



A

Kancelář
architekta
města Brna

01 Širší vztahy

Podklady pro rozbor udržitelného rozvoje území
Územně analytické podklady 2024

Obsah

01.01	Evropský kontext	3
01.01.01	Geografická poloha	3
01.01.02	Globální dostupnost	3
01.02	Národní úroveň	3
01.02.01	Pozice v sídelní struktuře	3
01.02.02	Kontext územního plánování	4
01.03	Metropolitní úroveň	4
01.03.01	Brněnská metropolitní oblast	5
01.03.02	Dynamika Brněnské metropolitní oblasti	5
01.04	Zjištění a vyhodnocení pozitiv a negativ	8

Seznam obrázků

Obr. 1	Pozice Brna v evropském kontextu	3
Obr. 2	Pozice Brna v rámci vybraných koridorů Trans-European Transport Network	3
Obr. 3	Charakteristiky přímých autobusových, vlakových a leteckých spojů z Brna do vybraných evropských měst	4
Obr. 4	Počet odbavených cestujících a počet pohybů letadel na letišti Brno	4
Obr. 5	Pozice Brna v sídelní hierarchii ČR	5
Obr. 6	Pozice Brna v kontextu sídelní struktury ČR	5
Obr. 7	Pozice Brna v kontextu Politiky územního rozvoje	8
Obr. 8	Pozice Brna v kontextu Zásad územního rozvoje JMK	8
Obr. 9	Vývoj počtu obyvatel v Brněnské metropolitní oblasti a v Brně 2004–2023	9

Seznam schémat

Schéma 01.01 Brno v kontextu Brněnské metropolitní oblasti

Schéma 01.02 Vývoj počtu obyvatel v obcích Brněnské metropolitní oblasti 2004–2023

01.01 Evropský kontext

01.01.01 Geografická poloha

Geografická poloha Brna v rámci evropského prostoru je relativně periferní, uvažujeme-li vzdálenost od hlavního evropského populačního a ekonomického jádra vymezeného přibližně územím mezi Londýnem, Paříží, Bruslem a Amsterdamem, respektive vzdálenost od hlavní evropské urbanizační osy Amsterdam – Frankfurt nad Mohanem – Milán (viz Obr. 1). V užším geografickém a geopolitickém kontextu střední Evropy je polohový potenciál Brna příznivější, zejména v důsledku blízkosti hlavních měst České republiky, Rakouska, Slovenska a Maďarska.

Parametr geografické polohy se různým způsobem odráží v intenzitě a kvalitě přeshraničních územních vazeb Brna. Silně se projevuje historicky podmíněný vztah se Slovenskem, a to v podobě vysokých počtů slovenských studentů studujících na brněnských vysokých školách a slovenských občanů aktivních na pracovním trhu v Brně. Vliv ekonomické a kulturní blízkosti Vídně, tak zásadní pro rozvoj města v období klasické industrializace, byl významně oslaben v období 1918–1989. Vzájemný kontakt do současnosti nenabyl původní intenzity, a především v oblasti ekonomické je stále prostor pro další růst. Slabou stránkou polohy, která může, byť spíše minimálně, limitovat ekonomický potenciál města, je vzdálenost německého trhu.

01.01.02 Globální dostupnost

Globální dostupnost města je významně ovlivňována aktuálními ekonomickými, infrastrukturními a geopolitickými podmínkami. Relativní poloha města v rámci evropské dopravní mapy, v období socialismu definovaná především vazbou Berlín – Praha – Brno – Bratislava – Budapešť, se v post-socialistickém období podstatně proměnila. Otevření hranic přineslo mezinárodní hlubší funkční a infrastrukturní integraci do západoevropské dopravní sítě. Politicky podmíněná preference vazeb s územími sousedních socialistických států byla nahrazena paradigmatem maximalizace globální, resp. evropské dostupnosti. Dostupnost města přitom relativně úzce souvisí s internacionalizací pracovního trhu, školství a vědecko-výzkumných aktivit. Z hlediska pokročilých terciérních a kvartérních pracovních aktivit je prioritní dostupnost měst západní Evropy a Slovenska, pro zajištění pracovní síly ve stavebnictví a obslužném sektoru je důležitá podpora dopravní i politické dostupnosti z území východní Evropy, zejména Ukrajiny.

Současná a výhledová relativní poloha města je významně definována trasováním transevropských dopravních koridorů TEN-T (viz Obr. 2). Brno je uzlem v rámci tří koridorů propojujících (i) západoevropskou urbanizační osu s východoevropským prostorem, respektive Černým mořem (koridor Rýnsko-Dunajský),

(ii) severoněmecká přístavní města s balkánským prostorem (koridor Orient/Východo-středomořský) a (iii) baltské pobřeží se severní Itálií (koridor Baltsko-Jadranský). Výhodná poloha města na křížení zmíněných koridorů je posílena historickou setrvačností intenzivních vazeb s blízkou Vídní a Bratislavou.

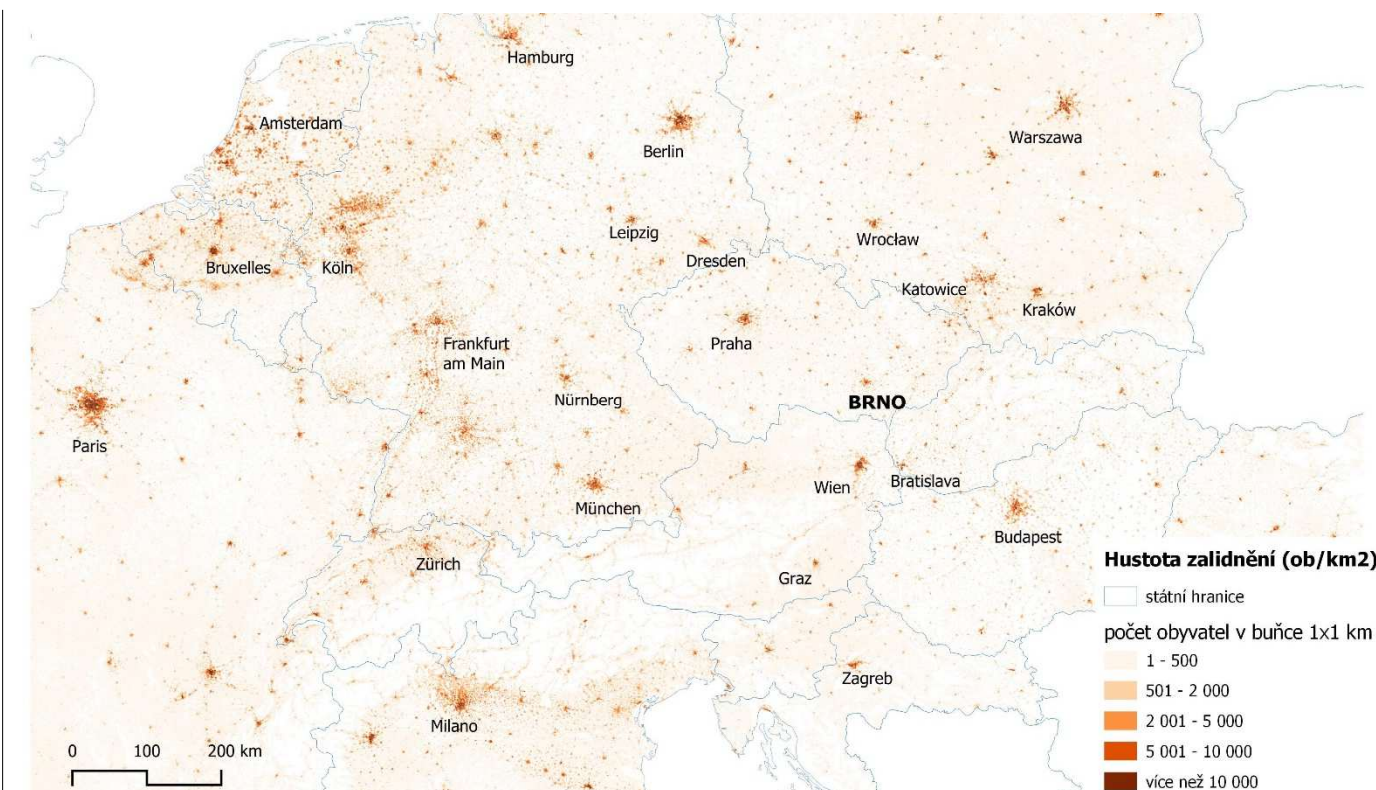
Pro aktuální zajištění globální dostupnosti Brna je klíčové zejména mezinárodní spojení s Vídní – využíváno je mezinárodní letiště ve Schwechatu profilující se jako hlavní kapacitní letecký hub pro regiony jižní Moravy, západního Slovenska, severozápadního Maďarska a Dolního Rakouska a jako důležitá alternativa letiště v Praze. Vídeň plní částečně také roli železničního přestupního uzlu. Menší význam mají z hlediska posílení dostupnosti Brna letiště v Bratislavě či Katovicích nabízející zejména pravidelné linky nízkonákladových společností Ryanair a Wizz Air. Jak Vídeň, tak Bratislava jsou s Brnem spojeny prostřednictvím dostatečného počtu přímých autobusových a vlakových spojů (viz Obr. 3). Trvajícím omezením na relaci Brno – Vídeň je ovšem nedokončené dálniční propojení.

