



# LOCAL ACTION PLAN

## MÍSTNÍ AKČNÍ PLÁN

**B | R | N | O |**



**European Union**  
European Regional Development Fund

**KVĚTEN 2010**

## OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>3</b>
<b>SPOLUPRÁCE PŘI TVORBĚ STRATEGICKÝCH PLÁNŮ</b> .....	<b>4</b>
<b>1. SUBURBANIZACE</b> .....	<b>5</b>
1.1 REZIDENČNÍ SUBURBANIZACE .....	5
1.2 KOMERČNÍ SUBURBANIZACE .....	6
<b>2. DOPRAVA A MOBILITA</b> .....	<b>7</b>
2.1 INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA .....	7
2.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA .....	8
2.3 IDS JMK A MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA .....	8
2.4 CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA .....	9
2.5 LETECKÁ DOPRAVA .....	10
<b>3. TRH PRÁCE A ZNALOSTNÍ EKONOMIKA</b> .....	<b>11</b>
3.1 ROZVOJOVÉ PLOCHY .....	11
3.2 ODVĚTVÍ S VYŠŠÍ PŘIDANOU HODNOTOU .....	12
<b>4. CESTOVNÍ RUCH A REKREACE</b> .....	<b>14</b>
4.1 IDENTITA REGIONU .....	14
4.2 CESTOVNÍ RUCH .....	14
4.3 REKREACE .....	15
<b>5. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA</b> .....	<b>17</b>
5.1 ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND A LESY .....	17
5.2 POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY .....	17
5.3 OVZDUŠÍ A HLUK .....	18
5.4 ODPADY A EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE .....	19
5.5 OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY .....	19
5.6 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA .....	20
<b>6. SOCIÁLNÍ OBLAST</b> .....	<b>21</b>
6.1 PŘEDÁVÁNÍ ZKUŠENOSTÍ .....	21
6.2 PROBLEMATIKA LOKALIZACE JEDNOTLIVÝCH SLUŽEB .....	21
6.3 SOCIÁLNÍ ROLE KOMUNITY, PARTICIPACE .....	22
<b>SEZNAM ZKRATEK</b> .....	<b>23</b>

## ÚVOD

Místní akční plán (Local Action Plan, dále jen LAP) je jedním z výstupů evropského projektu Joining Forces, realizovaného v rámci operačního programu URBACT II mezi dubnem 2008 a květnem 2010, který se zabývá problematikou spolupráce mezi městem a jeho zázemím. Do tohoto mezinárodního projektu se zapojilo také město Brno. Ostatními partnery jsou tato města: Florencie (Itálie), Brusel (Belgie), Lille (Francie), Eindhoven (Nizozemí), Krakov (Polsko), Burgas (Bulharsko) a Sevilla (Španělsko). V partnerských městech projektu proběhl vždy jeden tematicky zaměřený seminář. Tyto semináře se zabývaly problematikou řízení a spolupráce v rámci městských aglomerací s důrazem na strategické a územní plánování v městském regionu, řízení mobility a dopravu, hlavní environmentální otázky (znečištění ovzduší a hluk, nakládání s odpady, zásobování vodou), znalostní ekonomiku (kreativitu, výzkum a vzdělávání), atraktivitu a konkurenceschopnost, sociální inkluzi, participaci a posílení a v neposlední řadě na řízení (typ – veřejný sektor / veřejný sektor a veřejný sektor / soukromý sektor).

Hlavním cílem LAP je shrnout základní problémy rozvoje města s ohledem na výše uvedené problémové okruhy a návrh opatření pro zvýšení efektivity řízení a správy brněnské metropolitní oblasti (aglomerace), respektive její celkový rozvoj. Základní myšlenkou LAP je vznik platformy pro efektivní a koordinovanou spolupráci obcí, měst a dalších relevantních aktérů patřících do brněnské metropolitní oblasti, a to na bázi dobrovolného partnerství všech zainteresovaných subjektů a institucí.

LAP tedy obsahuje pouze taková opatření a projekty, které reflektují a řeší problémy rozvoje města s ohledem na řízení a spolupráci (ve výše uvedených problémových okruzích).

Jako brněnská aglomerace byl na základě obsáhlých analýz definován prostor, který se skládá z území města Brna a dále z osmi správních obvodů obcí s rozšířenou působností (v některých případech pouze jejich částí) – Blansko, Ivančice, Kuřim, Rosice, Slavkov u Brna, Šlapanice, Tišnov a Židlochovice.

Jako podkladové materiály při tvorbě LAP byly využity Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí (2010), Strategie pro Brno (2007), Koncepce ekonomického rozvoje města Brna – KERM (2009), Program rozvoje Jihomoravského kraje (2009), územně analytické podklady a strategické plány jednotlivých obcí s rozšířenou působností.

LAP byl formulován ve spolupráci s Místní podpůrnou pracovní skupinou (Urbact Local Support Group, dále jen ULSG) tvořenou zástupci Magistrátu města Brna, Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Regionální rozvojové agentury jižní Moravy, CzechInvestu, Sdružení obcí a měst Jižní Moravy, Masarykovy univerzity, Ústavu územního rozvoje, Občanského sdružení Vaňkovka, Arch. designu, Ateliéru ERA a Jihomoravského inovačního centra, a která se během trvání projektu Joining Forces pravidelně scházela. Zároveň se na všechna setkání ULSG podařilo zajistit i účast řídicího orgánu, Regionální rady Regionu soudržnosti Jihovýchod.

Na základě výše zmíněných seminářů, studií, dokumentů, jednání ULSG se zainteresovanými aktéry byly definovány oblasti možné spolupráce mezi Brnem a jeho zázemím. Jedná se o následující dimenze strategického a územního plánování<sup>1</sup>:

- Suburbanizace,
- Doprava a mobilita,
- Trh práce a znalostní ekonomika,
- Cestovní ruch a rekreace,
- Životní prostředí a technická infrastruktura,
- Sociální oblast.

---

<sup>1</sup> Seřazení jednotlivých dimenzí, resp. oblastí (i v následujícím textu, kde jsou rozebírány v samostatných kapitolách) **neznačí** jejich prioritizaci. Stejně tak je tomu u jednotlivých podkapitol v rámci určitého tématu.

## **SPOLUPRÁCE PŘI TVORBĚ STRATEGICKÝCH PLÁNŮ**

Strategické a územní plánování již nelze v dnešní době uskutečňovat pouze v administrativních hranicích konkrétních obcí a měst. Z důvodu velké provázanosti mezi jednotlivými sídly je při plánování dalšího rozvoje nezbytné spolupracovat. Tato skutečnost je v rámci aglomerace ještě zdůrazněna. Podobná praxe je v západoevropských zemích běžná, zatímco v českém prostředí je teprve ve svých počátcích. Právě prostřednictvím projektu Joining Forces se podařilo problematiku rozvoje města poprvé diskutovat z pohledu celé brněnské aglomerace (brněnské metropolitní oblasti). Projekt Joining Forces a zejména LAP představuje významný impuls k navázání efektivnější spolupráce v rámci celého regionu.

