

Brněnská Aglomerace

Ivan Bielik
Jakub Buček
Iveta Fabešová
Martin Fabián
Kateřina Gaňová
Dana Lennerová
Lukáš Martoš
Pavel Mišove
Jaromír Vojtaj

Tato práce vznikla jako soutěžní práce do mezifakultní soutěže pořádané Masarykovou univerzitou ve spolupráci s městem Brnem – <http://www.muniss.cz/> . Pro sazbu textu byl použit balík \LaTeX . Některé hypertextové odkazy mohou být z důvodu sazby zkráceny, přičemž jejich kompletní délka se zobrazí pouze v elektronické podobě. Tvůrce projektového zadání:

Mgr. František Kubeš
Kordinátor soutěže MUNISS: Mgr. Ing. Jan Žák

Brno, 2012

Obsah

1	Úvod	5
2	Postupné fázy vzniku aglomerácie mesta Brna	7
2.1	Prvá fáza – Neformálna spolupráca	7
2.2	Druhá fáza – Smlouva ke splnění konkrétního účelu	8
2.3	Třetí fáza – Svazek obcí	9
3	Stakeholder analýza	11
4	Identifikácia problémových oblastí rozvoja okolitých obcí	15
4.1	Rosice	16
4.2	Modřice	17
4.3	Najčastejšie problémy ostatných obcí	19
4.4	Všeobecné závery	21
5	Park&Ride	22
5.1	Současná situace	22
5.2	Výhody	22
5.3	Realizace	23
5.4	Náklady	24
5.5	Příklady z domova a zahraničí	24
6	Školky a školní autobusy	26
6.1	Školky	26
6.1.1	Výhody	26
6.1.2	Realizace	28
6.1.3	Náklady	28
6.1.4	Příklady z domova a zahraničí	28
6.2	Školní autobusy	29
6.2.1	Výhody	29
6.2.2	Realizace	30
6.2.3	Náklady	30
6.2.4	Příklady ze zahraničí	31

7	Plán udržitelné městské mobility pro brněnskou aglomeraci	32
7.1	Současná situace	32
7.2	Výhody	34
7.3	Realizace	36
7.4	Náklady	37
7.5	Příklady ze zahraničí	37
8	Společná propagace v oblasti turismu a společenskokulturních akcí	39
8.1	SWOT analýza	39
8.2	Konkrétní možnosti rozvoje kulturně-společenského zázemí a turismu v aglomeraci	41
8.3	Příklad dobře fungujícího mikroregionu	42
9	Záver	43

Kapitola 1

Úvod

Aglomerácia je priestorové sústredenie aktivít a ľudí za účelom vzájomného prospechu¹. Ako z definície vyplýva, aglomeračné vzťahy majú byť prospešné pre všetky zúčastnené strany. V tomto duchu je vypracovaný aj náš projekt do študentskej súťaže MUNISS pre Magistrát mesta Brno.

Projekt vychádza z predpokladu, že mesto Brno má silný záujem o vytvorenie efektívnych aglomeračných vzťahov s jeho okolím. Existuje *Studie aglomeračních vazeb* z roku 2008, mesto sa aktívne zapojilo do európskeho projektu *Joining Forces*. Tieto projekty naznačujú, že vytváranie aglomerácií v Európe je moderným trendom, ktorý je podporovaný samotnou Európskou úniou. Mesto Brno vyvíja snahu, aby tieto moderné trendy zachytilo a realizovalo. Na tento účel slúži aj nami predkladaný projekt.

Pri posudzovaní realizovateľnosti návrhu sme museli vziať do úvahy, že v súčasnom právnom prostredí Českej republiky neexistuje norma, ktorá by fungovanie mestskej aglomerácie upravovala. Túto nevýhodu však vidíme ako príležitosť pre mesto Brno ukázať ostatným mestám v republike, že vytváranie lokálnej spolupráce so vzájomným prospechom je možné a realizovateľné. Brno sa tak môže stať akýmsi „priekopníkom“ v tejto oblasti a nastaviť pozitívny príklad pre ostatných.

Prečo práve Brno? Jihomoravská metropola má všetky predpoklady na to, aby aglomeračné vzťahy boli pre ňu výhodné. Disponuje dobrým administratívnym zázemím, kvalitou ľudských zdrojov. Je miestom, kde fungujú vyspelé vysoké školy, obchodné strediská a verejná kultúra. Je teda zabezpečená vysoká miera záujemcov (tzv. stakeholderov), ktorí sa môžu aktívne podieľať na fungovaní aglomerácie. Navyše, v texte ukážeme, že Brno zdieľa so svojím okolím spoločné problémy, ktoré sa pre existenciu aglomeračných väzieb javia ako príležitosti pre spoluprácu.

Projekt sme rozdelili do dvoch častí podľa logického uváženia. Prvá časť sa venuje teoretickému pohľadu na aglomeráciu. V tejto časti skúmame možné formy spolupráce v rámci súčasného právneho poriadku ČR, vypracovali sme stakeholderskú analýzu a identifikovali sme problémové oblasti rozvoja okolitých obcí. Inými slovami, odpovedáme na otázky, ako môže aglomerácia fungovať, kto je pre jej fungovanie prospešný a čo má byť obsahom spolupráce. Z tejto časti si má čitateľ odnieť základné informácie o možnom prevedení aglomeračných vzťahov a ich spoločnej realizovateľnosti.

Druhá, návrhová, časť sa venuje praktickým oblastiam novej spolupráce medzi Brnom a okolím. Sme si vedomí faktu, že aglomeračné väzby budú pre aktérov novým prostriedkom, čím

¹Magistrát města Brno (2008). *Studie aglomeračních vazeb*. Analytická část, str. 2.

bude znížená ich ochota do spolupráce vstúpiť. Preto sme identifikovali štyri základné body, ktoré majú byť počiatkom aglomerácie, pretože ich riešením získajú všetky zúčastnené strany². Oblasťami začiatocnej spolupráce by mali byť koncept Park&Ride, školky a školská doprava, udržateľná mestská mobilita a propagácia turizmu. Tieto témy sú jadrom našej návrhovej časti. Sú založené na osobných rozhovoroch s mestskými úradníkmi, analýze potrieb obcí v strategických plánoch a dostupných internetových zdrojoch.

Význam obidvoch častí projektu spočíva v tom, že sa snaží ukázať cestu, ktorá prispeje k efektívnemu fungovaniu aglomerácie. Naším cieľom nebol detailný popis prostriedkov a nákladov pri realizácii stanoveného cieľa projektu. Naopak, najväčším prínosom textu je načrtnutie príležitostí ako aglomeračné vzťahy s okolitými obcami začať. Pričom bude zachovaná podmienka prospešnosti pre všetkých jej členov. Čitateľ dostane ucelený obraz nožnej spolupráce s partnermi, avšak prevedenie týchto vzťahov je vyslovene na zainteresovaných aktéroch.

²Tzv. win-win situácia pre všetkých aktérov.

Kapitola 2

Postupné fázy vzniku aglomerácie mesta Brna

2.1 Prvá fáza – Neformálna spolupráca

Spoločný projekt vytvorenia aglomeračných vzťahov mesta Brna a okolitých obcí je charakteristický svojou právnou nepodloženosťou. V Českej republike neexistujú právne normy, ktoré by upravovali vznik metropolitných oblastí. Na základe tohto predpokladu je zrejmé, že nie každý aktér (v podobe obcí alebo iných stakeholderov) by sa do aglomeračných väzieb bol ochotný zapojiť, pretože nevie, čo od aglomerácie očakávať. Túto podvedomú opatrnosť navrhujeme znižovať v prvej fáze vytvárania aglomeračných väzieb na základe neformálnej spolupráce.

Výhody prvej fázy sú nasledovné. Po prvé, z členstva v neformálnej spolupráci neplývú pre obce žiadne právne záväzky. To znamená, že si môžu projekt aglomerácie Brna a okolia vyskúšať nanečisto a zistiť z vlastnej skúsenosti, aké sú výhody, nevýhody, príležitosti, poprípade nadviazať užitočné kontakty. Na základe týchto znalostí bude každý aktér schopný posúdiť, či je členstvo v takomto type projektu pre neho užitočné, efektívne a ziskové. Týmto spôsobom sa stanovia aktéri, ktorí budú mať na fungovaní aglomeračných vzťahov záujem, pretože v súčasnosti nie je známe, ktoré obce sa do projektu naozaj zapoja.

Po druhé, zvýšená informovanosť jednotlivých obcí pomôže k budovaniu vzájomnej dôvery, bez ktorej projekt aglomerácie nebude fungovať. Pomocou neformálnej spolupráce sa budú artikulovať spoločné problémy, ktoré trápia zahrnutých aktérov v procese aglomerácie. To znamená, že zdieľanie spoločných problémov a pokusy o ich riešenia budú stmelovať záujmy, nie ich rozdeľovať. Spoločné záujmy následne vytvárajú prostredie dôvery medzi členmi projektu. Slovom, pridanou hodnotou neformálnej spolupráce bude nastolenie priestoru dôvery a spolupráce v Brne a okolí. Vytvorí sa reálny predpoklad pre fungovanie skutočných aglomeračných vzťahov.

Dobрым príkladom z minulosti môžu byť *okresné kongresy*, ktoré fungovali do roku 2002. Spolupráca okresných zastupiteľstiev fungovala prostredníctvom stretávania sa raz za jeden mesiac. Takisto sa artikulovali spoločné problémy okresu a nastolil sa priestor spolupráce. Z úst niektorých starostov a aj odborníka na Pedagogickej fakulte MU sme počuli, že táto forma spolupráce fungovala. To je dôvod veriť, že podobná situácia sa môže v Brne a okolí opakovať.

Na druhej strane si jasne uvedomujeme aj nedostatky neformálnej spolupráce. Sú nimi pre-

dovšetkým snížená akcieschopnost a efektivita rozhodovania. Keďže vzťahy v rámci aglomerácie by týmto spôsobom začínali na neformálnej báze, implikuje to absenciu nástrojov na prijímanie rozhodnutí. Rýchlosť prijímania spoločných projektov je preto obmedzená kvôli neformálnosti členstva.

Navyššie, neformálnosť posilňuje diskusiu na úkor efektivity, pretože agenda aglomerácie by sa len v tomto čase vytvárala. Motivácia obcí vstúpiť do aglomeračných vzťahov nie je ešte istá, ako sme už spomínali vyššie, a preto preferencia diskusie pred efektivitou fungovania aglomerácie je rozumným kompromisom pri budovaní vzájomnej dôvery.

V spojení s neformálnosťou vzťahov vyvstáva aj otázka právnej subjektivity samotnej aglomerácie mesta Brna a okolia. Právna subjektivita je užitočným prostriedkom, ako získať finančné prostriedky napríklad z európskych fondov¹. Z neformálneho usporiadania vzťahov v rámci aglomerácie v prvej fáze vyplýva predpoklad, že by nebolo možné získať finančné prostriedky, pokiaľ by aglomeračné vzťahy zostali len na tejto úrovni. Je potrebné sa pohnúť o krok ďalej.

I na základe spomínaných nedostatkov si myslíme, že neformálna spolupráca je efektívnym odrazovým mostíkom pre fungovanie aglomeračných vzťahov. V prvej fáze je teda najdôležitejšie pritiahnúť pozornosť okolitých obcí a snaha o vytvorenie vzájomnej dôvery. Tieto dva aspekty prispievajú k tomu, že právna rovina aglomeračných vzťahov môže prejsť do svojej druhej fázy – zmluva k splneniu konkrétneho účelu.

2.2 Druhá fáza – Smlouva ke splnění konkrétního účelu

Ve druhé fázi by se neformální setkání měla překlénout k vytvoření prostředí, ve kterém by subjekty mohly vyzkoušet v reálné situaci výhody plynoucí ze spolupráce. K tomuto účelu lze doporučit možnost danou obcím zákonem č. 128/2000 Sb., a to Smlouvu ke splnění konkrétního účelu. Jak už název napovídá, k realizaci bude potřeba vytvoření smlouvy.

Pokud tedy subjekty projeví zájem vytvořit formální seskupení, pak si v rámci otestování spolupráce obce vyberou vhodný projekt (přirozeně lze doporučit projekt, který bude splňovat spíše nenáročné požadavky pro realizaci), který ovlivní prostředí ne v rámci pouze jedné obce, ale výsledky přispějí k rozvoji více obcí. Tento faktor bude hnacím motorem pro subjekty, jelikož každá ze stran bude mít podíl na prospěchu. Bude se tedy moci v praxi ověřit schopnost spolupráce aktérů, která je podstatou budoucí dlouhodobé součinnosti.

Výhodou této formy bezesporu je, že obce nemusí vytvářet žádnou speciální strukturu organizace a realizace projektů. To znamená, že může být přímo aplikovatelná, aniž by se musela vytvářet právní subjektivita spolupráce. Obce se tedy nebudou cítit svázané a odkázané na další orgány a mohou naopak vytvářet různorodá spojení a utužovat spolupráci v oblastech, které jsou pro ně výhodné. Zároveň si jednotliví aktéři mohou vybrat ty obce, se kterými se jeví budoucí spolupráce jako nejvíce žádaná.

Naopak nevýhody lze spatřovat v tom, že obce spolupracují na základě vytvoření smlouvy, a tudíž je spolupráce zaměřena pouze na jeden projekt. Během formálních setkání sice mohou vyplýnout další styčné plochy možné spolupráce, ale opět by se plán a samotné dílo uskuteč-

¹Na nadcházející finanční období 2014–2020 EÚ vyčlení velké množství peněz pro metropolitní oblasti. Speciálně v oblasti Integrovaného programu rozvoje územia (IPRÚ).

ňovaly na základě dalších zmiňovaných smluv. Tento postup je z našeho pohledu administrativně neudržitelný po delší dobu.

Další nevýhodou je právě nevytvoření pevné organizace a struktury a s tím související problémy v dlouhodobém období, jako dodatečné rozhodování či samotné financování v průběhu realizace. Tyto problémy je nutné vyřešit již při soupisu smlouvy a závisí tedy na schopnosti předvídat budoucí vývoj.

Tato fáze není předpokladem k postupu do další fáze. Zahrnuli jsme ji zde proto, aby existovala možnost subjektů nezavazovat se s dalšími obcemi do vzájemných vztahů, aniž by si dostatečně důvěřovali. Zatímco u této fáze je možnost doby určité i neurčité, svazky obcí se soustřeďují na druhou z možností a tedy i kladou větší náročnost na aktivitu stran.

Smlouva ke splnění konkrétního účelu nepodmiňuje sama o sobě třetí fázi – Svazek obcí. Představujeme ji jako pomyslný předstupeň třetí fáze, protože může ukázat aktérům výhody vzájemné spolupráce.

2.3 Třetí fáze – Svazek obcí

Na základě vytvoření úspěšné formy spolupráce v rámci konkrétních projektů v druhé fázi se podstatně zvýší možnost a ochota obcí vstoupit do třetí fáze – dobrovolného svazku obcí. Mnohé obce mají již v tomto ohledu hojně zkušenosti, zvláště co se týče svazků menších okolních obcí k zabezpečení svých základních potřeb, jedná se totiž o častou formu spolupráce. I tato forma je upravena v zákoně č. 128/2000 Sb., o obcích. Svazek má na rozdíl od předchozí formy právní subjektivitu, což má nesmírný klad pro lepší realizaci projektů. Účelem je ochrana a prosazování společných zájmů obcí.