Slabou stránkou dostupnosti města jsou nízké přepravní výkony brněnského letiště a neexistující napojení na významnější uzly letecké dopravy (viz Obr. 4). Po zrušení spojení do Mnichova, Berlína a Bergama jsou pravidelně obsluhována pouze linky nesítového nízkonákladového dopravce Ryanair do Londýna-Stanstedu a Bergama. Letiště je tak terminálem využívaným zejména pro sezónní lety.

01.02 Národní úroveň

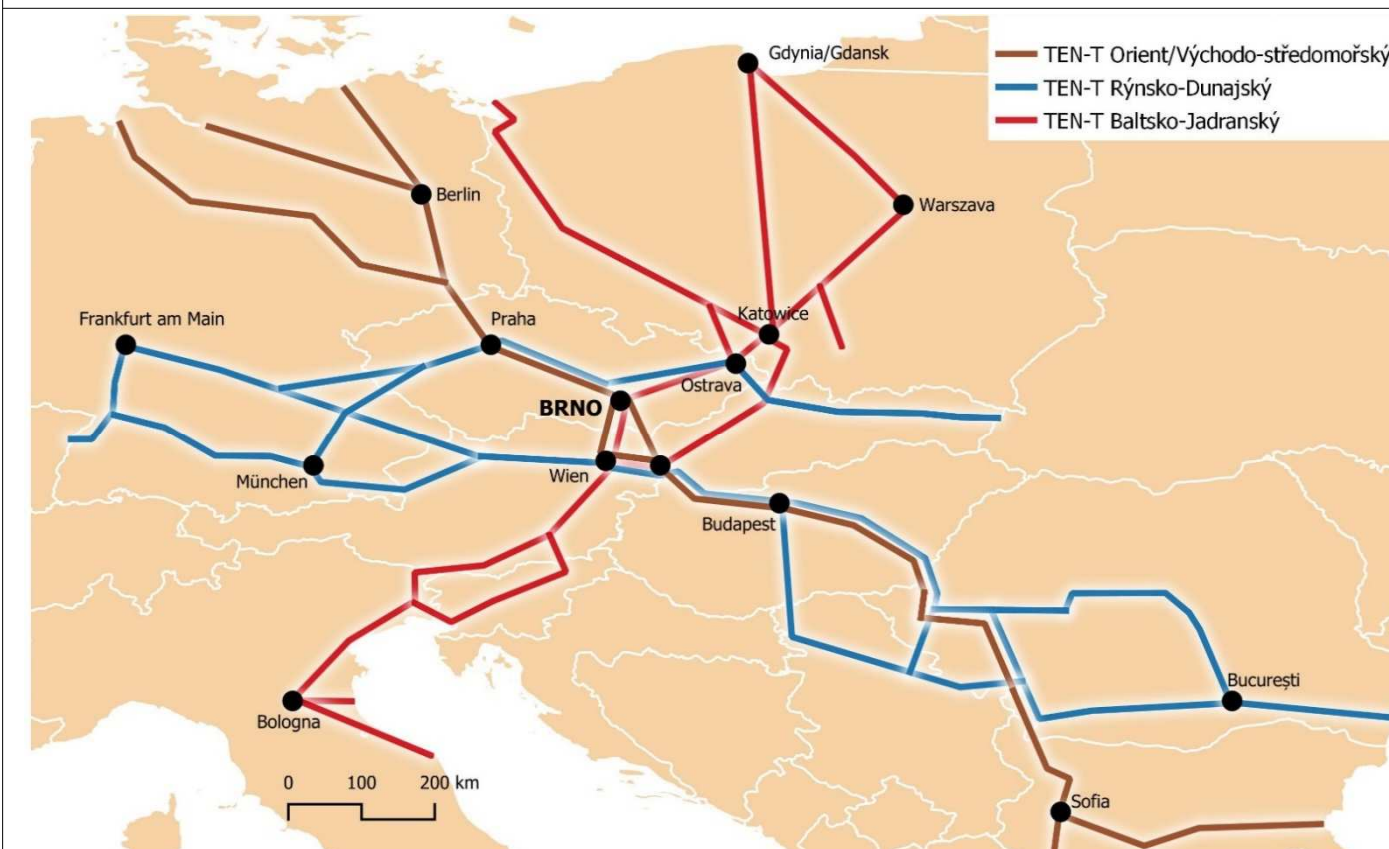
01.02.01 Pozice v sídelní struktuře

Pozice Brna ve struktuře sídelního prostoru současné České republiky se v dlouhodobém historickém rámci dynamicky vyvíjí. Je ovlivňována řadou faktorů, které mají často poměrně velkou setrvačnost v čase – mezi nejvýznamnější patří prostorové rozložení politické a ekonomické moci, intenzita kontaktů s inovačními jádry, územní dělba práce a podmínky pro pohyb osob a zboží. Pro vytvoření současné pozice města je klíčové začlenění Moravy do českého státu v 11. století, získání městských privilegií ve 13. století a průběžné posilování politicko-správní role města zejména v moravském prostoru. Brno bylo historicky důležitým tranzitním a produkčním centrem; tyto funkce byly významně posíleny s nástupem moderního průmyslového kapitalismu v průběhu 19. století (a následně i socialistickou industrializací v polovině 20. století). Vznikem ČSR v roce 1918 bylo Brno umístěno do nové pozice v rámci státního útvaru – posíleny byly vazby na Prahu a Bratislavu na úkor kontaktů s Vídní.