Spolupracující obce brněnské aglomerace by tak mohly řešit otázky rozvoje svého území s regionálním nadhledem (týkajícím se prostorového i časového rozložení výsledků spolupráce), umožňujícím realizovat rozvoj území bez překážek způsobovaných upřednostňováním parciálních lokálních zájmů nebo neadekvátním populistickým přístupem. V běžné praxi se do úspěšnosti rozvoje promítají zejména vztahy mezi silnými a slabými subjekty. Vzájemné propojení umožňuje dosáhnout řady komparativních výhod, především pokud je členem společenství alespoň jedno větší město. Velká obec má větší ekonomické i organizační možnosti než malé obce a může tak významně přispívat k realizaci spolupráce (FIXEL, J., 2010, 157-158)<sup>2</sup>.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Neexistence strategické spolupráce mezi městy a obcemi v brněnské aglomeraci.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Vytvořit Partnerství obcí brněnské aglomerace, jako společnou platformu pro plánování rozvoje území.
- Vytvořit společnou strategii pro rozvoj brněnské aglomerace, která bude přínosná pro všechny zainteresované aktéry.
- Sjednotit rozvojové záměry napříč aglomerací, omezit konflikty.
- Připravovat a uskutečňovat rozvojové projekty, které by samostatně pro jednotlivé obce byly prakticky nedosažitelné či dokonce kontraproduktivní.

---

<sup>2</sup> Fixel, Pech, Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí, ATELIER ERA, Brno 2010.

## 1. SUBURBANIZACE

Socioekonomický vývoj posledních dvaceti let vymezil oblasti prodělávající intenzivní prostorové změny a oblasti podléhající útlumu. Proběhl na základě změn prostorového rozložení funkčních ploch, jejichž dominujícím jevem se stala suburbanizace, která postihla nejen obce v zázemí měst, ale také okrajové části měst i jejich jádra. Procesu předcházela nárůst automobilizace a celkově změna životního stylu obyvatel (individualizace apod.). Vazby mezi prostory s odlišnými funkcemi (rezidenční x pracovní x obslužná) generují řadu problémů, mezi něž patří především přetížení dopravních komunikací, další zábor půdy, zvýšené nároky na rozpočty obcí, utlumení maloobchodu v centrech měst a obcí, destrukce krajinného rázu či ztráta původního charakteru obcí v zázemí spojená s některými nepříznivými sociálními jevy.

### 1.1 REZIDENČNÍ SUBURBANIZACE

Obce a města v okolí Brna jsou velice atraktivní pro bytovou výstavbu, a to především díky nižší ceně pozemků, kvalitnímu životnímu prostředí a dobré dopravní dostupnosti do Brna. Nové plochy pro bydlení jsou ve většině případů vykupovány od měst a obcí investory, kteří se je následně snaží maximálně využít, což vede k přehutnění zástavby v těchto lokalitách a eliminaci až absenci veřejných ploch, zeleně a ostatní občanské vybavenosti. Na základě zkušeností z jiných aglomerací lze očekávat, že proces suburbanizace bude v časovém horizontu Místního akčního plánu pokračovat, i když v poněkud omezenější míře než tomu bylo dříve.

Je nutné, aby si jednotlivé obce uvědomily, že příchod nových obyvatel z Brna nemusí být vždy přínosem. Tito lidé prakticky nadále žijí v Brně (práce, škola, volný čas, služby), v obcích pouze přespávají a nepřispívají tak k rozvoji soudržnosti obecní komunity.

#### **Problém rozvoje aglomerace:**

Intenzivní rezidenční suburbanizace a s ní související negativní důsledky - nekoordinovaný územní rozvoj, dopravní zatížení (znečištění ovzduší a hluk), infrastrukturální problémy a sociální problémy.

#### **Opatření k odstranění problému:**

- Diskuse o omezení dalšího rozrůstání „satelitních měst“ a výstavbě nových (legislativní analýza možností daných stavebním zákonem); přitom je třeba dbát zejména na ochranu zemědělského půdního fondu a lesů.
- Vytvořit management rozvojových ploch – zejména s ohledem na možné budoucí rozvojové plochy bydlení. V rámci územních plánů je navíc potřeba požadovat při vymezení nových ploch pro bydlení i vymezení plochy pro potřebnou občanskou vybavenost.
- Vytvořit společné strategie pro rozvoj bydlení v brněnské aglomeraci, která bude přínosná pro všechny zainteresované aktéry.
- Informovat o negativních aspektech suburbanizace, např. i formou informační kampaně.
- Obnovit a postupně zkvalitňovat bytový fond v Brně s cílem zlepšení podmínek pro život ve městě.
- Na území města Brna vytvořit konkurenceschopnou nabídku kvalitních ploch pro bydlení náročnější skupiny obyvatel.
- Zpracovat a postupně realizovat strategii oživení centra města.
- Obnovit a postupně zkvalitňovat bytový fond v jádrech obcí a měst brněnské aglomerace, tak aby byly tyto lokality atraktivnější pro bydlení oproti jejich okrajovým částem.
- Zachovat, budovat, obnovovat a zkvalitňovat veřejná prostranství, veřejnou zeleň a odpočinková místa.
- Dodržovat principy průchodnosti území, propojovat území pěšími a cyklistickými trasami.
- Motivovat nové obyvatele k začlenění do dění obce, neboť jejich příchod z Brna nemusí být pro obce vždy přínosem. Tito lidé prakticky nadále žijí v Brně (práce, škola, volný čas, služby), v obcích pouze přespávají a nepřispívají tak k rozvoji soudržnosti obecní komunity.

## 1.2 KOMERČNÍ SUBURBANIZACE

Zázemí a okrajové části města Brna nejsou atraktivní pouze pro rozvoj bydlení, ale také pro výstavbu komerčních ploch (především firemní provozy a nákupní centra). Útlum průmyslové výroby v 90. letech 20. století způsobil ve městě vznik nevyužívaných a méně využívaných ploch (tzv. brownfields) v blízkosti centra města. Zájem investorů se začal přesouvat na okraj města a do jeho zázemí, které bylo pro záměry výstavby na „zelené louce“ vhodnější také proto, že nemusely být vydávány náklady na sanaci ekologických zátěží. Přesun komerčních aktivit však znamenal další navýšení dopravní zátěže a zábor ploch zemědělského půdního fondu.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Intenzivní komerční suburbanizace a s ní související negativní důsledky - nekoordinovaný územní rozvoj, dopravní zatížení (znečištění ovzduší a hluk), snížení atraktivity městských center a ztráta zákazníků a s tím související (strukturální) kvalitativní problémy maloobchodu.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Diskuse o omezení dalšího rozrůstání komerčních zón (vč. výrobních) a výstavbě nových – (legislativní analýza možností daných stavebním zákonem) Přitom je třeba dbát zejména na ochranu zemědělského půdního fondu a lesů (zejména ZPF s I.a II. třídou ochrany).
- Revitalizovat brownfields.
- Důsledně posuzovat dopady výstavby či rozšiřování provozů firem a nákupních center na „zelené louce“, a to ve fázi před vydáním územního rozhodnutí, případně stavebního povolení (dané částečně legislativou – EIA).
- Vytvořit management rozvojových ploch – zejména s ohledem na možné budoucí rozvojové plochy smíšené (zejm. využívané pro malo- a velkoobchod) a výrobní.
- Zatraktivnit centra obcí a měst s cílem udržení komerčních aktivit ve stávající zástavbě. V případě města Brna v souvislosti se zpracováním a postupnou realizací strategie oživení centra města a budováním, obnovováním a zkvalitňováním veřejných prostranství.
- Vzájemně koordinovat vymezování ploch nadmístního významu (např. velkých nákupních center typu Olympia).