Právní subjektivita znamená způsobilost nabývat práva a povinnosti. Svazek obcí se stává právní osobou, a proto vedle této subjektivity oplývá i způsobilostí k právním úkonům. Toto užší spojení a výsledný vznik jednotného subjektu vytváří příznivé prostředí pro čerpání dotací, jelikož právě tyto programy se v rámci EU ve svých plánech zaměřují na podporu zapojování územních celků do spolupráce. Příkladem vhodného nástroje může být tzv. IPRÚ, tzv. Integrovaný plán rozvoje území, v prioritní ose 3 Cestovní ruch. Tento program by pomohl rozvoji území Brna a okolí zabezpečením financování pod podmínkou respektování principu partnerství. V současnosti tento projekt funguje v územní oblasti Olomouce, Jesenicka a Šumperska.²

Nespornou výhodou vytvoření dobrovolného svazku oproti předcházející fázi je odstranění přebytečné administrativy týkající se vytvoření samotného prostředí realizace (myšleno soupis smlouvy a tomu předcházející události). V rámci tohoto se naopak nabízí volnější prostor pro vytváření nových styčných ploch.

Obce se ve svazku mohou zaměřit nejen na prospěch plynoucí v aktuálním čase určitého projektu pro všechny aktéry, ale bude možné realizovat takové plány, které se v danou chvíli zaměří na určitý úsek spolku. Přirozené je tedy potřebné, aby se pro vyvážení sil orientoval další návrh na jinou část svazku. Výhodou pak je, že se budou moci uskutečňovat takové návrhy, na které by samotné subjekty ne získaly dostatek financí.

²Dostupné online: <http://ipru.vm.portadesign.cz/> .

Vzhledem k tomu, že tato forma spolupráce je stále nejrozšířenější mezi obcemi České republiky, stát a samotná Evropská unie poskytuje těmto svazkům spektrum dotací. Tyto pak samozřejmě přispějí k rozvoji oblasti a realizacím projektů, na které se nenajde dostatek financí v rozpočtech samotných (myšleno subjektů nečlenů) obcí.

Jelikož tato forma již vyžaduje pevnější organizaci a vytvoření struktury, je důležité, aby si obce v rozsahu formálních setkání, vedoucích k vytvoření dobrovolného svazku, vyjasnily priority v této oblasti, zvláště okruhy jako rozhodování, financování či samotné zastupování svazku navenek. K tomuto účelu slouží vytvoření stanov svazku, tedy základního dokumentu.

Stálost organizace a struktury vede k potřebě setkávání aktérů na pravidelných schůzích. Tento fakt považujeme za výhodu, jelikož právě vzájemná komunikace a kontakt vedou k budování vztahů a hledání dalších vhodných projektů k realizaci. Tyto zasedání jsou důležitým momentem rozdělováním jednotlivé fáze od sebe.

Pokud by se menší obce bály závaznosti svazku a případného plynoucího neprospěchu z členství, je nutné upozornit a zároveň odkázat na samotný název svazku a z něho plynoucí dobrovolnost. Otázku členství a případných sankcí je nezbytné vyřešit ve stanovách. Ovšem pokud se celý proces zapojování obcí uskuteční podle výše popsaného plánu, riziko obav se zmírňuje. Subjekty si mohou vyzkoušet spolupráci v rámci jednodušších úkonů, kterým bude předcházet navázání kontaktů a důvěry stran, poté se obce dobrovolně rozhodnou, zda využijí možností a výhod plynoucí ze spolupráce.

Formy výše zmíněné počítají ve svém právním základě pouze s aktéry jakožto obcemi České republiky. Ovšem v rámci uskutečnění projektů se mohou zapojovat i soukromoprávní subjekty, tzv. stakeholdeři. Podle zákona o obcích, při spolupráci obcí s fyzickými či právními osobami se v rámci občanskoprávních vztahů použije ustanovení občanského zákoníku o zájmových sdruženích právníků osob a o smlouvě o sdružení. Pokud půjde o uspokojování veřejných potřeb, budou se vztahy s těmito subjekty řídit závazkovým právem podle obchodního zákoníku.

Kapitola 3

Stakeholder analýza

Stakeholderská analýza tvorí samostatnú časť analytickej fázy tejto práce. Jej dôležitosť spočíva v identifikácii aktérov, ktorí už v súčasnosti plnia alebo by v budúcnosti mohli a mali plniť významnú úlohu pri procese plánovania akýchkoľvek rozvojových aktivít v rámci aglomerácie¹ vzniknutej v okolí mesta Brna.

Pojem stakeholder sa využíva hlavne v súčasnom manažmente a marketingu pri vymedzovaní podniku a podnikových vzťahov. Je prevzatý z anglického jazyka a jeho doslovný preklad znamená „akcionár“ – tento význam však pre pochopenie hĺbky stakeholderského prístupu nestačí. Ten podnik vníma ako „stret zájmov rôznych zúčastnených subjektov – tzv. stakeholderů, kteří do vztahu vůči podniku dávají určitý vklad.“² Vedľa akcionárov (vlastníkov) tak medzi subjekty s rôznym záujmom voči podniku a rozličnými vytvorenými vzťahmi s ním patria aj: veritelia, dlžníci, dodávatelia, odberatelia, zamestnanci a štát.

Nami analyzovaný subjekt síce nie je podnikom, tento prístup je však možné využiť aj pri identifikácii dôležitých väzieb medzi prvkami pôsobiacimi v rámci akejkoľvek inštitúcie či zariadenia, ktoré svojim pôsobením navonok vykazuje určité znaky organizovanosti, teda aj medzi prvkami spadajúcimi pod vyššie vymedzenú aglomeráciu.

Z definície stakeholderského prístupu je zrejmé, že tento pojem zahŕňa veľké množstvo rôznych subjektov, ktoré majú pre budúci rozvoj aglomerácie rôzny význam a rovnako sa môže líšiť aj miera ich záujmu a vplyvu na rozhodovací proces. Po prispôbení si konceptu stakeholderského prístupu potom môžeme hľadať najdôležitejších stakeholderov aglomerácie medzi nasledujúcimi okruhmi subjektov:

- Subjekty verejnej správy: samospráva mesta, mestských častí a najbližších okolitých obcí; samospráva kraja
- Ďalšie subjekty verejnej správy pôsobiace v oblasti vzdelávania, kultúry, atď. (vysoké školy, výskumné inštitúcie,...)
- Dopravný podnik mesta; správa ciest a železníc apod.

¹Interpretácia výstupov získaných vďaka spracovaniu stakeholderskej analýzy sa bude vzťahovať ku konceptu možného vzniku aglomerácie, jednotlivé závery tejto analýzy sa však dajú použiť aj pre plánovanie ďalšieho rozvoja mesta Brna ako samostatného subjektu, prípadne k nadviazaniu spolupráce či posilneniu už existujúcich pozitívnych a taktiež pre odstránenie negatívnych vzťahov s jednotlivými okolitými obcami zvlášť.

²BLAŽEK, Jaroslav. *Management II, průvodce studiem*. Masarykova univerzita: Brno, 2007, 127s.

- Finančné inštitúcie
- Výrobné väčšie aj menšie podniky s relevantným významom (vývoj, technológie, progresívne rastúce odvetvia so značným potenciálom,...)
- Občianske združenia; subjekty neziskovej sféry

Pri vypracovaní stakeholderskej analýzy aglomerácie sme postupovali podľa nasledovných krokov:

1. Identifikácia najplyvnejších a najdôležitejších subjektov, ktorých sa nami vyššie vytýčené problémy mesta Brna a zároveň aj problémy okolitých obcí, ktoré by do vzniknutej aglomerácie spadali (tejto téme bude venovaná [samostatná kapitola](#)), úzko dotýkajú, a ktorých zainteresovanosť na riešení týchto problémov a taktiež na ďalšom rozvoji aglomerácie je viac než žiaduca
2. Vymedzenie možných prínosov (prečo je zapojenie subjektu žiaduce) a ochoty identifikovaného subjektu zapojiť sa do plánovaných rozvojových aktivít
3. Vyčíslenie miery významu a vplyvu jednotlivých subjektov na rozvoji aglomerácie
4. Interpretácia získaných informácií; výber najrelevantnejších subjektov pre ďalšie plánovanie rozvojových aktivít aglomerácie

Na základe posledného bodu je navrhnuté odporúčanie pre výber relevantných subjektov, ktorí by sa v budúcnosti mohli v istej miere podieľať na vypracovávaní rozvojových plánov a tým aj riešení spoločných problémov aglomerácie, a to minimálne prizvaním na spoločné stretnutia starostov prebiehajúce na základe návrhu platformy, podľa ktorej by mohla spolupráca v rámci aglomerácie fungovať najefektívnejšie (tento koncept je rozpracovaný bližšie v [príslušnej kapitole](#) tejto práce).

Z prehľadnej tabuľky uverejnenej v prílohe tejto práce vyplýva nižšie uvedená identifikácia najplyvnejších a najvýznamnejších stakeholderov³ aglomerácie:

³Jednotlivé zainteresované strany/stakeholderi sú zoradení podľa subjektívneho bodového hodnotenia od najvýznamnejšieho po najmenej významnejšieho, pričom je pre lepšiu identifikáciu a interpretáciu je v tabuľke uvedený aj ich vplyv. Pri identifikácii sme použili priame subjektívne bodové hodnotenie, ktoré je založené osobným hodnotením skupiny pozorovateľov danej problematiky. Toto hodnotenie sme zvolili zámerne vzhľadom k účelu tejto práce – vyjadrenie vlastného postojov autorov/študentov k fenoménu spolupráce v rámci aglomerácie. Bodovacia škála hodnotenia je nasledovná: 10 – najväčší význam, najvyšší vplyv; 1 – najmenší význam, najnižší vplyv. V tabuľkách stakeholderskej analýzy je uvádzaná priemerná hodnota súčtu bodov priradených jednotlivými autormi práce.

Názvy zainteresovaných strán	Prínos zapojenia	Dôvody vlastného záujmu	Význam	Vplyv
Samospráva mesta Brna	Zefektívnenie riešenia spoločných problémov prekračujúcich vlastné administratívne územia	Zefektívnenie riešenia spoločných problémov prekračujúcich vlastné administratívne územia	10	10
Samospráva okolitých obcí	Zefektívnenie riešenia spoločných problémov prekračujúcich vlastné administratívne územie	Zefektívnenie riešenia spoločných problémov prekračujúcich vlastné administratívne územie	10	10
29 mestských častí	Zefektívnenie územného plánovania; Prepojenie znalostí miestnych pomerov; Sprostredkovanie užšieho styku so súkromnou sférou pôsobiaceou v rámci mestských častí	Prepojenie znalostí miestnych pomerov, zefektívnenie územného plánovania	9,86	9,29
Juhomoravský kraj (krajský úrad)	Zefektívnenie riešenia problémov územia	Zefektívnenie riešenia problémov územia	9	9,57
Ministerstvo pre miestny rozvoj (pobočka Brno)	Odborný prínos v oblasti hospodárskej revitalizácie, prepojenie na českú vládu	Užšia spolupráca v oblastiach rozvoja oblasti, zefektívnenie riešení a hľadania alternatív	8,71	8,14
Regionálna rada odborových zväzov Juhomoravského kraja	Reprezentácia zamestnancov a ich záujmov	Zlepšenie riešenia problémov na trhu práce	8,5	8
Verejné vysoké školy	Priama spätná väzba (informácie o študentoch ako budúcej pracovnej sile); Priamejšia spolupráca so študentmi (zadania projektov, súťaže, ...) – „pohľad mladých“; Odborný prínos špecializovaných pedagogických pracovníkov, pluralita a rôznorodosť názorov v riešení problémov	Priestor pre získanie strategických partnerov (odborné prednášky pre študentov), prestíž školy, prístup k užšej spolupráci (reálne zadania projektov)	7,71	7
Verejné stredné a základné školy	Priama spätná väzba od špecifickej vekovej kategórie a špecializovaných pedagogických pracovníkov	Spolupráca pri riešení špecifických problémov (súvisiacich s demografickým vývojom – počet detí, stav na trhu práce -nezamestnanosť, ...)	7	6
Agentúra ochrany prírody a krajiny Českej republiky	Dopad dopravy a mestského rozvoja na životné prostredie a biodiverzitu	Zefektívnenie riešenia problémov životného prostredia	6,43	5,86
Regionálna hospodárska komora Brno	Uľahčenie informovania a zapojenia súkromných podnikateľských subjektov	Daný subjekt by mohol mať na spolupráci záujem, avšak menší, ako ostatné subjekty a to hlavne z dôvodu, že v súčasnosti už pôsobí v rámci širšieho regiónu; on sám teda na rozvoj vzťahov už pôsobí	6,14	6,71

Tabuľka 3.1: Najvplyvnejší stakeholderi aglomerácie

Identifikácia stakeholderov prebiehala na základe špecifik našej práce. Je v prvom rade zameraná na najvýraznejšie subjekty pôsobiace na vymedzenom území a v rade druhom na subjekty, ktoré majú najvýznamnejší podiel na konkrétnych problematikách, ktoré naša práca v ďalšej časti analyzuje.⁴

Z analýzy vyplývajú hlavne nasledujúce dôležité body:

- Samospráva mesta Brna a samosprávy jednotlivých obcí spadajúcich pod aglomeráciu majú na vzniku spolupráce totožné dôvody a teda aj najvyšší a opodstatnený záujem, čo hovorí jasne za jej vznik a ďalší rozvoj

⁴Je viac než zrejmé, že pri rozmeroch problematiky spolupráce v rámci aglomerácie by mohla byť pre každú oblasť spolupráce vypracovaná samostatná stakeholderská analýza. Naša práca má za účel priblížiť spôsob, ako by na daný problém mohlo byť nahliadané v budúcnosti, preto vzhľadom k jej hĺbke a zacieleniu hodnotíme nami vypracovanú stakeholderskú analýzu ako postačujúcu.

- Najvýraznejší význam a vplyv subjektov na vzájomné vzťahy v aglomerácii a jej rozvoj majú práve tie subjekty, ktorých prínosy k spolupráci a zároveň dôvody k nej sú totožné alebo v mnohých ohľadoch podobné
- K posilňovaniu spolupráce a celkovému rozvoju územia aglomerácie budú mať väčší vplyv hlavne verejné subjekty
- Štruktúra stakeholderov ako aj ich prínos je značne diferencovaný – čo predstavuje široké spektrum informácií, postojov a názorov, čo je na jednej strane výhodou (množstvo alternatív; nedôjde k takzvanej profesnej slepote⁵) ale zároveň poukazuje na nutnosť zvýšeného zamerania sa na efektívnu organizáciu takejto rôznorodnej skupiny, pokiaľ by došlo k budúcej spolupráci
- Na spolupráci môžu mať znížený záujem tie subjekty, ktoré na regionálnej úrovni už pôsobia, alebo súkromné subjekty so špecifickým zameraním (napríklad výrobné podniky), ktoré pôsobia relatívne samostatne (mimo vzťahy Brno – okolité obce)

Za špecifických stakeholderov môžeme označiť aj **občanov** aglomerácie, a to nielen obyvateľov Brna a okolitých obcí, ale aj ľudí s prechodným pobytom na tomto území, študentov a turistov, ktorí aj keď v tabuľke uvedení nie sú, majú na rozvoj aglomerácie dôležitý vplyv a zároveň sú súčasťou jeho najvýznamnejších zoskupení a inštitúcií. Sú teda prítomní v každom z identifikovaných subjektov, či už na postoch verejných činiteľov, vo vedúcom manažmente podnikov, alebo na miestach radových zamestnancov. Stoja tak vo viacerých pozíciách zároveň – ako ziskuchtiví zamestnávateľia, ale aj ako spotrebitelia s vysokými očakávaniami, ako známe osobnosti štátnej správy, ale aj ako starostliví rodičia či subjekty cielenej reklamy. Inštitúcie sú vytvárané pre ľudí a zároveň sú to ľudia, kto inštitúcie vytvára. Vzniknutá aglomerácia bude združovať nielen vymenované subjekty a taktiež mnoho ďalších, ktoré naša analýza nezastrešuje. V prvom rade však bude združovať ľudí. Tí sa na prehlbovaní dobrých a vytváraní nových priateľských vzťahov budú zasluhovať najviac. Preto je dôležité podotknúť, že pri interpretácii akýchkoľvek analýz a vytváraní akýchkoľvek projektov zameraných na spoluprácu, nie je dobré vnímať obce či inštitúcie len ako hmotné budovy a nehmotné informácie, ale je viac než potrebné vždy myslieť na ľudský podtón týchto problematík.