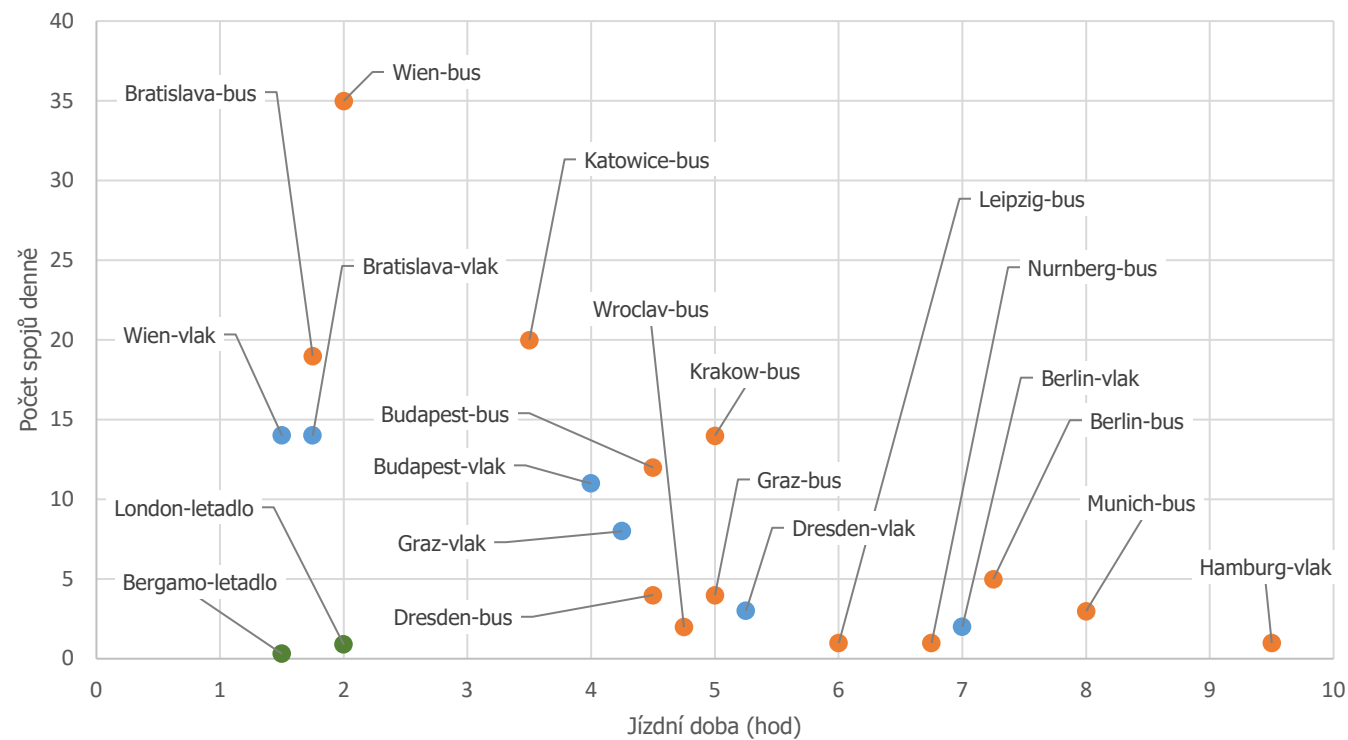
Obr. 1 Pozice Brna v evropském kontextu

Zdroj: GEOSTAT, 2021, European Population Grid



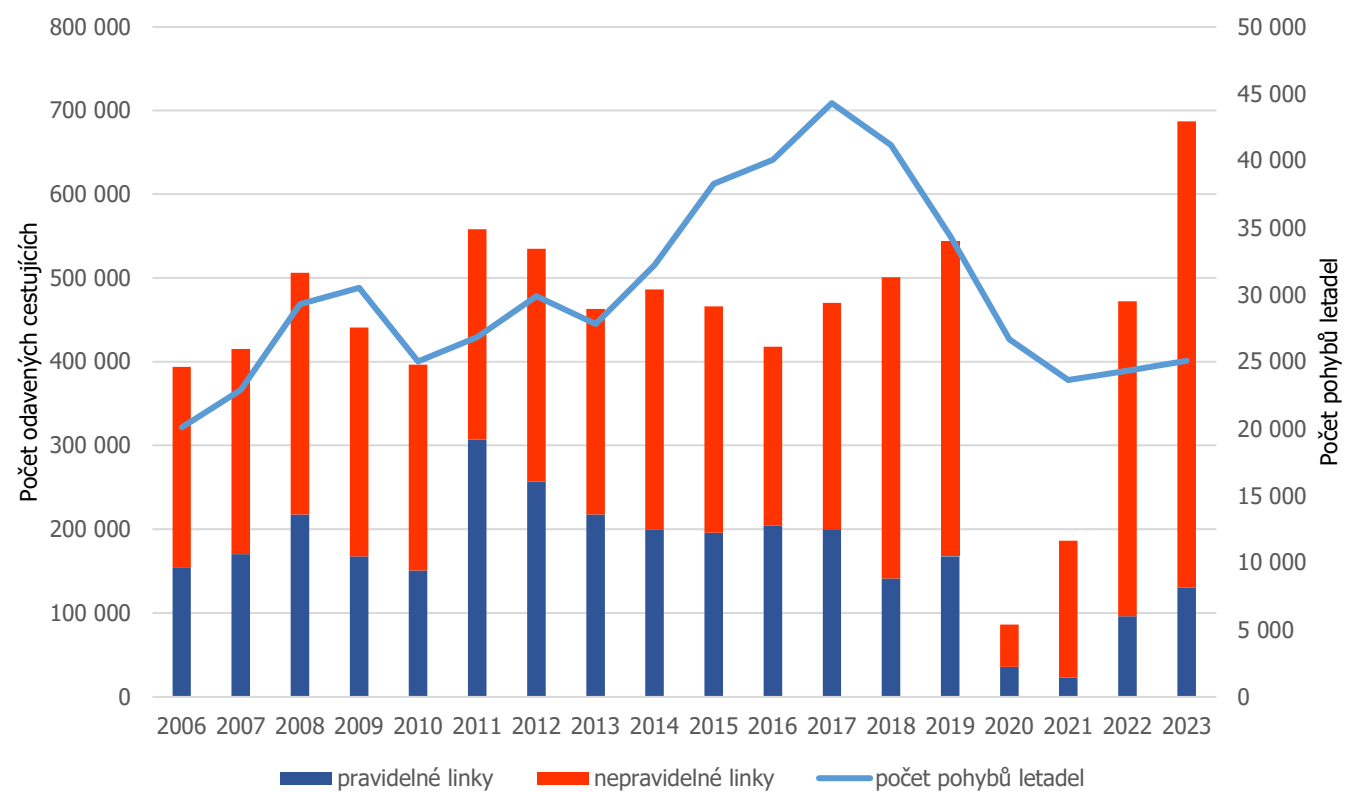
Obr. 2 Pozice Brna v rámci vybraných koridorů Trans-European Transport Network

Zdroj: europa.eu, TENtec Map Portal



Obr. 3 Charakteristiky přímých autobusových, vlakových a leteckých spojů z Brna do vybraných evropských měst

Zdroj: jízdní řády dopravců, 2024



Obr. 4 Počet odbavených cestujících a počet pohybů letadel na letišti Brno

Zdroj: Letiště Brno, data.brno.cz, 2024

Politická pozice města, stejně jako národnostní diverzita, byly silně utlumeny v obdobích po II. světové válce. Ztráta statusu zemského hlavního města postavila Brno v institucionální oblasti na úroveň krajského města, v ekonomice centrálního plánování ztrácelo Brno především s preferovanou ostravskou aglomerací. Socialistické období uzavřelo sídelní vývoj města do hranic federálního státu. Vývoj po roce 1990 probíhá v novém makrosídelním kontextu v důsledku rozpadu Československa a znovuotevření hranic, stejně jako v kontextu absence centrální sídelní politiky a zvýšené ekonomické soutěže. Z hlediska institucionálního je Brno národním centrem soudní moci, postupně se začíná upevňovat také jeho funkce celostátně velmi významného univerzitního centra.