## 2. DOPRAVA A MOBILITA

Doprava je nezbytnou součástí každodenního života obyvatel tím, že zajišťuje vzájemné vazby mezi jednotlivými obcemi a městy. Nejen z tohoto důvodu je třeba řešit její problémy a další rozvoj na regionální a národní úrovni (např. stavba dálnic). Po roce 1989 došlo k velkému nárůstu individuální automobilové dopravy a naopak k odklonu obyvatel od nemotorové a hromadné dopravy, které často nebyly a stále nejsou schopny zajistit zvyšující se nároky na rychlost a intenzitu spojů či celkový komfort přepravy. Tyto trendy vedly spolu s fenoménem suburbanizace, která znamenala změnu prostorového rozmístění městských funkcí, k celkovému nárůstu dopravní zátěže.

### 2.1 INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Tento typ dopravy zaznamenal po roce 1990 enormní nárůst. Výrazně se zvýšil jak počet automobilů, tak počet obyvatel, kteří ke své přepravě výhradně využívají automobil. To vede k častějším kongescím a k přetížení obcí aglomerace tranzitní dopravou. V souvislosti s tímto procesem rostou nároky obyvatel na stav dopravních komunikací a možnosti parkování.

#### **Problém rozvoje aglomerace:**

Nedostačující kapacita a špatný stav dopravní infrastruktury a zatížení obcí tranzitní dopravou.

#### **Opatření k odstranění problému:**

- Stabilizovat koridory rychlostních komunikací R52 a R43 a provést jejich následnou výstavbu.
- Dokončit Velký městský okruh Brna s důrazem na jeho propojení s územím okolních obcí.
- Vybudovat obchvaty nejvíce dopravně zatížených obcí a měst.
- Řešit problematiku rozšíření dálnice D1 v úseku Holubice – Kývalka na šestipruhéve uspořádání.
- Rekonstruovat komunikace na území aglomerace (podle aktuálního stavu a stupně vytíženosti).
- Podporovat zlepšení dopravního spojení obcí v rámci jednotlivých ORP, především s jejich centry (např. hromadnou dopravou)

Pozn. řešení dopravních problémů je nezbytné k zajištění udržitelného rozvoje metropolitní oblasti. Vzhledem k časové a zejména finanční náročnosti výše uvedených projektů lze prostřednictvím LAP pouze apelovat na jejich postupnou realizaci.

#### **Problém rozvoje aglomerace:**

Nedostatek parkovacích míst.

#### **Opatření k odstranění problému:**

- Vymezit vhodné plochy pro parkování v rámci jednotlivých obcí a měst a následně přikročit k jejich realizaci.
- Zavést systém P+R (park & ride) a P + G (park & go) – vymezit vhodné plochy, následně je upravit a napojit na síť MHD respektive síť pěších tras.
- Zvýšit počet parkovacích míst na jeden byt při schvalování nových stavebních projektů obytných a administrativních budov.
- Podporovat hromadnou dopravu, její zkvalitnění a zvýšení počtu spojů (udržovat přijatelnou cenu jízdného, vytvářet úseky s předností jízdy MHD či samostatné pruhy silnic pro tento druh dopravy, ...).

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Zatížení obcí tranzitní dopravou.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Vybudovat obchvaty nejvíce dopravně zatížených obcí a měst.

## **2.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA**

Přestože byla železniční doprava zapojena do systému IDS JMK, stále není rovnocenným partnerem dopravy silniční, ačkoliv tvoří její kostru. Její potenciál je značný, nicméně z velké části není využit, což je dáno především nedostatečnou kvalitou jejich služeb. Tento typ dopravy je oproti silniční dopravě výrazně šetrnější k životnímu prostředí a přispívá ke snížení zátěže, která je na něj kladena.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Nevyhovující stav železniční infrastruktury.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Realizovat projekt Europoint Brno, který zvýší kapacitu i kvalitu služeb železničního uzlu Brno.
- Modernizovat železniční zastávky a stanice a přiblížit je obyvatelům jednotlivých obcí, zajistit jejich bezbariérovosti.
- Dále prohlubovat spolupráci v rámci IDS JMK a zlepšit dostupnost menších obcí ležících podél železničních tratí.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Nevyhovující úroveň služeb v železniční dopravě.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Vyvíjet tlak na zkvalitnění vozového parku a úroveň služeb v železniční dopravě.
- Zvážit vznik konkurence v železniční osobní dopravě v rámci celého JMK a společný postup při implementaci tohoto opatření.

## **2.3 IDS JMK A MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA**

Současný denní obrat dojíždějících do Brna vlakem činí 70 tisíc osob, autobusovou dopravou 35 tisíc osob. Značný podíl na tomto stavu má systém Integrovaný dopravní systém (dále jen IDS) JMK, který je v kraji budován od roku 2004. Do konce roku 2010 by měl být rozšířen po celém území JMK. IDS umožnil snížit podíl autobusové dopravy ve prospěch vlakové, ale jako celek za individuální automobilovou dopravou stále zaostává. V souvislosti s rozvojem tohoto dopravního systému vzrostl význam přestupních uzlů a naopak se v některých případech snížila přímá dostupnost malých obcí.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Nižší atraktivita regionální příměstské a městské hromadné dopravy ve srovnání s individuální automobilovou dopravou.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Jednat o zavedení kratších intervalů mezi jednotlivými spoji.
- Přezkoumat rozmístění zastávek vlakové i autobusové dopravy s ohledem na jejich dostupnost; navrhnout opatření na zlepšení jejich dostupnosti.
- Vyvíjet tlak na dodržování jízdního řádu, přijatelné obsazenosti vozidel a přijatelné ceny jízdného.
- Pokračovat v modernizaci infrastruktury a vozového parku.



- Vybudovat, případně rekonstruovat uzlové body hromadné dopravy.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Nevyhovující propojení jednotlivých druhů dopravy.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Vybudovat multimodální terminály, které budou propojovat vlakovou a autobusovou dopravu se systémem pěších tras a cyklostezek.
- Propojit individuální automobilovou přepravu se systémem hromadné dopravy, například formou výstavby záchytných parkovišť typu park & ride, která zvýší komfort osobní dopravy v rámci města Brna.
- Zharmonizovat časové napojení linek MHD na vlakovou dopravu v dopravních uzlech.

## **2.4 CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA**

Dlouhodobým cílem budování cyklostezek a cyklotras je snížení dopravní zátěže území jinými druhy dopravy. Problémem je pomalý rozvoj výstavby a jejich malá propojenost, stejně jako kvalita povrchu a značení. Nejkvalitnější podmínky pro pěší dopravu poskytují pěší zóny, které jsou umístěny převážně v centrech obcí a měst. Na ně by měly navazovat sítě chodníků a pěších stezek, které propojují intravilán obce s okolní volnou krajinou.

