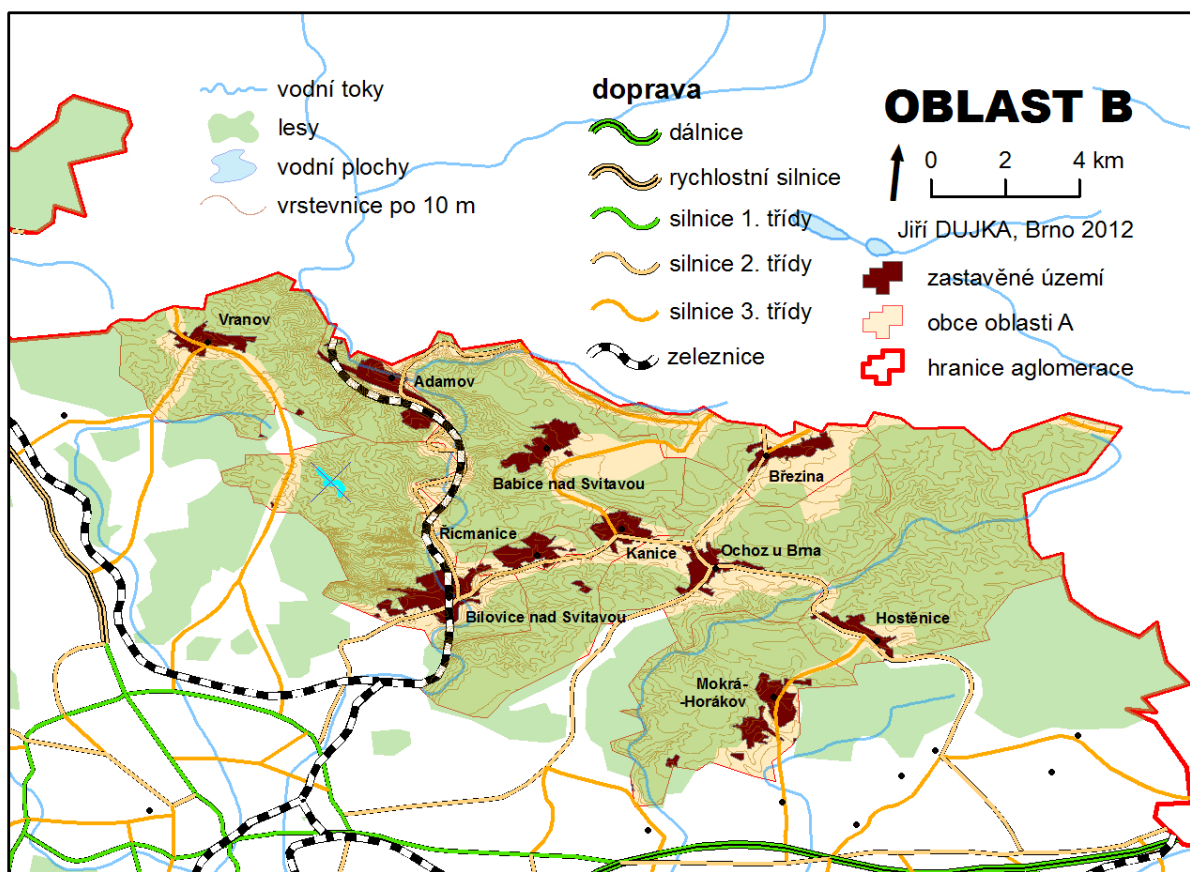
- dlouhodobě nevyhovující vedení tranzitní silniční dopravy; s tím souvisejí;
- spory ohledně trasování rychlostní komunikace R43;
- odkanalizování v případě pokračující suburbanizace v území⁶;
- chybějící spojení pro pěší a cyklistickou dopravu mezi Kuřimí a Brnem, resp. Českou.

B) MORAVSKÝ KRAS

Obce v oblasti: Adamov, Babice nad Svitavou, Bílovice nad Svitavou, Březina, Hostěnice, Kanice, Mokrý-Horákov, Řícmanice, Vranov.

⁶ Většina obcí je napojena na ČOV Modřice.

Do oblasti by měly být ještě zařazeny obce Bukovina, Bukovinka, Habrůvka a Křtiny (v současnosti mimo aglomeraci). Důvodem pro zařazení jsou předpokládané logické vazby na vymezené území; pomyslná oddělovací hranice by měla probíhat až mezi Křtinami a Jedovnicemi.



Mapa 4: Oblast B, Moravský kras (Zdroj: ArcČR 500, 2005, ZABAGED, 2005, vlastní úpravy).

Oblast byla vymezena především na základě podobné krajinné charakteristiky a z ní vyplývajících pozitiv a negativ. Hlavní spádovost do centra aglomerace je rozdělena do několika nezávislých směrů. Území je determinováno krajinným reliéfem, který tvoří výrazné překážky lidské činnosti. Je tvořen prvohorními přeměněnými horninami, ve východní polovině území s mocnými souvrstvími vápence, v nichž došlo ke vzniku krasu. Hluboká zaříznutá údolí s prudkými svahy tvoří osy území, osídlení se nachází v horních částech toků na v méně členitých částech reliéfu. Nejvýznamnější komunikační osou je údolí Svitavy, kterým prochází expresní železniční trať Brno – Česká Třebová, současně významný prvek příměstské dopravy. Silničních páteřních komunikací je zde více, nejvýznamnější jsou silnice Brno – Adamov – Křtiny a Brno – Ochoz u Brna – Jedovnice.

Vlivem členitého terénu jsou obě tyto komunikace po značnou část své trasy úzké a křivolaké. Oblast nemá výraznější jádro.

Převážná část oblasti je zalesněná, správu lesa z velké části obstarává ŠLP Křtiny. Díky jejich péči je v lesní krajině rozseta spousta turisticky významných prvků, jako jsou odpočívadla, vzorové lesy, cesty či pomníky. K nejvýznamnějším průmyslovým podnikům patřila společnost ADAST Adamov, v současnosti v útlumu. V jižní části oblasti se nachází vápencový velkolom se závodem na zpracování vápence a stavebních hmot, ležící při obci Mokrý-Horákov. Obě tyto obce patří k největším v oblasti a jejich rozvoj byl postaven právě na velkém průmyslovém podniku. Monofunkční zaměření města způsobuje problémy v případě, že dojde k úpadku původní funkce. Tyto potíže se vyskytují především v Adamově, průmysl v Mokrém-Horákově prošel restrukturalizací a bude fungovat i v budoucnosti. Zemědělská výroba probíhá v oblasti pouze okrajově, především v její severní části.

Největší předností území je její přírodní bohatství, ze kterého vyplývá spousta příležitostí pro turismus a rekreaci, v jižní části území se jedná dokonce o bezprostředně příměstskou rekreaci (Mariánské údolí a údolí Říčky severně od Líšně, Hádecká planina na katastru Kanic, údolí Svitavy mezi Obřany a Bílovicemi nad Svitavou). Současně z přírody pochází mnoho omezení vyplývajících z její ochrany.

Největšími výhodami území jsou:

- velké přírodní i kulturní bohatství;
- nejlepší podmínky pro rekreaci v celé aglomeraci;
- krajina ve velké míře bez rušivých zásahů i z minulosti;
- dobrá síť linek VHD obsluhující území.

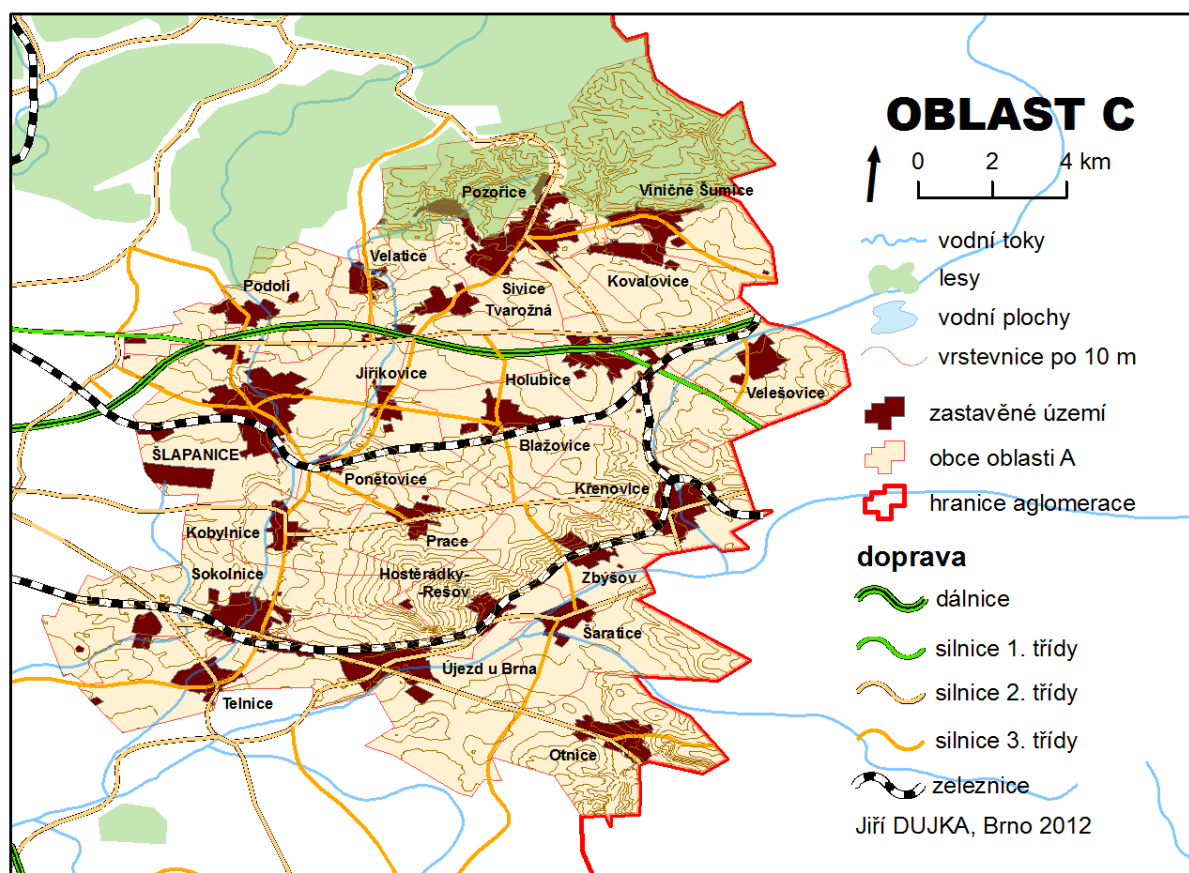
Negativa oblasti spočívají zejména v:

- málo kapacitní silniční síti, místy ve špatném technickém stavu;
- omezené možnosti rozvoje a komunikace díky členitému reliéfu;
- nepříznivé klimatické podmínky;
- chráněné krajinné oblasti Moravský kras a ochrany přírody z ní vyplývající;
- velké lesnatosti oblasti, jež může způsobovat problémy při přírodních katastrofách;
- absenci významnějších zaměstnavatelů a tím zvýšené ekonomické závislosti na jiných oblastech (Brno, Blansko);
- lokální nedostatečnosti komunikací pro pěší a cyklistickou dopravu.

C) SLAVKOVSKÉ BOJIŠTĚ

Obce v oblasti: Blažovice, Holubice, Hostěrádky-Rešov, Jiřkovice, Kobylnice, Kovalovice, Křenovice, Otnice, Podolí, Ponětovice, Pozořice, Prácheň, Sivice, Sokolnice, Šaratice, Šlapanice, Telnice, Tvarožná, Újezd u Brna, Velatice, Velešovice, Viničné Šumice, Zbýšov.

Do oblasti by mohly být ještě zařazeny obce Hrušky a Vážany nad Litavou (v současnosti mimo aglomeraci) z důvodu logické návaznosti na vymezené území.



Mapa 5: *Oblast C, Slavkovské bojiště* (Zdroj: ArcČR 500, 2005, ZABAGED, 2005, vlastní úpravy).

Výrazně lineárně orientovaná oblast bez výraznějšího centra. Ze severu je omezena zlomovým svahem Dražanské vrchoviny, v jižní části podobně výrazným svahem Pratecké pahorkatiny. Zbývající část území má pahorkatinný charakter, dotvořený během kvartéru eolickými procesy. Dvě zmíněné geomorfologické překážky tvoří výrazné osy rozvoje a probíhají územím téměř rovnoběžně ve východozápadním směru. Dalšími osami jsou údolí vodních toků. Zejména se jedná o řeku Litavu (dříve Cezavu), protékající ve východozápadním směru jižní částí území, a na ni kolmé přítoky ze severu – Rakovec (u Křenovic) a Říčka (u Sokolnic). Území je prakticky bezlesé a intenzivně zemědělsky využívané. Zeleň je zde zastoupena remízou a linií výsadbou okolo komunikací či v terénních osách, charakter území dotvářejí také poměrně hojné sady a vinice v místech, kde je to možné. Krajinná mozaika je velká.

Dopravní sítě sledují tyto terénní osy. Jedná se zejména o důležité železniční tahy Brno – Sokolnice – Přerov a Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou (tzv. Vlárská dráha), které se mimoúrovňově křižují mezi obcemi Křenovice a Holubice. Zejména trať na Přerov je velmi přetížená a neumožňuje kapacitní příměstskou dopravu; v plánech je její přestavba v odlišné, dvojkolejně trase. Dále se jedná o silniční tahy evropského významu, tvořené dálnicí D1 Brno – Vyškov – Říkovice a silnice E50, která z dálnice odbočuje u Holubic. Západní částí území prochází komunikace regionálního významu Brno – Klobouky – Kyjov/Hodonín. Přítomnost takového množství významných komunikací území determinuje jako výrazně tranzitní – pohybuje se zde velké množství lidí, aniž by došlo k ovlivnění území.

Největším sídlem oblasti jsou Šlapanice, obec s rozšířenou působností. V minulosti tvořily Šlapanice ekonomický pól rozvoje podobně jako Kuřim, v současnosti jejich průmyslový význam značně opadnul. V celé oblasti se nevyskytuje významnější průmyslový podnik, je zde silná orientace na zemědělství a potravinářský průmysl; dříve zde byly cukrovary (např. Šlapanice, Sokolnice). U Sokolnic se nachází velká rozvodna elektrické energie. Suburbanizace Brna se projevuje zejména ve Šlapanicích; důvodem jsou silné vazby mezi městy a kvalitní veřejné dopravy (trolejbusová linka MHD k brněnskému hlavnímu nádraží). Dochází zde i ke komerční suburbanizaci ve formě komplexu CTPark na katastru Šlapanic, který však funkčně náleží k sousední Slatině a letišti Tuřany. Dalšími cíli suburbanizace jsou například Kobylnice, Sokolnice, Újezd u Brna, Zbýšov, Podolí či Velatice.

Turistický potenciál oblasti spočívá jak v prolínání několika národopisných a přírodních oblastí, tak zejména v oblasti Slavkovského bojiště. Tímto výrazem je označována oblast mezi Tvarožnou, Šlapanicemi, Újezdem u Brna a Slavkovem u Brna, kde proběhla 2. prosince 1805 bitva tří císařů (francouzského, rakouského a ruského). Území bylo v roce 1992 vyhlášeno památkovou zónou o celkové rozloze 72 km². Předmětem ochrany jsou zejména místa v krajině spojená s touto bitvou, ale také různé nemovité památky, jako např. kříže, kapličky či místa hromadných hrobů padlých vojáků. Památková ochrana představuje zároveň možné omezení dalšího rozvoje.

Největšími výhodami oblasti jsou:

- úzká vazba na Brno, podpořená skvělou dopravní obslužností jak veřejnou, tak individuální dopravou;
- dobrá páteřní dopravní infrastruktura;
- přechod mezi turisticky významnými oblastmi Moravského krasu a Dražanské vrchoviny na severu a Moravského Slovácka na jihu;
- pamětihodnost evropského významu Slavkovské bojiště;
- široké možnosti územního rozvoje obcí, daných příznivým reliéfem;
- blízkost mezinárodního letiště Brno-Tuřany.

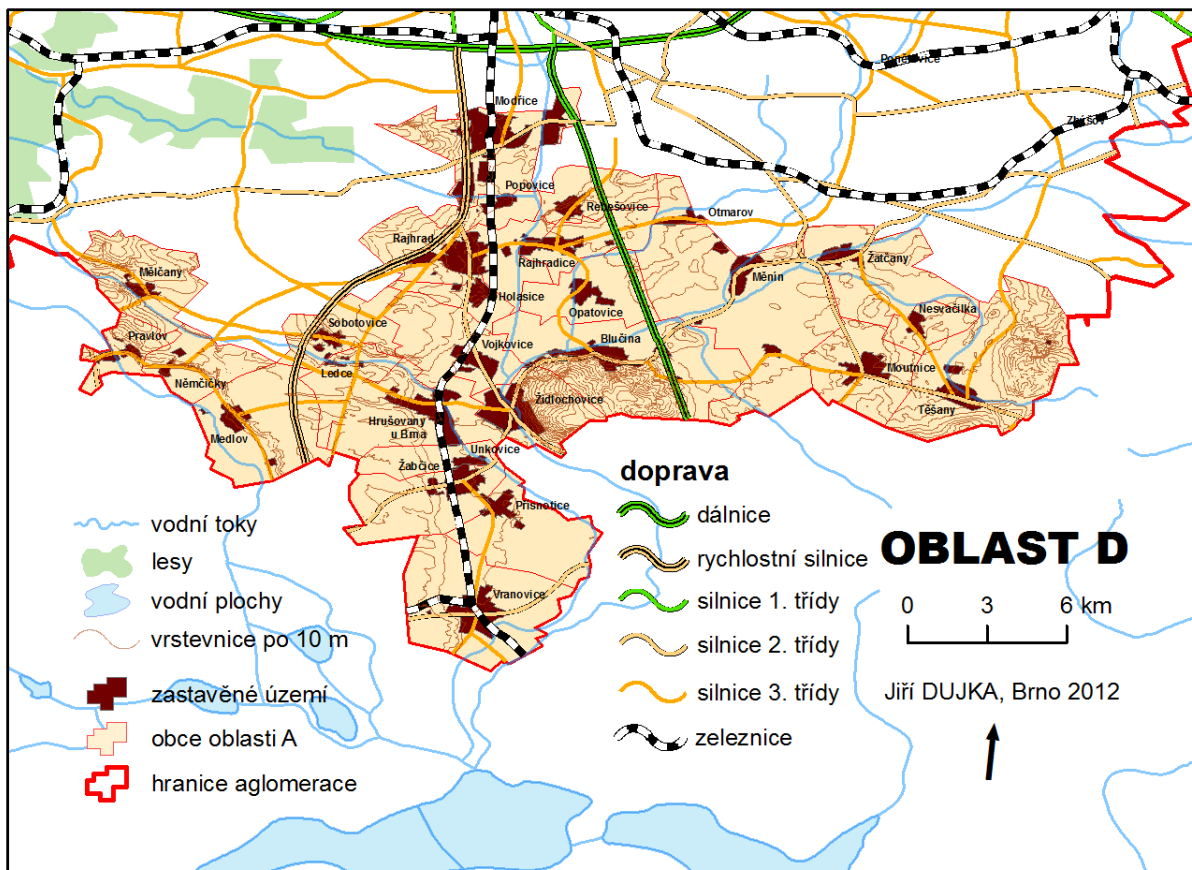
Mezi nevýhody oblasti lze zařadit:

- negativní ovlivnění dopravními koridory;
- riziko málo regulované suburbanizace (rezidenční i komerční);
- špatná dopravní a sídelní organizace pro Šlapanice jako sídlo ORP;
- nedostatečná dopravní infrastruktura pro jiný než radiální směr na Brno;
- místy chybějící prvky zejména liniových systémů zeleně mající vliv na lokální klima a kvalitu zemědělské půdy (riziko eolického odnosu ornice);
- malá ekonomická soběstačnost;
- problematické zásobování vodou;
- nedostatečná infrastruktura komunikací pěší a cyklistické dopravy, zejména u obcí bezprostředně sousedících s Brnem – Šlapanice, Sokolnice;
- památková ochrana zóny Slavkovského bojiště přibližně uprostřed oblasti, vytvářející riziko určitých omezení rozvoje.