Současná sídelní pozice města je silně definována jeho vztahem k hlavnímu městu Praze. Ve vertikální hierarchii národního sídelního systému, silně dominované hlavním městem Praha, je Brno druhým největším městem ČR v ukazatelích populační i pracovní velikosti. Brno reprezentuje svébytnou velikostní, a tedy i funkční, kategorii velkoměstského centra v českém sídelním systému, jehož fungování je založeno na relativně husté síti spíše populačně menších měst. Význam středních a malých měst je patrný z průběhu spojnice trendu, která pro soubor měst nad 40 000 obyvatel signalizuje určitý převis velikosti u tří největších měst (viz Obr. 5). Ve velikostním pořadí třetí Ostrava je již výrazně menší než Brno. Z hlediska geografické polohy leží Brno relativně periferně vůči středočeské jádrové sídelní oblasti centrované na Prahu. Prostorová situace Brna je znázorněna na schématu polohového potenciálu (viz Obr. 6) zohledňujícího časovou vzdálenost obce o dané populační velikosti od všech dalších, populačně různě diferencovaných obcí. Hodnota polohového potenciálu je tak ovlivňována zejména dopravní blízkostí či odlehlostí daného území od územních koncentrací obyvatelstva. V tomto smyslu si Brno vytváří do jisté míry autonomní oblast vysokého polohového potenciálu propojenou se širším pražským sídelním prostorem, respektive s urbanizovanou sídelní oblastí střední Moravy dopravním koridorem dálnice D1. Periferní poloha vůči Praze umožňuje vytvoření poměrně rozsáhlé oblasti pracovního a obslužného spádu do Brna.

01.02.02 Kontext územního plánování

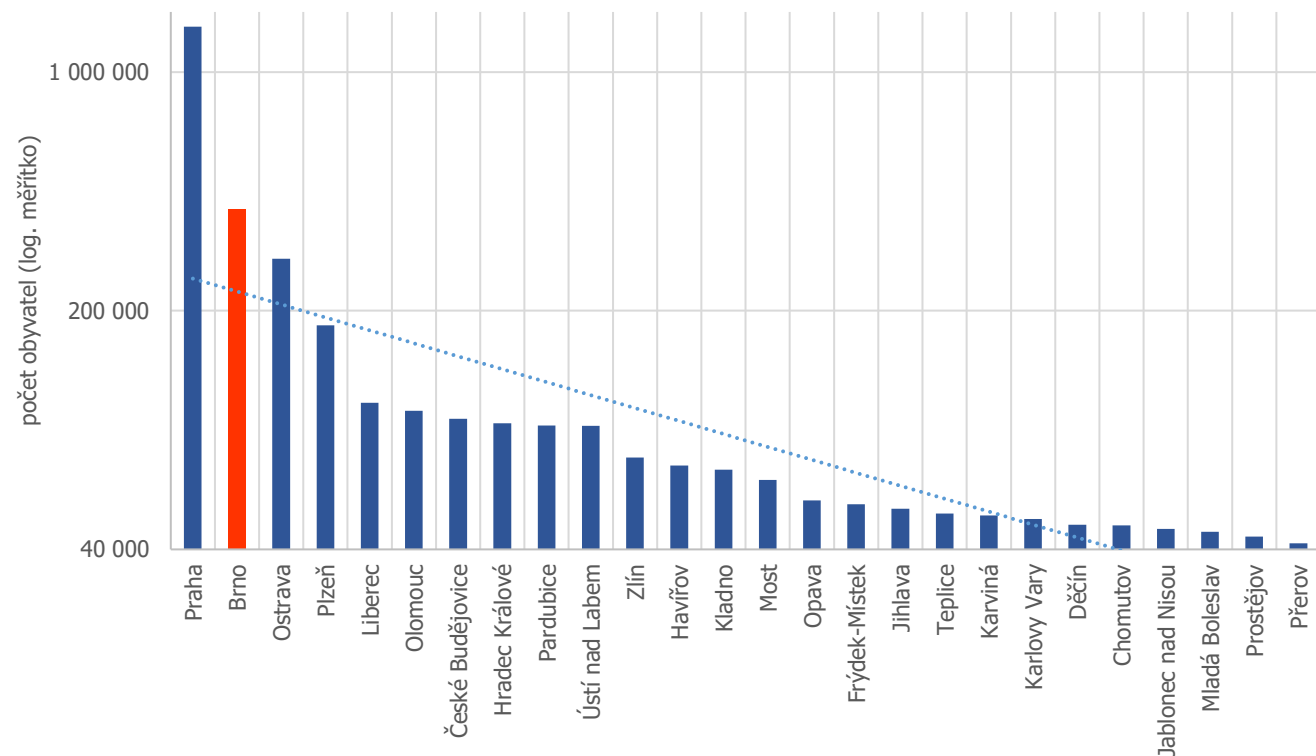
V dokumentu Politika územního rozvoje ČR (PÚR) je stávající a rozvojová struktura národního sídelního systému schematicky konceptualizována ve formě rozvojových oblastí, rozvojových os a specifických oblastí. Brno je v územně-plánovacím kontextu PÚR definováno jako centrum Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 charakterizované vysokou mírou rozvojové dynamiky jádrového města, koncentrací obyvatelstva a ekonomických funkcí (viz Obr. 7). PÚR zohledňuje neexistenci dalšího srovnatelně významného městského centra v širším sousedství Brna a další rozvojovou oblast na území Jihomoravského kraje nevymezuje. Zásady územního rozvoje (ZÚR) Jihomoravského kraje upřesňují další požadavky na koordinaci rozvoje v této oblasti, a to především

s cílem vyvážit rozvoj Brna a menších městských center v zázemí. ZÚR JMK dále vymezuje rozvojovou oblast nadmístního významu Znojmo N-OB1, centrovanou na druhé největší město Jihomoravského kraje ležící již mimo denní městský systém Brna (viz Obr. 8).

V rámci PÚR jsou dále vymezeny rozvojové osy Praha – (Kolín) – Jihlava – Brno (OS5), Brno – Svitavy / Moravská Třebová (OS9), (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava) (OS10), které procházejí Brnem. Navrhované osy dávají do vzájemné souvislosti průběh kapacitní dopravní infrastruktury s očekávaným (pásovým) rozvojem v jejím okolí. Jedná se o dost zjednodušenou abstrakci územního rozložení rozvoje – význam dopravních os lze chápat především v cíleném usměrňování rozvoje do dobře dopravně obslužitelných území. V kontaktu s brněnskou rozvojovou oblastí doplňuje ZÚR JMK systém republikových os o dvě osy nadmístního významu – rozvojovou osu Vídeňská (N-OS2) a rozvojovou osu Znojemská (N-OS1). ZÚR JMK dále definuje hierarchii center osídlení na území Jihomoravského kraje – Brno je zde definováno jako nadregionální centrum s výrazným převisem funkcí oproti dalším regionálním centrům (Znojmo, Boskovice, Blansko, Vyškov, Břeclav, Hodonín, Kyjov, Veselí nad Moravou). Systém definovaných center poukazuje na výrazně dominantní pozici Brna v krajském měřítku.