Oba druhy dopravy přispívají ke zlepšení stavu životního prostředí, umožňují obyvatelům aglomerace aktivním pohybem zlepšovat svůj zdravotní stav a mohou být součástí rozvoje cestovního ruchu a rekreace obyvatel. Zároveň umožňují obyvatelům poznat okolí svého bydliště a identifikovat se s prostředím, ve kterém žijí.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Fragmentace současné sítě cyklostezek a pěších tras, snižující atraktivitu těchto druhů dopravy.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Vzájemně propojit jednotlivé úseky cyklostezek a pěších tras v jednotnou síť.
- Zvýšit prostupnost území měst a obcí vzhledem k okolní volné krajině, především pro pěší dopravu.
- Integrovat cyklo dopravu ve městech a obcích do stávající sítě komunikací pomocí reorganizace dopravy (např. cyklopruhy, svislé a vodorovné dopravní značení, zobousměrnění jednosměrek pro cyklisty).
- Zavést systém B+R (bike & ride) – vymezit vhodné plochy (především u přestupních terminálů hromadné dopravy), následně je upravit a napojit na síť hromadné dopravy.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Pomalá výstavba nových cyklostezek.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Zjednodušit složitý proces stavebních příprav s nezbytnými výkupy pozemků.
- Efektivně provázat s ostatními dopravními investicemi.
- Navýšit množství finančních prostředků.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Neexistence či nevyhovující stav cyklostezek a pěších tras.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Vybudovat chodníky a cyklostezky, které budou zajišťovat bezpečnost obyvatel a prostupnost obcí pěší a cyklistickou dopravou, podél hlavních dopravních tahů v obcích v zázemí Brna,

- Zintenzivnit snahy o rekonstrukci současných pěších i cyklistických tras s cílem zajistit vyšší komfort dopravy.

## **2.5 LETECKÁ DOPRAVA**

K letecké dopravě v rámci brněnské aglomerace slouží letiště Brno – Tuřany (mezinárodní letiště I. kategorie), jež má významný rozvojový potenciál. Případné další rozšiřování letiště, stejně jako jeho samotný provoz, se týkají všech obcí v jeho okolí.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Nevytíženost kapacity letiště.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Zpracovat studii dopravní dostupnosti Brna s ohledem na celou aglomeraci (metropolitní oblast).
- Diskutovat o možnostech zlepšení dopravního napojení letiště.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Rizika, plynoucí z provozu a dalšího rozvoje brněnského letiště.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Diskutovat rozvojové aktivity se všemi zainteresovanými aktéry i okolními obcemi, pro které mohou představovat jistá rizika (především s ohledem na zatížení území hlukem a emisemi).

### 3. TRH PRÁCE A ZNALOSTNÍ EKONOMIKA

Cílem postmoderní společnosti je dosahovat vyšší kvality života obyvatel v rámci udržitelného rozvoje. Centrálně plánovaná ekonomika před rokem 1989 se orientovala především na rozvoj těžkého a chemického průmyslu. Již v počátcích transformace české ekonomiky se tento trend stal nadále neudržitelným. Hnací motorem ekonomického rozvoje se tedy stala jiná odvětví, především dopravní strojírenství, jejichž nositeli byly zejména zahraniční investoři. Většina nově přichozích firem využívala investiční pobídky a nově budované rozvojové zóny. Nicméně hlavními důvody jejich příchodu do České republiky byly nižší výrobní náklady představované především levnou a přitom kvalifikovanou pracovní silou.

S růstem bohatství a kvality života obyvatel tato konkurenční výhoda mizí a firmy, začínají zvažovat přesun svých poboček do zemí s nižší cenou pracovní síly. Šanci pro zvyšování konkurenceschopnosti naší ekonomiky a dalšího růstu životní úrovně nabízí využití principů znalostní ekonomiky, která je nedílně spjata s oblastí vědy, výzkumu a inovací. Ta se neobejde bez dostatku vzdělané a kvalifikované pracovní síly. V prostoru brněnské aglomerace je přitom velký počet jak vysokých škol i vědecko-výzkumných institucí. Ty právě představují potenciál pro rozvoj znalostní ekonomiky. Zároveň je třeba zdůraznit, že metropolitní oblast má významný potenciál i v oblasti tzv. kreativního průmyslu.

Přitom je nutné uvědomit si, že je třeba strategicky plánovat s ohledem na udržitelnou konkurenceschopnost a vytvářet dlouhodobé vize, aby se bylo možné vyvarovat krátkodobých a snadno vyčerpatelných možností rozvoje.

#### 3.1 ROZVOJOVÉ PLOCHY

V současné době se na území brněnské aglomerace nachází čtyři významné rozvojové plochy zařazené mezi průmyslové zóny (dle regionálního informačního servisu). Jedná se o Český technologický park, Brněnskou průmyslovou zónu - Černovická terasa, Central Trade Park Modřice a CTPark Šlapanice. Společnosti sídlící v těchto areálech jsou významnými zaměstnavateli na regionální úrovni a produkují značnou část ekonomických výstupů brněnské aglomerace. Na druhou stranu setrvání většiny těchto investic/firem v prostoru brněnské aglomerace je závislé na nízkých výrobních nákladech, a proto se s nimi nedá počítat v delším horizontu (riziko odchodu bude dále narůstat). Do budoucna je tedy třeba se zaměřit na vytváření podmínek pro příchod a setrvání firem orientovaných na kvalifikovanou pracovní sílu/výrobu s vyšší přidanou hodnotou.

##### **Problém rozvoje aglomerace:**

Nejasná definice požadavků na profilaci přichozích společností, absence koordinovaného plánování využití rozvojových ploch.

##### **Opatření k odstranění problému:**

- Podporovat příchod firem s vyšší přidanou hodnotou výroby (tedy s vyšší pravděpodobností dlouhodobé udržitelnosti vzniklých pracovních míst).
- Zaměřit se na spolupráci a přenos know-how mezi soukromým sektorem a akademickou sférou (podpora inovačních firem).
- Implementovat opatření Regionální inovační strategie Jihomoravského kraje 3 pro období 2009-2013 (RIS JMK 3).
- Podporovat restrukturalizaci podniků s cílem zvýšit přidanou hodnotu výroby.

##### **Problém rozvoje aglomerace:**

Nedostatečná podpora menších rozvojových ploch.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Podporovat vznik menších rozvojových ploch vhodně rozmístěných v aglomeraci (mimo jižní a východní sektor).
- Komplexně připravovat vybrané rozvojové lokality (dořešení majetkoprávních vztahů, řešení vyvolaných a podmiňujících investic).
- Vytvořit platformu pro diskuzi o vhodné lokalizaci investic v rámci aglomerace (ne jen ve velkých průmyslových zónách).

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Problematika brownfields a starých ekologických zátěží.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Regenerovat nevyužité plochy typu brownfields a následně je využívat.
- Vyhodnotit rizika brownfields a předcházet vzniku takovýchto nových ploch.
- Podporovat (zvýhodňovat) využití lokalit brownfields.