D) SVRATECKÁ OBLAST

Obce v oblasti: Blučina, Bratčice, Holasice, Hrušovany u Brna, Ledce, Medlov, Mělčany, Měnin, Modřice, Moutnice, Nesvačilka, Němčičky, Opatovice, Otmarov, Popovice, Popůvky, Přisnotice, Rajhrad, Rajhradice, Rebešovice, Sobotovice, Troubsko, Unkovice, Vojkovice, Vranovice, Žabčice, Žatčany, Židlochovice.

Oblast vznikla rozdělením původní oblasti D na dvě, tato oblast zabírá její východní a jižní polovinu. Byly sem zařazeny také obce Moutnice, Nesvačilka, Těšany a Vranovice, které byly na základě stanovených parametrů zařazeny do aglomerace, ale nebyly zařazeny do žádné oblasti vymezené původním dokumentem. Otázkou zůstává zařazení Vranovic do brněnské aglomerace z důvodu jejich značné odlehlosti. V porovnání s okolními obcemi však mají velmi dobré železniční spojení s Brnem, které tuto obec činí časově bližší. Do oblasti by měla být zařazena – v případě ponechání Vranovic – také obec Nosislav, v současné době mimo aglomeraci, z důvodu logické návaznosti.



Mapa 6: *Oblast D, Svratecká oblast* (Zdroj: ArcČR 500, 2005, ZABAGED, 2005, vlastní úpravy).

Největší z navrhovaných oblastí s výrazně lineárně-radiální orientací k Brnu. Krajina této oblasti je rovinná s minimálními výškovými rozdíly, převážně tvořená fluvialními a eolickými usazeninami kvartérního stáří. Nejvýznamnějším výškovým bodem je kupa Výhon nedaleko Židlochovic a počínající svahy Leskounské vrchoviny na západních okrajích oblasti. Teplé, ale sušší klima oblast předurčuje k intenzivnímu zemědělskému využití. Plochy lesů jsou roztroušeny do fragmentů po celé oblasti. Nejvýznamnější lesní porosty se nacházejí v nejnižších polohách coby zbytky lužních lesů podél Svratky. Přírozenou osu území tvoří tok řeky Svratky, protékající v severojižním směru, na kterou se napojují menší vodní toky: zleva Litava, zprava Bobrava a Šatava. Na západě oblasti protéká řeka Jihlava. Krajinná mozaika je velká.

Oblastí prochází několik komunikací evropského významu. Především se jedná o dálnici D2 Brno – Břeclav – SR, ale je zde také téměř souběžná rychlostní silnice R52 z Brna do Pohořelic a dále jako silnice první třídy do Mikulova a Vídně. Železniční síť je reprezentována železniční tratí Brno – Břeclav, která tvoří součást páteřní evropské železniční sítě; kromě dálkové dopravy však slouží také příměstské osobní dopravě a zejména v oblastech blízko Brna je – ač dvojkolejná – na pokraji své kapacity.

Nejvýznamnějšími průmyslovými podniky jsou zařízení potravinářského průmyslu. V minulosti zde působila celá řada cukrovarů (Modřice, Hrušovany u Brna, Židlochovice), dále byly konzervárny v Modřicích (Fruta) nebo sladovna v Rajhradě (dnes patří společnosti Bernard). Z ostatních průmyslových činností je místy v jižní části oblasti provozována těžba písků.

Největším sídlem oblasti je město Židlochovice, také sídlo ORP. Dalšími významnými sídly jsou města Rajhrad, a zejména město Modřice, které se nachází těsně za hranicí města Brna. Modřice jsou nejvýznamnějším cílem zejména komerční suburbanizace Brna; kromě jiného zde bylo postaveno nákupní centrum Olympia a průmyslová zóna podobného zaměření jako Černovická terasa v jižní části obce. Modřice mohou být – spolu s Kuřimí – významným pólem rozvoje pro Brno, zejména díky své unikátní poloze na spojnici dvou významných silničních komunikací a expresní železniční trati. Význam Modřic je určen také čistírnou odpadních vod, kam jsou svedeny splaškové vody nejen z města Brna, ale i celé řady bližších i vzdálenějších obcí.

Dá se předpokládat další rozvoj jak území v bezprostředním okolí Modřic, tak území podél jmenovaných dopravních urbanizačních os podél celé jejich délky v oblasti.

K největším pozitivům oblasti je možno zařadit:

- vynikající dopravní obslužnost prostředky veřejné i individuální dopravy;
- dobrá páteční dopravní infrastruktura;
- křížení významných evropských silničních koridorů nedaleko severních hranic oblasti;
- blízkost mezinárodního letiště Brno-Tuřany;
- možnosti rozvoje obcí z důvodu konfigurace terénu;
- kvalitní komunikace pro pěší a cyklistickou dopravu v bezprostřední blízkosti Brna;
- předpoklady pro aktivní rekreaci – cyklistika, hipoturistika, in-line bruslení.

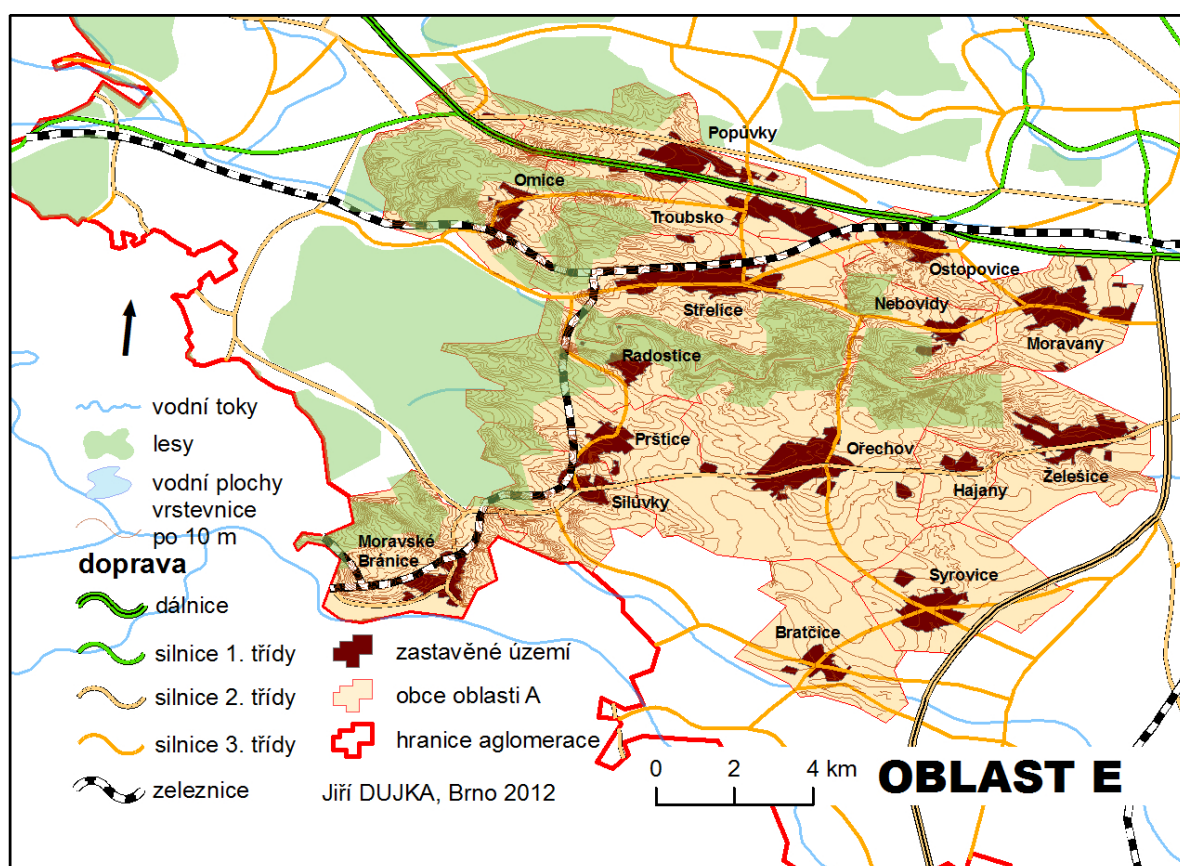
Z potenciálních negativních faktorů působících v oblasti je nutno zmínit zejména:

- dopady silničních komunikací na životní prostředí v obcích v jejich bezprostřední blízkosti;
- perifernost obcí ležících mimo hlavní komunikační tahy;
- chybějící páteřní komunikace určené pro pěší a cyklistickou dopravu ve většině oblasti;
- místy nedostatečné prvky liniové zeleně zabraňující eolické erozi půdy;
- omezení rozvoje z důvodu plošně významných záplavových území.

E) BOBRAVSKÁ OBLAST

Obce v oblasti: Hajany, Moravany, Moravské Bránice, Nebovidy, Omice, Ořechov, Ostopovice, Popůvky, Prštice, Radostice, Silůvky, Střelice, Syrovice, Troubsko, Želešice.

Oblast vznikla rozdělením původní oblasti D na dvě a zařazením několika obcí z původní oblasti E. Nově vytvořená oblast E zabírá její severozápadní cíp. Obec Moravské Bránice byla do této oblasti zařazena z důvodu shodných znaků s oblastí, před tím nebyla zařazena do žádné z oblastí, pouze do aglomerace. Do oblasti by měly být zařazeny ještě obce Dolní Kounice, Nové Bránice a Trboušany z důvodu logické návaznosti na předchozí území; v opačném případě by měla být vyřazena obec Moravské Bránice, zařazená do aglomerace především z důvodu snadné dopravní dostupnosti (železnice).



Mapa 7: *Oblast E, Bobravská oblast* (Zdroj: ArcČR 500, 2005, ZABAGED, 2005, vlastní úpravy).

Jedná se o pahorkatinnou až vrchovinnou oblast, velmi podobnou oblasti A. Charakteristickým rysem jsou zalesněné hřbety nejvyšších poloh a hluboké údolí Bobravy, tvořící významnou krajinnou bariéru. Starší rozlámaný reliéf byl na

východních svazích výrazně ovlivněn eolickou činností během čtvrtohor, o čemž svědčí odkryvy v zemičích u Modřic, resp. na Červeném kopci v Bohunicích. Přirozené osy území jsou výrazně tangenciální vzhledem k Brnu, a jsou tvořeny vodními toky. Nejvýznamnější z nich je Bobrava, protékající v západovýchodním směru. Další z nich je Leskava, odvodňující severní část oblasti a jižní brněnské čtvrti (Starý Lískovec, Bohunice, Horní Heršpice), na jihu oblasti nevýrazná Šatava. Kromě bobravského údolí jsou údolí zmíněných toků spíše pahorkatinného charakteru bez větších výškových rozdílů a bariér. Ze západu je oblast ohraničena hřbetem Bobravské vrchoviny, který je přerušen průlomovými údolími Bobravy a Jihlavy. Bobravská vrchovina tvoří výrazný územní předěl.

Nejvýznamnějšími dopravními osami jsou železniční tratě Brno – Střelice – Třebíč – Jihlava a Brno – Střelice – Moravské Bránice – Hrušovany nad Jevišovkou. Obě tyto tratě překonávají náročný terén pomocí velkých umělých staveb (mosty, viadukty, tunely, zářezy, násypy) a využívají zároveň přírodních koridorů – trať do Jihlavy údolí Bobravy, trať do Hrušovan úbočí Bobravské vrchoviny. Zejména trať Brno – Střelice – Třebíč je na hranici svých kapacitních možností, a v současné době se připravuje její zdvojkolejnění a elektrifikace v úseku Brno – Střelice – Zastávka u Brna (v úseku Brno – Střelice již dvojkolejná je). Údolím Leskavy prochází dálnice D1, která však nemá na území vliv z důvodu absence sjezdu do oblasti. Její dopady jsou proto spíše negativní. Dále by měla územím procházet dálniční tangenta v podobě komunikace R52/R43; její trasa vede v severojižním směru v ose původní německé dálnice Vídeň – Vratislav, která byla rozestavěna před a na začátku 2. světové války (terénní stopy dodnes patrné).

V oblasti neexistuje a neexistoval žádný větší průmyslový podnik. Průmyslová výroba se omezovala na těžbu a produkci stavebních hmot (bývalé cihelny u Modřic a Moravan, kamenolom u Želešic. Oblast je využívána především pro zemědělskou výrobu a lesní hospodářství. Díky svému charakteru se již v minulosti jednalo o významný cíl příměstské rekreace Brňanů, zejména údolí Bobravy a obce v blízkém okolí. V současné době zde k většímu rozvoji rekreace nedochází. Oblast je nejvýznamnějším cílem rezidenční suburbanizace v brněnské aglomeraci – jedná se zejména o obce Moravany, Nebovidy, Ostopovice, Troubsko a Popůvky, které zaznamenaly v posledních letech bouřlivý rozvoj s až negativními rysy.

Za největší přednosti oblasti lze považovat:

- úzká vazba na Brno pomocí veřejné hromadné dopravy;
- přírodní krajina bez výraznějších umělých zásahů;
- možnost dalšího rozvoje obcí, až na výjimky díky příznivému reliéfu.

Největší limity území představují:

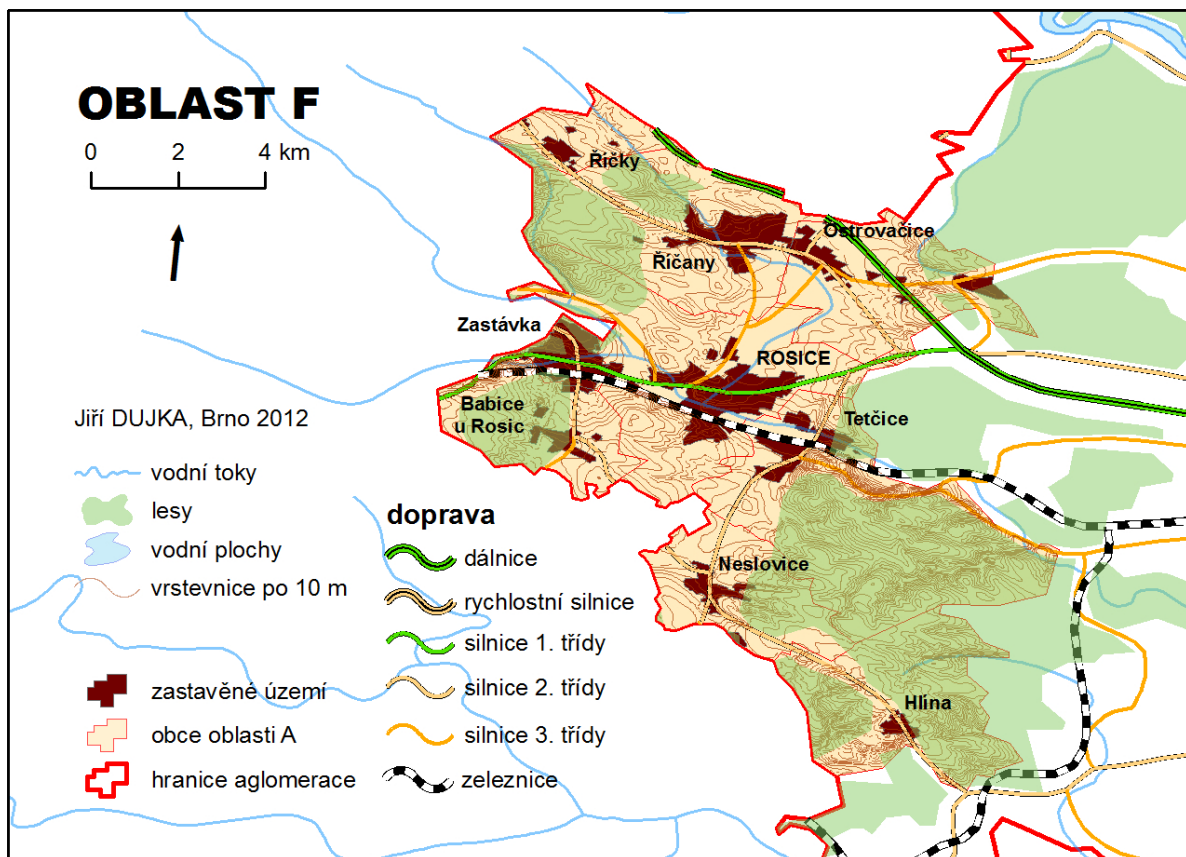
- vliv dálkových silničních komunikací na životní prostředí bez většího užitku pro území;
- přírodní bariéry; i přes malý počet a rozsah jsou poměrně obtížně překonatelné;

- bouřlivý rozvoj některých obcí vlivem suburbanizace a problémy s tím spojené;
- nedostatečná kapacita dopravní a technické infrastruktury;
- ochranné pásmo skladu pohonných hmot společnosti Čepro, a.s. ve Střelicích a ochranné pásmo produktovodů s ním spojených.

F) ROSICKO

Obce v oblasti: Babice u Rosic, Hlína, Neslovice, Ostrovačice, Rosice, Říčany, Říčky, Tetčice, Zastávka u Brna.