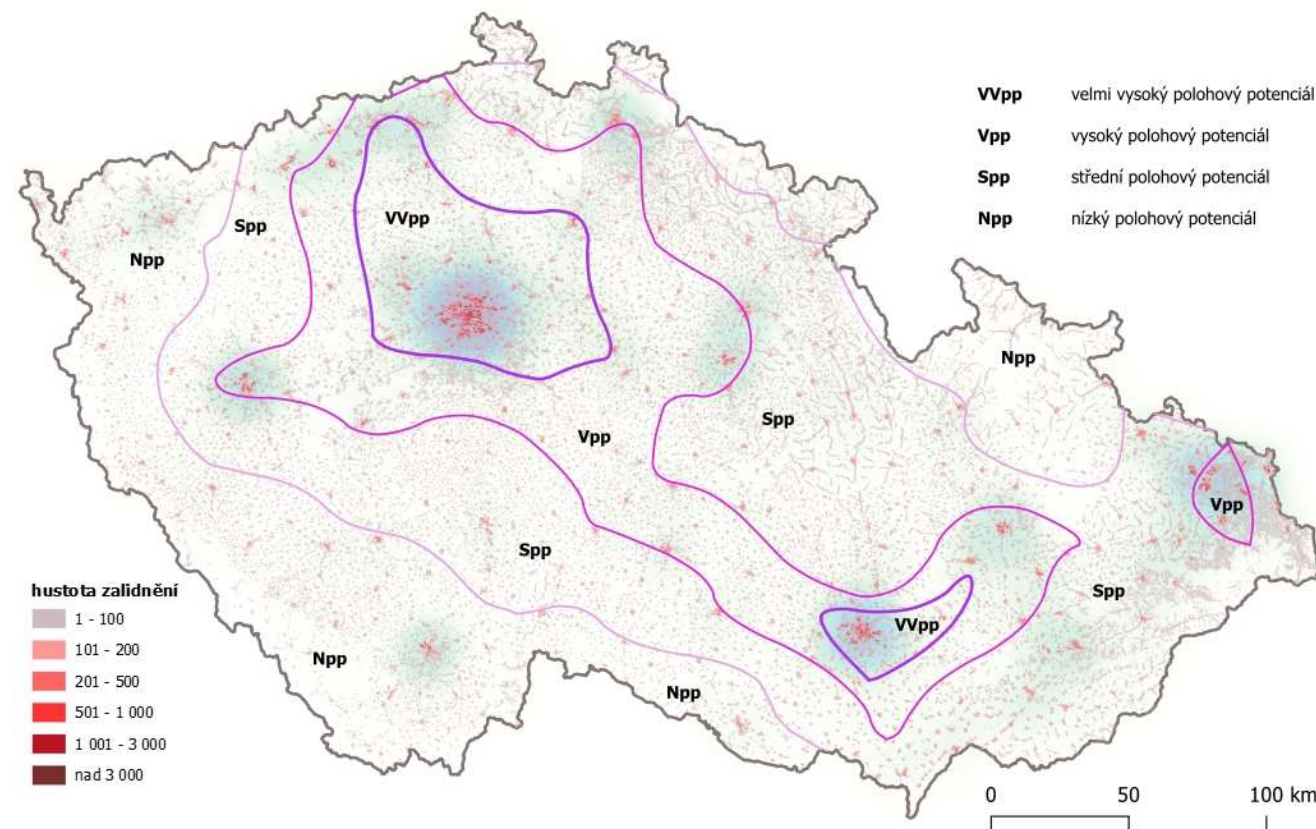
01.03 Metropolitní úroveň

Brno je výrazným ekonomickým a organizačním jádrem širší metropolitní oblasti, která může být definována jako denní městský systém. Metropolitní území je integrováno do soudržného celku rozsahem, rytmem a intenzitou pravidelných (zejména každodenních) kontaktů a vazeb mezi Brnem a obcemi v zázemí, respektive mezi obcemi v zázemí. Metropolitní oblast je především jednotným pracovním trhem formovaným každodenní dojížděnkou do zaměstnání. Mezi další procesy integrující území městských regionů patří stěhování obyvatelstva, ať už směřující ze zázemí do jádra městského regionu či naopak z jádra do zázemí (suburbanizace), dojížděnkou do škol, cesty za nejrůznějšími typy služeb nebo za rekreací, toky materiálu, zdrojů a energií. Metropolitní oblast není geografickou entitou s přesně daným rozsahem, jde o proměnlivé území, jehož pravděpodobnostně vymezené hranice reflektují prostorovou koncentraci různých typů vazeb. Vymezení funkčního městského regionu je vždy analytickým výstupem.



Obr. 5 Pozice Brna v sídelní hierarchii ČR

Zdroj: ČSÚ, 2023



Obr. 6 Pozice Brna v kontextu sídelní struktury ČR

Zdroj: SLDB, 2021, vlastní výpočet

Metropolitní region je významnou prostorovou jednotkou plánování a územní koordinace. Metropolitní plánování nutně zohledňuje specifické prostorové měřítko řady procesů, které překračují administrativní území jednotlivých obcí a jsou jen obtížně usměřňovány prostřednictvím obecních či krajských plánovacích nástrojů. Vysokou potřebu metropolitní koordinace vykazuje zejména lokalizace nové rezidenční a komerční výstavby (zejména z pohledu vyvolané dopravy), vyvažování funkcí mezi metropolitním centrem a centry v zázemí, plánování efektivního systému metropolitní individuální a hromadné dopravy včetně navázaných infrastruktur či integrace odpadového a energetického hospodářství. Územně-plánovacími cíli je eliminovat živelnou územní expanzi jádra do zázemí (rezidenční i komerční suburbanizace), stejně jako posilovat rozumnou dělu práce mezi jednotlivými obcemi v metropolitní oblasti a zabránit tak vzniku tzv. přetíženého metropolitního jádra. Možnosti metropolitního plánování jsou ovšem v současnosti podvázány nedostatečným legislativním zakotvením metropolitní meziobecní spolupráce, resp. nízkou mírou institucionalizace metropolitních regionů.

01.03.01 Brněnská metropolitní oblast

Brněnská metropolitní oblast je územím zahrnujícím přibližně od 150 do 200 obcí. Aktuálně obecně akceptovaným vymezením metropolitního regionu je delimitace Brněnské metropolitní oblasti (BMO) určená primárně k integrovanému zacelení veřejných politik a operačních programů v rámci nástroje Integrovaných územních investic (ITI) pro programové období 2021–2027. Toto vymezení zahrnuje 184 obcí včetně Brna s celkovou populační velikostí přibližně 700 000 osob (viz Schéma 01.01); jedná se o třetí nejlidnatější metropolitní areál v ČR. Brno se podílí minimálně 55 % na celkové populační velikosti BMO, podíl jádra na metropolitním počtu pracovních míst je cca 75 %.