Možné neformálne stretnutia starostov, ale aj formálnejšie fóra či schôdze, ku ktorým by v neskorších fázach vytvárania spolupráce v aglomerácii došlo, by preto mali byť verejne prístupné komukoľvek, aby na ne okrem vyššie identifikovaných stakeholderov mohli prísť aj občania, ktorí o rozvoj územia a riešenie súčasných problémov prejavia záujem.

⁵Profesnou slepotou sa označuje jav, kedy človek dlhodobo pracujúci v jednej oblasti nie je schopný na problém zaujať iný postoj či názor, vidieť iné riešenie, než na aké je zvyknutý zo svojej dennej pracovnej rutiny.

Kapitola 4

Identifikácia problémových oblastí rozvoja okolitých obcí

Pred zahájením akejkoľvek formy spolupráce je viac než vhodné nielen oboznámiť partnerov s našimi požiadavkami, ale taktiež sa informovať o názoroch a problémoch, ktoré by v rámci tejto spolupráce chceli riešiť oni.

Preto sme ďalšiu kapitolu našej práce venovali analýze strategických plánov rozvoja obcí, ktoré na základe viacerých rozsiahlych štúdií¹ spadajú pod vymedzenie brnenskej aglomerácie a ich rozvoj má významný dopad na rozvoj samotného Brna. Sú to takzvané ORP (obce s rozšírenou pôsobnosťou) označené Územnou štúdiou aglomeračných väzieb mesta Brna a jeho okolia (ATELIER ERA – sdružení architektů Fixel & Pech, 2009–2010)² ako sídla s podstatným vplyvom v rámci aglomerácie, konkrétne Kuřim, Rosice, Židlochovice, Modřice a Šlapanice. Mesto Modřice síce medzi spádové obce nepatrí (patrí pod ORP Šlapanice), jeho úloha v rozvoji Brna je však nezanedbateľná. Okrem vyššie zmienených obcí do analýzy zahŕňame aj Bílovice nad Svitavou, z dôvodu priameho kontaktu so samosprávou tejto obce nadviazaného pre účely našej práce. Z analýz sa zameriame práve na tie problematické oblasti, ktoré by z rôznych dôvodov (služby obyvateľom, efektívnosť plánovania, problematika prekračujúca katastrálne hranice, finančné úspory, možnosť získania dotácií,...) mohli byť možnými oblasťami pre vzájomnú spoluprácu obcí s okolitými obcami. Tieto najskôr len predstavíme a vecne popíšeme. Dôvodmi spolupráce a konkrétnymi výstupmi a návrhmi sa v podrobnejšej miere budeme venovať v ďalších častiach práce.

Pre podrobnejší rozbor sme si vybrali rozvojové plány dvoch obcí, Rosice a Modřice:

¹Uvádza napríklad LOCAL ACTION PLAN – MÍSTNÍ AKČNÍ PLÁN. Joining forces. 2010 Dostupné online: <http://urban.eu>.

²ATELIER ERA – sdružení architektů Fixel & Pech. *Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí. 2.etapa – návrhová část*. Brno: 2009–2010, 183 str. Dostupné online: <http://up.krjijhomoravsky.cz>.

4.1 Rosice

Mesto Rosice hneď zo začiatku svojho strategického plánu rozvoja³ uvádza výhody, ktoré mu z výhodnej geografickej polohy voči mestu Brnu plynú, a to hlavne dobrú dopravnú dostupnosť, relatívne stabilný trh práce (miera nezamestnanosti v okrese Brno-venkov je dlhodobo pod celorepublikovým priemerom; od roku 2005 sa v meste Rosice miera nezamestnanosti znižuje; Rosice sú významným centrom dochádzky do zamestnania – v poslednom desaťročí do Rosic denne dochádza okolo 1 300 osôb) a blízkosť turisticky atraktívnych miest (Brnenská priehrada).

Druhá časť strategického plánu⁴ je spracovaná na základe dotazníkového prieskumu medzi 267 obyvateľmi mesta Rosice. Tento bol rozdelený na dva okruhy najpodstatnejších otázok – hodnotenie súčasnej situácie v meste a následné stanovenie priorít rozvoja, pričom účastníci dotazníku mali možnosť prostredníctvom bodovej stupnice v prvej časti najskôr posúdiť úroveň navrhnutých položiek a v druhej časti potom jednotlivým položkám priradiť dôležitosť ich ďalšieho rozvoja. V závere mali opýtaní možnosť voľného slovného vyjadrenia sa ku konkrétnym problémom mesta, čo pomohlo jednotlivé oblasti konkretizovať.

Za najproblematickejšie (najnižšia úroveň alebo najvyššia dôležitosť) boli občanmi hodnotené tieto položky:

- Možnosti trávenia voľného času
- Kultúrne podujatia (funkčný kultúrny dom, divadlo, klub pre seniorov a klub pre mládež)
- Športové vyžitie (viacúčelové ihrisko, cyklotrasy, detské ihriská,...)
- Cestovný ruch v meste
- Príležitosti pre podnikanie (vhodné pracovné príležitosti)
- Služby pre seniorov
- Údržba a rozvoj verejnej zelene

Mesto Rosice pre špecifickejšiu identifikáciu rozvojových priorít ďalej použilo metódu SWOT analýzy⁵, z ktorej nás v rámci analýzy oblastí novej spolupráce zaujímajú najviac práve slabé stránky (W) a hrozby (T) v nadväznosti na príležitosti (O). Mesto zároveň vypracovalo niekoľko analýz pre každú z nasledujúcich piatich oblastí zvlášť:

1. Infraštruktúra

- Chýbajúci obchvat mesta pre obmedzenie dopravy (W)
- Absencia cyklotrás (W)
- Nedostačujúca kapacita pre statickú dopravu – parkovanie v centre (W)
- Rušenie niektorých priamych spojení po zavedení IDS JMK (W)
- Nejednotnosť rozvodov plynovodnej siete (W)
- Nepriaznivý vplyv dopravy na znečistenie ovzdušia (T)

2. Aktivity voľného času

³Strategický plán rozvoje mesta Rosice pro období 2007-2015, Analytická časť. Dostupné online: <http://www.rosice.cz>.

⁴Dostupné online: <http://www.rosice.cz>.

⁵SWOT (z anglického strengths, weaknesses, opportunities, threats) analýza sa zameriava tak na silné ako aj slabé stránky, príležitosti a tiež možné hrozby. SWOT analýza mesta Rosice dostupná online: <http://www.rosice.cz>.

- Neexistencia stabilného kultúrneho zázemia (W) – prebiehajúce rekonštrukcie a získavanie priestorov pre rôzne akcie (O)
- Blízkosť Brna s bohatou kultúrnou ponukou (tento bod stanovilo mesto ako svoju W, máme však zato, že bez spolupráce sa zmení na T, avšak zároveň apelujúc na myšlienku vzniku aglomerácie môže ísť naopak o veľkú príležitosť)
- Prerušená kontinuita tradičných folklórnych slávností (W) – existencia tradícií, na ktoré je možné nadviazať (O)
- Zastarané športoviská, zlý fyzický stav kúpaliska a štadiónu (W)
- Zlá koordinácia a informovanosť v rámci mikroregiónu (T) – pôsobenie v rámci širšieho celku, tohto mikroregiónu (O)
- Nevyužívanie dotácií (T)

3. Riadenie rozvoja

- Chýbajúca dlhodobá perspektíva v plánovaní rozvoja mesta (W)
- Slabá schopnosť regulácie výstavby a rozvoja mesta – návrh obchvatu (W)
- Zlá komunikácia a slabá pozícia mesta v správnom obvode (T)
- Spolupráca s Juhomoravským krajom a integrácia so susednými obcami (O)

4. Ľudské zdroje a podnikanie

- Konkurencia zrovnateľne veľkých škôl z okolia (W)
- Kapacita MŠ, ktorá nemá rezervu primeranú k budúceму demografickému vývoju (W)
- Strata atraktivity pre podnikanie (T)
- Blízkosť krajského mesta – možnosť alternatívneho školstva (O)

5. Životné prostredie, sociálna starostlivosť a bezpečnosť

- Chýba koncepcia „ozelenenia“ mesta (W)
- Znečistenie ovzdušia z cestnej dopravy (T)

Medzi body opakované v každej z piatich čiastkových analýz patria nasledujúce dva body:

- Získanie dotácií EU (O)
- Neschopnosť mesta stanovenia priorít rozvoja (T)

V nadväznosti na vyššie uvedené rozsiahle analýzy obsahuje Strategický plán rozvoja mesta Rosice pre obdobie 2007–2015 IV. Návrhovú časť, v ktorej sú detailne popísané rozvojové zámery v piatich už spomínaných oblastiach. Strategický plán obsahuje ešte aj V. časť – Akčný plán a taktiež detailnú schému zobrazujúcu jednotlivé návrhy.

4.2 Modřice

Aj samotné Brno si uvedomuje dôležitosť spolupráce práve s mestom Modřice, a to nielen kvôli jeho geografickej polohe (leží v okruhu 9km od centra Brna spolu s ďalšími mestami – Bílovice nad Svitavou a Šlapanice, v blízkosti dôležitých dopravných ťahov). Jednou z významných udalostí minulých rokov bolo napríklad vybudovanie rozsiahleho nákupného centra Olympia (to už minimálne

desaťročie poskytuje služby nielen občanom týchto dvoch miest). Podľa údajov z oficiálnych webových stránok tohto strediska⁶ spádová oblasť dostupná do 60 minút zahŕňa až 1 600 000 obyvateľov. A aj keď do povedomia Olympia vstúpila ako obchodné centrum umiestnené vedľa južnej brnenskej výpadovky a dokonca je v Obchodnom registri Českej republiky vedená ako obchodná firma Olympia Brno s.r.o.⁷, oficiálne je však súčasťou katastrálneho územia mesta Modřice (čo v praxi znamená, že aj keď toto stredisko poskytuje služby cez 300násobne viac obyvateľom, než majú samotné Modřice, daň z nehnuteľností a daň z príjmu právnických osôb plynie celá do ich obecného rozpočtu).

Touto skutočnosťou chceme poukázať na to, že k podobným „prepojeniam“ (v zmysle vzájomného poskytovania služieb občanom, ale len jednosmerného plynutia špecifických výhod), dochádzalo už aj v minulosti, niektoré prebiehajú doteraz a je viac než zjavné, že k ich uskutočneniu dôjde aj v budúcich obdobiach bez ohľadu na to, či bude, alebo nebude vytvorená akákoľvek platforma spolupráce v rámci aglomerácie.

S týmto vedomím vytvára svoj strategický plán rozvoja aj mesto Modřice. Hneď v úvode Analýzy spokojnosti občanov sú spomínané výhody ale aj nevýhody, ktoré mestu Modřice zo strategického umiestnenia v blízkosti Brna plynú: „*Ekonomický rozvoj Brna i celého regionu spolu se změnami v životním stylu a trávení volného času obyvatel generují významné změny v charakteru a funkciích města Modřice. Město nyní musí čelit novým výzvám a přínosům ze vstupu ekonomických subjektů do okolních průmyslových zón, přílivu nových občanů hledajících vhodné podmínky k životu v okolí Brna, jež přináší růst poptávky po veřejných službách, ale i možnostech volnočasového vyžití, kvalitními restauračními službami i funkční městskou hromadnou dopravou.*“⁸

Analýza spokojnosti občanů s kvalitou života ve městě Modřice⁹ tvorí kľúčový podkladový materiál, na základe ktorého mesto sformulovalo aj priority svojho ďalšieho rozvoja. Zároveň je nedielnou súčasťou Strategického plánu rozvoja mesta Modřice pre roky 2008 až 2015. Vďaka analýze Modřice metódou dotazníkového prieskumu identifikovali potreby svojich občanov, mieru ich spokojnosti a nespokojnosti so súčasným stavom života v meste, aj konkrétne problémové oblasti.

Úroveň spokojnosti občanov s kvalitou života v meste spolu s odpoveďami na otázku spôsobu trávenia voľného času poukázala na tieto problémové oblasti:

- Dostupnosť a kvalita detských ihrísk
- Stav komunikácie a chodníkov
- Úroveň kultúrnych aktivít a služieb (občania si uvedomujú, že tento nedostatok ich núti k zvýšenému cestovaniu práve do Brna)
- Nedostatok parkovacích miest
- Spôsob fungovania mestskej polície
- Výrazne menšia spokojnosť s možnosťami trávenia voľného času u občanov vo+veku do 18 rokov
- Nezainteresovanosť občanov do verejných diskusií a jednaní

⁶Dostupné online: http://www.olympia-centrum.cz/cz/olympia_brno .

⁷Dostupné online: <http://www.justice.cz>.

⁸Dostupné online: http://www.mesto-modrice.cz/files/Modrice_Strategicky_plan_export.pdf .

⁹Dostupné online: http://www.mesto-modrice.cz/files/Modrice_Strategicky_plan_export.pdf .

- Stav mestskej zelene (nedostatok „klidových zón“ k relaxácii aj športu)
- Vysoká intenzita cestnej dopravy s negatívnym dopadom na životné prostredie a bezpečnosť (hlavne detí)

Medzi niektoré konkrétnejšie problémy patria:

- Absencia kúpaliska
- Zlý stav niektorých stavieb a budov (chýba most pri železnici)
- Nedostupnosť okolia pre peších

Je nutné podotknúť, že relatívne vysokú mieru spokojnosti občania vyjadrili v otázke kvality dopravného spojenia, a to nielen v rámci mesta, ale aj čo sa spojenia s okolitými obcami (hlavne s Brnom) týka¹⁰.

Na základe vyššie uvedených zistení bola následne vypracovaná identifikácia najvýznamnejších projektov a rozvojových výziev v meste Modřice. Tieto môžu predstavovať aj možné podnety pre nadviazanie spolupráce s ostatnými obcami v rámci aglomerácie – hlavne v tých špecifických oblastiach, ktoré dôležitosťou a významom presahujú hranice katastrálneho územia jednotlivých obcí.

Nadväzujúc na Strategický plán rozvoje mesta Modřice by takýmito oblastami mohli byť:

- Obmedzenie nákladnej dopravy vybudovaním obchvatu
- Zlepšenie stavu infraštruktúry pre šport a voľnočasové aktivity – stavba kúpaliska (za predpokladu, že by bolo umiestnené na rozhraní území oboch miest; nie je možné vylúčiť, že by podobné zariadenie v prípade jeho vybudovania na území mesta Modřice nevyužívali často aj obyvatelia mestských častí Brno-Jih a Brno-Chrlice)
- Regenerácia mestskej zelene s vytvorením „klidových zón“ (patria sem aj koncepty inline a cyklo ciest)
- Úprava IDS Jihomoravského kraja (sťažnosti občanov na výšku cestovného a nedodržanie cestovného poriadku)
- Rozšírenie kultúrneho zázemia (koncerty, hudobné podujatia, ...)
- Zamedzenie ďalšieho rozširovania komerčnej a industriálnej zóny (súvisí s problémom zvýšeného hluku, znečistenia a dopravnej preťažnosti, čo má značný dopad aj na Brno kvôli priamemu susedstvu s jednotlivými jeho mestskými časťami)

4.3 Najčastejšie problémy ostatných obcí

Kuřim

- Dopravné zaťaženie mesta – zlý stav cestných komunikácií
- Nerozvinutá sieť cyklotrás
- Nedostatočná dopravná obslužnosť spojmi verejnej dopravy

¹⁰Do mesta Modřice, podobne ako aj do mesta Rosice jazdia okrem medzimestských liniek alebo vlakov aj niektoré električkové, autobusové a taktiež nočné spoje DPMB (Dopravní podnik města Brna). Bližšie informácie o cestovných poriadkoch sú dostupné na oficiálnych stránkach DPMB: <http://www.dpmb.cz/>.