## **3.2 ODVĚTVÍ S VYŠŠÍ PŘIDANOU HODNOTOU**

Znalostní ekonomika je v případě brněnské aglomerace představována především společnostmi z odvětví biotechnologií, nanotechnologií, informačních technologií, výroby elektrických a optických přístrojů a life-sciences. Rozvoj této části hospodářství zde má dobré výchozí podmínky a může pomoci celkovému zvýšení kvality života místních obyvatel a snížení nezaměstnanosti v regionu. Proto byla zpracována Jihomoravským krajem a městem Brnem Regionální inovační strategie (RIS JMK 3), která řeší problémy a propojení vědeckovýzkumné sféry a na ni navázaného podnikatelského sektoru.

Na rozdíl od tradičních průmyslových odvětví představuje rozvoj znalostní ekonomiky výrazně menší zátěž pro dopravní systémy regionu i jeho životní prostředí. Znalostní ekonomika totiž pracuje převážně s informacemi a nehmotným vlastnictvím, tudíž nemusí ve velké míře převážet a zpracovávat nic hmotného, což ve výsledku vede ke snížení dopravní zátěže, především kamionovou dopravou. Část pracovní náplně navíc může být vykonávána z domova. Navíc tento typ produkce nemá přílišné prostorové nároky a přispívá tak k ochraně půdního fondu.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Absence koordinovaného postupu při přípravě podmínek pro nové investice.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Strategicky plánovat s ohledem na udržitelnou konkurenceschopnost.
- Vytvářet dlouhodobé vize, vyvarovat se krátkodobých a snadno vyčerpatelných možností rozvoje.
- Zpracovat speciální informační materiál pro investory prezentující nejen město Brno, ale celou metropolitní oblast.
- Spolupracovat na vytváření prostředí, které je atraktivní pro dlouhodobé investice s vyšší přidanou hodnotou výroby (v rámci KERM a jeho odborných pracovních skupin).
- Podporovat malé a střední podniky (zaměřené především na inovativní postupy).
- Nepodporovat příchod investorů orientovaných na málo kvalifikovanou pracovní sílu (typu montovna).

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Obtížný přístup soukromého sektoru k výsledkům vědy a výzkumu.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Rozvíjet vzájemnou spolupráci soukromého, veřejného a akademického sektoru (v rámci KERM).

- Podporovat zapojení celého území aglomerace do procesu transferu technologií.
- Podporovat vědu a výzkum, jež se orientují na území (a problémy) aglomerace.
- Podporovat aktivity center pro transfer technologií a Jihomoravského inovačního centra.

## 4. CESTOVNÍ RUCH A REKREACE

V současné době roste význam cestovního ruchu jako složky ekonomiky všech českých regionů, přičemž některé z nich se na něj vyloženě orientují. V posledních dvou letech se navíc v důsledku ekonomické krize zvýšil podíl obyvatel, kteří tráví dovolenou v tuzemsku. Toto ekonomické odvětví v sobě skrývá velký potenciál pro rozvoj území brněnské aglomerace. Je však třeba, aby na zkvalitňování služeb, které jsou v aglomeraci návštěvníkům v cestovním ruchu nabízeny, pracovat společně (všechny obce a města). Zároveň je vhodné rozlišovat mezi cestovním ruchem a rekreací. Zatímco první z pojmů je spojený s příjezdem zahraničních turistů a obyvatel, kteří nebydlí uvnitř brněnské aglomerace, druhý se orientuje na místní populaci.

### 4.1 IDENTITA REGIONU

Zvláště v oblasti cestovního ruchu a rekreace je identita regionu velmi důležitá. Brněnská aglomerace však nemá na začátku 21. století jasnou profilaci a je tedy pro spoustu turistů špatně identifikovatelná. Odpověď na otázku „Co se Vám vybaví, když se řekne Brněnsko?“ by měla být zcela jasná.

#### **Problém rozvoje aglomerace:**

Nejasná profilace a neexistující identita regionu.

#### **Opatření k odstranění problému:**

- Zpracovat studii regionální identity.
- Realizovat informační kampaň k regionální identitě a propagovat koncept metropolitní oblasti (pro obyvatele v rámci tohoto území), zdůrazňující prvky regionální identity (na základě výsledků výše uvedené studie).

### 4.2 CESTOVNÍ RUCH

Předpoklady města Brna jako destinace příjezdového cestovního ruchu jsou pro intenzivnější rozvoj klasické pobytové a poznávací turistiky pouze průměrné. Tato forma cestovního ruchu je vázána na širokou nabídku přírodních či historických zajímavostí, která je dostatečně pokryta teprve na regionální úrovni. Brno je ale jihomoravskou metropolí a vzhledem k rozvinuté dopravní a ubytovací infrastruktuře je také výchozí turistickou destinací pro celou aglomeraci.

Cestovní ruch města Brna je zaměřen na kongresovou a incentivní turistiku (firemní motivační akce, stmelování kolektivu), veletržní turistiku a obchodní cesty. Nejvýznamnějšími atraktivitami v Brně jsou hrad a pevnost Špilberk, katedrála sv. Petra a Pavla a řada funkcionalistických památek v čele s vilou Tugendhat. Velký turistický význam mají také kulturní a divadelní festivaly (např. festival Brno- město uprostřed Evropy s přehlídkou ohňostrojů Ignis Brunensis, Mezinárodní hudební festival Brno), mistrovství světa silničních motocyklů na Masarykově okruhu, ZOO Brno, Hvězdárna a planetárium nebo oblast Brněnské přehrady s hradem Veveří.

Do zázemí brněnské aglomerace turisté přijíždějí obdivovat především CHKO Moravský kras, Památník písemnictví na Moravě v Rajhradě, Slavkovské bojiště s mohylou Míru, poutní kostel od Santiniho ve Křtinách, klášter Porta coeli v Předklášteří nebo městskou památkovou zónu Ivančice.

#### **Problém rozvoje aglomerace:**

Malá provázanost nabídky cestovního ruchu.

#### **Opatření k odstranění problému:**

- Více koordinovat spolupráci v oblasti cestovního ruchu, vytvářet turistické balíčky, organizovat vzájemné propagace kulturních akcí turistické oblasti Brna a jeho okolí.
- Modernizovat, rozšířit a propojit nabídku turistických informačních center.
- Podporovat činnost Centrály cestovního ruchu jižní Moravy.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Bariéry cestovního ruchu.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Umístit turistická informační centra tak, aby byla snadno dostupná každému novému návštěvníkovi měst a obcí.
- Vyřešit problém kvality vody brněnské přehrady.
- Vytvořit nové informační a propagační materiály o aglomeraci v jednotném vizuálním stylu se zaměřením na cestovní ruch (pro různé délky pobytu).
- Zajistit dostatek finančních prostředků na opravu a údržbu památek – spolupracovat na získání grantů, sponzorů.
- Vhodně propojit území aglomerace a města sítí turistických a cyklistických tras a stezek s odkazy na okolní zajímavosti (přitáhnutí a udržení turistů).
- Rozšířit nabídku ubytovacích kapacit hotelového typu především v zázemí Brna.