Oblast vznikla úpravou rozsahu původní oblasti E. Do oblasti byla zařazena obec Říčky, která je součástí aglomerace, ale nebyla zařazena do žádné z vymezených oblastí. Do oblasti by dále měly být zařazeny obce Zbýšov, Kratochvilka a Zakřany z důvodu podobných charakteristik a logické návaznosti na oblast Rosicka.



Mapa 8: *Oblast F, Rosicko* (Zdroj: ArcČR 500, 2005, ZABAGED, 2005, vlastní úpravy).

Oblast výrazně lineárního charakteru, určená tektonickou sníženinou Boskovické brázdy, probíhající územím v severojižním směru. Sníženina je na západní straně

ohraničena výběžky Křižanovské vrchoviny, z východu pásmem Bobravské vrchoviny. Hlavní územní osy však probíhají kolmo na tuto přirozenou linii – jedná se zejména o tok řeky Bobravy, která protéká v západovýchodním směru a průlomovým údolím v Bobravské vrchovině se dostává do oblasti E. Oblasti vrchovin jsou zalesněny, sníženina Boskovické brázdy má pahorkatinný charakter a je využívána pro zemědělství.

Dopravní kostru území tvoří silniční síť. Nejvýznamnější je dálnice D1, která má v území dva sjezdy – zatímco sjezd v Ostrovačicích má spíše lokální charakter, na sjezdu Kývalka odbočuje silnice tvořící důležitou spojnici Brna s Rosickem, Třebíčskem a Jižními Čechami. Tato silnice má místy nevyhovující parametry; za limitující faktory lze považovat absenci obchvatů obcí a špatné sklonové poměry. Železniční doprava je zastoupena pouze tratí Brno – Střelice – Zastávka u Brna – Jihlava, která je v oblasti pouze jednokolejná a neelektrifikovaná, a tvoří tak významný limit pro větší využití železnice jako páteřního druhu dopravy. V blízké budoucnosti má začít její rekonstrukce, spočívající ve zdvojkolejnění a elektrifikaci až po Zastávku u Brna.

Rosicko bývalo významnou průmyslovou oblastí díky těžbě černého uhlí. Tzv. Rosicko-oslavanský revír se rozprostíral mezi Rosicemi na severu a přes Babice a Zbýšov pokračoval na Oslavany na jihu. V polovině 19. století se jednalo o nejvýznamnější zdroj uhlí pro průmyslové podniky v Brně, těžba byla ukončena až v 90. letech 20. století ve Zbýšově. V krajině jsou dodnes patrné pozůstatky na tuto éru – důlní zařízení, haldy a odvaly, ale také způsob zástavby a dělnické kolonie. V Rosicích fungovala do roku 1996 sklárna, v Zastávce v minulosti byly podniky těžkého průmyslu – slévárna, hutě, strojírenská výroba (které stály za rozvojem obce z původní osady). V současnosti se v oblasti nenachází žádný významnější průmyslový podnik. Největším sídlem je město Rosice, zároveň sídlo ORP.

Oblast má díky svým technickým památkám jistý turistický potenciál. Nejdůležitější stavbou pro cestovní ruch je však Masarykův okruh, závodní dráha pro silniční vozidla, nacházející se na katastrech Ostrovačic a Žebětína.

Za největší přednosti oblasti lze považovat:

- fungující systém veřejné hromadné dopravy;
- turistický potenciál vyplývající z přírodního, kulturního a technického dědictví oblasti.

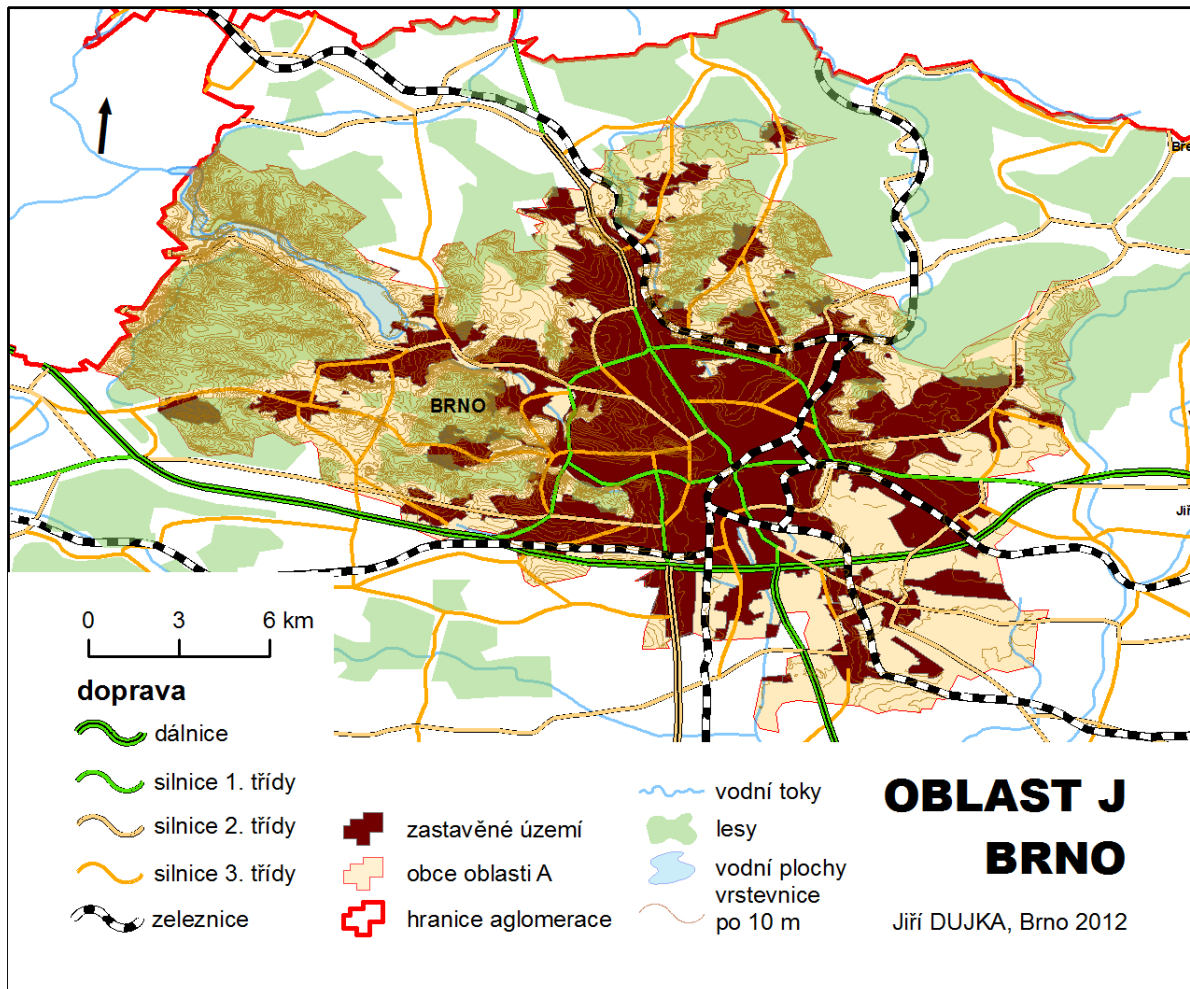
K nevýhodám je možno zařadit:

- perifernost v rámci aglomerace, způsobenou přírodním reliéfem;
- málo kapacitní dopravní infrastruktura;
- záplavová území v údolí řeky Bobravy;
- členitý reliéf omezující možnosti rozvoje;
- rizika vyplývající z důlní činnosti (poddolování území, znehodnocení půdy).

J) BRNO

Obce v oblasti: Brno.

Oblast J je jádrem aglomerace, tvoří ji pouze město Brno ve svých administrativních hranicích, a zároveň v hranicích okresu Brno-město, které jsou s nimi totožné.



Mapa 9: *Oblast J, Brno* (Zdroj: ArcČR 500, 2005, ZABAGED, 2005, vlastní úpravy).

Vývoj současné sídelní struktury města Brna je složitý a probíhal po celá staletí. Přirozené osy území tvořily řeky Svatka a Svitava. Svratecké údolí je až po současnosti Vídeňskou ulici střídavě z jedné či obou stran sevřeno strmými svahy, údolí Svitavy je rovinaté a široké, postupně se rozevírající od Obřan směrem k jihovýchodu do Dyjsko-svrateckého úvalu. Třetím tokem, který formoval zástavbu v bezprostřední blízkosti Brna, je říčka Ponávka. Její údolí je poměrně široké a s výjimkou svahu nad ulicí Drobného bez větších výškových změn. Ponávka sama je dnes odvedena štolou pod

Lesnou do Svitavy a v původní údolnici se nachází pouze kanalizační stoka. Dalšími výraznými krajinnými prvky byly vyvýšeniny – jednalo se především o ostrohy nad Svratkou v místě současného Petrova a Špilberku. Kromě těchto nejvýraznějších dominant to byly ještě Kraví hora, Červený kopec nebo Komínský vrch. Původ všech těchto vyvýšenin je tektonický a je možné je datovat do třetihor, kdy došlo k alpínsko-himalájskému vrásnění a na Český masiv byly nasunuty Karpaty. Povrch byl modelován ještě v kvartéru eolickými procesy, což lze vidět například ve světoznámé lokalitě Červený kopec (zemník bývalé cihelny).

Osídlení současného Brna pochází z dávných dob. První důkazy přítomnosti člověka pocházejí z pravěku z jeskyní ve Stránské skále (dnes k.ú. Slatina). Poloha na přechodu z vysočiny do nížiny byla strategicky významná i v minulosti, což lze dokumentovat na velkomoravském hradisku Staré Zámky na katastru Líšně (východně od obce, na ostrohu nad Říčkou). Základ Brna jako města byl položen u přechodu přes Svratku, situovaného přibližně v oblasti Křížové ulice (koryto řeky nebylo na svém současném místě). Zde stával kromě kláštera i starobrněnský hrad. Nové město bylo založeno později v místě současného centra, a postupně se stalo pevnostním městem s významnou fortifikací. Už od raného středověku mělo velký strategický a obchodní význam, který byl později posílen vznikem zemského uspořádání; Brno se stalo sídelním městem Země moravské. Těsně za hradbami vznikala celá řada předměstí, které byly samostatnými obcemi a až do reformy v 70. letech 20. století také samostatnými katastry (například Švábka, Malá a Velká Nová Ulice, Horní a Dolní Cejl, Malá a Velká Křenová, Novosady).

Město se dostalo v 19. století do složité situace, neboť v hradbách nebylo již mnoho let místo na další rozvoj. Nástupem průmyslové revoluce začalo vznikat velké množství různých továren rozmístěných různě po předměstích. Koncentraci průmyslu v jihovýchodním sektoru způsobily dva lokalizační faktory – dostatek vody z obou velkých řek, nezbytných pro pohon některých strojů, a blízkost železnice, kterou se dováželo uhlí z Rosicko-oslavanského uhelného revíru (Rosické, dnešní Dolní nádraží). Rozvoj užší aglomerace byl však limitován jak roztržitím územního plánování a nemožností jednotného plánu pro tzv. Velké Brno, ale také národnostními rozdíly – zatímco město Brno bylo především německé, předměstí a sousední obce byly převážně české. Hradby byly ve druhé polovině 19. století strženy a na jejich místě vznikla okružní třída (Koliště, Husova, Nádražní, Benešova), později částečně zastavěná (Joštova, Rooseveltova).

Neudržitelnost tohoto stavu se ukázala po první světové válce, kdy bylo rozhodnuto o vzniku Velkého Brna v roce 1924 (podobně byly vytvořeny i Velká Praha a Velká Ostrava). Velké Brno pod sebe zahrnuje jak blízká, tak vzdálenější předměstí. Současně mohlo dojít k systematictějšímu plánování – z této doby pocházejí myšlenky okružních komunikací, nových sídlišť (Černá Pole, dostavba Stránice a Kraví hory) a nových veřejných staveb (přesun nádraží, tzv. Univerzitní náměstí na severním konci ulice Veveří, základy výstaviště). Spousta plánů však nebyla uskutečněna nejprve z důvodu 2. světové války (došlo ke změně orientace zpět na zájmy německého obyvatelstva) a

změny poměrů po roce 1948. Absence některých částí městské infrastruktury zmiňovaná ve směrném plánu z 20. let 20. století je patrná dodnes.

Období po roce 1948 je ve znamení dalšího rozšiřování Velkého Brna. Současně probíhá stavební spojování dosud nespojených částí města – například dostavba prostoru mezi Brnem a Královým Polem, Štefánikova čtvrť nebo Renneská třída. Od 70. let probíhá výstavba nových satelitních sídlišť, tvořených především panelovými domy, která ovlivnila tvář města na dlouhou dobu. Jedná se zejména o celky Lesná, Kohoutovice, Bystrc, Bohunice – Starý Lískovec, Židenice (Vinohrady) a Líšeň. Nejmladší brněnské panelové sídliště je Kamenný vrch, dokončované v 90. letech 20. století. Současně je kladen důraz na reorganizaci a rozšiřování průmyslové výroby – jedná se jak o starší továrny, tak nové provozy. Mezi první lze zařadit Zbrojovku (Zábrdovice), Královopolskou strojírnou (dříve Lederer a Porges, Královo Pole), První brněnská strojírna (Židenice), Šmeral (Trnitá), Chirana (Bohunice), Vlněna a Mosilana (Zábrdovice). K nově budovaným patří ZKL (pozdější Zetor) v Líšni, vybudovaný jako továrna na letecké motory FMÖ v roce 1943 a později adaptovaný na klasickou průmyslovou výrobu, Lachema (Řečkovice), Nová Mosilana (Černovice) nebo řada menších průmyslových podniků v jižní části Vídeňské ulice, Horních a Dolních Heršpicích, Černovicích nebo v Chrlících.

Po roce 1989 došlo k mnoha významným změnám, přičemž nejvýznamnější z nich bylo omezení průmyslové výroby ve všech velkých podnicích. Život ve městě se postupně začal přizpůsobovat novým podmínkám a měnit se z industriálního města na postindustriální, což mělo vliv na jeho denní rytmy a potřeby⁷. Dochází sice ke stavbě nových průmyslových areálů (Černovická terasa, k.ú. Slatina) i komplexů bytových domů, zároveň se objevily nové výzvy, s nimiž se město musí vyrovnávat. Sem patří zejména doplňování maloobchodní sítě (především super- a hypermarkety, ale také obchodní domy či specializované obchody – tzv. hobbymarkety), výstavba kancelářských ploch (zejména Špilberk Office Centrum u Heršpické ulice) a vylidňování historického centra, resp. nástup procesu gentrifikace. Úbytek obyvatel města je možné spatřovat i v rezidenční suburbanizaci, jejíž intenzita začíná prudce stoupat po roce 2000. V první vlně docházelo k suburbanizaci do odlehlejších městských částí (Žebětín, Medlánky, Ivanovice, Mokrý Hora, Útěchov, Soběšice), ve druhé vlně za hranice města (podrobněji vyjmenováno výše, nejčastěji například Bílovice nad Svitavou, Šlapanice, Rebešovice, Moravany, Nebovidy).

Po přibližně osmdesáti letech tak opět dochází k problémům vyplývajícím z nemožnosti územního plánování za hranicemi města. V současnosti však díky obecným

⁷ Jedním z rozlišovacích znaků je zaměstnanost obyvatelstva. V industriálním sídle je většina EAO zaměstnána v priméru (zemědělství, těžba) nebo sekundéru (průmyslová výroba). Postindustriální město je charakteristické největším podílem zaměstnaných v terciérním sektoru (obchod a služby). Dalšími rozlišovacími znaky může být způsob operace se zbožím: industriální město je zaměřeno na produkci, postindustriální na spotřebu. Proměnou Brna v tomto období se zabývají především brněnští geografové Ondřej Mulíček, Robert Osman a Daniel Seidenglanz.

společenským trendům není možno město administrativně dále rozšiřovat; spíše se místy projevují opačné, centrifugální tendence⁸.

Brno je významným dopravním uzlem. Železniční doprava je zastoupena zejména mezinárodním dopravním koridorem Břeclav – Brno – Česká Třebová – Praha, ale vycházejí odtud i další celostátně významné tratě: Brno – Havlíčkův Brod – Kolín, Brno – Přerov, Brno – Jihlava a Brno – Veselí nad Moravou. Na všech těchto tratích probíhá osobní i nákladní doprava, přičemž zejména osobní doprava hraje významnou roli v příměstské dopravě. Limitem železniční dopravy je její zastaralost a nedostatečná kapacita, vyplývající především z nejistoty okolo situování hlavního nádraží⁹.

Silniční doprava je také zastoupena páteřními komunikacemi mezinárodního významu. V jižní části města je křižovatka dálnic D1 Praha – Brno – Řikovice (– Ostrava) a D2 (Brno – Břeclav – Bratislava), dále z města vycházejí komunikace na Vídeň (rychlostní silnice), Svitavy a Hradec Králové (silnice první třídy) a komunikace druhé třídy do menších center v aglomeraci. Probíhá budování velkého městského okruhu, jehož severní část bude dokončena v řádu deseti let. Město Brno má jako jediné město z aglomerace systém městské dopravy, která zahrnuje tramvaje (2. nejrozsáhlejší síť v ČR), trolejbusy (nejrozsáhlejší síť v ČR) a autobusy. Celý systém je zahrnut do IDS JMK, jehož cestovní doklady lze také použít. Za limity tohoto systému je možno považovat nedostatečně kapacitní okružní komunikace v místech, kde chybí velký městský okruh, a místy špatný stav tramvajové a trolejbusové infrastruktury.

Z dalších druhů dopravy je v Brně zastoupena letecká (letišťe Brno-Tuřany, sportovní letišťe Brno-Medlánky) a lodní doprava (výletní doprava na Brněnské přehradě) západně od města.

Město Brno slouží také jako významný cíl turistů díky svým pamětihodnostem (zejména vila Tugendhat, zapsaná na seznam památek UNESCO), turisticky zajímavým cílům (Špilberk, Petrov) a světoznámým veletrhům a výstavám. Místa pro městskou a příměstskou rekreaci zahrnují především parky a příměstské lesy, k významným výletním cílům patří zejména Brněnská přehrada a její blízké okolí (k.ú. Bystrc, Kníničky) či rekreační oblast podél Svratky od Jundrova ke Křížkovského ulici.

Potenciál Brna také spočívá v existenci vysokých škol a vysokém počtu studentů. Uvádí se, že v Brně studuje až 80 tisíc studentů, což je nejvíce v poměru k počtu trvale bydlících obyvatel v České republice. Studenti pomáhají dotvářet obraz města a ovlivňují jeho život a cykly. První univerzita byla založena v roce 1919, vzdělávací tradice je zde tedy

⁸ Po roce 1989 nedocházelo k odtržení odlehlých obcí, jak tomu bylo běžné u jiných měst. V současnosti se tyto snahy projevují jen lokálně, v poslední době se objevovaly zejména snahy Dolních Heršpic a Přízřenic na jihu města.