- Vysoké množstvo emisií, hluku a prachu
- Neuspokojivé možnosti trávenia voľného času a kultúrneho využitia
- Neexistencia tradičných amatérskych kultúrnych združení (divadlo, zbor, folklór,...)
- Nutnosť zlepšenia stavu športovísk, chýba viacúčelová hala alebo telocvičňa
- Neefektívna propagácia mesta v rámci cestovného ruchu
- Nedostatok priameho autobusového spojenia s Brnom po zavedení IDS JMK a zrušenie ďalších spojení s ostatnými obcami
- Neuspokojivý stav mestskej zelene a odpočinkových plôch
- Kapacita MŠ je nízka oproti súčasnému dopytu
- Nevyhovujúce priestorové (kapacitné) podmienky mestskej knižnice

Židlochovice

- Absencia viacúčelového kultúrneho zariadenia a kultúrnych aktivít (divadlo, výstavy, koncerty, ...)
- Zlé riešenie prepojenia cyklotrás
- Nedostatočné možnosti športového využitia (chýbajú ihriská, kúpaliská, ...)
- Dopravná vyťaženosť – s čím súvisí kvalita ovzdušia, hluk, znečistenie, zhoršujúci sa stav komunikácií
- Nedostatočné spojenia mesta s ostatnými mestami aj Brnom prostredníctvom hromadnej prepravy
- Nerozvíjajúce sa podnikateľské aktivity
- Vysoká konkurencia susedných regiónov a „nasávací efekt Brna“¹¹ (hrozba z pohľadu mesta Židlochovice)
- Nespolupracovanie s občanmi, obcami a združeniami v regióne
- Neexistencia koncepcie rozvoja regiónu
- Nedostatočný stav mestskej zelene
- Chýbajúca turistická infraštruktúra (nediverzifikovaná ponuka a nedostatočné povedomie verejnosti)

Šlapanice

- Hluk z diaľnice a letiska
- Zhoršenie životného prostredia vplyvom neriešenia problémov s cestnou dopravou (plus prispieva aj cementáreň a výroba vápna)
- Chýbajúca ponuka športových a rekreačných zariadení
- Nepriechodnosť cyklotrás a turistických trás
- Deficit školských a sociálnych zariadení
- Nedostatok rekreačných možností v iných sezónach než letných
- Zdravotnícka starostlivosť je založená na dostupnosti zariadení v Brne

¹¹SWOT analýza – Strategický plán rozvoja mesta Židlochovice. Dostupné online: <http://www.zidlochovice.cz>.

- Významná závislosť zamestnanosti na ekonomickej výkonnosti Brna

Bílovice nad Svitavou

- Nedostatočné priestory v MŠ a ZŠ (prevaha žiadostí nad počtom voľných miest)
- Znižujúca sa kvalita cestných komunikácií v dôsledku ich vysokej záťaže
- Zvýšený hluk a znečistenie v okolí hlavných ťahov
- Problém konceptu navrhovaného obchvatu (oddelenie jednotlivých častí obce; obec cíti nízku mieru možného ovplyvňovania návrhov z krajskej úrovne)
- Nedostatok kultúrnych aktivít
- Nedostatok možností pre športovanie (nutnosť dochádzať za športom do Brna)

4.4 Všeobecné závery

Je viac než zrejmé, že obce medzi jeden z najdôležitejších strategických faktorov svojho rozvoja radia hlavne spojenie s metropolou Juhomoravského kraja, ktorou je Brno. A aj keď grafické vymedzenie brnenskej aglomerácie zahŕňa niektoré obce až vo vzdialenosti 20 km od centra Brna (v niektorých konceptoch celý okres Brno-venkov), čo v pomyslenej kružnici predstavuje rozsiahle územie plné rôznych oblastných špecifík a geografických podmienok, predsa sú problémové otázky, ktoré obce riešia, v mnohom podobné. Práve to je ďalším argumentom pre vznik platformy vzájomnej spolupráce v rámci aglomerácie.

Kapitola 5

Park&Ride

Se zpřístupněním osobních automobilů širokým masám sílí i potřeba na infrastrukturu stejně tak na parkovací plochu. Již v roce 1995 napsal americký ekonom Lester C. Thurow článek o problémech s městskou dopravou, ve kterém mimo jiné zmiňuje, že i kdyby Londýn zboural celé historické centrum a místo něj postavil nové silnice, stejně by se nezbavil dopravních zácp.¹ Odborná veřejnost proto musela začít hledat jiný způsob, jak dostat osobní dopravu pryč z města. Jedním z možných řešení je tzv. systém **Park&Ride** (česky „zaparkuj a jeď“). Smyslem tohoto systému je vybudování dostatečného počtu parkovacích míst v blízkosti důležitých dopravních uzlů veřejné dopravy tak, aby osádky osobních automobilů mohly zaparkovat mimo vytížené oblasti měst a k další cestě mohly využít prostředků hromadné dopravy.

5.1 Současná situace

Město Brno se potýká se značným znečištěním ovzduší a hlučností způsobené nadměrnou dopravou. Míra znečištění z mobilních zdrojů v rámci krajů je druhá největší v republice hned po Středočeském kraji. Konkrétně na vybraných územích města Brna je nepřetržitě překračován imisní limit pro PM₁₀. Podle odhadu se zvyšuje při dlouhodobém vystavení působení PM_{2,5} riziko kardiovaskulární nemoci o 12 % a riziko karcinomu plic o 14 %.² Město v poslední době díky suburbanizaci zažívá každodenní příliv obyvatel okolních obcí, což komplikuje již dost závažnou dopravní situaci v centru města.

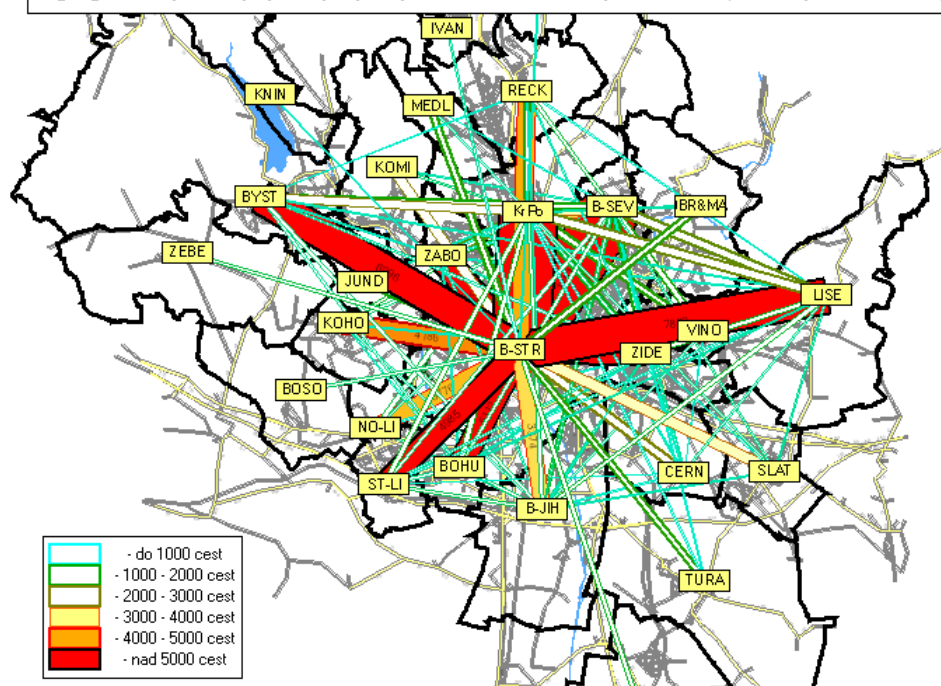
5.2 Výhody

Vybudování tohoto systému přináší beze sporu mnoho výhod. V souvislosti se snížením dopravy v centru se počítá i s nižší emisí oxidů dusíku a uhlíku, prachových částic a ostatních zdraví nebezpečných látek, mimo to i se snížením hluku. Do rovnosti můžeme postavit i méně aut s vyšší průjezdností. To jistě ocení nejen samotní řidiči a uživatelé městské hromadné dopravy, ale i vozy

¹THUROW, Lester C. Economics of Road Pricing. *The Boston Globe*. 1995.

²Aktualizace strategické vize Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2020. [online]. 2012 [cit. 2012-05-03]. Dostupné z: <http://www.kr-jihomoravsky.cz>

Agregace dopravní poptávky - počty cest mezi městskými částmi (ranní špička celkem)



Obrázek 5.1: Kartogram aktuálního počtu cest mezi městskými částmi převzatý z projektu VaV PARKRIDE (viz <http://www.motran.info/projekty-a-modely/>)

integrovaného záchranného systému. Kupříkladu v Singapuru se v souvislosti se zavedením mýtného zvýšila průměrná rychlost ve špičce na dvojnásobek.³ Nesmíme zapomínat na to, že by na tom v konečném hledisku byli lépe i samotní řidiči. Díky fungujícímu systému by se minimalizovala šance, že budou příliš dlouhou dobu hledat vhodné místo na zaparkování.

5.3 Realizace

Aby řidiči odstavili auta na okrajových parkovištích a do centra dojeli hromadnými prostředky, musí být nejprve vnějším faktorem motivováni, aby se chovali tímto specifickým způsobem. Z praktického hlediska lze postupovat dvěma cestami – zvýšit cenu parkování ve městě a snížit množství parkovacích míst nebo vytvořit dostatečné motivující podněty (například zvýhodněné jízdné MHD). Nejúspěšnější strategií je kombinace obou cest. Za všeho nejdřív je však potřeba vybudovat kvalitní infrastrukturu, samotná parkovací místa a hlavně navazující linky městské hromadné dopravy. Ve zprávě ekologického institutu Veronica se přímo píše, že „zvýšení poplatku za parkování o 10 % znamená snížení objemu dopravy o 16–31 %. Počet přepravovaných osob v MHD může stoupnout

³ENVER, François. Mýtná ve městě získávají popularitu. In: *Ville & Transports Magazine* [online]. 2006 [cit. 2012-05-02]. Dostupné z: http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd8_06.pdf

o 3–35 %.⁴ Lze tedy pozorovat, že i malou změnou, která navíc vyžaduje malé náklady, lze dosáhnout velkého zlepšení dopravní situace. Nejvíce extrémním řešením, jak zlepšit dopravu v centru města, je zavedení mýtného. Tento krok je však politicky těžko realizovatelný a navíc je spojen i s velkými náklady.

5.4 Náklady

Největšími náklady je samotné vybudování potřebné infrastruktury. Chceme-li, aby vybraná část obce byla spádovou oblastí pro své blízké okolí, ze které by se dále do centra aglomerace pokračovalo v rámci systému Park&Ride, je nutné vybudovat komunikace s dostatečnou kapacitou. Dále můžeme očekávat velké náklady i ve spojení s vybudováním samotných parkovacích ploch. Zde se však může město Brno inspirovat ve Vídni, kde parkoviště sítě Park&Ride obstarávají soukromé subjekty. Vhodné by bylo využít spolupráce veřejného a soukromého sektoru prostřednictvím PPP projektu.⁵

5.5 Příklady z domova a zahraničí

Praha

Brnu nejbližším příkladem může být fungující systém v hlavním městě. V Praze v současnosti funguje 17 parkovišť sítě Park&Ride s kapacitou 3 005 parkovacích míst. Všechny lokalizované s blízkou návazností na prostředky hromadné dopravy v okolí zastávek metra nebo železnice. Parkoviště jsou denně otevřena od 4:00 do ukončení provozu metra (cca 1:00). Cena za parkování činí 20 Kč/den.⁶ Do července 2011 byla součástí celého systému i možnost koupit si zvýhodněnou jízdenku MHD, dnes už však tato možnost není. Tato změna však neohrozila rostoucí tendenci ve využívání těchto parkovišť. V roce 2010 dosáhl celý systém bezmála jednoho miliónu uživatelů.⁷ Kromě možnosti zaparkovat auto, poskytují parkoviště místo i pro jízdní kola a to zcela zdarma.

Vídeň

Hlavní město sousedního Rakouska je dalším vhodným příkladem, jak může fungovat systém Park&Ride. Ve Vídni je rozmístěno kolem 8 400 parkovacích míst. Cena je stanovena ve výši 3 eura/den.⁸ Celý systém je doplněn informačními tabulemi, které navádějí řidiče k nejbližším

⁴PATRIK, Miroslav a Miroslav ŠUTA. Aby se ve městě dalo dýchat: Příklady efektivních opatření ke zlepšení kvality ovzduší. In: *Ekologický institut Brno* [online]. 2011 [cit. 2012-04-30]. Dostupné z: <http://www.veronica.cz>

⁵PPP je obecný pojem pro spolupráci veřejného a soukromého sektoru vzniklé za účelem využití zdrojů a schopností soukromého sektoru při zajištění veřejné infrastruktury nebo veřejných služeb. Jednotlivé varianty PPP, jsou-li odborně a úspěšně aplikovány, zvyšují kvalitu i efektivnost veřejných služeb včetně výkonu státní správy a urychlují realizaci významných infrastrukturních projektů s pozitivním dopadem na rozvoj ekonomiky. Převzato z <http://www.pppcentrum.cz>

⁶P+R, B+R, K+R (od 1.7.2011). *Pražská integrovaná doprava* [online]. 2011 [cit. 2012-04-30]. Dostupné z: <http://www.ropid.cz>

⁷FORMÁNKOVÁ, Šárka. Parkování na P+R parkovištích na okraji Prahy podraží o sto procent. *IDNES.cz* [online]. 2011 [cit. 2012-04-30]. Dostupné z: <http://zpravy.idnes.cz>

⁸Park&Ride. *PARKEN in Wien* [online]. [cit. 2012-04-30]. Dostupné z: <http://www.parkeninwien.at/en/Park-and-Ride.html>

volným parkovištím.

Amsterdam

Amsterdam disponuje 7 parkovišti Park&Ride. Za den parkování se platí jednotná cena 8 euro, přičemž zákazník dostane OV cardu, která je určena až pro 5 osob a slouží k přepravě od parkoviště do centra a zpět. Jinou cestu s nimi zákazník vykonat nemůže.⁹

⁹Park and Ride – P+R in Amsterdam. *Amsterdam.info* [online]. 2011 [cit. 2012-05-03]. Dostupné z: <http://www.amsterdam.info/parking/park-ride/>

Kapitola 6

Školky a školní autobusy

Česká republika a její obce se nyní nacházejí v paradoxní situaci, kdy na straně jedné je nedostatek žáků základních škol především v menších obcích. Těmto školám hrozí uzavření. Na straně druhé mnohé obce a města řeší nedostatek míst ve svých mateřských školkách. Díky přísným hygienickým nárokům a mnohdy nedostatku vhodných budov a prostorů, je možnost flexibilní odpovědi na tento problém značně omezená. Po důkladné úvaze byl koncipován projekt alternativních školek a pro řešení problému s uzavíráním základních škol (a omezování či neexistence služeb dalších) zřízení školních autobusů. Navrhované projekty mohou fungovat samostatně, ale v případě, že by na sebe byly navázány, měly by šanci vzniknout významné synergické efekty.

6.1 Školky

Problém nedostatku míst ve školkách palčivě tíží město Brno,¹ aktuálně je tato problematika probírána například v městské části Líšeň.² Pokud však nebudeme zůstat pouze v městě Brně, ale podíváme se i do okolních obcí, z výše zmíněné analýzy plánů obcí vyplývá, že ze šesti zkoumaných, tři obce řeší problém s nedostatkem míst či malou rezervou vzhledem ke zvyšování počtu dětí do budoucna (konkrétně se jedná o Rosice, Kuřim a Bílovice nad Svitavou). Předkládaný návrh lesních mateřských školek³ a výstavby kontejnerových mateřských školek by mohl být flexibilní odpovědí na nárůst počtu dětí a pomalý nárůst a nákladnost zvyšování počtu míst ve školkách či počtu školek samotných.