## **4.3 REKREACE**

Rekreace je nezbytnou podmínkou zajišťující kvalitní život obyvatel brněnské aglomerace. Na rozdíl od cestovního ruchu nemá tak vysoký potenciál pro vytváření ekonomických benefitů, ale pro další rozvoj aglomerace je stejně důležitá. Rekreace obyvatel je realizována především prostřednictvím sportovních, relaxačních a kulturních aktivit či dalšími možnostmi trávení volného času (zahrádkaření, chataření). Požadavky rekreace je nutné sladit s ochranou přírody a krajiny.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Nedostatečná rekreační vybavenost.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Vybudovat přírodní zábavní a rekreační parky.
- Vytvořit propojený systém zeleně obcí a měst s návazností na okolní krajinu.
- Obnovovat historické struktury v krajině (aleje, cesty, drobné sakrální stavby) a zvyšovat tak její pěší prostupnost a atraktivitu.
- Zvýšit dostupnost rekreačních oblastí a využít tak plně potenciál, který nabízí. Zajistit dostatek parkovacích míst; zavést hromadnou dopravu či zvýšit počet spojů; propojit, rekonstruovat a rozšířit síť cyklostezek.
- Pokračovat v úpravě veřejných prostranství s cílem zvýšit komfort pro pobyt obyvatel v těchto místech (centra obcí a měst, městských částí).
- Rekonstruovat parky s ohledem na zajištění potřeb dětí a seniorů, kteří je nejčastěji využívají.
- Vybudovat chybějící typy sportovně-rekreačních zařízení, zejména komplexní sportovně-rekreační areály určené pro volný čas obyvatel, kde je pohyb spojen se zábavou a společenskými kontakty.
- Vybudovat sportovní zařízení nadregionálního významu (fotbalový stadion, multifunkční hala, aquapark).

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Přílišného rozsah lokalit chatových kolonií.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Zachovat vhodné chatové lokality a na základě analýzy navrhnout zrušení nevhodných (ve smyslu významně poškozujících lesní krajinu).
- V rámci aglomerace iniciovat kritickou diskuzi o případném vzniku, umístění a rozsahu nových chatových lokalit.

- Dohlížet na stav životního prostředí v okolí těchto oblastí a kontrolovat jejich další nežádoucí rozšiřování.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Nežádoucí změny ve způsobu trávení volného času obyvatel.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Podporovat opatření vedoucí k zatraktivnění center měst a obcí s cílem nabídnout atraktivní alternativy k nákupní turistice ve velkých obchodních centrech a tím ji omezit.
- Podporovat sportovní a kulturní vyžití obyvatel. V případě kulturního vyžití se jedná především o přísun většího množství finančních prostředků (např. vícezdrojové financování) či využití potenciálu množství uměleckých škol.
- Obnovit, případně vybudovat jednoduchá volně přístupná sportovní hřiště určená na klasické (nejrozšířenější) sporty (fotbal, basketbal, ...)
- Iniciovat vznik internetového/tištěného přehledu možností sportovního a kulturního vyžití obyvatel aglomerace, případně rozšíření stávajících přehledů o mimobrněnské akce.
- Podporovat lokální kulturní a společenské akce (dětské dny, lidové svátky, zábavy).



## 5. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Životní prostředí a technická infrastruktura mají výrazný vliv na kvalitu života obyvatel, proto je nutné spolupracovat na zlepšování jejich stavu. Přestože se po roce 1989 přístup obyvatel i institucí k ochraně životního prostředí výrazně zlepšil, stále existují problémy, které nebyly uspokojivě vyřešeny. Velká města a aglomerace po celé Evropě jsou sužovány negativními dopady překotného rozvoje automobilové dopravy (hluk, znečištění ovzduší, prašnost) či velkým množstvím starých ekologických zátěží, které se jen velmi pomalu daří rekultivovat. Z hlediska technické infrastruktury se jeví jako největší problémy její kapacita, propojenost a technický stav.

### 5.1 ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND A LESY

Zejména jižní část brněnské aglomerace spadá do jedné z nejúrodnějších oblastí v České republice s kvalitní zemědělskou půdou a dobrými podmínkami pro rozvoj zemědělské výroby. Z tohoto důvodu je důležité pečlivě zvažovat každý nový zábor půdy (pro účely průmyslu, obchodu, bydlení, cestovního ruchu), která patří mezi neobnovitelné zdroje. Zbývající prstenec obklopující Brno se skládá i z lesů. Lesy nemají pouze hospodářský účel, ale také ekologickou funkci a slouží rovněž k rekreaci a sportovnímu vyžití (pěší turistika, cykloturistika, hipoturistika, zimní sporty). Negativní dopady na lesní krajinu má především individuální rekreace v chatových oblastech (narušování půdního krytu, kácení stromů a keřů, terénní úpravy, znečišťování odpady), nevhodné aktivity ve volném porostu a v neposlední řadě nevhodné lesní hospodaření. Jak zemědělskou půdu, tak lesy je tedy potřeba chránit, případně zvážit a podporovat založení nových lesních kultur jako kompenzaci zhoršujícího se stavu ovzduší.

#### **Problém rozvoje aglomerace:**

Úbytek zemědělské půdy v důsledku rozšiřování intravilánu obcí a měst.

#### **Opatření k odstranění problému:**

- Důsledně zvažovat všechny aspekty jak bytové výstavby, tak jejich ostatních forem (obchodní centra, průmyslové zóny, parkoviště).
- Využívat plochy brownfields pro rozvoj bydlení i podnikatelských aktivit.
- Zatraktivněním center obcí a měst vytvořit odpovídající konkurenci obchodním aktivitám ve velkých nákupních centrech a snížit zájem o výstavbu takovýchto center.
- Podporovat využití stávajících objektů ke komerčním (obchodním) účelům a omezovat výstavbu na „zelené louce“ (ochrana záboru ZPF mimo vymezené zastavitelné území).
- Podpořit rekreační funkci lesa.

#### **Problém rozvoje aglomerace:**

Nepříznivé dopady individuální rekreace v chatových oblastech.

#### **Opatření k odstranění problému:**

- Zachovat vhodné chatové lokality a navrhnout zrušení nevhodných (ve smyslu významně poškozujících lesní krajinu).
- Pečlivě zvažovat případný vznik, umístění a rozsah nových chatových lokalit.
- Dohlížet na stav životního prostředí v okolí těchto oblastí a kontrolovat jejich další nežádoucí rozšiřování.

### 5.2 POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

Vodní toky, nivy a vodní plochy jsou významnými krajinnými prvky a jsou součástí Územního systému ekologické stability (ÚSES - biokoridory, biocentra) a jako liniové prvky prochází územím bez ohledu na administrativní hranice. Kvalita vody se pozvolna zlepšuje, zejména díky útlumu průmyslové a šetrnější zemědělské činnosti (používání hnojiv a technologií šetrnějších k životnímu prostředí). Problémem však nadále zůstává eutrofizace vodních ploch v území (tj.

zhoršení kvality vody způsobené jejím obohacováním o živiny, zejména dusík a fosfor) a také významné množství regulovaných vodních toků. V budoucnu je třeba přistupovat k péči o krajinu s ohledem na zadržení dostatečného množství vody v území a zajištění ochrany sídel před důsledky povodní. Všechny tyto problémy je potřeba řešit pro celá povodí a proto je nezbytná širší spolupráce i mimo hranice aglomerace.