⁹ Existují dvě varianty uspořádání uzlu Brno. První počítá s opravou nádraží ve stávajícím místě („nádraží v centru“, druhá operuje s jeho zrušením a převedením veškeré kolejové dopravy na nádraží Brno-Dolní, které by se stalo hlavním nádražím. Tato varianta je schválena platnými zásadami územního rozvoje a zároveň schvalovaným novým územním plánem města Brna jako jediná možná.

poměrně dlouhá. Kromě domácích studentů zde studuje významné procento studentů ze Slovenska. Nejvýznamnější vysoké školy ve městě jsou Masarykova univerzita, Vysoké učení technické, Mendelova univerzita, Univerzita obrany a Veterinární a farmaceutická univerzita.

Jako nejvýznamnější přínosy města lze považovat:

- ekonomické, obchodní a hospodářské centrum evropského významu;
- dopravní uzel kombinující nejběžnější druhy dopravy;
- snadná dostupnost pro obce v jeho zázemí;
- turistický potenciál vyplývající především z kulturního dědictví města;
- přítomnost vysokých škol a vliv studentů na život města;
- výhody vyplývající z jeho velikosti;
- existence ploch brownfieldů s rozvojovým potenciálem;
- oddělené komunikace pro pěší a cyklistickou dopravu ve všech nejvýznamnějších směrech.

Mezi nevýhody města lze zařadit:

- nevyřešený železniční průtah a s ním spojené dopravní a urbanistické problémy;
- obtížná vzájemná komunikace s obcemi v aglomeraci;
- nedostatek rozvojových ploch v některých částech města;
- místy složitý reliéf;
- část města se nachází v záplavovém území;
- riziko přetížené, nedostatečné či zastaralé infrastruktury;
- nedostatečné některé páteřní silniční komunikace a absence velkého městského okruhu;
- omezení rozvoje z důvodu památkové ochrany centra města;
- nedostatečné oddělení starých průmyslových areálů od obytné zástavby;
- nedostatečné vyřešení komunikací pro pěší a cyklistickou dopravu mimo páteřní směry.

2. PŘÍSTUP K ŘEŠENÍ KOMUNIKACE AGLOMERACE MĚSTA BRNA, ANALYTICKÁ ČÁST

2.1 ZÁKLADNÍ VÝCHODISKA

Z předcházející části práce již víme, co si představit pod pojmem aglomerace a stejně tak již máme vymezeno, které zeměpisné oblasti a které obce konkrétně zařazujeme do aglomerace města Brna. Základním cílem celého projektu je navržení postupu pro vznik platformy spolupráce Brněnské aglomerace. Vycházíme ze základní premisy, že tato spolupráce je v současné chvíli na velmi nízké úrovni, resp. takřka vůbec neexistuje. Pro naplnění stanoveného cíle je tak důležité nejprve zanalyzovat, v jakém stavu se skutečně nachází komunikace mezi statutárním městem Brnem a obcemi spadajícími do jeho aglomerace. Účelem této části práce je tak nastolenou premisu potvrdit či vyvrátit a nastínit možné způsoby spolupráce.

K vytvoření základního informačního rámce ohledně stavu komunikace mezi statutárním městem Brnem a obcemi spadajícími do jeho aglomerace jsme kontaktovali vybrané starosty obcí s dotazem, jakým způsobem probíhá komunikace a současně také spolupráce s městem Brnem. Dále jsme se jich také zeptali na to, jakým způsobem komunikují s okolními obcemi. Odpovědi starostů těchto obcí byly více než výmluvné. S okolními obcemi spolupracují v rámci lokálních problémů v podstatě všechny obce Brněnské aglomerace, ať už formálně ve formě svazku obcí, v rámci mikroregionu, či neformálně. Na druhou stranu je však zarážející, že téměř všichni starostové z vybraných obcí nám na naše otázky odpověděli, že s městem Brnem v současné době žádná spolupráce neprobíhá, ba co víc, že s městem Brnem dokonce neprobíhá ani žádná komunikace.

Aby však pohled na věc měl vypovídající hodnotu, dotázali jsme se na obdobnou otázku na magistrátu města Brna. Nicméně odpověď byla v zásadě stejná - spolupráce s okolními obcemi, stejně jako komunikace s nimi, v podstatě neexistuje, a to nejen na formální, ale dokonce ani na neformální bázi. Jedinou zmíněnou platformou komunikace bylo pouze *Sdružení obcí a měst jižní Moravy*, která je však platformou velmi širokou, jelikož zahrnuje obce celého Jihomoravského kraje, a tedy pro rozvoj aglomerace města Brna je v zásadě nepoužitelná.

Jednoznačným závěrem z výše zmíněného je tak fakt, že v rámci Brněnské aglomerace dochází ke spolupráci mezi menšími obcemi navzájem, nicméně město Brno jakoby stálo zcela mimo, a žilo si tzv. vlastním životem. Jak je však možné, že mezi menšími obcemi spolupráce i komunikace probíhá, nicméně s městem Brnem, které je největším městem v celé oblasti a může nabídnout velmi cenné rady a vpomoci těmto menším obcím s většími projekty, žádná spolupráce ani komunikace neprobíhá? Je však nutno podotknout, že snahy o zlepšení vztahů v rámci Brněnské aglomerace probíhají. Zářným příkladem je právě náš projekt, který je podporován přímo městem Brnem. Je nutno

poukázat i na to, že někteří starostové okolních obcí již také pochopili, že spolupráce s městem Brnem bude ku prospěchu nejen jim, ale i celé oblasti, a rozsáhlejší komunikaci s městem Brnem by uvítali.

2.2 FORMA SPOLUPRÁCE

Oblastí spolupráce mezi jednotlivými obcemi je celá řada. Otázkou ovšem zůstává, jakým způsobem, resp. v jaké formě by se načrtnutá spolupráce měla odehrávat. Vzhledem k tomu, že cílem tohoto projektu je navrhnout komunikační platformu mezi obcemi v rámci Brněnské aglomerace, je nanejvýš vhodné porovnat jednotlivé formy spolupráce, které přicházejí v úvahu a takovou komunikaci založit na formálně právně nejúčelnějším řešení. Do úvahy ovšem přichází spolupráce nejen na formální bázi podepřená právními předpisy, ale i neformální spolupráce spoléhající na vůli vrcholných představitelů jednotlivých obcí.

Na tomto místě je nutno poznamenat, že ve smyslu §84 odst. 2 písm. p) zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o obcích“) rozhoduje o spolupráci obce s jinými obcemi a o formě této spolupráce výhradně zastupitelstvo obce. Vytvoření komunikační platformy je výrazně závislé především na politické vůli představitelů jednotlivých obcí, kteří by tak kvůli rozvoji vlastní obce měli zapomenout na svoji stranickou příslušnost a dohodnout se na zasedáních zastupitelstva jednotlivých obcí, primárně mezi sebou, o nutnosti zapojení vlastní obce do správně vyššího celku. Právo obcí vzájemně spolupracovat při plnění svých úkolů je nepřímo možné dovodit již z jejich základního poslání při výkonu samosprávy. Přesto zákonná úprava právního postavení obcí toto právo v §46 zákona o obcích výslovně formuluje, přičemž v souladu se základním posláním obcí orientuje možnost jejich vzájemné spolupráce právě do oblasti samostatné působnosti obcí, nicméně spolupráce není vyloučen ani v rámci přenesené působnosti, kdy je vykonávána státní moc prostřednictvím orgánů územní samosprávy. V zásadě jediný způsob, jakým v této oblasti lze spolupracovat mezi obcemi, představuje institut veřejnoprávních smluv upravený v §160 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů. Toto ustanovení výslovně obcím dovoluje v rámci přenesené působnosti vzájemně uzavírat smlouvy za účelem plnění svých úkolů vyplývajících ze svěřené působnosti. Tímto způsobem však nelze postupovat vždy, ale pouze v případech, ve kterých možnost uzavřít takovou smlouvu stanoví zvláštní právní předpis a pouze se souhlasem nadřízeného správního orgánu¹⁰.

Na počátku veškerých úvah je především nutno si uvědomit, které zákonné prostředky mohou obce pro takový způsob spolupráce využívat. Z důvodové zprávy k zákonu o

10 Např. §63 zákona o obcích.

obcích¹¹ jednoznačně vyplývá, že zákonodárce měl v úmyslu upravit vzájemnou spolupráci mezi obcemi a stanovit jejich formu. Tímto ustanovením ovšem není dotčena neformální spolupráce obcí, např. výměna zkušeností, spolupráce v oblasti kulturní, tělovýchovné apod. V demonstrativním výčtu §46 odst. 2 zákona o obcích je nastíněn možný způsob spolupráce, který výslovně stanoví, že spolupráce mezi obcemi se uskutečňuje zejména na základě smlouvy uzavřené ke splnění konkrétního úkolu, na základě smlouvy o vytvoření dobrovolného svazku obcí či zakládáním právnických osob podle zákona č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „obchodní zákoník“). Nicméně v úvahu přichází i celá řada dalších institutů, které by se daly k možné spolupráci využít, a to například založení sdružení dle zákona č. 128/2000 Sb., o sdružování občanů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o sdružování občanů“), zájmové sdružení právnických osob dle §20f a násl. zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník ve znění pozdějších předpisů (dále jen „občanský zákoník“) či například smlouva o sdružení dle §829 a násl. občanského zákoníku.

Při bližším zkoumání zákonné úpravy a z důvodové zprávy k zákonu o obcích je však nanejvýš zřejmé, že možnosti formální úpravy spolupráce jsou značně limitovány. Z důvodové zprávy k zákonu o obcích a z dikce §47 zákona o obcích výslovně vyplývá, že vzhledem k tomu, že obce jsou veřejnoprávními korporacemi, vylučuje se pro jejich vzájemnou spolupráci použití zákona o sdružování občanů, vyjma případů, kdy jsou členy občanského sdružení i jiné osoby než obce. Pro vytvoření komunikační platformy mezi obcemi by však přítomnost dalšího aktéra, zejména některých právnických osob, byla nanejvýš nevhodná. Současně zákon o obcích vylučuje většinu ustanovení občanského zákoníku o zájmovém sdružování právnických osob, které se ve smyslu §51 odst. 3 zákona o obcích využije v minimální míře pouze v otázkách právní způsobilosti, registrace, zrušení a zániku svazku obcí. V neposlední řadě je pro vytvoření komunikační platformy nepoužitelná i smlouva o sdružení dle občanského zákoníku, která je zákonem o obcích pojmově vyloučena jako celek. Z těchto důvodů se naše další úvahy těmito formami možné spolupráce dále nezabývaly, jelikož pro stanovený cíl projektu jsou zcela nepoužitelné.

V zásadě jsme se tak při dalších úvahách opřeli o demonstrativní výčet forem spolupráce stanovený v §46 odst. 2 zákona o obcích, kdy tyto formy spolupráce budou následně rozebrány.

V první řadě lze spolupráci mezi obcemi uskutečňovat na základě smlouvy uzavřené ke splnění konkrétního úkolu. Takovouto smlouvu lze však uzavřít pouze na základě splnění stanovených zákonných požadavků a naplnění obsahových náležitostí smlouvy¹². Smlouva musí mít písemnou formu a pod sankcí absolutní neplatnosti musí být ve smyslu §41 odst. 2 zákona o obcích předem schválena zastupitelstvy obcí. Předmětem takové smlouvy může být konkrétní, časově omezený úkol, např. určitá

11 Poslanecká sněmovna ČR. Sněmovní tisk č. 422. Důvodová zpráva k vládnímu návrhu zákona č. 128/2000, o obcích. Dostupný z: <http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=3&CT=422&CT1=0>.

12 Viz §48 odst. 2 zákona o obcích.

stavba určená ke společnému užívání nebo dlouhodobé zabezpečení určité činnosti, např. odvod domovních odpadů, zajištění povinné školní docházky dětí apod. Z výše zmíněného je nanejvýš zřejmé, že pro naplnění cílů tohoto projektu není tento způsob spolupráce mezi obcemi v rámci Brněnské aglomerace aplikovatelný, a to především z toho důvodu, že touto formou lze řešit především konkrétní projekty spadající do zájmu více obcí, nicméně obecná komunikační platforma se na základě takovéto spolupráce stanovit nedá. Tímto způsobem spíše obce realizují vlastní ekonomické zájmy a naplňují své poslání k uspokojování veřejných potřeb svých občanů. Tento způsob spolupráce lze uskutečňovat spíše jako vyústění komunikace a ochoty spolupráce vyjednané prostřednictvím komunikační platformy.

Druhou možností spolupráce je zakládání právnických osob dvěma či více obcemi dle obchodního zákoníku. Zákon o obcích nestanoví v tomto ohledu žádné podmínky a v plném rozsahu využívá režimu obchodního zákoníku. Obchodními společnostmi mohou být veřejná obchodní společnost, komanditní společnost, společnost s ručením omezeným, akciová společnost, či především právem Evropské unie upravené a v našem právním prostředí ne příliš používané evropská společnost a evropské hospodářské zájmové sdružení. Tyto obchodní společnosti se však zakládají dle dikce ustanovení §56 obchodního zákoníku za účelem podnikání, kdy podnikáním se rozumí soustavná činnost prováděná samostatně podnikatelem vlastním jménem a na vlastní odpovědnost za účelem dosažení zisku¹³. Z tohoto pohledu tak tento způsob spolupráce mezi obcemi v rámci Brněnské aglomerace také není vhodným prostředkem k vytvoření komunikační platformy a v důsledcích platí obdobně stejné závěry, které byly vyvozeny u smluv uzavíraných ke splnění konkrétního úkolu. Je sice pravdou, že obchodní zákoník umožňuje zakládat akciovou společnost i společnost s ručením omezeným i za jiným účelem než je podnikání, kdy předmět jiné činnosti než podnikání není v zásadě nijak omezen¹⁴, nicméně pro vytvoření platformy komunikace ani tato možnost spolupráce mezi obcemi není vyhovující.

Nejvhodnější formou pro vytvoření platformy komunikace se tak jeví vytvoření dobrovolného svazku obcí. Takovýto svazek je nejen právnickou osobou s plnou právní subjektivitou, ale předmětem činnosti takového svazku obcí může být celá řada oblastí¹⁵. Ačkoli lze hodnotit možnosti svazku obcí v rámci spolupráce jako velmi pozitivní, tak na druhou stranu je nutno vnímat značné problémy, které se založením takovéto formy spolupráce vyplývají. V první řadě je nutno počítat se značnými politickými tlaky při jeho zakládání, jelikož jak návrh smlouvy o vytvoření dobrovolného svazku obcí, tak přijetí takového návrhu jinou obcí vyžaduje pod sankcí absolutní

13 Viz §2 obchodního zákoníku.

14 Výjimku z neomezenosti předmětu podnikání či činnosti představují jednak činnosti, které podle zvláštních zákonů mohou vykonávat pouze subjekty, které mají určitou formu (např. bankou nebo investiční společnost) může být pouze akciová společnost), a dále činnosti právem vyhrazené jen určitým osobám (např. činnosti politických stran, církví a náboženských společností).

15 Srovnej demonstrativní výčet §50 zákona o obcích.

neplatnosti schválení zastupitelstva obce. Vzhledem k tomu, že ve smyslu §87 zákona o obcích je k platnému usnesení zastupitelstva obce třeba souhlasu nadpoloviční většiny všech členů zastupitelstva obce, tak se lze důvodně domnívat, že to, zda svazek obcí úspěšně vznikne, bude velmi záležet na politickém složení jednotlivých zastupitelstev. Dokonce se domníváme, že takovýmto způsobem by v praxi nikdy nemohlo dojít k vytvoření takového svazku obcí, který by zahrnoval všechny obce v rámci Brněnské aglomerace. V reálu by však ani takovýto svazek obcí, který by zahrnoval veškeré obce v Brněnské aglomeraci, nebyl dostatečně účelný. Dle našeho názoru je vytvoření svazku obcí daleko účelnější v rámci menšího počtu subjektů a pro naplnění cíle tohoto projektu tak není zcela vhodný. Nicméně s vytvořením menších funkčních celků především oblastního charakteru se stejnými či podobnými zájmy v rámci našeho návrhu počítáme (viz dále).

Jak z předchozího výkladu vyplývá, v právním řádu České republiky neexistuje odpovídající forma spolupráce k vytvoření platformy komunikace na tak velký územní celek, jako je aglomerace města Brna. V tomto ohledu je také nutno souhlasit s názorem, že konkrétní organizační forma pro začínající spolupráci není rozhodující věcí, důležitá je snaha a ochota řešit společné problémy důležité pro rozvoj celé Brněnské aglomerace¹⁶. Výše popsané problémy či nedostatky jednotlivých formálních společenství obcí i teze vyřčená v předešlé větě nás vedla k závěru, že nemá smysl na začátku počínající spolupráce mezi obcemi vyžadovat, resp. zakládat jakýkoli formální svazek, nýbrž založit komunikační platformu mezi obcemi v rámci Brněnské aglomerace na neformální bázi (viz dále), a tedy s důrazem na ochotu jednotlivých obcí společně řešit vzniknuvší problémy. Je to i z toho důvodu, že v případě budování spolupráce hrají značnou roli i faktory subjektivní, a to zejména osobní vztahy představitelů obcí, jejich zájem o rozvoj širšího území a také vnímání přínosů a nákladů spolupráce¹⁷.

16 Příloha Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí. Partnerství Brněnské aglomerace. s. 3. Dostupné z: <http://www.muniss.cz/download/5114>.

17 Tamtéž s. 2

3. PŘÍSTUP K ŘEŠENÍ KOMUNIKACE AGLOMERACE MĚSTA BRNA, NÁVRHOVÁ ČÁST

3.1 OBECNĚ K NÁVRHOVÉ ČÁSTI

V první kapitole jsme definovali, jakým způsobem budeme pracovat s pojmem aglomerace s přesahem na zadání našeho úkolu tohoto projektu. Mimo této definice byly také vymezeny území, pro tuto druhou část práce pojímány jako analytické celky¹⁸. Tyto celky nám v dalších částech textu budou východiskem řešení, i oporou pro další úvahy.