6.1.1 Výhody

Náklady

Jednoznačnou výhodou kontejnerových školek je rychlost jejich stavby a relativní finanční nenáročnost (v porovnání se stavbou klasického předškolního zařízení), kdy tyto náklady jsou v průměru

¹Školky na jižní Moravě: Dvě děti, ale jen jedno místo, online, dostupný přes: <http://brno.idnes.cz>

²Řešíme problém Líšně se školkami, online, dostupný přes: <http://www.brno-lisen.cz/resime-problem-lisne-se-skolkami/t1565>

³Asociace lesních mateřských školek, online, dostupný přes: <http://www.lesnims.cz/>

o 30 % (České Budějovice)⁴ až 300 % (Rychnov u Jablonce nad Nisou)⁵ nižší a stavba trvá jeden až dva měsíce. V případě lesních školek náklady na zřízení jsou ještě nižší. Po skončení babyboomu je navíc možné jednoduše kontejnerové školky přestavět k jiným účelům – dílny pro základní či střední školu, družina či další.⁶ Výhodou kontejnerových školek je, že tyto prostory splňují veškeré nutné hygienické, bezpečnostní a prostorové podmínky pro provoz předškolních zařízení. Většinou jsou dimenzovány jako nízkoenergetické stavby, což znamená ušetřené provozní výdaje ve srovnání s klasickými školkami.

Obce

Pro jednotlivé obce a zvláště město Brno by obě možnosti znamenaly levnější alternativu k rozšiřování či stavbě nových školek. Výsledkem by bylo snížení počtu dětí, které musí být z kapacitních důvodů odmítnuty, a úspory v rámci Brna a okolí v řádech milionů korun.

Rodiče

Ti by na projektu mohli ocenit více míst ve školkách, nižší míru odmítnutí a v případě navázání na projekt školních autobusů by nebyli příliš omezeni vzdáleností a jednotlivé školky by se mohly profilovat dle zájmu rodičů a dětí – zaměření na výuku cizích jazyků, ekologická výchova, školky s hudbou, školky spojené s dramatickou výchovou, umělecké školky apod. Pokud by například v obci byla lesní školka, ale dítě by mělo nadání pro zpěv, mohlo by být každý den ráno odváženo do vzdálenější školky, která by byla zaměřena na výuku zpěvu a hry na hudební nástroje. Dle momentální poptávky rodičů by bylo možné operativně měnit zaměření školek.

Lokální ekonomika

Zvláště v případě lesních školek (nutnost splnění přísných hygienických norem v případě obstarávání stravování pro děti) by bylo možné navázat spolupráci s místními restauracemi, které by lesní školky zásobovaly připraveným jídlem z vlastních provozoven. Spolupráce by byla také možná mezi lesními školkami a místními farmáři a statky, aby se děti seznámily s provozem farm, chovanými zvířaty apod. Pokud by byl zájem z řad rodičů a farmářů, bylo by možné navázat spolupráci ve formě ekologické výchovy přímo na farmě a vyzkoušení si nejjednodušších úkonů spojených s chovem zvířat (za předpokladu splnění bezpečnosti dětí)

Školky a studenti

Výhodu by mohla pocítit i Masarykova univerzita a další střední, vyšší odborné a vysoké školy – ve školkách by byla možnost praxí pro studenty a žáky těchto škol a v případě splnění kvalifikace

⁴Na Májí se staví kontejnerová školka, online, dostupný přes: <http://budejovickodnes.cz/index.php/aktualne/72-na-maji-se-stavi-kontejnerova-skolka>

⁵Kontejnerová školka je třikrát levnější, online, dostupný přes: <http://www.tydenik-skolstvi.cz/archiv-cisel/2009/30/konternerova-skolka-je-trikrat-levnejsi/>

⁶Z kontejnerových školek se v Česku stal dobrý byznys. Obce často nemají na výběr, online, dostupný přes: <http://zpravijihned.cz>

možnost získání zaměstnání na HPP či DPP, což by vedlo ke značnému snížení provozních nákladů školek a zvýšení zaměstnanosti absolventů.

6.1.2 Realizace

V Brně a okolních obcích by mohla být zřízena síť kontejnerových školek, které by odpovídaly místní poptávce po místech ve školkách. Doplněním by byly lesní školky, které by byly zřízené ve vhodných místech. Jak již bylo zmíněno, jednotlivé školky by se mohly profilovat dle přání rodičů a dětí. Zvláště kdyby školky byly navázány na projekt školních autobusů, který bude představen níže, rodiče by měly značnou volnost ve výběru školky vhodné pro svoji ratolest.

Pro splnění přísných hygienických norem by bylo nutné pro lesní školky zařídit přípravu jídla pro děti v provozovnách na to určených (místní restaurace) a jejich dovoz a výdej pověřenou osobou. V případě kontejnerových školek by tento problém být řešen nemusel, jelikož splňují veškeré normy nutné pro předškolní zařízení.

6.1.3 Náklady

Lesní školky prozatím nejsou ukotveny v legislativě jako mateřské školy registrované u MŠMT, což znamená, že nemohou být dotovány z veřejných rozpočtů a jejich provoz hradí rodiče – i to by se však mohlo změnit díky pracovní skupině „Pro kontakt dětí s přírodou“ při Ministerstvu životního prostředí.⁷ Pro příklad je v příloze uveden návrh příjmů a výnosů lesní školky, který byl se svolením Václava Uzla přejet z jeho projektu, který byl navržen v rámci Ekoinkubátoru Fakulty sociálních studií a Ekonomicko-správní fakulty Masarykovy univerzity.⁸ Roční náklady zmíněného projektu jsou vyčísleny na 564 000 Kč a výnosy při 15 dětech a platbě 5 000 Kč měsíčně na 750 000 Kč ročně. Většina provozních nákladů je tvořena platy pedagogů, které by se s ohledem na zmíněnou možnost praxí či brigád studentů mohly signifikantně snížit.

Náklady na pořízení kontejnerových školek se pohybují od 2,5 milionů korun. Pro zlevnění a zrychlení procesu budování školky by obec mohla vyčlenit vhodný pozemek k pronájmu či prodeji. V případě nedostatku prostředků nabízejí společnosti, které se stavbou těchto celků zabývají, možnost pronájmu školek, což by mohlo být zvláště zajímavé pro obce, které důvodně očekávají, že nynější zvýšený počet dětí předškolního věku není dlouhodobým trendem.

Dělení nákladů na stavbu a provoz by (v případě napojení na projekt školních autobusů) bylo možné mezi jednotlivými obcemi (včetně města Brna) na základě počtu žáků, které by do dané školky z obcí dojížděly. Případně by byla možná spolupráce sousedních obcí na zřízení školky pouze v jedné z nich a dovážení dětí do ní pomocí školních autobusů.

6.1.4 Příklady z domova a zahraničí

Pro příklad fungování konceptu kontejnerových školek není nutné se zaměřovat na zahraničí – kromě již zmíněných zkušeností z České republiky, v Jihomoravském kraji jsou takovéto školky

⁷Legislativa, online, dostupný přes: <http://www.lesnims.cz>

⁸Ekoinkubátor, online, dostupný přes: <http://opvk.fss.muni.cz/ekoinkubator/>

v Moravanech u Brna⁹ a městské části Ořešín.¹⁰ Po delší dobu formou výstavby kontejnerových školek jsou řešeny demografické diskrepance zvláště v Německu, kam směřovala a stále směřuje většina produkce českých společností, které tyto stavby vytvářejí.¹¹ Projekt lesních školek je zatím pouze v začátcích a pilotní školkou je MŠ Lesníček¹² v Toulcově Dvoře.



Obrázek 6.1: Příklad kontejnerové školky – MŠ Moravánek Moravany u Brna (viz <http://skolka.msmoravaneck.cz/fotoalbum/>)

6.2 Školní autobusy

V nynější době reálně hrozí mnohým základním školám, zvláště v menších obcích, zrušení. Zároveň menší obce nedokáží zajistit některé služby pro své občany. Projekt školních autobusů je možnou odpovědí na rušení základních škol a spojenými problémy rodičů při dopravě dětí do nejbližší školy a též způsobem, jak by mohli lidé i v nejmenší obci využívat kvalitních služeb Knihovny Jiřího Mahena v Brně či získávat léky bez nutnosti cestovat do jiných obcí a jejich lékáren. Samozřejmě by bylo možností i rozšířit portfolio služeb, které by byly v autobusech nabízeny či naopak autobusy ponechat pouze jako dopravní prostředek pro děti základních a mateřských škol.

6.2.1 Výhody

Obce

Jednotlivé obce by se mohly dohodnout na zachování školy alespoň v jedné ze sousedních obcí tím, že by se do ní místní děti přehlásily a byly by sem každý den svážené. Provoz základních škol by se zefektivnil, protože by již nebylo nutné mít více škol, ale děti by mohly být soustředěné pouze v jedné. Odpadla by tak nutnost dublování pracovních pozic. Pokud by byly napojeny školní

⁹MŠ Moravánek, online, dostupný přes: <http://skolka.msmoravaneck.cz/>

¹⁰Mateřská škola Ořešín, online, dostupný přes: <http://www.brno-oresin.cz/skolka.asp>

¹¹Z kontejnerových školek se v Česku stal dobrý byznys. Obce často nemají na výběr, online, dostupný přes: <http://zpravy.ihned.cz>

¹²Lesníček, online, dostupný přes: <http://www.toulcuvdvor.cz>

autobusy, bylo by možné využít prostory rušených základních škol, které by se staly školkami mateřskými, do kterých by děti byly vozeny školními autobusy.

Brno

Na první pohled je návrh bez výhod pro Brno, ale děti by mohly být vozeny do školek i z Brna, což by znamenalo větší výběr školek brněnským rodičům a snížení počtu odmítnutých dětí z kapacitních důvodů. Jelikož je Brno přirozeným centrem regionu, společnost (pokud by služba nebyla napojena na Dopravní podnik města Brna, a.s.) by byla zřízena v Brně, což by přineslo zvýšení počtu pracovních míst a navíc by zde byl zřejmý přínos pro Knihovnu Jiřího Mahena a lékárnou či lékárny, které by mohly být brněnské.

Rodiče

Méně starostí s dopravou žáků do základních škol a možnost větší volnosti výběru mateřských škol a jejich zaměření.

Knihovna Jiřího Mahena

Zvýšení počtu čtenářů a příjmu díky čtenářským příspěvkům.

Lékárna (či lékárny)

Zvýšení prodeje léků a větší dostupnost jejích služeb.

Dotace

V případě pořízení nových autobusů, které by používaly alternativní pohon bylo možné si zajistit část financování z fondů EU či Ministerstva pro životní prostředí.

6.2.2 Realizace

Projekt školních autobusů by mohl být napojen na Dopravní podnik města Brna, a.s., které by mohl zajišťovat spojení mezi školami a školkami. Případně by bylo nutné založení nové společnosti, která by provozování autobusů měla na starosti. Pokud by se zakládala tato společnost, bylo by možné vždy založení menší společnosti například mezi sousedními obcemi, ale z hlediska efektivnosti nákladů by bylo vhodné založit jednu společnost, která by dané trasy spravovala centrálně.

Objednání knih by probíhalo skrze internetový portál Knihovny Jiřího Mahena a léky by bylo možné objednávat taktéž přes internet, telefonicky či osobně při zastavení autobusu na zastávce pro nástup či výstup dětí (totéž pro KJM).

6.2.3 Náklady

Nejvyšší položkou nákladů by bylo v případě založení nové společnosti pořízení autobusů, tyto náklady by se daly snížit využitím dotací z EU či MŽP. Provozní náklady by mohly být tvořené

převážně mzdami řidičů a pohonnými hmotami, kdy v případě alternativního pohonu autobusů by mohlo být na pohonných hmotách vytvořeny úspory.

Služba by byla financována příspěvkem obcí a částečně též z jízdného, které by žáci platili ať již ve formě jízdenek každý den či měsíčních a ročních kupónů.

Z hlediska přidružených služeb by část nákladů mohla nést i lékárna (či případně další nabízené služby), která by takto zvyšovala svůj příjem. Personálně by Knihovna Jiřího Mahena musela designovat zaměstnance k rozvážení objednaných knih v autobusu a taktéž lékárna zařídit kompetentní osobu pro výdej léků na trase.

6.2.4 Příklady ze zahraničí

Asi všem známým případem budou ony legendární žluté školní autobusy z amerických měst, které takto řeší leckdy velkou vzdálenost mezi jednotlivými obcemi a ulehčují rodičům starost o dopravu dětí do škol již několik desetiletí.

Kapitola 7

Plán udržitelné městské mobility pro brněnskou aglomeraci

„Plán udržitelné městské mobility je strategickým plánem, který je vytvořen k uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městech a jejich okolí k zajištění lepší kvality života“.

Plán udržitelné městské mobility je způsob, jakým lze účinněji řešit problémy související s dopravou v městských oblastech. Opatření v jeho rámci pokrývají všechny způsoby a formy dopravy v celé městské aglomeraci – dopravu veřejnou, soukromou, osobní a nákladní, motorizovanou i nemotorizovanou včetně pohybu a parkování. Města mohou o Plánu udržitelné městské mobility uvažovat jako o dalším dokumentu v městské agendě. Je důležité zdůraznit, že plánování udržitelné městské mobility není zcela nový přístup k plánování, ale že spíše staví na již existujících aktivitách v plánování. Vzhledem k tomu, že zapadají do její environmentální a dopravní politiky, je vytváření a zavádění plánů podporováno různými způsoby ze strany Evropské unie.

Mezi cíle plánů patří:

- Zajistit, aby dostupnost, kterou dopravní systém nabízí, byla k dispozici všem
- Zlepšit bezpečnost
- Snížit znečištění ovzduší, znečištění hlukem
- Zlepšit účinnost a hospodárnost přepravy osob a zboží
- Přispět ke zlepšení atraktivnosti a kvality městského prostředí

7.1 Současná situace

Udržitelná doprava dlouhodobě nepatří mezi priority, které by se vyskytovaly ve strategických dokumentech. Či už je to Strategie udržitelného rozvoje České republiky,¹ Koncepce rozvoje dopravy

¹Strategie udržitelného rozvoje České republiky (2004). On-line text ([www.cenia.cz/web/www/webpub2.nsf/\\$pid/MZPMSFHDHBNA/\\$FILE/SUR_CR_FINAL_2004.pdf](http://www.cenia.cz/web/www/webpub2.nsf/$pid/MZPMSFHDHBNA/$FILE/SUR_CR_FINAL_2004.pdf)), zpřístupněno 30. 4. 2012.

vypracovaná Jihomoravským krajem² anebo Strategie pro Brno,³ v oblasti dopravy je většinou z pochopitelných důvodů kladen důraz na konstrukci nové a obnovu staré infrastruktury a zabezpečení kvalitní dopravní sítě pro hospodářsky rozvoj a zlepšování životné úrovně.

Město Brno zatím nemá ucelenou koncepci rozvoje udržitelné městské dopravy. Například koncept územního plánu města Brna požadavek udržitelnosti reflektuje především „*důrazem na rozvoj hromadné dopravy*“ a zohledněním pozice města na křižovatce mezinárodních dopravních koridorů.⁴ Pojem taktéž není neznámý úředníkům magistrátu – jednoduché internetové vyhledávání odhalí, že se účastní a přednášejí na různých workshopech a přednáškách na toto téma. Navzdory tomu však neexistuje dokument, který by nejrůznější aktivity města v dopravě propojil s perspektivou trvale udržitelného rozvoje, snižování emisí skleníkových plynů a spolupráce s nejrůznějšími partnery.