V jakékoli variantě analytického vymezení je metropolitní areál Brna monocentricky uspořádaným městským regionem centrovaným na Brno – jde o sídelní morfologii výrazně odlišnou od konurbacních typů metropolitních areálů Ostravska či Ústecko-chomutovska. Zřetelný je výrazný velikostní a funkční rozdíl mezi Brnem a sekundárními metropolitními jádry, jejichž populační velikost nepřesahuje významně 20 000 obyvatel (Vyškov, Blansko). Charakteristický je pro BMO relativně značný počet obcí o populační velikosti mezi 3 až 7 tisíci obyvateli. Socioekonomický vývoj řady dílčích center je ovlivňován jejich pozicí v tzv. aglomeračním stínu – jde o situaci, kdy obyvatelé zázemí využívají primárně funkce a služby jádrového Brna na úkor ostatních městských středisek v metropolitní oblasti.

Důležitou podstatou existence metropolitní oblasti je vysoký pohyb osob mezi jednotlivými obcemi, který je zprostředkován různými dopravními systémy. Významnou roli v tomto smyslu hraje integrovaný systém hromadné dopravy, v jehož radiální struktuře hraje Brno roli hlavního uzlu. Používání hromadné dopravy je preferováno zejména obyvateli Brna, obyvatelé zázemí

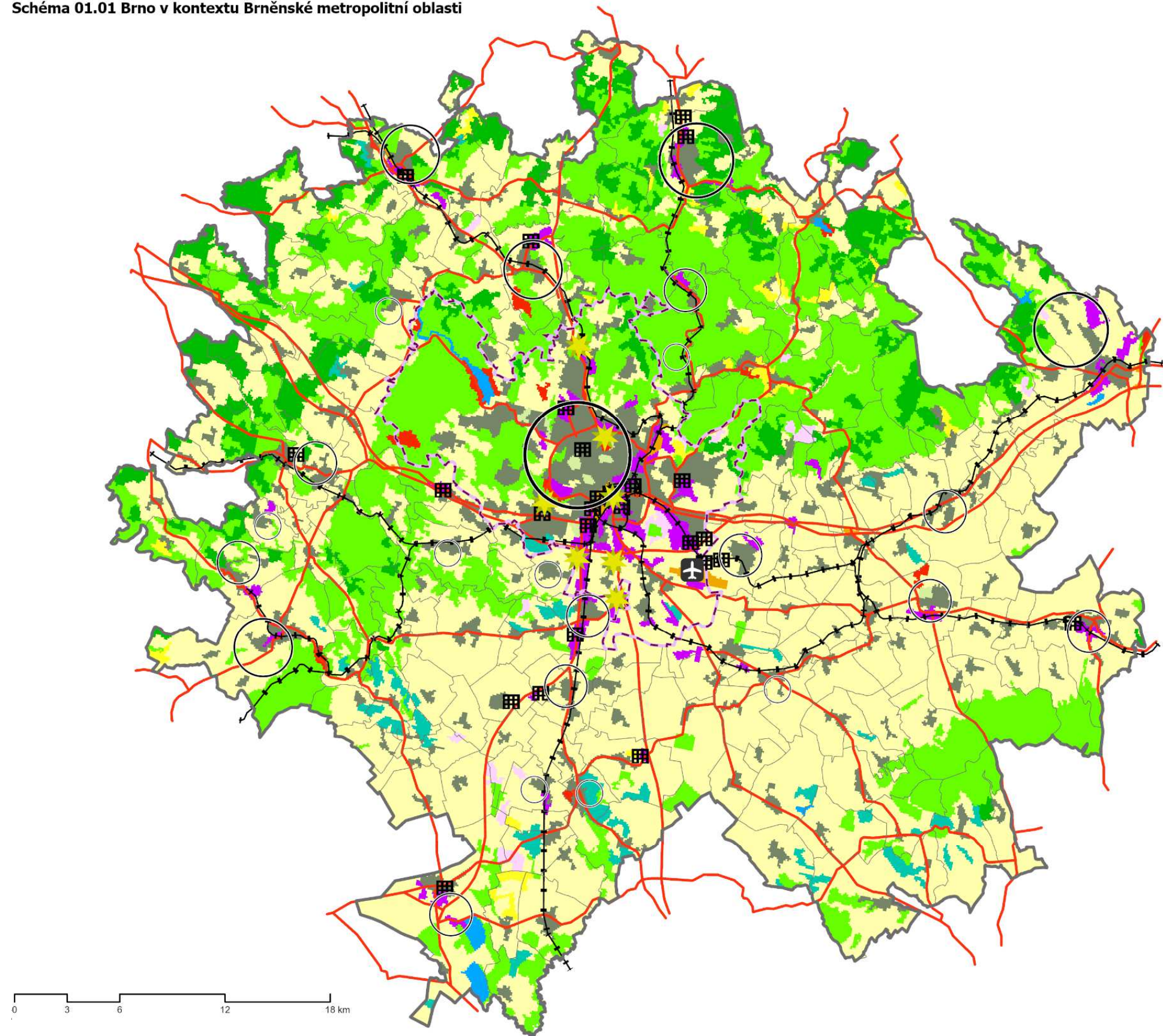
inclinují mnohem výrazněji k používání osobního automobilu v rámci stávající silniční a dálniční infrastruktury. Platí přitom, že řada cest v rámci metropolitního území má intermodální charakter (kombinace různých módů dopravy). V každém případě je doprava, ať už individuální či hromadná, jedním z nejvýznamnějších metropolitních témat ovlivňujících zatížení infrastruktury, kvalitu života a ekonomickou atraktivitu dílčích území v jádrovém Brně.

01.03.02 Dynamika Brněnské metropolitní oblasti

Metropolitní oblast Brna je dlouhodobě populačně ziskovým územím. Viditelný je však kontrast mezi populačním vývojem v Brně (střídání ziskových a ztrátových období) a v jeho zázemí (dlouhodobý trvalý nárůst počtu obyvatel) – viz Obr. 9. Územně diferencovaný vývoj počtu obyvatel v rámci BMO je v posledních dvou dekadách významně ovlivňován zejména suburbanizačními procesy, které přispívají jak k populačnímu růstu obcí v zázemí, tak i významně k migračním úbytkům v Brně.

U velké většiny obcí v zázemí Brna byla migrace hlavním faktorem celkového přírůstu počtu obyvatel – přirozený přírůstek či kombinace přirozeného a migračního přírůstu patří mezi daleko méně zastoupené faktory (viz Schéma 01.02). Přetrvávající intenzitu suburbanizace v zázemí Brna lze zdůvodnit existencí relativně silné vrstvy mobilních obyvatel preferujících vlastnické bydlení a relativní nedostupností bytů a stavebních pozemků v Brně. Vzhledem k faktu, že velká část suburbánních obyvatel je zaměstnána v Brně a využívá tam také širokou škálu služeb, patří mezi nejvýznamnější negativní dopady rezidenční suburbanizace zejména vyvolaná dopravní zátěž. K dalším dopadům lze zařadit zvýšený tlak na technickou či sociální infrastrukturu v intenzivně suburbanizovaných obcích.