Ústředním motivem našich úvah v této části práce bude pojem komunikace a jeho nezanedbatelná důležitost při snahách o řešení reálných problémů, hlavně v případech, kde je nutná kooperace více aktérů. O to víc je kvalita a periodicitu komunikace důležitá v případech, kde má dojít ke konsensuálním řešením, jenž silně závisí od různorodých aktérů s různými stupni subordinace v rámci státoprávního uspořádání. Aktéry, které máme na mysli, však nejsou jen sumou právnických subjektů (tj. magistrát města Brna, obce aglomerace, kraj, či státní instituce), nýbrž, ve smyslu principů občanské společnosti i aktéři zastupující třetí zájmy. Jde totiž o to, že ani regionální a ani státní zájmy by nemohly být nikdy plně realizovány v demokratické společnosti bez participace veřejnosti, soukromých podnikatelských subjektů a mimovládních organizací (resp. občanských sdružení apod.). Komplexnost problematiky řešení problémů aglomerace, tedy nutně stojí a padá na komunikaci všech jmenovaných subjektů-aktérů. Nezbytnost částečné institucionalizace komunikace je tím pádem více než zřejmá. Jak už bylo zmíněno, naše úvahy budou operovat s uvedenými aktéry a dodatkem k nim budou syntetické agregáty jednotlivých obcí aglomerace města Brna¹⁹. Zdůvodnění tohoto kroku, bude v následujícím textu rozpracován a popsán a jeho zdůvodnění se tím ukáže bezpodmínečně zřejmým.

V kontextu zmíněné důležitosti komunikace jako takové, se naše úvahy nad touto problematikou posunuly k teoretické koncepci vytvoření takzvaných kulatých stolů komunikace (dále jen KSK). Koncepce KSK v sobě nese, jak uvidíme níže, prvek tří úrovní, respektive typů KSK. To proč bylo nutné vytvořit právě tři typy KSK, vychází primárně z daných poměrů přerozdělení kompetencí a vymezení subordinace jednotlivých územních celků vůči sobě. Tím se však představy o možných všeobecných řešeních konkrétních problémů tříští do tří úrovní. I kdyby se mohlo zdát, že úroveň KSK typu dva a tři (viz níže) jsou pro řešení zadání tohoto projektu navíc, není tomu tak z prostého důvodu jejich existence v praxi problematiky, jež není v silách magistrátu a

¹⁸ Tím míníme soubory obcí (A až F), viz kapitola 1.3.3 Podrobná charakteristika vymezených oblastí.

¹⁹ Soubory obcí (A až F), viz kapitola 1.3.3 Podrobná charakteristika vymezených oblastí.

ani jednotlivých obcí, aby je řešili. Je tedy v jistých případech nutná určitá míra „nad-aglomerační“ spolupráce, a to buď na úrovni kraje, či na úrovni orgánu státní správy s celostátní působností. Níže uvedené schematické zobrazení nám pomůže představit si tuto koncepci.

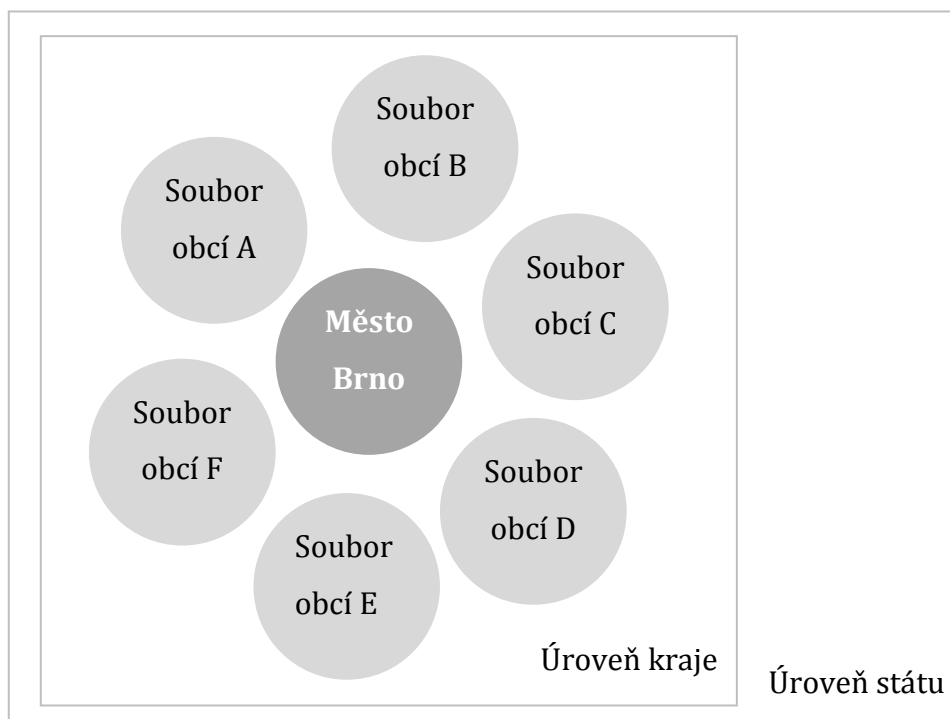


Schéma 1: Vztahová soustava aglomerace-kraj-stát

Ze schématu 1 můžeme odvodit typologii KSK a stanovit aktéry, kteří do jednotlivých typů patří:

- KSK typu jedna, (starostové jednotlivých souborů obcí A - F, magistrát města Brno)
- KSK typu dva, (starostové jednotlivých souborů obcí A - F, magistrát města Brno, zástupce Jihomoravského kraje)
- KSK typu tři, (starostové jednotlivých souborů obcí A - F, magistrát města Brno, zástupce Jihomoravského kraje, reprezentanti různorodých orgánu státní správy)

3.2 KSK – TYP JEDNA

První typ KSK, jak bylo už výše zmíněno, je tedy silně mikroregionálního charakteru, jenž v sobě nese primárně jen komunikaci magistrátu města Brna s jednotlivými představiteli souborů obcí (A až F). Určitý obraz o daném typu KSK nám podávají i následující schémata.

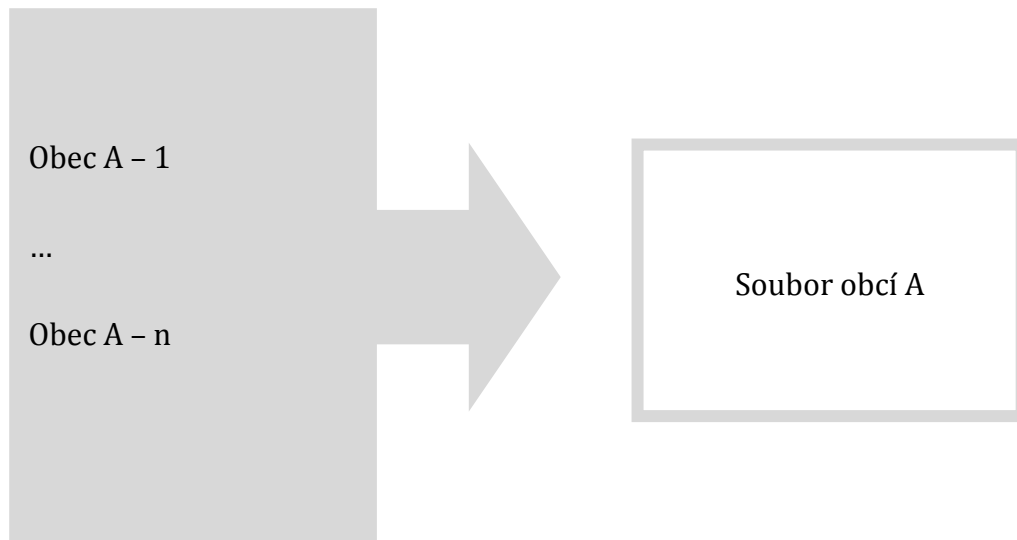


Schéma 2: Vznik agregátů obcí aglomerace města Brno v oblasti A

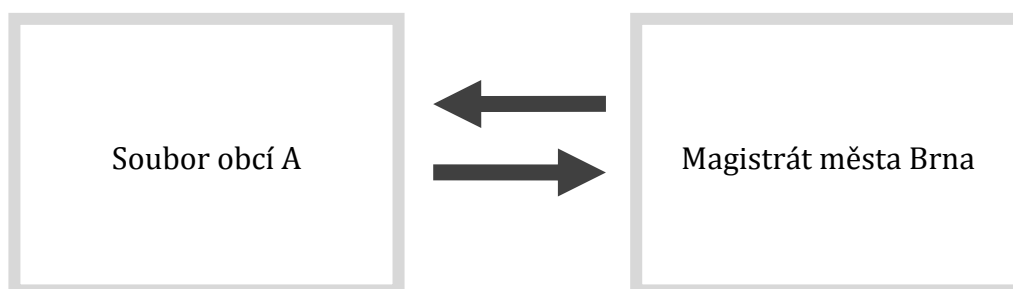


Schéma 3: KSK prvního typu, aktéři a směry komunikace

Tento typ KSK je tedy založen na pravidelné komunikaci zástupce²⁰ magistrátu města Brna s určitým souborem obcí a tedy s jasným souborem starostů, jejichž obce do daného souboru spadají. Uvedený zástupce by tedy přicházel v pravidelných intervalech za zástupci konkrétního souboru obcí (A až F) a předestíral jim jednak problematiku a plány magistrátu a rovněž by aktivně vyhledával styčné body mezi představiteli konkrétního souboru obcí a magistrátem města Brna. Praktická realizace KSK tedy primárně vězí v ochotě jednotlivých starostů a magistrátu najít společnou řeč, společné problémy a společná řešení. Podružnou je otázka místa těchto střetnutí, které by bylo možné ideálně řešit způsobem, že by se jednotlivá setkání konala vždy v prostorech jiné obce z určitého souboru obcí. Tím pádem by tu existoval kolující systém (např. na abecední bázi), kde by prostory těchto střetnutí vždy zastřešoval nějaký konkrétní a vždy jiný obecní úřad. Magistrát by v tomto případě nebyl jediným nevýdajovým aktérem, protože role hostit reprezentanty KSK by náležela jemu ve všech případech řešení problému týkajících se KSK druhého typu (viz níže). Úspěchy, plány a starosti jednotlivých souborů obcí by se tedy prostřednictvím zastupitele magistrátu dostaly v podobě konkrétních informací na magistrát. V dalším postupu by tak bylo možné s těmito dostatečnými znalostmi konkrétní problematiky hledat řešení, a to skrz spolupráci jednotlivých odborů magistrátu a zastupitelů daných obcí. Rovněž by plány, úspěchy a problémy magistrátu mohly být řešeny v rámci jednotlivých KSK s jednotlivými představiteli daných obcí. Pravidelnost těchto střetnutí by bylo vhodné stanovit v závislosti na počtu souborů obcí, a tím pádem by se střetnutí zastupitele magistrátu s představiteli jednoho souboru obcí mohl konat každý šestý týden²¹. Zástupce magistrátu by tedy vždy jeden týden věnoval komunikaci s konkrétním souborem obcí a snažil by se řešit vzájemnou agendu vztahující se k problematikám v dané části aglomerace. Z uvedeného tedy plyne, že zástupce města Brno by tak plnil úlohu oboustranného informátora a koordinátora komunikace. Díky jeho pozici by tak měl magistrát pravidelně k dispozici přehledová data o vývoji v regionu aglomerace jako takové a rovněž samotné obce. Tím by se vytvořil oboustranný komunikační kanál, který by umožnil rozvoj jak katastrálního území města Brna, tak i celé aglomerace, a to o to víc, že by zde mohlo dojít ke koordinaci a součinnosti jednotlivých kroků rozvoje. Z uvedeného by tedy měla být zřejmá vnitřní síla tohoto konceptu. Město by se stalo zastřešovatelem rozvoje a řešitelem problémů celé aglomerace. Magistrát by se tedy, jen jakoby přirozeně, zhostil úlohy organizátora a stal se hnací silou rozvoje regionu aglomerace města Brno.

V tomto prvním typu KSK je tedy jediným potenciálním negativem pro magistrát města Brno fakt, že by musel být vytvořen jeden trvalý pracovní post a tedy by bylo nutné

²⁰ Zástupce ve smyslu konkrétní osoby, jejíž by měla agendu této komunikace v pracovní náplni. O podrobnostech budeme psát později.

²¹ Pozn.: Šestitýdenní perioda byla stanovena proto, že na agendu jedné obce by měl zástupce magistrátu jeden týden a tím, že souborů obcí je šest, tak perioda je šestitýdenní.

financovat náklady a případné výlohy na činnost tohoto zaměstnance²². Sekundárně by též bylo nutné vytvořit tomuto zástupci magistrátu dostatečný prostor a autonomii pro možnost komunikace s různými odbory magistrátu a to proto, aby jeho případná zjištění nebyla, či už záměrně, nebo nezáměrně, přehlížena²³. Na druhou stranu, jednotlivé obce, a jmenovitě starostové daných obcí, budou nést negativum poskytování prostoru pro daná střetnutí, a to mnohem častěji než magistrát města, či kraj. Podružným negativem pro tyto starosty bude též nutnost investovat svůj čas ve prospěch úspěchu tohoto projektu, tím pádem i ve prospěch celé aglomerační spolupráce a tedy ve prospěch rozvoje aglomerace jako celku.

Role jednotlivých aktérů v rámci KSK typu jedna je založeno na vizi jisté stability a zároveň jisté proměnlivosti přizvaných aktérů k řešení problematik jednotlivých témat. Zastupitel magistrátu města Brna a zastupitelé jednotlivých obcí z určitého konkrétního souboru obcí představují imanentní aktéry koncepce daného typu KSK. Proměnlivými aktéry jsou pak zástupci veřejnosti (kupříkladu neziskové organizace a podobně) a odborníci přizvaní k řešení daného tématu. Veřejností jsou tady míněny hlavně organizované formy občanů s jasným účelem existence a směřování. Toto zúžení veřejnosti na různé typy sdružených občanů je spíše snahou o maximalizaci racionalizace daných KSK, než nějakým pokusem cokoliv zastírat či mlžit. Druhé, proměnlivé složce odborníků, budeme pak rozumět následovně. Odborníky tu míníme konkrétní osoby jenž by mohly svou profesní zaměřeností napomoci k řešení konkrétních problémů. Příkladem by mohly být, mimo jiné, různí pedagogové z jednotlivých univerzit v Brně, kteří by mohli být přizváni k řešení konkrétních problémů. Nicméně je možné si pod odborníky kupříkladu představit i zástupce zaměstnavatelů, zaměstnanců či konkrétní osoby, jež by mohly být v dané věci se svým názorem nápomocni. Tuto situaci myšlených stabilních a proměnlivých aktérů ilustruje níže uvedené schéma.

²² Mimo plat a odvody za tohoto zaměstnance třeba počítat i s nutností financovat minimálně jeho cestovné náklady do okolních obcí aglomerace.

²³ Autoři tohoto projektu jsou si též vědomy rizik neochoty spolupráce starostů s magistrátem, nýbrž tato bariéra by mohla být úspěšně překonána otevřeným přístupem magistrátu a prvními pozitivními příklady praxe tohoto typu spolupráce.

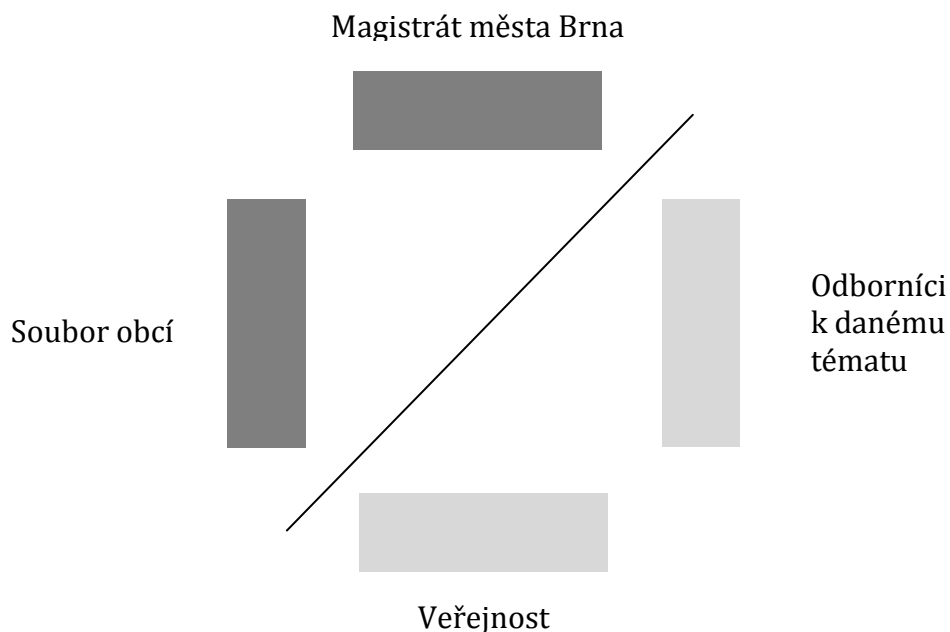


Schéma 4: KSK prvního typu, stabilní a proměnliví aktéři

(pozn.: stabilní aktéři jsou značeni tmavými čtverci a proměnliví světlými čtverci)

Dodatkem k této části o KSK typu jedna je nutné zdůraznit, že jde o koncepci s otevřeným koncem a tedy koncepcí, jenž si vyžaduje dlouhodobé trvání. Není přijatelnou možností, že by byl tento koncept dočasný, resp. že by měl svůj cíl ve smyslu časovosti (resp. dočasnosti). Trvanlivost tohoto projektu je infinitní, striktně vázána jedinečně na jeho prospěšnost pro jednotlivé aktéry a tedy i na existenci těchto aktérů samotných.

3.3 KSK – TYP DVA

KSK typu dva jsou určitým regionálním rozšířením dané koncepce o představitele kraje. Jde tedy o vizi společného a vzájemného dialogu zástupců magistrátu města Brna, jednotlivých starostů konkrétního souboru obcí (A až F) a zástupců jihomoravského kraje. Tento druhý typ KSK je tedy koncipován jako diskusní platforma pro řešení problematik aglomerace v návaznosti na problémy přesahující zákonem dané kompetence jednotlivých obcí, či magistrátu města Brno. Níže uvedené schéma nám poskytne vizuální náhled na vypovězené.