Avšak město vyvíjí několik aktivit dané oblasti. Určitě nejvýznamnější rozsahem i dopadem je účast na evropské iniciativě CIVITAS, financované ze 7. Rámcového programu. Obsahem projektu CIVITAS ELAN, který bude končit v září 2012, je například nákup minibusů, optimalizace spotřeby energie v hromadné dopravě, nebo výstavba informačních stánků pro poskytování informací o dopravě.⁵

Další, velmi sledovanou oblastí úzce související s udržitelnou dopravou je výstavba cyklostezek a ostatní cyklistické infrastruktury. Navzdory tomu, že už územní plán města z roku 1994 počítal jak s rekreační, tak s dopravní funkcí cyklistické dopravy, v praxi byla cyklistika pojmána jako rekreačně-turistická aktivita. Projekty se soustředily na výstavbu nových cyklotras v oblastech podél vodních toků, přičemž jejich význam v rámci městské zástavby (intravilánu) byl opomíjen. Výsledkem je, že majitelé kol, kteří je využívají k dopravě (celkem 2% z celkové dělby dopravní práce), se potýkají s neustále nebezpečnější a nepohodlnější dopravní infrastrukturou určenou především pro automobilovou dopravu.⁶

Koncept územního plánu města Brna počítá se systémem tras, který tvoří pět páteřních a několik dalších hlavních cyklistických koridorů. Tyto koridory spojují části města poskytující vzdělání, pracovní příležitosti či možnost rekreace. Přitom čtyři z pěti páteřních koridorů, stejně jako mnoho hlavních koridorů, končí při hranicích sousedních měst a obcí.⁷

Jak vyplynulo z našich rozhovorů s jejich starosty, právě nedostatek koordinace při napojování cyklotras je jedním z problémů, kterým obce spadající do brněnské aglomerace čelí. Mezi další problémy patří právě nedostatek cyklistických stezek, přílišná intenzita dopravy a s tím související zlý stav ovzduší a nižší bezpečnost, především dětí.

²Jihomoravský kraj (2006): Generel dopravy Jihomoravského kraje: C. – Návrhová část. On-line text (<http://www.krjihomoravsky.cz/Default.aspx?pubid=6914&TypID=7&foldid=6906&foldtype=7>), zprístupněno 1.5.2012.

³Statutární město Brno (2007): *Strategie pro Brno*. On-line text (www.brno.cz/fileadmin/user_upload/sprava_mesta/Strategie_pro_Brno/kompletni_strategie2009.pdf), zprístupněno 1.5.2012.

⁴Územní Plán Města Brna – Koncept – varianty I, II a III: Údaje o splnění zadání. Online text (<http://www.brno.cz>), zprístupněno 30.4.2012, s. 1.

⁵Statutární město Brno (2010–2012): *Projekt CIVITAS ELAM – O projektu*. On-line dokument (<http://civitas.brno.cz/co-jecivitas>), zprístupněno 29.4.2012.

⁶Územní Plán Města Brna – Koncept – varianty I, II a III: 9. Dopravní Infrastruktura, on-line text (<http://www.brno.cz>), zprístupněno s. 24.

⁷Tamtéž, s. 25; s. 45.

7.2 Výhody

Jasně definovaná a atraktivní oblast spolupráce šitá na míru aglomeracím

Plány udržitelné městské mobility přímo počítají s tím, že budou realizovány v rámci městských aglomerací. Právě proto představují ideální oblast, pro zahájení nebo rozvíjení spolupráce mezi Brnem a okolními městy a obcemi. Cíle, oblast působnosti a potenciální přínosy plánu jsou relativně jasně definovány a zároveň se týkají dopravy a kvality životního prostředí, oblastí, které byly identifikovány jako problémové jak magistrátem města Brna, tak samosprávnými orgány okolních obcí, což zvyšuje přitažlivost pro zainteresované strany. Vytvoření vize a stanovení cílů a pozdější fáze by měly probíhat již za plné účasti partnerů. Proto samotný proces vytváření plánu představuje příležitost pro budování lepších vztahů a důvěry v rámci brněnské aglomerace.

Fórum pro koordinaci společných i individuálních projektů

V momentě, když se podaří vytvořit fungující spolupráci soustředěnou okolo plánu udržitelné městské mobility, otevírají se možnosti pro další činnost. První jsou logicky společné projekty vyplývající z již hotového plánu, které budou detailněji probrány v následujícím bodě. Druhou možností je koordinace individuálních projektů: například zajištění v současnosti problematické návaznosti cyklotras, posílení intermodality dopravy, sdílení infrastruktury či problematika opravy místních komunikací.

Přístup k evropskému financování

Plány udržitelné městské mobility nejsou v žádném případě módním výstřelkem nebo pomíjivou záležitostí. Naopak představují logické stádium několikaletého trendu ve vývoji evropské environmentální a dopravní politiky. Ten začal v roce 2007 konzultacemi a následným zveřejněním Zelené knihy věnované udržitelné městské mobilitě⁸ a v roce 2011 byl potvrzen a prohlouben Bílou knihou o evropském dopravním prostoru,⁹. Tento trend se s největší pravděpodobností promítne do rozpočtového rámce EU na roky 2014–2020 a tím pádem i do podoby národních priorit pro strukturální fondy v daném období.

Evropská Komise podporuje přijetí plánů poskytování administrativních a metodických návodů, pokynů a know-how¹⁰ a přístupem k specifickým dotačním příležitostem. V rámci strukturálních fondů bylo v současném rozpočtovém období přiděleno celkově osm miliard eur na podporu udržitelné dopravy. Další možnosti financování pocházejí ze 7. Rámcového programu pro výzkum a vývoj a Rámcového programu pro konkurenceschopnost a inovace (CIP).¹¹ Příkladem může být

⁸Commission of the European Communities (2007): *Towards a new culture for urban mobility*. On-line text (eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0551:FIN:EN:PDF), zpřístupněno 30. 4. 2012.

⁹European Commission (2011): *Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*. On-line text (eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF) zpřístupněno 30. 4. 2012.

¹⁰Commission of the European Communities (2003): *Action Plan on Urban Mobility*. On-line text (www.eltis.org/docs/sump_library/Action_plan_on_urban_mobility_2009.pdf), zpřístupněno 30. 4. 2012.

¹¹CIP Intelligent Energy Europe 2011: *STEER – Energy in Transpor*. On-line text (www.smartransport.eu/sites/default/files/IEE%20-%20STEER.pdf), zpřístupněno 30. 4. 2012.

iniciativa STEER z Inteligentní energie pro Evropu v rámci CIP, z které je možné i v současnosti získat grant na informační kampaně nebo na mezinárodní akce, které pomohou členským městům prostřednictvím networkingu, vzájemného učení a sdílení zkušeností mezi krajinami.

Rozvoj dopravy a zlepšení kvality životního prostředí

Samotná podstata plánu bude v dlouhodobém horizontu pochopitelně hlavním přínosem. Dopady plánu budou vycházet z cílů, které budou definovány spolu s partnery. Možností je velké množství, přičemž inovativní řešení jsou ze strany EU obzvláště podporovány a mohou zahrnovat zavádění alternativních pohonů a obnovitelných zdrojů energie v dopravě, zlepšení možností přepravy na brněnské letiště, propagační kampaně a školení zaměřené na občany, zvyšování odborných znalostí úředníků a výměnu nejlepší praxe či přesun přepravy směrem pryč od individuálních automobilů (alternativou mohou kromě hromadné dopravy být např. cyklistika nebo car-sharing). Konečným efektem bude zlepšení bezpečnosti na cestách a stavu životního prostředí, pohodlnější přeprava a z kvalitnějšího života pro všechny občany v rámci brněnské aglomerace.

Lepší kvalita života

Zlepšení bezpečnosti na silnicích, vytvoření nových atraktivnějších veřejných ploch a s tím spojená lepší kvalita ovzduší.

Přínos pro zdraví občanů

Sem spadají i věci z bodu číslo jedna, které se v dlouhém období mohou projevit sníženými náklady souvisejícími se zdravím.

Zlepšená mobilita a dostupnost

Uspadnit dostupnost do některých městských oblastí.

Zlepšená image města

Město zapojená do toho programu si může budovat image města, které hledí dopředu a dělá něco pro své občany.

Další přínosy

Zlepšená konkurenceschopnost v přístupu k financování městských aktivit, potenciál pro evropskou integraci, oslovit větší okruh lidí, atd.

7.3 Realizace

Na oficiálních webových stránkách plánů pro udržitelnou městskou mobilitu se nachází návod na jejich vyhotovení¹² (který do češtiny přeložilo právě Statutární město Brno). Dokument není závazný, avšak představuje užitečný indikativní nástroj k vytvoření plánu.

Příprava

První fáze přípravy plánu spočívá v sebehodnocení, vytipování a oslovení relevantních partnerů a vytvoření předběžné časové osy celého plánu. Tato úvodní fáze by byla pravděpodobně výhradně v rukách Statutárního města Brna a to z několika důvodů:

1. Městu by to poskytlo větší kontrolu nad budoucím vývojem projektu
2. Jde o aktéra s největší odborností a expertízou. Brno může zakládat na přepracovaném územním plánu, akčním plánu rozvoje sítě cyklotras pro nejbližší období¹³ a zkušenostmi a studii získanými v rámci projektu CIVITAS.

Vytvoření vize a stanovení cílů

Druhá fáze začíná vytvořením společné Rady pro stanovení vize. Jde o reprezentativní skupinu zahrnující co nejvíc relevantních partnerů, kteří pomohou stanovit a dosáhnout cíle plánu. Může se jednat o:

- **Regionální partnery:** především obce a města v rámci brněnské aglomerace
- Reprezentanty **zaměstnanců** (např. Regionální rada odborových svazů Jihomoravského kraje) a **zaměstnavatelů** (Regionální hospodářská komora Brno)
- Relevantní **veřejné úřady** (Zdravotní ústav se sídlem v Brně, Ministerstvo pro místní rozvoj – pobočka Brno, Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky)
- **Provozovatele dopravy** (Dopravní podnik města Brna, KORDIS JMK spol. s.r.o.)
- **Zástupce občanů a občanských sdružení** (např. car-sharingové www.autonapul.cz, občanské sdružení Brno na kole)

Výstupem činnosti Rady je vize stanovující cíle, na základě kterých jsou stanoveny priority a konkrétní opatření plánu. Zároveň poskytuje městu Brnu platformu pro spolupráci a diskusi se všemi zúčastněnými stranami.

Vypracování plánu udržitelné mobility

Třetí fáze spočívá ve vyčíslení nákladů plánu a přidělení finančních a lidských zdrojů k jednotlivým opatřením, vytvoření systému monitorování a hodnocení a samotném přijetí plánu.

¹²Ruprecht Consult (2011): *Návod ke zpracování a realizaci plánů udržitelné městské mobility*. On-line text (mobilityplans.eu/docs/file/SUMP_Guidelines_final_CZ_web.pdf), zpřístupněno 30. 4. 2012.

¹³Generel cyklodopravy Brno 2010: *Návrh cílového stavu 2030*, on-line dokument (nakole.templ.net/gen_brno2030/), zpřístupněno 30. 4. 2012.

Implementace plánu

Poslední fází je samotná implementace opatření a hodnocení jejich úspěšnosti. Nezbytnou součástí je taktéž efektivní a propracovaná komunikace s partnery a veřejností. Plán přitom není neměnný monolit, možno ho měnit a aktualizovat v závislosti od vývoje situace a plnění cílů.

7.4 Náklady

Vstupním nákladem specificky pro město Brno budou náklady na první fázi vytváření plánu, která bude výhradně v jeho rukách, přičemž nebude mít záruky úspěšnosti v pozdějších fázích. Na druhé straně, tyto náklady budou pravděpodobně zmírněny předchozími zkušenostmi a studii, především z projektu CIVITAS ELAN.

Kromě nákladů na koordinaci partnerů a implementaci samotného plánu, které již pravděpodobně budou sdíleny mezi partnery, případně podpořeny ze strukturálních fondů nebo komunitárních programů, je třeba mít na paměti i náklady na monitoring a hodnocení implementace plánu.

7.5 Příklady ze zahraničí

Koprivnica, Chorvatsko¹⁴

Toto menší chorvatské město se účastní evropského projektu, v rámci kterého propaguje cyklistiku a chůzi. Na jeho začátku bylo detailní sebehodnocení a analýza silných a slabých stránek ve spolupráci s partnery města. V rámci propagace Koprivnica každoročně pořádá velký cyklistický festival v průběhu Dne bez aut, který se koná i v ČR. Další významnou věcí v oblasti podpory cyklistiky je konání pravidelné cyklistické akce v podobě vyjížděk a to každé 3 měsíce. Město tuto akci propaguje prostřednictvím sociálních sítí a pokaždé přilákají přes 200 občanů, což je velmi solidní číslo vzhledem k velikosti Koprivnice. Součástí projektu je taktéž informační kampaň v médiích.¹⁵ Opakovaně jsou přitom vykonávány průzkumy, které mají za úlohu odhalit problémy v implementaci projektu a přinést nové podněty pro jeho zlepšení.

Lille, Francie¹⁶

Plán rozvoje dopravy ve francouzském Lille navazoval na snahu o regeneraci města z 90. let. V městě byl vybudován terminál pro rychlovlaky TGV, avšak mimo samotného centra města. Místní radnice se spolu s partnery chytla příležitosti, začala vytvářet kolem nové investice novou čtvrt, která má sloužit nejen jako mezinárodní, ale taktéž národní, regionální a lokální dopravní

¹⁴Identify and focus on strengths in order to eliminate weaknesses, Koprivnica, Croatia, on-line text (www.mobilityplans.eu/index.php?id=25&study_id=3259), zpřístupněno 2. 5. 2012.

¹⁵Constant public engagement and information for maintained public and political support, Koprivnica, Croatia, on-line text (www.mobilityplans.eu/index.php?id=25&study_id=3255), zpřístupněno 2. 5. 2012.

¹⁶Developing a common vision of sustainable mobility in Cambridgeshire (UK) and Lille (France), on-line text (http://www.mobilityplans.eu/index.php?id=25&study_id=3071), zpřístupněno 2. 5. 2012.

uzel. Tento vývoj vedl ke stanovení vize budoucnosti města jako ekonomicky silného subjektu s evropským a mezinárodním profilem a ovlivnil další rozvoj dopravy.

Kapitola 8

Společná propagace v oblasti turismu a společenskokulturních akcí

Další a zdaleka ne poslední důležitou oblastí možné spolupráce obcí v rámci aglomerace je turismus a společenské a kulturní akce. Tato oblast působí na rozvoj pozitivních vztahů mezi představiteli jednotlivých obcí, stejně jako na posílení již vytvořených vztahů jednotlivých obcí se svými obyvateli. Je to oblast důležitá, kromě lidských vztahů, taktéž pro rozvoj kulturně-historického povědomí a poskytnutí prostoru pro zvýšení znalostí a možností efektivního využívání volného času.

Jak rovněž vyplynulo z výše zmíněné identifikace problémových oblastí rozvoje obcí, tato oblast je jednou z nejvíce zmiňovaných, co se jejího žádoucí rozvoje týče. Obyvatelé okolních obcí vidí nejvíce možností kulturního a turistického využití právě v Brně. Obce si dominanci jihomoravské metropole uvědomují a plánují stávající situaci řešit rozšiřováním vlastních možností, jak svoje občany znovu zaujmout a poskytnout jim prostor k naplnění jejich zájmů.

Jednou z nejvíce efektivních možností, jak stávající nedostatečné kulturní zázemí a nízké povědomí veřejnosti o turistických možnostech v regionu rozšířit, je právě navázání úzké a kontinuální spolupráce mezi Brnem a obcemi aglomerace. A to konkrétně prostřednictvím organizování kulturních akcí a vytvoření prostředků vzájemné propagace regionálního turismu a taktéž podpory povědomí o specifikách jednotlivých obcí jako samostatných a jedinečných prvků tvořících aglomeraci.