#### **Problém rozvoje aglomerace:**

Přílišná regulace vodních toků.

#### **Opatření k odstranění problému:**

- Revitalizovat regulované vodní toky, především ve volné krajině, s ohledem na plnění jejich ekologických, estetických i rekreačních funkcí.
- Zajistit dostatečný prostor v okolí řek (v příbřežní zóně) pro plnění funkcí ÚSES a protipovodňových opatření.
- Posilovat retenční schopnosti území (suché poldry, obnovení mezí, remízku atd.).

#### **Problém rozvoje aglomerace:**

Přetrvávající eutrofizace vodních ploch a znečištění vod.

#### **Opatření k odstranění problému:**

- Podporovat projekty na snížení eutrofizace, zejména v případě Brněnské přehrady (vápnění, aerace vodního sloupce, projekt „Čistá Svratka“).
- Spolupracovat s obcemi nejen v okolí Brněnské přehrady formou osvěty, vedoucí k podpoře využívání pracích prášků a čisticích prostředků šetrných k životnímu prostředí.
- Dobudovat kanalizační systémy ve všech obcích aglomerace.
- Vytvářet a posilovat povědomí společné odpovědnosti za znečištění vod.

### **5.3 OVZDUŠÍ A HLUK**

V souvislosti s růstem automobilové dopravy došlo k nárůstu množství emisí výfukových plynů a polévatého prachu. Často jsou překračovány také hlukové limity prostředí. Mezi nejvíce zasažené oblasti patří okolí dálničních (D1, D2) a hlavních silničních tahů (R52, I/43). Problémové se ukazují také hlavní komunikační tahy ve městě Brně a některé silnice procházející obcemi, jež jsou zatíženy tranzitní dopravou. Naopak díky útlumu a ekologizaci průmyslové činnosti po roce 1989 klesly emise produkované výrobními procesy, především v brněnské aglomeraci, kde nejsou příliš zastoupena odvětví chemického a hutnického průmyslu.

#### **Problém rozvoje aglomerace:**

Nadlimitní koncentrace látek znečišťujících ovzduší a překročená hladina hluku, pocházejícího z dopravy.

#### **Opatření k odstranění problému:**

- Posilovat zastoupení environmentálně šetrných druhů dopravy (železniční, hromadná, cyklistická, pěší).
- Budovat obchvaty obcí a měst zatížených tranzitní dopravou a zajistit plynulost dopravy.
- Budovat protihlukové stěny na nejvíce zatížených úsecích silničních tahů.
- Rozvíjet sítě car sharing a budovat záchytná parkoviště park & ride, event. bike & ride.
- Podporovat osvětu s cílem zvýšit obsazenost individuálních dopravních prostředků.
- Důsledně kontrolovat dodržování emisních limitů u velkých znečišťovatelů (firmy, letiště).
- Spolupracovat na snížení objemu emisí, šířících se do okolí z města Brna.
- Udržovat a obnovovat liniové zeleně podél cest.
- Neumísťovat plochy bydlení do dnes již hlukově silně zatížených oblastí.

## 5.4 ODPADY A EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE

Důležitým aspektem ochrany životního prostředí je vhodné nakládání s odpady. Zejména menší obce stále nepříliš úspěšně bojují s fenoménem černých skládek. Nicméně v posledních letech se i naše společnost postupně učí třídění a následnému využívání odpadů. Jiným problémem jsou ekologické zátěže, mezi něž patří především nesanované skládky a některé lokality brownfields. Tyto často kontaminované plochy nejsou tolik atraktivní pro investory, což výrazně znesnadňuje možnost jejich revitalizace. Vzhledem k původnímu převážně průmyslovému využití má brněnská aglomerace velké množství lokalit brownfields.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Černé skládky a problematika nakládání s odpady.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Podporovat rozšíření možností pro odložení nežádoucího odpadu (sběrná střediska, sběrné nádoby).
- Posilovat osvětu mezi obyvateli aglomerace v otázce vzniku černých skládek a spolupracovat při kontrole lokalit potenciálně ohrožených jejich vznikem.
- Podporovat a spolupracovat při třídění odpadů (levnější svoz, dostatek a dostupnost sběrných nádob, větší počet druhů tříděných odpadů) a jejich následného využívání.
- Hledat nové možnosti využití zbytkového komunálního odpadu (energetika, stavební materiál).
- Přijmout opatření k omezení skládkování a naopak posílení využívání odpadů, a to s cílem omezit ukládání komunálních odpadů z Brna na skládkách v okolních obcích.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Ekologické zátěže.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Podporovat revitalizace a využití brownfieldů k rozvoji podnikatelských i rezidenčních aktivit.
- Na základě osvěty (nejen mezi odborníky) vnímat brownfieldy jako příležitost pro další rozvoj měst a obcí (plochy jsou většinou dobře dopravně dostupné s výhodnou lokalizací v centrech měst a obcí; bývalé zemědělské areály lze zase využít pro rozvoj zázemí cestovního ruchu či rekreace).
- Sanovat staré skládky a tzv. staré ekologické zátěže na základě uzavřených ekologických smluv s ČR.

## 5.5 OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY

Brněnská aglomerace se rozkládá na rozhraní České Vysočiny a Západních Karpat. Její severní část je členitá s velkým podílem zalesnění, zatímco jižní polovinu tvoří převážně rovinné zemědělské krajiny. Nachází se zde jedno velkoplošné zvláště chráněné území (CHKO Moravský kras), množství maloplošných zvláště chráněných území (např. NPR Býčí skála, PR Jelení skok, NPP Červený kopec), přírodních parků (např. PP Podkomorské lesy) a významných krajinných prvků. Důležitou součástí ochrany krajiny je ÚSES.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Nedokonalá realizace prvků ÚSES.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Zajistit realizaci navržených prvků ÚSES a péči o stávající části.
- Rozšiřovat rozptýlenou zeleň v krajině.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Neprůchodnost krajiny.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Zavádět remízky, aleje a historické struktury do krajiny s cílem zajistit její průchodnost a stabilitu životního prostředí.
- Pokračovat v realizaci pozemkových úprav.

## **5.6 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA**

Mezi základní technickou infrastrukturu patří vodovodní, kanalizační, tepelné, elektrické a plynovodní sítě. Jejich rozložení, dostupnost, kapacita a technický stav jsou značně nerovnoměrné a odpovídají míře centrality a historickému vývoji daného území brněnské aglomerace. Cílem vedení měst a obcí by měla být postupná modernizace technické infrastruktury, což by přispělo ke zvýšení komfortu života místních obyvatel a snížení zátěže životního prostředí.

Největší problém v rámci technické infrastruktury brněnské aglomerace představuje kanalizační soustava a kapacita centrální čistírny odpadních vod (ČOV) v Modřicích. Velká část kanalizační sítě je ve špatném technickém stavu, v mnoha případech není důsledně oddělena splašková a dešťová voda. ČOV Modřice pracuje v současnosti v některých parametrech na hranici své maximální kapacity a výhledově bude nutná její další intenzifikace. Oba problémy se dotýkají celé aglomerace, protože již nyní je na kanalizaci a ČOV napojeno 23 obcí a měst a počítá se s jejich rozvojem. Z další technické infrastruktury je důležité brát zřetel na vodovodní síť. Velká část aglomerace je zásobena soustavou Březovského a Vířského oblastního vodovodu (VOV), která čerpá vodu z pramenů v Březové nad Svitavou a z vodní nádrže Vír na Svatce. Samotná kapacita soustavy a zdroje jsou v současnosti dostatečné, problémem se ale postupně stává její technický stav. Za posledních dvacet let se do této oblasti příliš neinvestovalo, a tak jsou určité části sítě opotřebené a zastarávají.