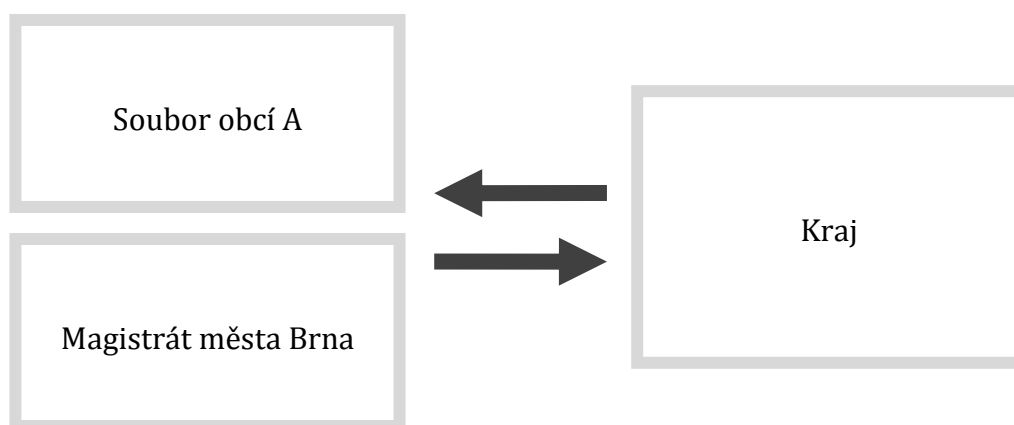


Schéma 5: KSK druhého typu, aktéři a směry komunikace

Výše jmenovaní aktéři jsou tedy pojmáni v tomto druhém typu KSK jako stabilní členové. Opět zde však hrají svou roli proměnliví aktéři a tak jako při KSK typu jedna jde o veřejnost (neziskové organizace a podobně) a odborníky přizvané k řešení konkrétních témat, resp. problémů. Níže uvedené schéma opět ilustruje tuto situaci.

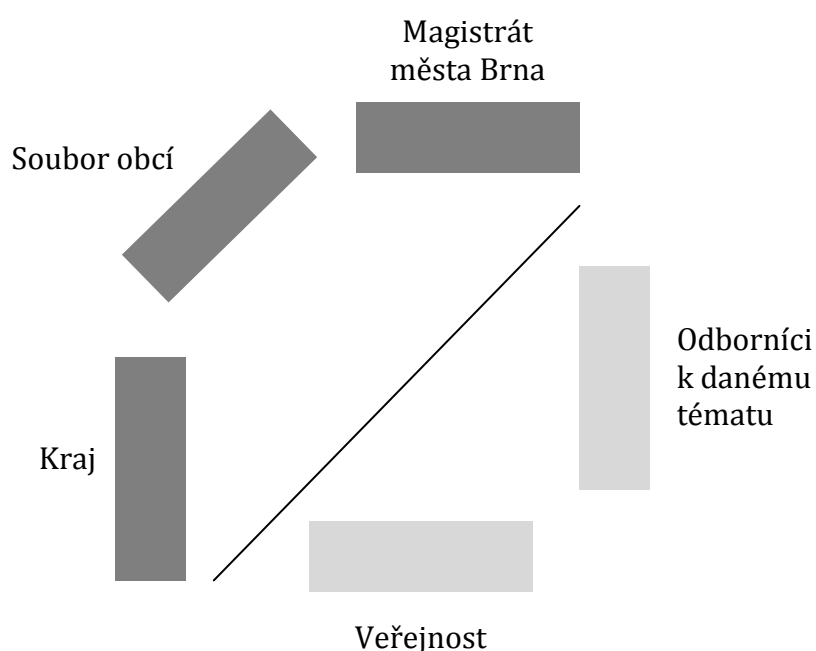


Schéma 5: KSK prvního typu, stabilní a proměnliví aktéři

(pozn.: stabilní aktéři jsou značeni tmavými čtverci a proměnliví světlými čtverci)

Hostitelem a svolavatelem (resp. organizátorem) tohoto typu KSK by byl magistrát města Brna prostřednictvím svého zástupce. Účast jiných představitelů a zaměstnanců magistrátu, či kraje je jen na zvážení, vzhledem k diskutované problematice. Tato otázka by se pravděpodobně rozřešila sama, samotnou praxí existence KSK typu dva. Pravidelnost tohoto typu KSK, by mohla být arbitrárně stanovena na interval čtyř až šesti měsíců. Velikost tohoto intervalu vychází z apriorního předpokladu, že nutnost diskutovat společný postup, nebo společné problémy přesahující kompetence či už magistrátu, nebo jednotlivých obcí, nebude častěji nutná víc, než dva až třikrát do roku. Opět zde platí, že až samotná praxe by prověřila nutnosti jiných nastavení daných střetnutí v rámci KSK typu dva.

Nesporným společným pozitivem pro stabilní aktéry KSK typu dva je vize možnosti flexibilního postupu v případech kdy dané plány, či problematiky jednotlivých aktérů se prolínají s kompetencemi jiných aktérů z KSK typu dva. Hlavní výhodou pro magistrát města Brno je možnost propojit živou komunikací své partnery v aglomeraci (tj. starosty) a zástupce kraje. Když by se Brno dostalo do pozice organizátora a vyjednávače společných zájmů všech zmíněných stabilních aktérů, mohlo by mu to mimo společného prospěchu přinést také postupnou prestiž a uznání. Výhodou pro starosty jednotlivých obcí by byla hlavně možnost řešit své lokální plány a problémy ze svého souboru obcí přímo s krajem a ve spolupráci s městem Brnem. Zastřešení a podpora ze strany města Brno by mohla být dostatečnou výzvou realizovat i projekty, které by si vyžadovaly vyšší nasazení a administrativní podporu. Co je však v tuto chvíli nutné dodat je, že tak jako starostové z určitých souborů obcí, tak i magistrát města Brna, by měli oboustranně rozumět svému vztahu jako partnerskému a ne jako rivalitnímu. Jistě se dají očekávat i nutnosti řešit kontroverzní témata, kdy ne vždy bude možno dojít společného konsenzu, ale to je právě ten prostor a ta síla, jenž vězí v možnostech, které mohou poskytnout kulaté stoly komunikací (KSK) a to bez ohledu na typ KSK. Kraj v této koncepci sehrává roli exkluzivního právního subjektu, bez jehož participace nebude možno řešit problémy, jež právně a územně-správně překračují jak už jednoho ze dvou, nebo oba zbývající stabilní aktéry z KSK typu dva. Výhodou, kterou bude kraj jako takový mít z této spolupráce, bude rozvoj jeho části bez nutností jeho přímého zasahování do územního rozvoje obcí a měst. Tím, že svou ochotou spolupracovat a konkrétními plány rozvoje přijdou samotní zástupci určitých územních celků, bude kraj postaven před relativně zralá řešení, a přitom řešení, jež se budou zakládat na reálné potřebě řešit konkrétní a nejenom hypotetický problém obyvatel kraje. Svým způsobem se tak opět setkáváme s představou, že ve společném úsilí spolupráce všech jmenovaných nebude ani jeden tratit a rozhodně ne na úkor druhých.

3.4 KSK – TYP TŘI

Poslední třetí typ KSK má analogicky podobnou strukturu své konstrukce a záměru jako mají dva předchozí typy. Při třetím typu je však úroveň spolupráce rozšířená směrem k řešení plánů a problematik přesahující i úroveň kompetencí kraje. Zřejmě se časem vyskytnou i problémy a nutnost zapojit do jejich řešení úroveň státních organizací s „nadkrajskou“ působností. Důvod rozpracování takto vzdáleného konceptu spolupráce aglomeraci města Brna, však nemůže zůstat opomenut. Tam kde město Brno v rámci brněnské aglomerace může dojít k rozvoji v rámci dohody s obcemi (a tedy soubory obcí) aglomerace, není a nebude nutná jiná představa spolupráce než je KSK typu jedna. KSK typu dva a tři jsou koncipovány jako dovětek k ucelenosti tematiky rozvoje aglomerace a tedy vymezení aspoň rámcových představ o možnostech co dělat v případě, že právní stránka věci přesahuje možnosti magistrátu, či obce. Nástin této představy můžeme vidět na následujícím schématu.

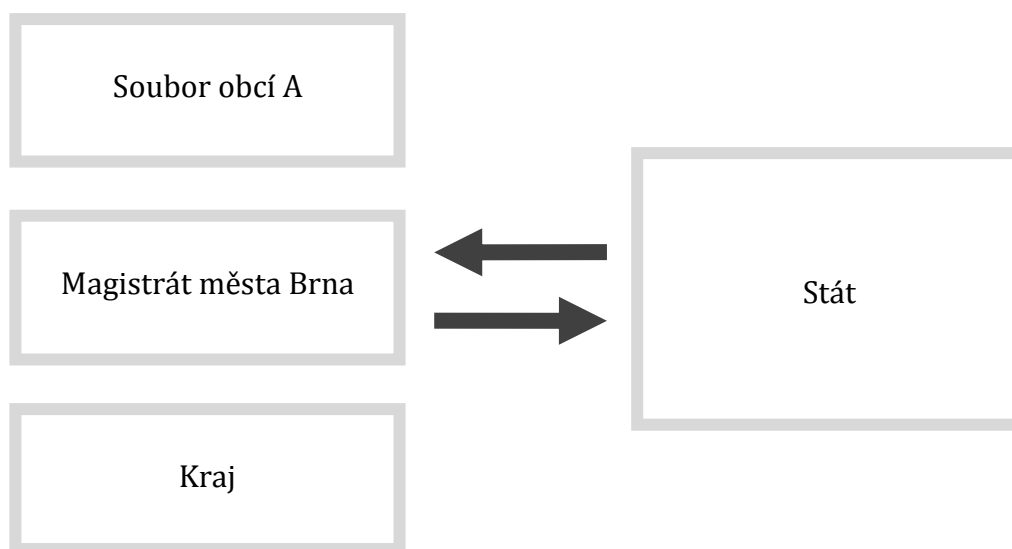


Schéma 6: KSK druhého typu, aktéři a směry komunikace

KSK typu tři je však o to specifitější než KSK typu dva nebo jedna, a to v tom smyslu, že jde o velice nahodilou formu spolupráce všech aktérů a je na zvážení, do jaké míry se problémy této úrovně budou vyskytovat, a jak často. V tomto smyslu by bylo dobré uvažovat o nepravidelnosti setkávání se na této úrovni. Pokud by už k němu mělo dojít, bylo by zřejmě nejvhodnější, kdyby se organizování a hostitelské funkce zhostil kraj. Tato poznámka a všeobecně úvahy na téma této úrovně je spíš hypotetickou, než reálně koncipovanou variantou spolupráce. Je pravděpodobné, že kdyby existovaly po nějakou dobu KSK typu jedna a dvě a obě by měli jisté množství výsledků, jenž by sumárně jasně

prokazovaly prospěšnost obou typů KSK, tak by bylo možné použít tyto reálné příklady spolupráce na vznik aspoň určitých rysů KSK typu tři. Výhodou této koncepce KSK typu tři je to, že ve své podstatě vychází z obou předchozích KSK a tedy, pokud by stát potřeboval najít partnery komunikace v aglomeraci města Brno, dejme tomu při plánování nějakého projektu, bylo by možné vycházet ze zkušeností z KSK typu jedna a dvě, a tím by se situace a její řešení pro všechny zrychlila a zjednodušila. Rovněž je nutné při těchto čtyřech aktérech²⁴ neopomínat ani výše zmiňovanou veřejnost (neziskové organizace, apod.) a odborníky přizvané k řešení konkrétních témat, resp. problémů. Výhodou při odmyšlení si nekalých úmyslů je profit všech, jež by se hypoteticky podíleli na této spolupráci a tedy, na komunikaci v rámci KSK typu tři. Ukázat dobrou vůli a snahu čisté spolupráce v prospěch dobré věci by mělo mít tu správnou energii k další prohlubující se spolupráci. Svým způsobem při všech typech KSK platí, že cesta je cíl a to z toho důvodu, že čím bude spolupráce různých aktérů déle trvat, tím snad bude přibývat pozitivních příkladů, jenž podpoří smysluplnost existence samotných KSK a v konečném důsledku napomůže vzrůstu důvěry mezi jednotlivými aktéry. Nabytím vyšší míry důvěry různých aktérů v regionu aglomerace města Brna, by se zpětně měla promítnout nejen do hlubší spolupráce v rámci různých typů KSK, ale i do vztahů jednotlivých běžných obyvatel aglomerace jako takové. Možná jde o vizi příliš pozitivně laděnou, jenže nic jiného než pokus o ni ji vyvrátit nemůže a vzhledem k zanedbatelným investicím²⁵ je samo o sobě riziko ztráty téměř neexistující.

3.5 SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

- 1) Rozvoj jak katastrálního území města Brna, tak i celé aglomerace;
- 2) Koordinaci a součinnosti jednotlivých kroků rozvoje – Magistrát města Brna se stává hnací silou rozvoje celého regionu;
- 3) Institucionalizovaná komunikace mezi jednotlivými subjekty na více úrovních;
- 4) Rovnoměrná finanční zainteresovanost jednotlivých subjektů v závislosti na úrovni setkávání;
- 5) Dokonalá znalost problému jednotlivých oblastí v reálném čase pramenící z pravidelných setkávání;
- 6) řešení problémů souboru obcí přímo s městem, případně krajem a státem;
- 7) Potlačení rivality mezi městem Brnem a okolními obcemi.

²⁴ Jde o: 1. starosty konkrétního souboru obcí, 2. zástupce magistrátu města Brno, 3. zástupce jihomoravského kraje, 4. zástupce konkrétní státní organizace.

²⁵ Už zmíněné vytvoření pracovní pozice pro jednoho zaměstnance, jenž by řešil tuto agendu. Výdaje na tuto pozici by znamenaly jeho plat (a odvody za něj) a cestovní výlohy.

SLABÉ STRÁNKY

- 1) Vytvoření nového pracovního postu => financování nákladů a výloh na činnost;
- 2) Určení pravomocí „koordinátora“;
- 3) Geografická a demografická „nejednotnost“ regionu Jihomoravského kraje – rozdílné priority obcí z jednotlivých oblastí, ale i obcí spadajících do stejné oblasti;
- 4) Snaha kraje, popřípadě i státu, zasahovat do rozvoje jednotlivých obcí.

PŘÍLEŽITOSTI

- 1) Existující vzájemná spolupráce obcí z jednotlivých oblastí;
- 2) Existující svazky obcí pro řešení konkrétních problémů (ochrana životního prostředí, ochrana památek, pořádání kulturních akcí, spolupráce při získávání dotací z EU atd.);
- 3) Neexistence platformy komunikace, ať již formální či neformální;
- 4) Ochota obcí vést širší spolupráci s městem Brnem;
- 5) Posílení strategického plánování na úrovni obcí, mikroregionů a regionů;
- 6) Kvalitní infrastruktura a geografická poloha pro rozvoj spolupráce v získávání potencionálních investorů;
- 7) Institucionální zapojení odborníků z vysokoškolského prostředí do diskusí o rozvoji regionu.

HROZBY

- 1) Relativní uzavřenost města Brna k ostatnímu území Jihomoravského kraje;
- 2) Neexistující komunikace mezi Brnem a některými oblastmi kraje;
- 3) Časová náročnost a neochota starostů pro pravidelná setkávání;
- 4) Nedostatečná spolupráce subjektů soukromého a občanského sektoru ;
- 5) Dlouhodobé problémy s řešením obslužností IDS JMK, financování docházky žáků na ZŠ a SŠ;
- 6) Rizika vyplývající ze současného procesu suburbanizace = > rozevírání nůžek mezi populačně většími a populačně nejmenšími sídly v aspektech stárnutí obyvatelstva a vzdělanostní úrovně;
- 7) Nedostatečné finanční zdroje pro rozvoj spolupráce.

Jak již bylo zmíněno v úvodu, je problematika aglomerace složitá. Území samo o sobě je jak z přírodního, tak ze socioekonomického hlediska značně heterogenní, což ztěžuje možnost jednotného řešení ve všech částech aglomerace. Přesto heterogenita skýtá spoustu příležitostí pro následný rozvoj. Celá aglomerace tedy byla rozdělena na několik menších celků, jejichž přírodní a socioekonomické podmínky, problémy a příležitosti jsou podobné. Předpokládá se, že díky stanovení seznamu možných témat, dojde k usnadnění komunikace, přičemž v průběhu určitého časového období se budou vynořovat konkrétnější témata a situace.

Průzkumem mezi starosty obcí části aglomerace bylo zjištěno, že spolupráce mezi Brnem a jeho aglomerací vykazuje značné rezervy, nicméně ani opačný směr pokusů o spolupráci není zcela optimální. Prakticky jediná platforma, která sdružuje obce aglomerace s jádrem, je zařazení do sítě Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). Podle odpovědí starostů probíhá na poměrně dobré úrovni spolupráce mezi obcemi navzájem, jednak v rámci různých dobrovolných svazků, sdružení či na mikroregionální úrovni. Vyšší podíl komunikace se projevuje pouze u obcí, které se nacházejí v těsném zázemí města Brna.

Poslední část dokumentu navrhuje mechanismus, díky němuž by mělo docházet ke komunikaci a výměně názorů a připomínek na několika úrovních. Nejnížší a nejčastější je komunikace mezi obcemi a městem samotným. Výše jsou platformy, při nichž je k jednání přizván krajský úřad, případně určité státní instituce. Předpokládanou výhodou tohoto uspořádání je schopnost reagovat nikoli jen na obecné úrovni, ale zejména při konkrétních problémech a situacích. Systém není určen k oslabení pozice města Brna v rámci aglomerace, ale spíše k posílení pozic malých obcí. Celý systém je založen na dobrovolnosti a důvěryhodnosti všech stran setkání, proto je pro fungující spolupráci nutné prostředí, kde budou jednotlivé strany ochotny jednat.

Nevýhodou projektu bylo poměrně obecné zadání ze strany zadavatele, tj. Magistrátu města Brna. Teprve v průběhu prací došlo ke zpřesnění zadání a vymezení konkrétní oblasti, která byla následně řešena v rámci tohoto projektu. Na zpracování výsledků a zhodnocení hypotéz se podíleli všichni členové týmu. Výsledkem je vytvoření konkrétního návrhu, který může být prospěšný při řešení problémů a navazování komunikace v rámci aglomerace.

Závěrem je nutno poděkovat všem členům týmu, kteří vstoupili do tohoto zajímavého projektu, byli ochotni investovat svůj čas a své myšlenky do práce na něm, a vytrvali v něm až do úspěšného zakončení.

ÚVOD

Ústředním motivem naší práce je komunikace a její význam při snahách o řešení reálných problémů, kde je nutná kooperace více aktérů. Aktéry, které máme na mysli, nejsou jen sumou právnických subjektů (magistrát města Brna, obce aglomerace, kraj, či státní instituce atd.), nýbrž i aktéři zastupující třetí zájmy. Komplexnost problematiky řešení problémů aglomerace, tedy nutně stojí a padá na komunikaci všech námi uváděných subjektů-aktérů. Nezbytnost částečné institucionalizace komunikace je tím pádem více než zřejmá.