Schéma 01.01 Brno v kontextu Brněnské metropolitní oblasti



- Území BMO
- Obec
- Správní území města Brna
- letiště
- vybraná nákupní centra
- vybrané výrobní, logistické a administrativní zóny
- železnice
- vybraná silniční síť

půdní pokryv

- listnaté a smíšené lesy
- jehličnaté lesy
- sídelní zástavba
- městská zeleň
- průmysl a komerce
- skládkování, těžba, staveniště
- zemědělská půda
- louky a pastviny
- doprava
- sport a rekreace
- vinice, sady, zahrady
- vodní plochy

obce nad 3 000 obyvatel

- Brno
- 12 001 - 21 000
- 8 001 - 12 000
- 4 001 - 8 000
- 3 000 - 4 000

Zdroj: CORINE Land Cover 2018; ČSÚ

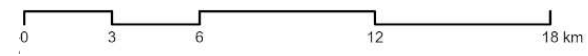
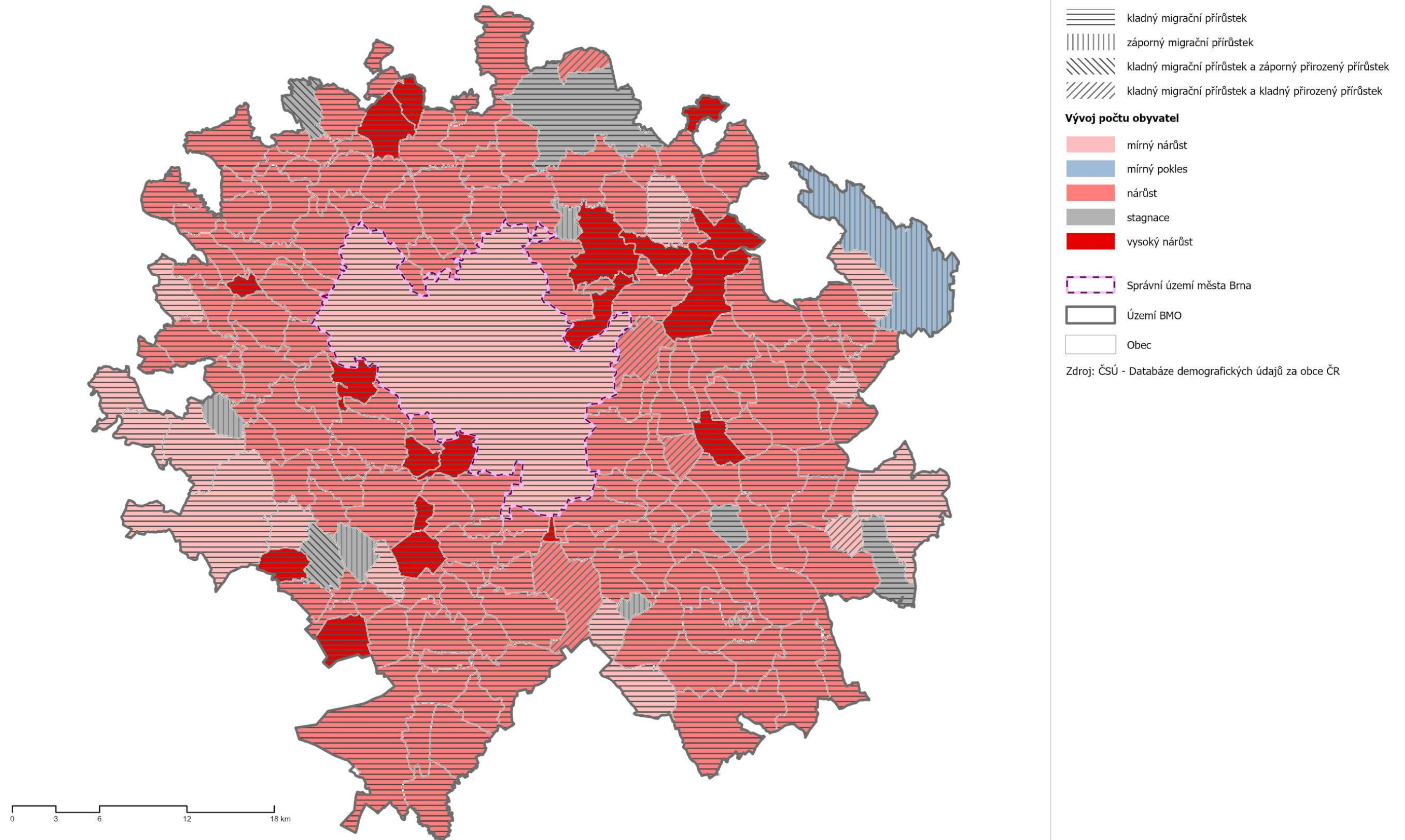
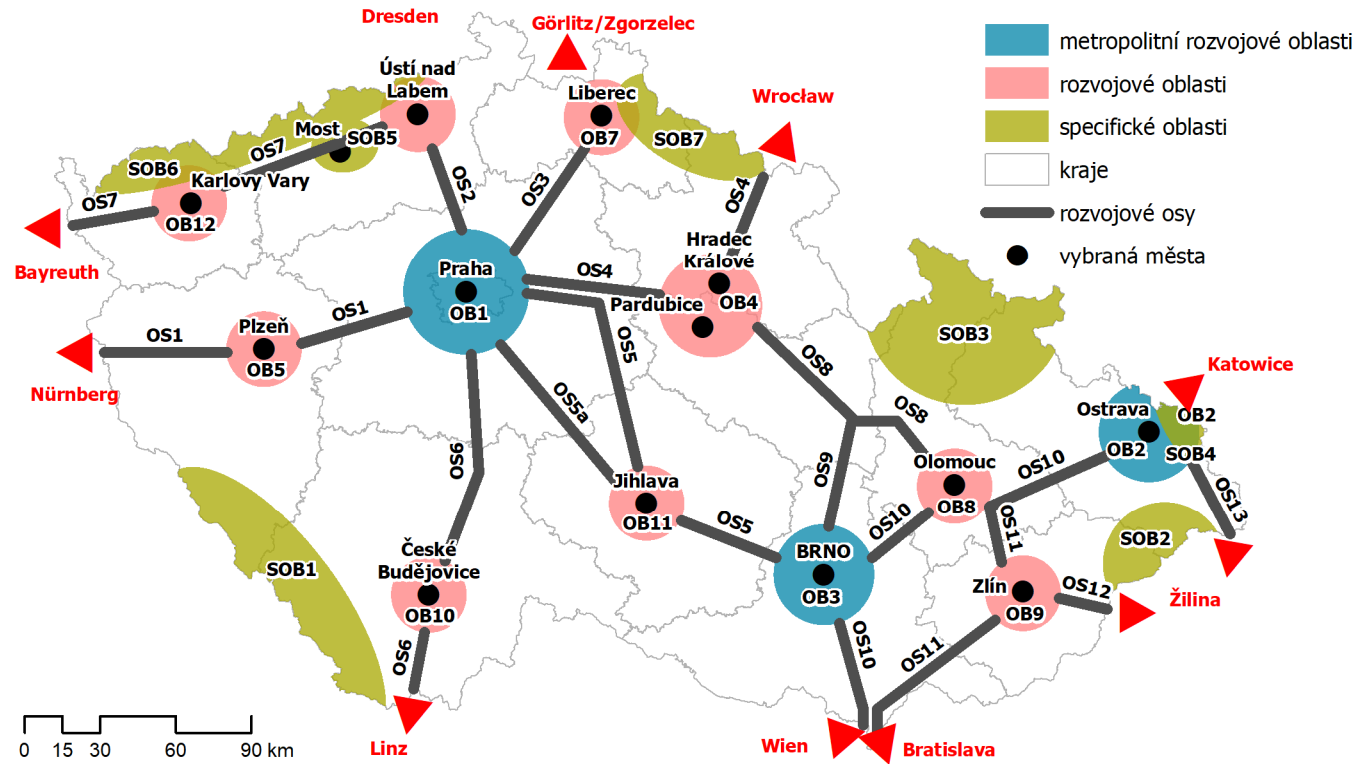