8.1 SWOT analýza

Pro přehledný popis stávající situace v rámci aglomerace jsme vypracovali následující SWOT analýzu, na základě které následně identifikujeme konkrétní formy spolupráce:

Silné stránky

- Existence mikroregionů (Kahan, Ivančicko, Kuřimsko, Těšany-Moučnice-Nesvačilka)
- Snaha starostů o vytvoření společných řešení
- Turisticky zajímavý a dosud neprozkoumaný region

- Aglomerace má dostatek potenciálních zákazníků v oblasti turistických a kulturních akcí
- Dostatek kvalifikovaných lidí
- Možnost zapojení vysokých škol se zaměřením na cestovní ruch

Slabé stránky

- Nejednotnost propagace kulturních akcí jednotlivých obcí
- Velká vzdálenost některých obcí od Brna
- Nezájem Brna (je po této stránce soběstačné a je znát jistý „brnocentrismus“)
- Nebyl zpracován podrobný marketingový průzkum současného stavu
- Nedostatečné možnosti a prostory pro organizování akcí v jednotlivých obcích
- Nedostatečné kulturní zázemí v některých obcích
- Probíhající trend potlačování zvyklostí, zánik starších spolků, nezájem mládeže o kulturu a turismus
- Nízké povědomí občanů o specifikách regionu

Příležitosti

- Existující prostor k vytvoření společné propagace v zmíněných oblastech (například vytvoření brožury s mapou na každý rok/měsíc (památky, akce, zajímavosti) jako přílohu k regionálnímu tisku a volně k dispozici na informačních centrech nebo brožury s přehledem ubytování v regionu; taktéž snadná aktualizace těchto informací na dostupných internetových stránkách
- Již vytvořený nový společný web s názvem Centrála cestovního ruchu – Jižní Morava (viz <http://www.ccrjm.cz/>) – možnosti v jeho rozšíření, doplnění a větší propagace
- Množství existujících informačních kanálů případně dostupné možnosti k vytvoření nových na předávání informací
- Společná zasedání zástupců jednotlivých obcí/mikroregionů
- Jednodušší žádání o granty pomocí příslušného sdružení
- Prezence na veletrzích
- Současný stav a realizující se plány k vybudování dopravní infrastruktury mezi jednotlivými památkami (cyklostezky, autobusové spojení atd.)
- Široké možnosti k rozšíření spolupráce, navázání kontaktu s partnery projektu a mediální spolupráce s velkými médii (sloužící například k vyhotovení spotu do regionální televize)
- Využití dostupných zdrojů k vytvoření PR strategií

Hrozby

- Nezájem některých obcí
- Složitý správní aparát
- Nedostatek financí (hlavně v počátcích)
- Konkurenční projekty (popř. boj obcí a mikroregionů o návštěvníky)

- Pro veřejnost nezajímavé akce
- Změna vedoucích osobností ve volbách, ztráta případné dotace

8.2 Konkrétní možnosti rozvoje kulturně–společenského zázemí a turismu v aglomeraci

Stromy vzájemné spolupráce

Na vytvoření povědomí o projektu by byla vhodná obecně prospěšná aktivita, jako například podpora vzniku nové zeleně ve městě. Ve vybraném městě by se setkali starostové a symbolicky by zasadili „strom vzájemné spolupráce“, který by měl dál vzkvétat a růst (prostor k vytvoření nějaké zajímavé symboliky/slovní spojení apod., které by se dále dalo využít obecně pro veškeré formy spolupráce v rámci aglomerace). Na místě by byl i informační stánek s propagačními materiály jiných aktivit aglomerace či obcí, taktéž by byly přizvány media. Nabízí se i možnost spojit tuto událost s jinou významnou akcí, například městskými slavnostmi.

Slavnosti obcí – prezentace měst v centru Brna

Optimální formou propagace pro brněnské obyvatele je vytvoření „veletrhu obcí“ na náměstí Svobody, kde by se jednotlivé obce prezentovaly svými specifickými rysy (výrobky, památky, vystoupení v krojích, zvyklosti, ...).¹ Důležitou myšlenkou této události je, aby byla pojata jako celek a obce si navzájem nekonkurovaly. Z akce by měla plynout přátelská atmosféra, vidět na první pohled pozitiva spolupráce a jednotnosti aglomerace, zároveň je však nutné klást zvýšený důraz na specifika obcí a jejich jedinečnost, odlišitelnost. Tímto bude obcím v aglomeraci poskytnutý prostor pro zachování si své „samostatnosti“ – aby jejich zvláštnosti nesplynuly v rámci aglomerace v jeden nerozlišitelný celek.²

Letáčky v prostředcích hromadné dopravy

Kromě aktualizace stránek Brna, obcí aglomerace a společných informačních internetových portálů by byly propagační materiály umístěny ve vlacích, na dostupných místech v oblasti dopravních uzlů i v prostředcích městské hromadné dopravy. Tyto materiály by obsahovaly hlavně přehledný seznam kulturních akcí nejen v Brně ale taktéž v obcích aglomerace pro konkrétní měsíc. Případně by mohli být vytvořeny letáčky s nejnovějším vývojem spolupráce představitelů obcí v aglomeraci, s představením jejich nových plánů a projektů.

¹V současnosti se v Brně pravidelně konají tzv. Slavnosti vína, piva, jídla a regionů. Naší představou je umožnit obcím aglomerace prezentovat se v podobném duchu, jak je to umožněno jednotlivým krajům v rámci Slavností regionů.

²Poznámka autorů: Na vypracování práce se zasloužili i studenti, kteří nejsou původem z Brna. Z jejich osobního pohledu není na první pohled jasné, kde Brno jako formální samostatně právní území začíná a kde končí. Ku příkladu Modřice jsou běžně v podvědomí občanů zafixovány jako část Brna, a to nejen z pohledu „Nebřňanů“ nebo cizinců, ale mnohdy je ani samotní občané Brna nerozlišují jako samostatní obec. „Veletrh obcí“ neboli slavnosti obcí by právě měly toto povědomí změnit a upřesnit.

Kniha o Brněnsku a společný turistický průvodce

Jako další důležitý bod tohoto projektu by bylo vytvoření přehledné a zajímavé publikace se všemi obcemi, jejich historií, zajímavostmi. Rovněž by byl vytvořen turistický průvodce územím aglomerace s přehledem všech zajímavých a dostupných turistických míst.

Problémy stávajících portálů

<http://www.ticbrno.cz/uvod> – potřeba rozšíření o informace z okolních obcí nebo vytvoření nového turistického informačního portálu pro celou aglomeraci

<http://www.brno.cz/> – málo přehledný kalendář akcí (akce pouze na území města Brna – v případě vytvoření aglomerace rozšířit o akce v okolních obcích)

<http://www.portalbrno.cz/kalendar-akci/> – portál je zatím jen ve výstavbě

<http://www.ccrjm.cz/> – zatím bez pravidelných aktualizací s relativně malým množstvím dostupných informací

8.3 Příklad dobře fungujícího mikroregionu

Ako príklad dobre fungujúcej spolupráce v oblasti turizmu sme vybrali mikroregión Telčsko. Turistické informácie sú prehľadne umiestnené na webových stránkach mikroregiónu³. Práve vysoká úroveň informovanosti stojí ako predpoklad pri vytváraní fungujúcej spolupráce v oblasti turizmu. Aglomerácia mesta Brna môže tento informačný web použiť ako odrazový mostík ku vlastnej realizácii turistickej spolupráce s okolitými obcami.

Ďalšou aktivitou v rámci mikroregiónu Telčsko je snaha o zvýšenie životnej úrovne pomocou rôznych projektov. Snaha o prilákanie turistov do oblasti so sebou nesie nutnosť revitalizovať a investovať do zlepšenia turistických atrakcií. Na tieto účely slúžia rôzne fondy, ktoré sú k dispozícii buď cez národné programy⁴, alebo cez európske štrukturálne fondy⁵. Ako príklady iniciatív, ktoré slúžia účelu zvýšenia kvality celého mikroregiónu spomenieme napríklad Detské koutky pro Mikroregion Telčsko⁶ alebo Mikroregion Telčsko na kole⁷.

³Dostupné online: <http://www.telcsko.cz/>

⁴Například Program obnovy venkova MMR ČR, Fond Vysočiny.

⁵Už spomínané IPRÚ (Integrovaný program rozvoje území).

⁶Dostupné online: http://www.telcsko.cz/page.php?mx=95_projekty&ax=264_detske-koutky&lx=cz&ft= .

⁷Dostupné online: http://www.telcsko.cz/page.php?mx=95_projekty&ax=260_sit-tras&lx=cz&ft= .

Kapitola 9

Záver

Cieľom projektu MUNISS je predstaviť študentský pohľad na problém, ktorý chce mesto Brno riešiť. V našom projekte sme sa zamerali na vystihnúť minimálneho základu pre vytvorenie aglomeračných vzťahov. Definovali sme oblasti spolupráce, v ktorých môžu aktéri nájsť spoločný záujem. To poskytne potrebný základ pre vybudovanie skutočne pevných väzieb mesta Brno a jeho okolia.

Pri analýze možných foriem spolupráce navrhujeme, aby aglomerácia začala svoje fungovanie na báze neformálnej spolupráce. Dôraz má byť kladený predovšetkým na vytvorenie priestoru dôvery medzi aktérmi. Postupne sa spolupráca môže premeniť na formálnejšiu záležitosť. Výhodou takéhoto kroku je možnosť čerpať finančné prostriedky na projekty z rôznych fondov a stanovenie vzťahových plôch spolupráce. Takýmto procesom sa aglomerácia posunie na úroveň dobrovoľného zväzku obcí.

Stakeholderská analýza a identifikácia potrieb okolitých obcí slúžia potrebe jasne definovať aktérov, ktorí majú na zriadení aglomerácie záujem, a problémy, ktorým okolité obce čelia. Výsledkom sú informácie použiteľné pri stanovovaní priorit aglomeračných vzťahov, ako aj definícia kľúčových partnerov. Takýto typ analýzy je užitočným nástrojom pre Magistrát mesta Brno, pretože ukazuje príležitosti budúcej spolupráce s okolitými obcami, ako aj súkromnými subjektami.

V návrhovej časti prezentujeme štyri oblasti spolupráce, ktoré majú potenciál oslovit široký okruh aktérov. Park&Ride umožní Brnu riešiť problém stavu mestských komunikácií a preťaženosť hlavných ťahov. Navyše pomôže upraviť množstvo emisií, čo priaznivo vplýva na životné prostredie v meste. Spoločná propagácia turizmu zvýši počet návštevníkov v Brne a okolí cez koordinované úsilie o väčšiu informovanosť. Plán udržateľnej mestskej mobility zlepší úroveň dopravy, zníži riziká na životné prostredie a zefektívni mestskú hromadnú dopravu. Školky ponúknu výhody pre obce v podobe znížených nákladov a lepšieho rozloženia detí v okolí, aby sa predišlo preplneniu niektorých zariadení. Navyše na túto ideu nadväzuje koncept školských autobusov, ktoré svojim multifunkčným zameraním sú schopné poskytnúť výhody aj obciam aj niektorým stakeholderom (knižnica a lekáreň).

Tieto oblasti spolupráce majú potenciál stať sa základnými piliermi aglomerácie mesta Brna. Všetky oblasti sa dotýkajú problémov, ktoré trápia aj Brno aj jeho okolie. Spoločné prijímanie riešení je efektívnym nástrojom pre prekonanie spoločných problémov. Koniec – koncov každý problém prináša príležitosť. Zdieľanie problémov v regióne pomáha prijímať rozhodnutia, ktoré

sú prospešné pre všetkých, tým pádom sa zvyšuje úroveň regiónu ako celku. Navyše sa vytvorí dôvera partnerov, ktorí budú mať motiváciu pokračovať v úspešnom projekte aglomerácie. Pre tieto dôvody veríme, že vytvorenie aglomeračných vzťahov je užitočným nástrojom pre vytváranie lepšieho prostredia v Brne a jeho okolí.

Příloha: Koncept veřejných toalet v centre mesta Brno

Účel

Zabezpečiť dostupnosť a funkčnosť hygienických zariadení v blízkosti frekventovaných miest v centre Brna so zámerom poskytnúť zvýšené pohodlie pri návšteve mesta nielen domácim občanom, ale aj značne vysokému počtu turistov navštevujúcich túto juhomoravskú metropolu.

Súčasná situácia v Brne z pohľadu občanov a informačných portálov

Pri vypracovávaní tohto konceptu sme sa vžili do role turistov, ktorí cez Brno len prechádzajú a na pomoc si vzali svojich blízkych zotrvávajúcich v Brne či už kvôli škole alebo práci od 2 rokov vyššie. Väčšina opýtaných bola schopná vymenovať tri verejné toalety v centre Brna.¹ „Najznámejšími“ sa stali verejné záchody na hlavnej železničnej stanici – Podchod nádraží ČD. Opýtaní si ďalej dokázali spomenúť na Vaňkovku a Malinovského námestí, Denisove sady a ulicu Rooseveltovu. Drvivá väčšina opýtaných študentov pozná aj verejné toalety na Komenského námestí.

Webové portály informujúce o umiestnení verejných toaliet v Brne: Turistické informačné centrum (ďalej len TIC) na svojich internetových stránkach v sekcii Informace o Brně – služby² uvádza „až“ 6 verejne prístupných toaliet: Galerie Vaňkovka, OC Omega (Náměstí Svobody), Petráská – Denisovy sady, Podchod nádraží ČD, Tesco (Dornych), Velký Špalíček (Dominikánská).

O niečo lepšie sú na tom webové stránky mestskej časti Brno-střed.³ Tu je okrem zoznamu 11 verejných toaliet (oproti TIC pribudli toalety na Želnom trhu, Malinovského námestí, ulici Rooseveltova a Nádražní, na autobusovej stanici Zvonařka – 2x; zároveň však chýba zmienka o OC Omega) možné nájsť aj otváracie hodiny a prípadné poplatky za použitie jednotlivých zariadení.

Máme však za to, že turista by sa predovšetkým obrátil na oficiálne stránky TIC, ktoré sú

¹Tvorcovia konceptu patria medzi študentov Masarykovej univerzity, pohybujú sa v Brne minimálne dva roky a sami by neboli schopní identifikovať viac než 4 funkčné verejné toalety v centre mesta. Osobná skúsenosť jednej z tvorkyň konceptu zahŕňa neuskutočniteľnú návštevu verejných toaliet v parku Lužánky z pred roka – zamknuté s oznámením o nefunkčnosti, na pohľad dlhodobej.

²Dostupné online: <http://www.ticbrno.cz/informace-o-brne/sluzby/verejne-toalety>

³Dostupné online: <http://www.stred.brno.cz/provozni-doba-verejnych-wc>

prístupné vo viacerých svetových jazykoch, prípadne priamo na portál mesta Brna, než aby prehľadával webové stránky jednotlivých brnenských častí (o to viac, keď sú prístupné len v českom jazyku). Keď už hovoríme o oficiálnych stránkach mesta, na prvý pohľad nám odpoveď na otázku, kde všade by turista či občan mohol tieto verejné hygienické zariadenia nájsť, neponúknem. Po dlhšom vyhľadávaní narazíme na ponuku niekoľkých máp a turistických sprievodcov. Jediné dva z nich obsahujú aj legendu k prístupným WC – ale nie presný zoznam aj s názvom ulíc. Prvým je Mapa Brna – centrum,⁴ aj to ich zobrazuje v centre len 4 a ďalšie 3 na brnenskom výstavisku (táto mapka je zároveň súčasťou materiálu „Průvodce městem“, avšak ten nerátame, pretože kladie dôraz na prezentáciu historických budov a aj keď symboly WC v priloženej mapke sú, sú veľmi ťažko rozlíšiteľné). Druhý materiál s legendou verejných toaliet je „Brno je správný směr – základní informace“, v ktorom je na vloženej mapke zaznačených 9 verejných toaliet, opäť však bez ich prehľadného zoznamu.

Ďalším znepokojujúcim faktom je, že jedny z tých „známejších“ verejných toaliet umiestnených na Komenského námestí oproti Fakulte sociálnych štúdií MU a zároveň patriacich medzi tie najnovšie postavené (vznikli počas opráv ulice Joštová, ktoré boli dokončené na jeseň roku 2011),⁵ nie sú uvedené v zozname ani na jednej zo spomínaných webových stránok.