ČLENĚNÍ AGLOMERACE NA OBLASTI

Idea rozčlenění aglomerace na několik oblastí odlišných od administrativního členění se objevuje v dokumentu *Partnerství brněnské aglomerace. Syntéza*. Dokument je prezentován jako příloha *Územní studie aglomeračních vazeb*²⁶. Autoři zde nezávisle na vnitřním administrativním členění aglomerace (bez okresu Brno-město) vyčlenili sedm oblastí, označených písmeny A až J. Toto rozdělení by mělo odrážet funkční vztahy a okruhy výhod a nedostatků. V případě těchto oblastí není nutné vytvářet či vymezovat zvláštní spádové nebo administrativní centrum. Každá oblast vystupuje v rámci aglomerace jako celek.

Tabulka 1: Základní charakteristika vymezených oblastí.

Označení oblasti	Název oblasti	Počet obcí
A	Kuřimsko	10
B	Moravský kras	9
C	Slavkovské bojiště	23
D	Svratecká oblast	27
E	Bobravská oblast	15
F	Rosicko	9
J	Brno	1
CELKEM		96

²⁶ Dokument je dostupný na adrese: <http://up.kr-jihomoravsky.cz/download/US/2231/US_BA_soubory/Příloha_Partnersví_Brněnské_aglomerace.pdf>.

KULATÉ STOLY KOMUNIKACE

Naše práce stojí na koncepci vytvoření takzvaných „kulatých stolů komunikace“ (dále jen KSK). Koncepce KSK v sobě nese prvek tří úrovní, respektive typů KSK. To proč bylo nutné vytvořit právě tři typy KSK, vychází primárně z daných poměrů přerozdělení kompetencí a vymezení subordinační jednotlivých územních celků vůči sobě.

JEDNOTLIVÉ TYPY KSK:

- KSK typu jedna, (starostové jednotlivých souborů obcí A - F, magistrát města Brno)
- KSK typu dva, (starostové jednotlivých souborů obcí A - F, magistrát města Brno, zástupce Jihomoravského kraje)
- KSK typu tři, (starostové jednotlivých souborů obcí A - F, magistrát města Brno, zástupce Jihomoravského kraje, reprezentanti různorodých orgánů státní správy)

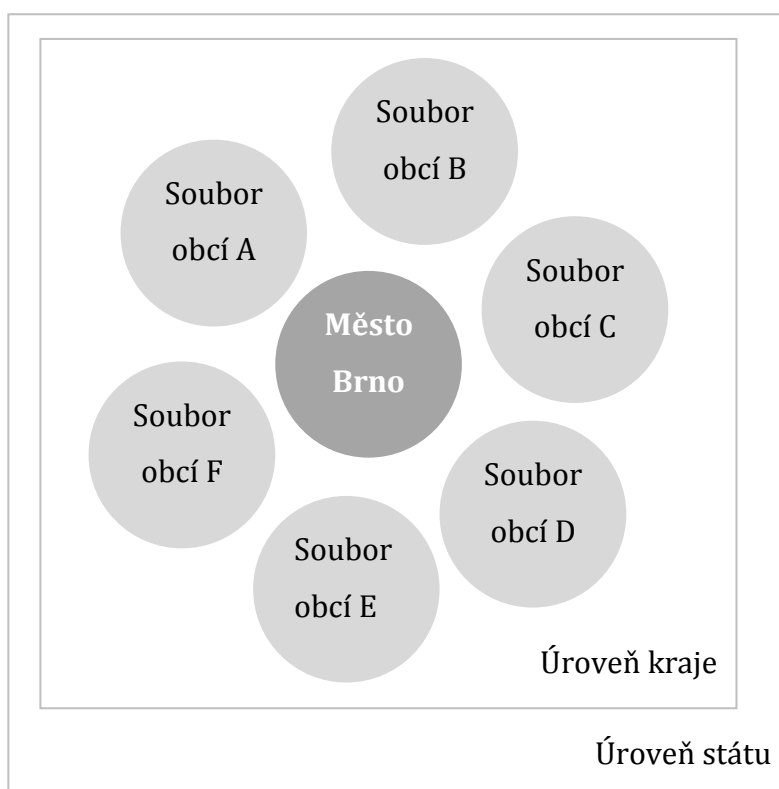


Schéma 1: Vztahová soustava aglomerace-kraj-stát

KSK PRVNÍHO TYPU

První typ KSK, je tedy silně mikroregionálního charakteru, jenž v sobě nese primárně jen komunikaci magistrátu města Brna s jednotlivými představiteli souborů obcí (A až F). Určitý obraz o daném typu KSK nám podávají i následující schémata.

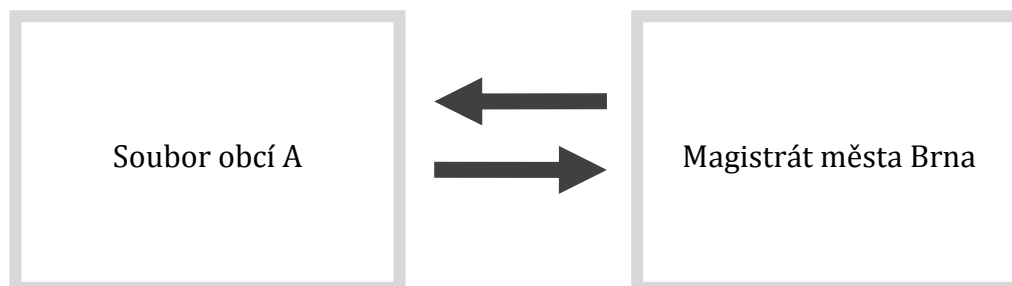


Schéma 2: KSK prvního typu, aktéři a směry komunikace

Tento typ KSK je založen na pravidelné komunikaci zástupce magistrátu města Brna s určitým souborem obcí a tedy s jasným souborem starostů, jejichž obce do daného souboru spadají. Uvedený zástupce by tedy přicházel v pravidelných intervalech za zástupci konkrétního souboru obcí (A až F) a předestíral jim jednak problematiku a plány magistrátu a rovněž by aktivně vyhledával styčné body mezi představiteli konkrétního souboru obcí a magistrátem města Brna. Takto se vytvoří oboustranný komunikační kanál, který umožní rozvoj jak katastrálního území města Brna, tak i celé aglomerace.

Potenciálním negativem pro magistrát města Brno je fakt, že by musel být vytvořen jeden trvalý pracovní post a tedy by bylo nutné financovat náklady a případné výlohy na činnost tohoto zaměstnance.

Proměnlivými aktéry jsou pak zástupci „veřejnosti“ (kupříkladu neziskové organizace a podobně) a odborníci přizvaní k řešení daného tématu. „Veřejností“ jsou tedy míněny hlavně organizované formy občanů s jasným účelem existence a směřování.

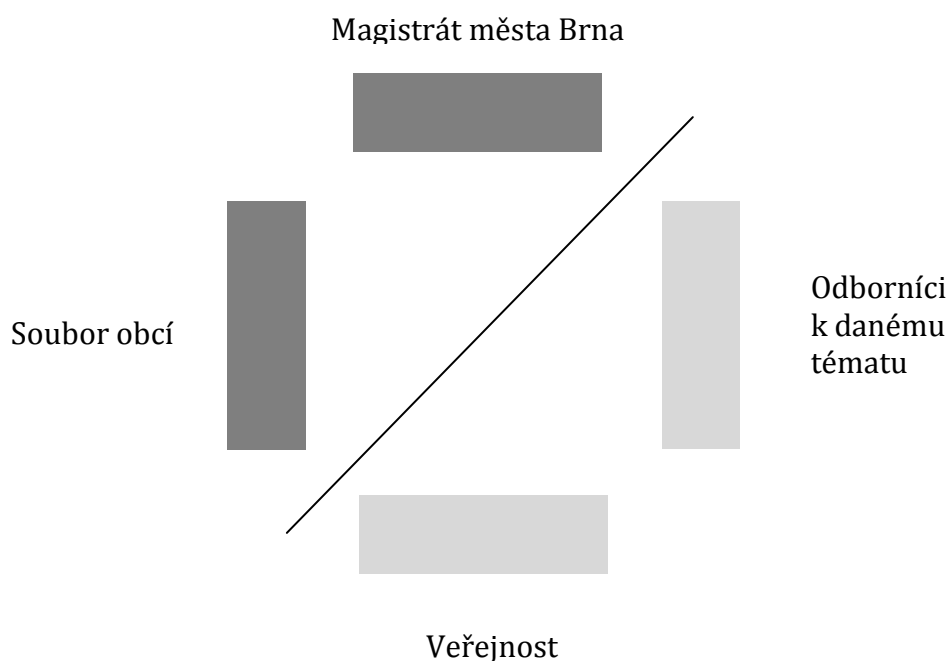


Schéma 3: KSK prvního typu, stabilní a proměnliví aktéři

(pozn.: stabilní aktéři jsou značeni tmavými čtverci a proměnliví světlými čtverci)

KSK DRUHÉHO TYPU

KSK typu dva jsou určitým regionálním rozšířením dané koncepce o představitele kraje. Jde tedy o vizi společného a vzájemného dialogu zástupců magistrátu města Brna, jednotlivých starostů konkrétního souboru obcí (A až F) a zástupců jihomoravského kraje. Tento druhý typ KSK je tedy koncipován jako diskusní platforma pro řešení problematik aglomerace v návaznosti na problémy přesahující zákonem dané kompetence jednotlivých obcí, či magistrátu města Brno. Níže uvedené schéma nám poskytne vizuální náhled na vypovězené.

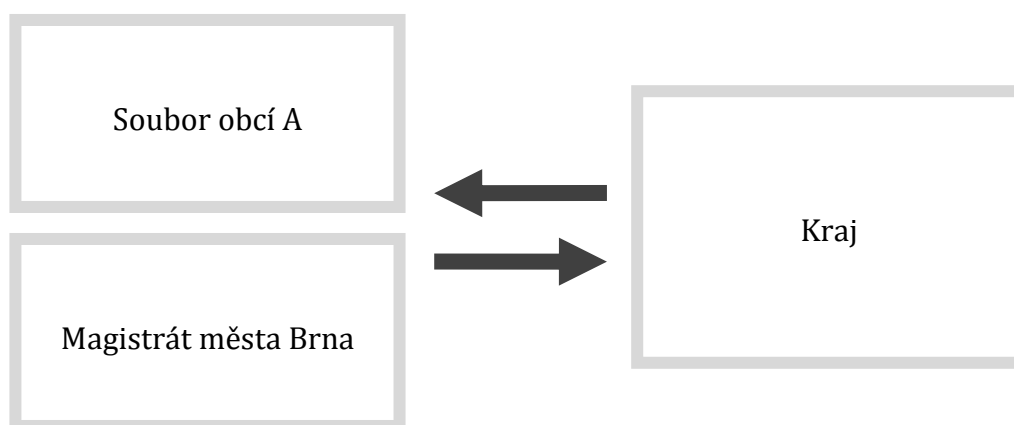


Schéma 4: KSK druhého typu, aktéři a směry komunikace

Výše jmenovaní aktéři jsou tedy pojmáni v tomto druhém typu KSK jako stabilní členové. Opět zde však hrají svou roli proměnliví aktéři a tak jako při KSK typu jedna jde o „veřejnost“ (neziskové organizace a podobně) a odborníky přizvané k řešení konkrétních témat, resp. problémů. Níže uvedené schéma opět ilustruje tuto situaci.

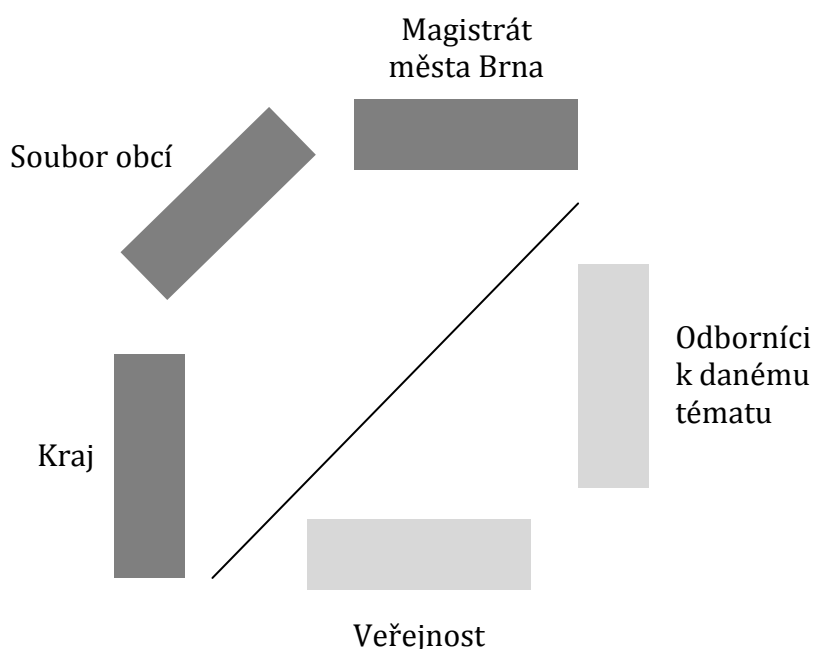


Schéma 5: KSK prvního typu, stabilní a proměnliví aktéři

(pozn.: stabilní aktéři jsou značeni tmavými čtverci a proměnliví světlými čtverci)

Hostitelem a svolavatelem (resp. organizátorem) tohoto typu KSK by se stal magistrát města Brna prostřednictvím svého zástupce. Účast jiných představitelů a zaměstnanců magistrátu, či kraje je na zvážení, vzhledem k diskutované problematice.

Nesporným společným pozitivem pro stabilní aktéry KSK typu dva je vize možnosti flexibilního postupu v případech kdy dané plány, či problematiky jednotlivých aktérů se prolínají s kompetencemi jiných aktérů z KSK typu dva. Hlavní výhodou pro magistrát města Brno je možnost propojit živou komunikací své partnery v aglomeraci (tj. starosty) a zástupce kraje.

KSK TŘETÍHO TYPU

Poslední typ KSK má analogicky podobnou strukturu své konstrukce a záměru jako mají dva předchozí typy. Při třetím typu je však úroveň spolupráce rozšířená směrem k řešení plánů a problematik přesahující úroveň kompetencí kraje.

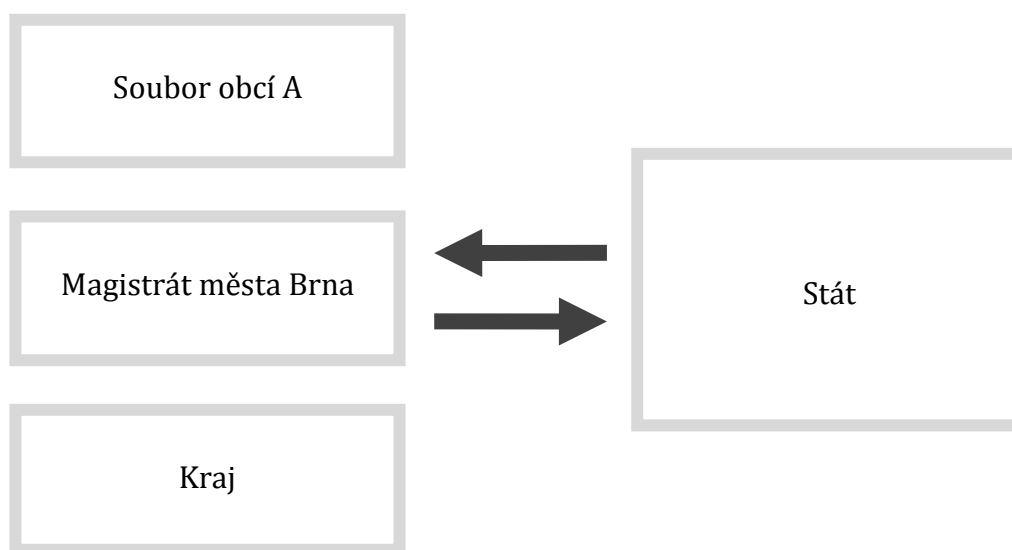


Schéma 6: KSK druhého typu, aktéři a směry komunikace

KSK typu tři je však specifitější než KSK typu dva nebo jedna v tom smyslu, že jde o velice výjimečnou formu spolupráce všech aktérů a je na zvážení, do jaké míry se problémy této úrovně budou vyskytovat, a jak často. Výhodou této koncepce KSK typu tři je však to, že vychází z obou předchozích KSK a tedy, pokud by stát potřeboval najít partnery komunikace v aglomeraci města Brno, dejme tomu při plánování nějakého projektu, bylo by možné vycházet ze zkušeností z KSK typu jedna a dvě, a tím by se situace a její řešení pro všechny zrychlila a zjednodušila.

ENGLISH SUMMARY

INTRODUCTION

Main focus of our project is communication and its relevance in efforts to solve real problems, where cooperation of more subjects is needed. Subjects we talk about are not only legal personalities (Brno City Municipality, municipalities of agglomeration, region, state institutions, etc.), but also third parties. The complexity of the issue solving of the agglomeration therefore stands and falls with communication of all mentioned subjects.

Necessity to at least partially institutionalize the communication is more than obvious.

DIVISION OF THE AGGLOMERATION TO AREAS

The idea of dividing the agglomeration to several areas, which are different to administrative division, has appeared in document *Partnerství brněnské aglomerace. Syntéza*. Document is presented as appendix to *Územní studie aglomeračních vazeb*²⁷. Authors have singled out seven areas (without district Brno-město), designated A through J, this division does not correspond with internal division. This division should represent functional relationships and areas of benefits and shortcomings. In the case of those areas, there is no need to create or define special catchment area or administrative centrum. Each area acts as a whole within the agglomeration.

Table 1: Basic characteristics of divided areas

Designation	Name	Number of municipalities
A	Kuřimsko	10
B	Moravský kras	9
C	Slavkovské bojiště	23
D	Svratecká oblast	27
E	Bobravská oblast	15
F	Rosicko	9
J	Brno	1
TOTAL		96

²⁷ Document can be found : <http://up.kr-jihomoravsky.cz/download/US/2231/US_BA_soubory/Příloha_Partnerství_Brněnské_aglomerace.pdf>.

ROUND TABLE COMMUNICATION

Our project revolves around the concept of creating round table communications (hereinafter referred to as RTC). The concept of RTC has three levels or types of RTC. This is why it was necessary to create exactly three types of RTC; it is based primarily on situation of the redistribution of competencies and the definition of subordination of individual territorial units to each other.