### **Problém rozvoje aglomerace:**

Nevyhovující stav technické infrastruktury na velké části území aglomerace.

### **Opatření k odstranění problému:**

- Zvýšit investice do rekonstrukcí kanalizační sítě.
- Spolupracovat při napojení dalších obcí na kanalizační síť.
- Budovat opatření pro snížení znečištění vodních toků (retenční nádrže na jednotné kanalizaci).
- Řešit problematiku ČOV Modřice (její kapacitu a efektivitu).
- U obcí, které jsou napojeny na ČOV Modřice, zajistit jejich finanční spoluúčast pro její intenzifikaci.
- Zvažovat a podporovat individuální řešení čištění odpadních vod („malé“ soukromé čističky).
- Zintenzivnit rekonstrukci a údržbu jednotlivých částí vodovodů.
- Napojit další uživatele (obce) na VOV v případě jejich zájmu.
- Zrychlit tempo modernizace technické infrastruktury.
- Zajistit realizování investičních akcí v této oblasti včas.
- Dobudovat technickou infrastrukturu ve všech obcích brněnské aglomerace na požadovanou úroveň.
- Zvýšit kapacitu technické infrastruktury tak, aby odpovídala skutečnému počtu obyvatel, kteří ji využívají.
- Aplikovat požadavky na hospodaření s dešťovými vodami v obcích i v krajině (město Brno připravuje vyhlášku o hospodaření s dešťovými vodami).

## 6. SOCIÁLNÍ OBLAST

Sociální problematika je záležitost, se kterou se v průběhu svého života setká každý občan. Její velkou část tvoří sociální služby, ale patří sem také otázky školství, zdravotnictví, rodinné soudržnosti, volnočasových aktivit a celkové kvality života obyvatel. Spolupráce obcí a měst může přispět především k přiblížení struktury těchto služeb potřebám cílové skupiny klientů/uživatelů pomocí vzájemného předávání zkušeností a podnětů.

### 6.1 PŘEDÁVÁNÍ ZKUŠENOSTÍ

Otázky rozvoje infrastruktury sociálních služeb jsou řešeny na úrovni státu, krajů i jednotlivých obcí a měst formou zpracování střednědobých plánů rozvoje sociálních služeb za pomoci metody komunitního plánování. V případě brněnské aglomerace je přirozeným centrem město Brno, ve kterém také sídlí většina poskytovatelů sociálních služeb, určených pro celý region. Provázat jednotlivé koncepce je v tuto chvíli velice náročné, avšak do budoucna nezbytné. Ideální příležitostí, jak dosáhnout tohoto cíle, je využít počínající spolupráce mezi obcemi a městy aglomerace k výměně jejich zkušeností a znalostí.

#### **Problém rozvoje aglomerace:**

Nízká úroveň spolupráce obcí a měst v sociální oblasti.

#### **Opatření k odstranění problému:**

- Pořádat setkání představitelů obcí a měst odpovědných za sociální oblast i jednotlivých poskytovatelů a uživatelů těchto služeb.
- Zavést systém předávání zkušeností, znalostí, metodických podnětů, požadavků a obecně informací.
- Společně plánovat rozvoj sociálních služeb a jejich financování.

### 6.2 PROBLEMATIKA LOKALIZACE JEDNOTLIVÝCH SLUŽEB

Je zřejmé, že se v každé obci brněnské aglomerace nemohou nacházet všechny typy sociálních služeb. Tento stav by neodpovídal současné struktuře poptávky ani finančním možnostem jednotlivých samospráv. Proto je nutné pečlivě zvažovat umístění daných služeb tak, aby byly schopny pokrýt poptávku odpovídajícího množství okolních obcí a dbát na vyváženost jejich prostorového rozložení. Je nutné se také zabývat otázkou jejich financování, které by mělo odpovídat struktuře obsluhovaných obyvatel podle jejich bydliště.

#### **Problém rozvoje aglomerace:**

Rozmístění služeb v rámci jednotlivých ORP.

#### **Opatření k odstranění problému:**

- Zvážit rozmístění některých typů sociálních zařízení (především pro seniory) také do obcí v zázemí jednotlivých ORP.
- Pracovat na zkvalitnění jejich dostupnosti (místní, časové, kapacitní atd.).

#### **Problém rozvoje aglomerace:**

Financování sociálních služeb.

#### **Opatření k odstranění problému:**

- Zvážit finanční příspěvky poskytovatelům sociálních služeb, kteří sice nesídlí v konkrétní obci, ale poskytují služby jejím obyvatelům.

### 6.3 SOCIÁLNÍ ROLE KOMUNITY, PARTICIPACE

Vyspělost společnosti se pozná podle toho, jak pečuje o své nejslabší členy. V souvislosti s přejímáním moderních trendů stylu života je nezbytné uvažovat nad soudržností komunity a zajištění podpory těch obyvatel, kteří ji potřebují. Celkového zlepšení kvality života je možné dosáhnout pouze pomocí vzájemné spolupráce a plnohodnotného zapojení obyvatel do každodenních aktivit celého společenství.

#### **Problém rozvoje aglomerace:**

Nízká angažovanost občanů během plánování rozvoje v sociální oblasti.

#### **Opatření k odstranění problému:**

- Zapojovat občany do života komunity/obce formou komunitního plánování.
- Pořádat společná setkání obyvatel a zástupců všech obcí, zainteresovaných v dané problematice.

#### **Problém rozvoje aglomerace:**

Nedostatečný počet aktivit pro osoby ohrožené sociálním vyloučením.

#### **Opatření k odstranění problému:**

- Podporovat vznik a zejména dlouhodobé udržení mateřských center.
- Vytvářet nejrůznější společenské akce pro seniory a mládež (kluby seniorů, nízkoprahová centra).
- Osvěta - podporovat zdravé fungování rodiny, ale zároveň vysvětlit občanům, že využívání sociálních služeb (především ze strany seniorů) neznamená vždy selhání rodiny.
- Dbát na zajištění bezbariérové přístupnosti všech prostor důležitých pro každodenní chod života obyvatel.

## SEZNAM ZKRATEK

ČOV	čistírna odpadních vod
CHKO	chráněná krajinná oblast
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
LAP	Místní akční plán (Local Action Plan)
MHD	městská hromadná doprava
NPP	národní přírodní památka
NPR	národní přírodní rezervace
ORP	obec s rozšířenou působností
PP	přírodní památka
PR	přírodní rezervace
RIS JMK	Regionální inovační strategie Jihomoravského kraje
ULSG	Místní podpůrná skupina (Urbact Local Support Group)
ÚSES	územní systém ekologické stability
VOV	Vírský oblastní vodovod
ZPF	zemědělský půdní fond