Na neuspokojivú situáciu v oblasti poskytovania služieb verejných hygienických zariadení v Brne upozorňoval aj spravodajský portál idnes.cz už v roku 2010 v článku s výstižným názvom „Najít v Brně veřejný záchod? To je úkol pro detektiva“.⁶ V ňom čitatelia môžu nájsť najdlhší zoznam verejných toaliet – ponúka o jedno zariadenie viac než webové stránky mestskej časti Brno-střed, a to konkrétne 12.

A aj keď sa situácia za posledné dva roky zlepšila aj čo sa tolko kritizovanej kvality verejných toaliet týka, povedomie občanov o ich dostupnosti je stále nízke.

Navrhovaný koncept a jeho výhody

Na základe vyššie uvedených skutočností navrhujeme mestu tento koncept doplnený o ideu podpory vzťahov medzi obcami spadajúcimi pod aglomeráciu.

Predovšetkým je potrebné:

- Zahrnúť služby poskytovania verejných toaliet do akýchkoľvek informačných turistických materiálov, pre lepšiu prehľadnosť aj s ich menným zoznamom (legenda so symbolmi pod mapkou je nie vždy dostačujúca)
- Zároveň je viac než žiaduce udržiavať online zoznamy v ich aktualizovanej podobe, tzn. doplnené o všetky a aj tie najnovšie zariadenia

Vzhľadom k nedostačujúcemu počtu verejných toaliet v centre Brna a vyjadreniu predstaviteľov

⁴Dostupné online: http://www.brno.cz/fileadmin/user_upload/turista-volnycas/infomaterialy_ke_stazeni/mapy/mapa_Brna_ccrjm/0007_09_CCRJM_mapa_Brno.indd.pdf

⁵Dostupné online: <http://www.urbanismusbrno.cz/domains/urbanismusbrno.cz/zpravy/104-na-opravenejotov-ulici-nov-wc-i-podzemni-kontejnery>

⁶Dostupné online: http://brno.idnes.cz/najit-v-brne-verejny-zachod-to-je-ukol-pro-detektiva-fhv-/brnozpravy.aspx?c=A100802_200719_brno-zpravy_toi

metropoly o pláne rozšíriť súčasné počty zariadení,⁷ navrhujeme ich budúcu koncepciu nasledovne:

Výstavba nových verejne dostupných toaliet v centre Brna v modernom štýle (bezobslužný systém, bezbariérový prístup, vzhľad prispôsobený koncepcii doterajšej výstavby/limidžu mesta,...) s vyhlásením verejnej súťaže o najlepší návrh vonkajšieho vzhľadu (vhodné pre študentov a umelcov nielen z mesta Brna ale aj z jeho blízkeho okolia). Ten sa okrem návrhu konštrukcie stavby bude týkať aj návrhu dizajnu zovňajšku. V tomto prvku vidíme príležitosť na vzájomnú propagáciu jednotlivých rázovitých obcí aglomerácie. Vizuálne zobrazenie prvkov, ktoré sú pre niektoré obce typické (napríklad výjavy boja – bitka pri Slavkove), pokladáme za jeden zo silných propagačných faktorov v oblasti cestovného ruchu (zároveň sa predpokladá zvýšené využívanie verejných toaliet ako služby práve turistami). Vychádzajúc z teórie marketingu, je veľmi podstatné, aké prvky a prostriedky sa pri propagácii určitého výrobku alebo služby, využijú. Dnešný trh je preplnený rôznymi technikami a odporučeniami, avšak len malé percento z nich je ešte stále efektívne a pre spotrebiteľov zaujímavé. Netypický a v mnohých ohľadoch kontroverzný spôsob takzvaného „promotion“⁸ je v mnohých prípadoch lepšou alternatívnou možnosťou než výber niektorej z tradičných (a zastaraných) marketingových praktík. Modernizácia a udržiavanie architektonických prvkov mesta by zároveň mali počítať s projektmi, do ktorých sa okrem stavebných firiem bude môcť zapojiť aj širšia verejnosť. Či už pôjde o študentov architektúry, umeleckých škôl, alebo o amatérskych umelcov, ktorí budú môcť poslať svoj grafický návrh do vyhlásenej súťaže. Hodnotitelia by však mali vziať do úvahy podtext navrhovanej maľby a prispôsobiť výber víťazného návrhu povahe zobrazovanej udalosti alebo prvku predstavujúceho vybranú obec tak, aby táto nebola v rozpore s+históriou, presvedčením a postojom obce. Do procesu vyhodnocovania návrhov by mali byť zaradení aj predstavitelia jednotlivých obcí.

Koncept má za cieľ:

- Vyriešiť nedostatočnú situáciu v oblasti poskytovania služby verejne prístupných toaliet v centre Brna
- Predstaviť jednu z možných ciest vzájomnej propagácie miest v rámci brnenskej aglomerácie
- Posilniť vzťahmi medzi Brnom a jednotlivými obcami
- Propagovať možnosti cestovného ruchu v rámci aglomerácie netradičnou cestou

Realizovateľnosť a nákladové vyčíslenie konceptu

Koncept rozširovania počtu verejných toaliet v centre Brna je možné nadviazať na už existujúce plány a návrhy. Miesta výstavby je potrebné prispôsobiť súčasnému stavu a taktiež plánovaným projektom výstavby a rekonštrukcií budov či ciest v centre. Objekty by mali byť prístupné z existujúcich peších komunikácií na viditeľných a ľahko dostupných miestach, aby bolo ich využívanie umožnené všetkým obyvateľom aj návštevníkom mesta. Zaručený by mal byť bezbariérový prístup (alternatívnym riešením by bolo vybudovanie niekoľkých špeciálnych zariadení s bezbariérovým prístupom a niekoľkých bez). Jednotlivé zariadenia budú navrhované ako univerzálne (tzn.

⁷Dostupné online: http://brno.idnes.cz/najit-v-brne-verejny-zachod-to-je-ukol-pro-detektiva-fhv-/brnozpravy.aspx?c=A100802_200719_brno-zpravy_toi

⁸Promotion (z angličtiny) znamená propagácia, marketingová podpora a predstavuje jednu z dôležitých zložiek marketingového mixu.

aj pre mužov, aj pre ženy, nie zvlášť). Konceptia výstavby sa prispôsobí existujúcim inžinierskym sieťam – vodovod, kanalizácia, elektrické vedenie (alternatívne riešenie vyvážania vzniknutého odpadu sa v praxi stretáva skôr s negatívnymi názormi).

Keďže s vybudovaním verejných toaliet mesto do budúcnosti počíta, predpokladá sa s existujúcou finančnou rezervou práve na tento účel.

K finančným prostriedkom súvisiacim so samotnou výstavbou však treba pripočítať:

- Odmenu umelcom za grafický návrh (odhad: 5 000,-Kč za návrh)
- Náklady spojené so spracovaním podkladov pre formuláciu a vyhlásenie súťaže, s priebehom a následným vyhodnotením súťaže
- Náklady spojené s organizáciou stretnutí predstaviteľov v rámci spolupráce na vyhlásenej súťaži
- Časové náklady vynaložené na posúdenie návrhov a spoluprácu s predstaviteľmi obcí
- Ostatné náklady (na občerstvenie, priestory, ...) súvisiace s priebehom súťaže a s projektom ako takým
- Náklady na realizáciu vybraných grafických návrhov (alternatívne spôsoby riešenia – preferovanejším je maľba priamo vybraným umelcom; druhá varianta zahŕňa špeciálnu firmu)

Porovnanie so zahraničnými projektmi

Koncepcia a prevádzkovanie verejných toaliet je celosvetovou riešenou otázkou.

Nájdí si svoje WC, alebo Svetová mapa dostupných verejných toaliet.

Existuje niekoľko národných webových portálov zbierajúcich informácie o dostupných a funkčných verejných toaletách v rámci celej geografickej oblasti, napríklad súhrne v rámci celého štátu. Takéto stránky vlastní napríklad aj Austrália a sú dostupné pod názvom „The national public toilet map“.⁹ Umožňujú obyvateľom rýchlu a prehľadnú orientáciu v ponúkaných službách tohto druhu. Podobná databáza má výhodu aj v relatívne jednoduchšej a rýchlejšej možnosti aktualizácie a širokej dostupnosti. Podobné stránky fungujú napríklad aj v Anglicku.¹⁰

Toalety z priehľadného skla. Prečo nie?

Švajčiarsko sa môže pýšiť naozaj moderným ale zároveň netradičným prevedením verejných toaliet. Za ich vznikom stojí firma OLOOM INDUSTRY CO., LTD. Steny zariadenia sú vytvorené z priehľadného skla, ktoré sa však po uzatvorení dverí pôsobením elektrického napätia znovu stane nepriehľadným a poskytne tak návštevníkom žiadané súkromie.¹¹

⁹Dostupné online: <http://www.toiletmapp.gov.au/>

¹⁰Dostupné online: <http://www.findatoilet.co.uk/>

¹¹Dostupné online: <http://openbuildings.com/buildings/transparent-toilet-profile-41660>

Najkrajšie verejné toalety na svete

Úžasnú kombináciu verejných služieb a umenia nájdeme aj na Novom Zélande. Naozaj netradičné verejné záchody, ktoré skôr pripomínajú extravagantnú výtvarnosochársku výstavu, za pomoci miestnych študentov navrhol a vytvoril pôvodom Rakúšan Friedrich Hundertwasser. K výstavbe použil kusy obkladačiek, fliaš a iného už raz použitého materiálu, aby podporil ekologickosť výstavby a svojím dielom okrem iného upozornil aj na efektívnosť a dôležitosť vzájomnej medziludskej spolupráce.¹² Obdobným verejným zariadením od tohto autora sa môže pýšiť aj Viedeň.

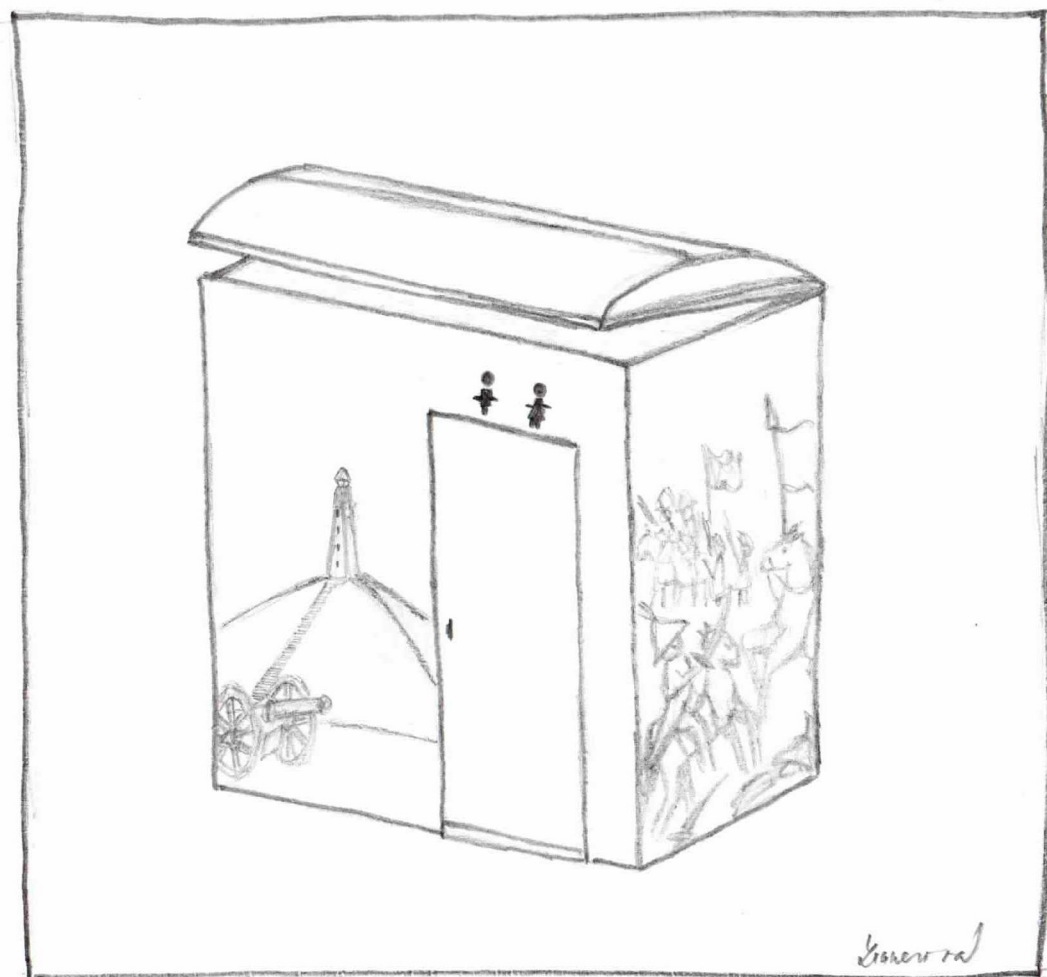
Na verejné toalety vlakom z roku 1990

Austrália je viditeľne krajinou plnou fantázie a originálnych nápadov. V jednom z obľúbených letovísk s názvom Broadwater Parklands (Tuesley Park) sa motívom verejných záchodov stal parný vlak zo Southport Railway Station z ranného 20. storočia.¹³ Toto miesto tak dotvára príjemnú atmosféru a zároveň pripomína návštevníkom kus histórie.

Súčasťou konceptu je aj nižšie priložený vizuálny náčrt možného dizajnu verejnej toalety prispôbený doterajšiemu konceptu. Skica je priložená len pre lepšiu predstavu, rozhodne nespĺňa kritéria súťažného grafického návrhu.

¹²Dostupné online: <http://inspringtravellers.com/2011/01/12/beautiful-public-toilets-hundertwasser/>

¹³Dostupné online: <http://www.springhillvoice.com/september2009.html>



Obrázek 9.1: Skica verejnej toalety s motívom bitky pri Slavkove. Zdroj: Dana Lennerová (jedna z autorov práce)

Stakeholder analýza

Kompletní stakeholder analýza je přiložena k tomuto pdf souboru ve formátu xls.



Příloha: Návrh příjmů a výnosů lesní školky, který byl navržen v rámci Ekoinkubátoru Fakulty sociálních studií a Ekonomicko-správní fakulty Masarykovy univerzity

děti	platba	příjem	ročně
15	5 000	75 000	750 000
14	5 000	70 000	700 000
13	5 000	65 000	650 000
12	5 000	60 000	600 000
11	5 000	55 000	550 000
⋮	⋮	⋮	⋮
4	5 000	20 000	200 000

Tabulka 9.1: Průměrné příjmy v závislosti na počtu dětí/klientů

Kategorie	Výdaje	Cena (Kč)/měsíc	Počet/rok	Cena celkem (Kč)
Mzdové náklady (3x plat, jízdné, školní, supervize)	Koordinátor (0,4 úvazek)	11 000	10	110 000
	Pedagog (1 úvazek)	21 000	10	210 000
	Asistent	8 000	10	80 000
Prostory	Nájem	-	-	-
	Zvelebení a nutné úpravy základny (hrubý odhad)	50 000	1	50 000
Technika	Chladnička (darem/vlastní zdroj)	-	-	-
	Varná konvice (darem/vlastní zdroj)	-	-	-
Vybavení	Reflexní vesty (15× dětská, 2× dospělá)	2 000	1	2 000
	Spotřební (hřebíky, barevné papíry, lepidla, pastelky)	2 000	1	2 000
	Lana, houpací síť	7 000	1	7 000
Školení	Členství v ALMŠ	2 000	1	2 000
	Další školení/hospitace dle potřeby	10 000	1	10 000
Supervize	1. rok provozu	5 000	12	60 000
	Každý rok	2 000	12	24 000
PR (v rámci pracovní náplně koordinátora)	Tisk letáčků (předzápisová kampaň, požádat sponzory)	1 000	1	1 000
	Pronájem prostoru pro infoschůzky	-	-	-
Provozní náklady	PR, poštovné, hovorné, ...	500	12	6 000
Celkem				564 000

Tabulka 9.2: Výpočet přibližných výdajů