TYPES OF RTC

- RTC type one (mayors of municipalities of individual areas A-F, Brno City Municipality)
- RTC type two (mayors of municipalities of individual areas A-F, Brno City Municipality, representative of the South Moravian Region)
- RTC type three (mayors of municipalities of individual areas A-F, Brno City Municipality, representative of the South Moravian Region, civil service representative)

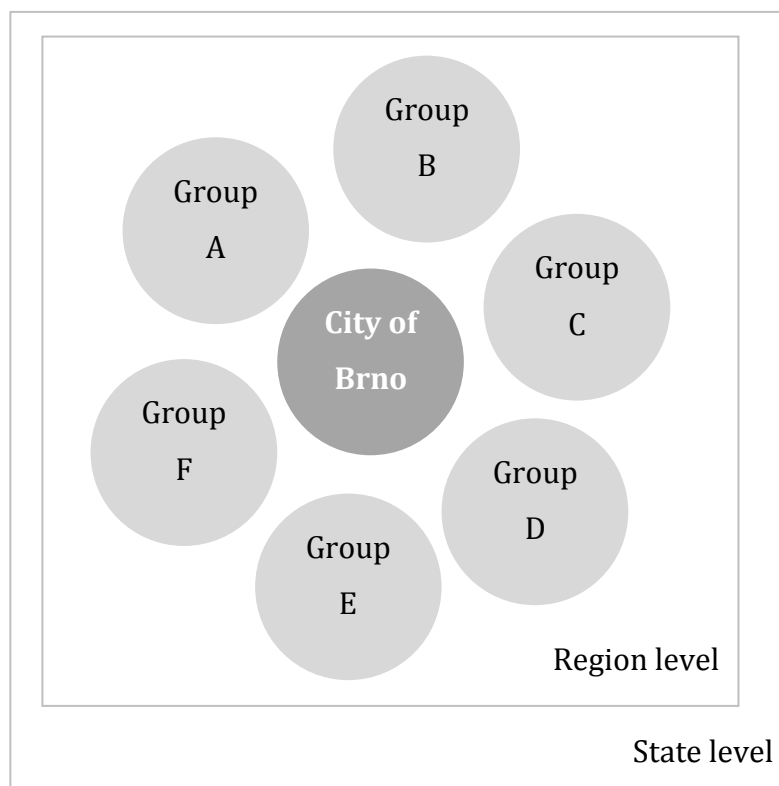


Diagram 1: Relationship framework agglomeration-region-state

RTC TYPE ONE

First type of RTC has strong micro regional character with communication primarily between Brno City Municipality and representative of designated groups of municipalities (A through F).

Example of such arrangement can be seen in diagram below.

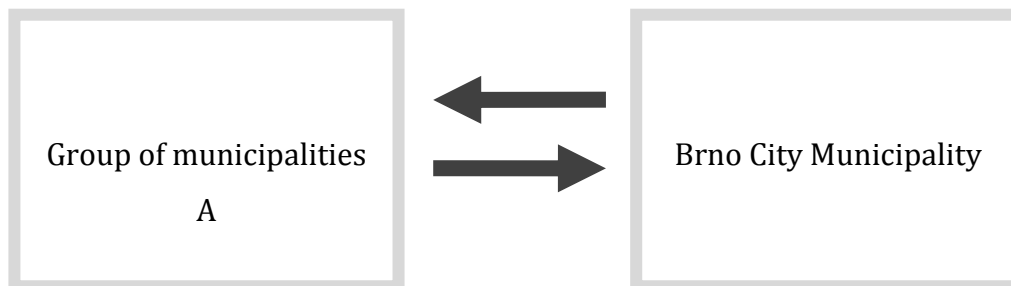


Diagram 2: RTC type one, participants and direction of communication

This type of RTC is based on regular communication initiated by Brno City Municipality representative with designated group of municipalities; therefore with determined set of mayors whose municipality is part of the group. Above mentioned City Municipality representative would periodically visit representatives of municipality groups (A through F) and present them current problems and plans of Brno City Municipality and also would actively seek out common ground between group of municipalities and Brno City Municipality. In this way a communication channel will be created, allowing the development of Brno cadastral unit and also the whole agglomeration.

The potential downside for the Brno City Municipality is the fact that it has to create a permanent post and therefore would need to finance the costs and expenses of the activities of this employee.

Optional members are representatives of the public (for example, non-profit organizations, etc.) and experts invited to address the topic. The term “public” describes here mainly organized form of public presence with a clear purpose and direction.

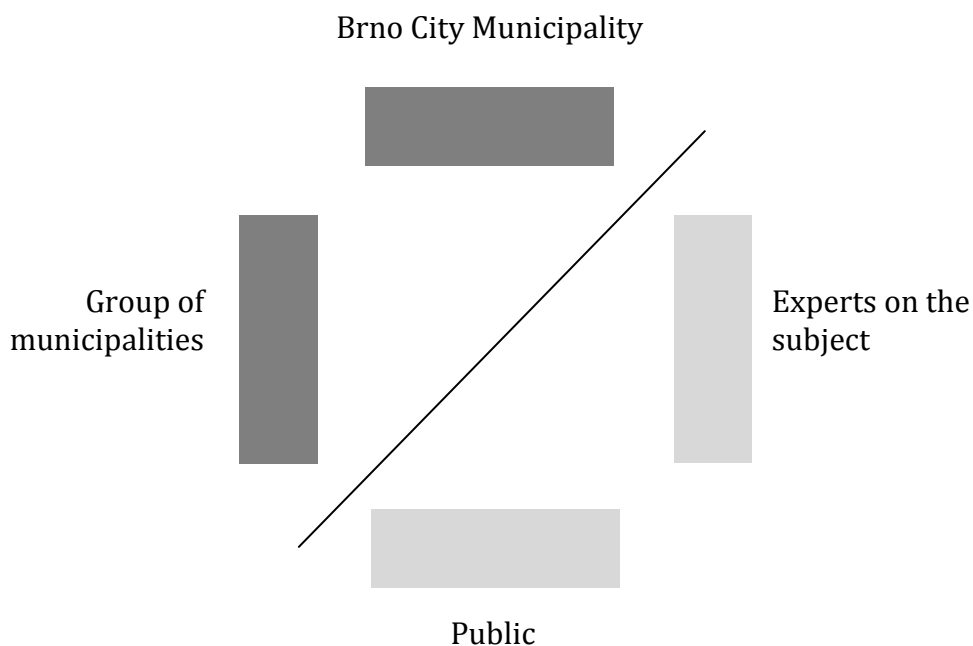


Diagram 3: RTC type one, permanent and optional members

(note: permanent members are marked in dark rectangle and optional in light rectangles)

RTC TYPE TWO

RTC type two is an extension of the concept with added representatives of regional administration. It is therefore a vision of joined and mutual dialogue between representatives of the City Municipality, the mayors of each specific group of Municipalities (A through F) and representatives of the South Moravian Region. This second type of RTC is designed as a discussion platform for addressing issues in relation to the agglomeration problems which exceed statutory powers given to individual municipalities or Brno City Municipality. The diagram below is giving insight of the concept.

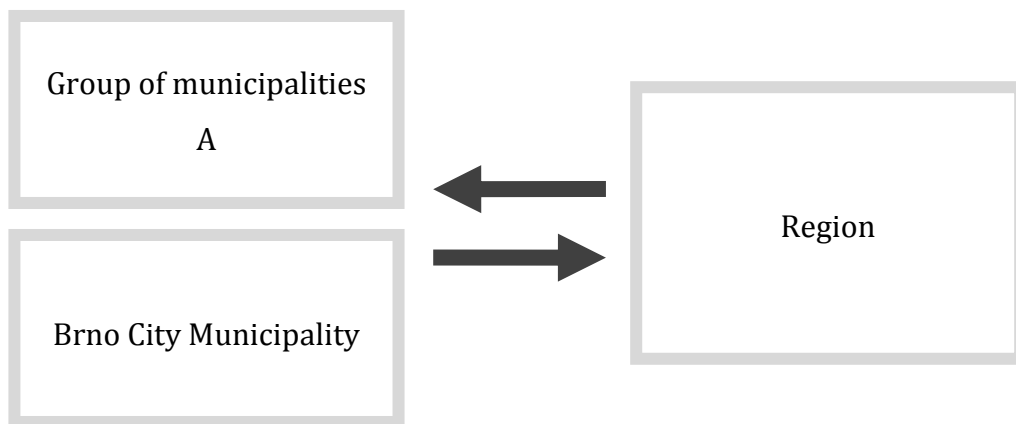


Diagram 4: RTC type two, participants and direction of communication

Above-mentioned actors are thus conceived in this second type RTC as stable members. Again, as in RTC type one, optional members may be present, mainly public (non-profit organizations, etc.) and experts invited to address a specific topic. Diagram below illustrates the situation.

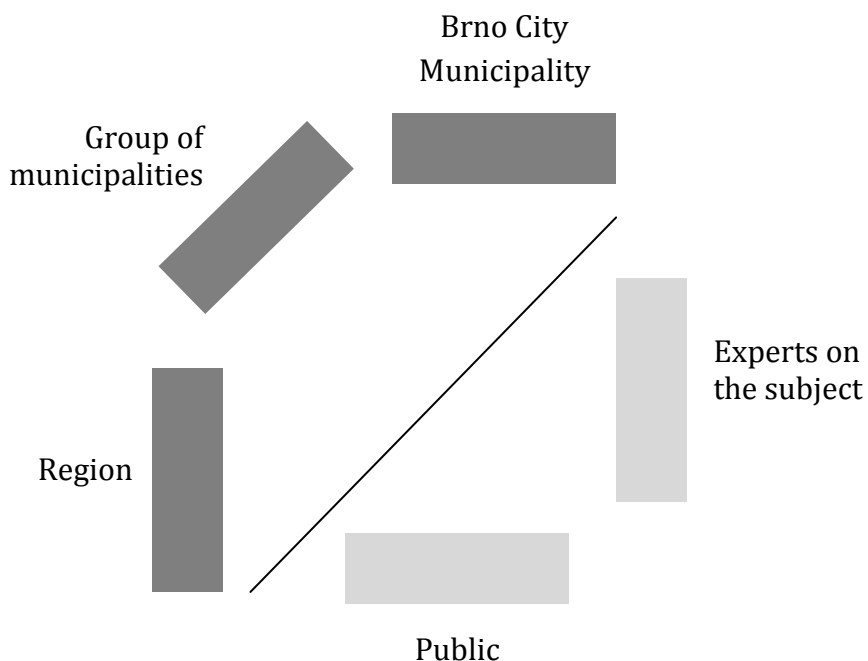


Diagram 5: RTC type two, permanent and optional members

(note: permanent members are marked in dark rectangle and optional in light rectangles)

Host and convener (or organizer) of this type of RTC would become the Brno city hall through its representative. The participation of other representatives and employees of the city hall or region is optional, given the issues discussed.

Undisputed advantage for permanent members of RTC type two is the possibility of flexible procedure in cases where the plans of individual members or issues are intertwined with responsibilities of other members of RTC type two. The main advantage for the Brno city hall is the ability to interconnect their partners in the agglomeration (i.e., mayors) and a representative of the region.

RTC TYPE THREE

The last type of RTC has a similar analogy to the structure of its design and intent as the two previous types. In the third type the level of cooperation is extended towards solving plans and issues beyond the level of competence of the region.

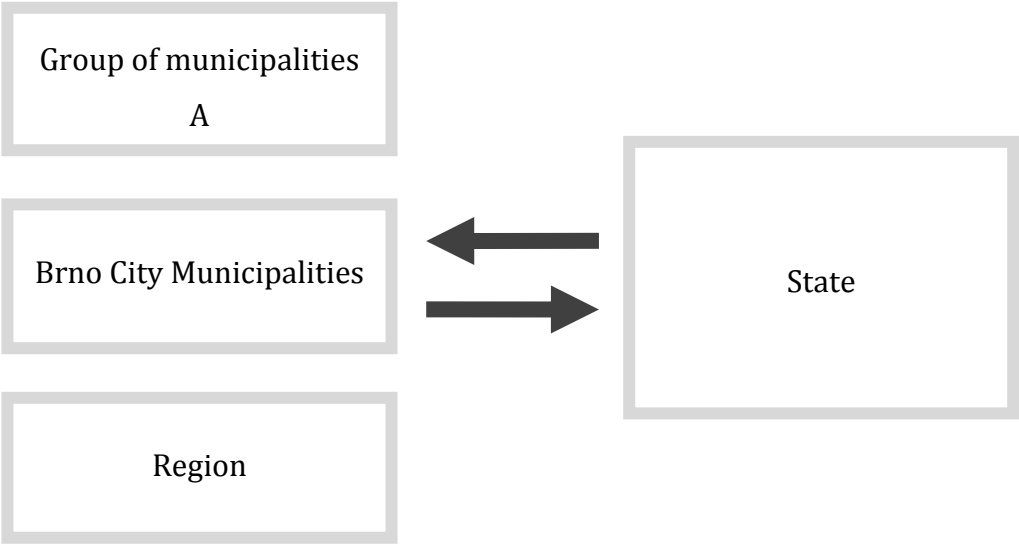


Diagram 6: RTC type three, participants and direction of communication

RTC type three is more specific than RTC type two or one in the sense that it is a very unique form of cooperation among all members and it should be considered to what extent this kind of problems will occur, and how often. The advantage of this design is based on both previous RTC and therefore, if the State needed to find partners for communication in the Brno agglomeration, e.g. in planning a project, it could be based on the experience of RTC type one and two and thus the situation and its solution would be accelerated and simplified.

SEZNAM VYOBRAZENÍ

Tabulka 1: Velikostní rozložení obcí náležejících do Brněnské aglomerace (převzato z návrhové části ÚSAV, příloha 6).	8
Tabulka 2: Počet obyvatel ve vybraných SO ORP Jihomoravského kraje a v Jihomoravském kraji celkem (a) ke dni 31. 12. 2003 (b) ke dni 31. 12. 2009. (Zdroj dat: ČSÚ).....	9
Tabulka 3: Počet dokončených bytů ve vybraných SO ORP Jihomoravského kraje a v Jihomoravském kraji celkem (a) ke dni 31. 12. 2003 (b) ke dni 31. 12. 2009 (c) indexy změny mezi roky 2009 a 2003 (všechny hodnoty v procentech). (Zdroj dat: ČSÚ, vlastní výpočty).....	10
Tabulka 4: Nezaměstnanost ve vybraných SO ORP Jihomoravského kraje a v Jihomoravském kraji celkem (a) ke dni 31. 12. 2003 (b) ke dni 31. 12. 2009. (Zdroj dat: ČSÚ, MPSV).	12
Tabulka 5: Základní charakteristika vymezených oblastí.	15
Mapa 1: Brněnská aglomerace, původní rozdělení (Zdroj: ArcČR 500, 2005, ZABAGED, 2005, vlastní úpravy).....	16
Mapa 2: Brněnská aglomerace, vlastní rozdělení (Zdroj: ArcČR 500, 2005, ZABAGED, 2005, vlastní úpravy).....	17
Mapa 3: Oblast A, Kuřimsko (Zdroj: ArcČR 500, 2005, ZABAGED, 2005, vlastní úpravy).	18
Mapa 4: Oblast B, Moravský kras (Zdroj: ArcČR 500, 2005, ZABAGED, 2005, vlastní úpravy).	20
Mapa 5: Oblast C, Slavkovské bojiště (Zdroj: ArcČR 500, 2005, ZABAGED, 2005, vlastní úpravy).....	22
Mapa 6: Oblast D, Svratecká oblast (Zdroj: ArcČR 500, 2005, ZABAGED, 2005, vlastní úpravy).	25
Mapa 7: Oblast E, Bobravská oblast (Zdroj: ArcČR 500, 2005, ZABAGED, 2005, vlastní úpravy).	27
Mapa 8: Oblast F, Rosicko (Zdroj: ArcČR 500, 2005, ZABAGED, 2005, vlastní úpravy).....	29
Mapa 9: Oblast J, Brno (Zdroj: ArcČR 500, 2005, ZABAGED, 2005, vlastní úpravy).	31
Schéma 1: Vztahová soustava aglomerace-kraj-stát.....	44
Schéma 2: Vznik agregátů obcí aglomerace města Brno v oblasti A.....	45
Schéma 3: KSK prvního typu, aktéři a směry komunikace.....	45
Schéma 4: KSK prvního typu, stabilní a proměnliví aktéři.....	48
Schéma 5: KSK druhého typu, aktéři a směry komunikace.....	49
Schéma 6: KSK druhého typu, aktéři a směry komunikace.....	51

POUŽITÉ ZDROJE

Český statistický úřad. [cit. 8. 5. 2012]. Dostupné z ČSÚ: <http://www.csu.cz>

MULÍČEK, O., OSMAN, R., SEIDENGLANZ, D. Časoprostorové rytmy města – industriální a postindustriální Brno. In FERENČUHOVÁ, S., GALČANOVÁ, L., VACKOVÁ, B. *Československé město včera a dnes: každodennost, reprezentace, výzkum*. Červený Kostelec, Brno: Pavel Mervart/ Masarykova univerzita, 2010. s. 195-220, ISBN 978-80-210-5308-3.

Partnerství brněnské aglomerace. Syntéza. Příloha „Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí“ [online]. Brno [cit. 8. 5. 2012]. Dostupné z MUNISS: <http://muniss.cz/download/5114>

PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002.

Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí. 1. etapa – analytická část. [online]. Brno 2008 [cit. 8. 5. 2012]. Dostupné z MUNISS: <http://muniss.cz/download/5118>

Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí. 2. etapa – návrhová část. [online]. Brno 2009 (doplněné znění 2010) [cit. 8. 5. 2012]. Dostupné z MUNISS: <http://muniss.cz/download/5119>

Vybrané údaje za správní obvody obcí s rozšířenou působností za rok 2003 [online]. Brno: Český statistický úřad, 2004 [cit. 8. 5. 2012]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/xb/redakce.nsf/i/vybrane_udaje_za_spravni_obvody_obci_s_rozsirenou_pusobnosti_za_rok_2003/\\$File/2003.ZIP](http://www.czso.cz/xb/redakce.nsf/i/vybrane_udaje_za_spravni_obvody_obci_s_rozsirenou_pusobnosti_za_rok_2003/$File/2003.ZIP)

Vybrané údaje za správní obvody obcí s rozšířenou působností za rok 2009 [online]. Brno: Český statistický úřad, 2010 [cit. 8. 5. 2012]. Dostupné na WWW: [http://www.czso.cz/xb/redakce.nsf/i/vybrane_udaje_za_spravni_obvody_obci_s_rozsirenou_pusobnosti_za_rok_2009/\\$File/2009.ZIP](http://www.czso.cz/xb/redakce.nsf/i/vybrane_udaje_za_spravni_obvody_obci_s_rozsirenou_pusobnosti_za_rok_2009/$File/2009.ZIP)

zákon č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník ve znění pozdějších předpisů