Schéma 01.02 Vývoj počtu obyvatel v obcích Brněnské metropolitní oblasti 2004-2023





Obr. 7 Pozice Brna v kontextu Politiky územního rozvoje

Zdroj: Politika územního rozvoje ČR, 2024

01.04 Zjištění a vyhodnocení pozitiv a negativ

Město Brno je, podobně jako další evropská města srovnatelné funkční velikosti, součástí širšího sídelního systému intenzivně propojeného nejrůznějšími typy horizontálních vazeb – dopravních, ekonomických, sociálních či informačních. Fungování sídelního systému stále silněji odráží zvyšující se úroveň mobility osob a produktů a současně i společenskou akceptaci této mobility. Parametr dostupnosti města je tak klíčovým pro zajištění ekonomického výkonu města, stejně jako pro udržení vyhovující kvality života v něm. Pozici města v širší prostorové situaci lze přitom hodnotit v několika měřítkových úrovních.

V evropském měřítku je dostupnost města určena jeho geografickou polohou mimo hlavní evropská populační a ekonomická jádra, respektive osy. Relativně výhodná je ovšem makro poloha v rámci evropských sítí – Brno je součástí prostoru styku tří významných dopravních koridorů TEN-T. Tato poloha je však spíše potenciálem, který je naplněn teprve konkrétními spojeními a realizací infrastruktur. Hendikepem mezinárodní dostupnosti je nízká konektivita brněnského letiště a nekompletní dálniční spojení s Vídní. Výhodou města je historická tradice vazeb v rámci středoevropského prostoru Brno – Vídeň – Bratislava. Míra jejich institucionalizace je zatím nízká, nicméně jde o vztahy s vysokým potenciálem dalšího/opětovného růstu.

Na národní úrovni je sídelní pozice Brna dlouhodobě stabilizovaná. Brno je v rámci českého sídelního systému druhým největším městem, z hlediska populační a pracovní velikosti či ekonomické dělby práce jasně vyprofilovaným jak vůči Praze, tak i Ostravě. Město Brno je samo o sobě významnou koncentrací sídelního polohového potenciálu, pro napojení na další celostátně významné sídelní oblasti je klíčový zejména koridor dálnice D1. Prostorové vazby v národním měřítku jsou podchyceny především v Politice územního rozvoje ČR, relevance tohoto dokumentu pro konkrétní plánovací aktivity na městské úrovni je však spíše nižší.

Brno je centrem poměrně rozsáhlé metropolitní oblasti monocentrického charakteru. Jde o denní městský systém významně ovlivňující každodenní rytmus města primárně prostřednictvím pohybů osob za prací, službami či do škol. Metropolitní kontext je relevantním územním rozměrem pro zachycení, respektive koordinaci silně rozvinutých procesů sídelní či komerční suburbanizace, stejně jako pro plánování dopravních či technicko-obslužných systémů a infrastruktur. V rámci metropolitní oblasti je Brno zřetelně vyjádřeným centrem, kterému v řadě oblastí (např. dopravní systém, bytový trh) může hrozit zvýšené riziko kapacitního přetížení. Plánovací a koordinační nástroje uplatnitelné v metropolitním měřítku jsou doposud značně omezené, v současnosti probíhající diskuse

nad možnostmi institucionalizace metropolitní meziobecní spolupráce však patrně povede k dalšímu rozšiřování portfolia metropolitních územně-plánovacích či strategických rozvojových politik.

Pozitivní vývojové aspekty

- celostátně významné univerzitní centrum,
- vysoký polohový potenciál v rámci českého sídelního prostoru,
- ekonomické a kulturní jádro širší metropolitní oblasti.

Potenciály města:

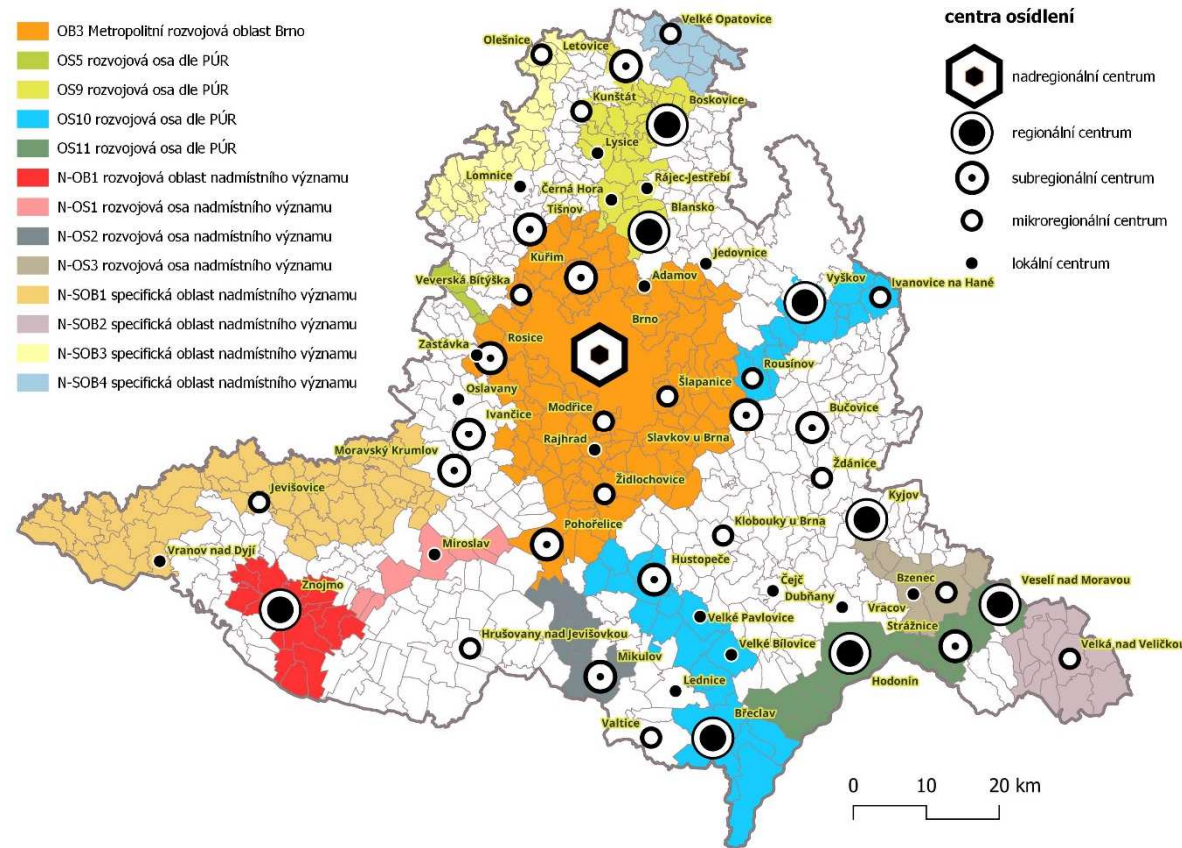
- efektivnější využití polohy Brna na styku tří významných dopravních koridorů TEN-T,
- využití výhody ekonomicko-kulturní vazby na Vídeň a Bratislavu.

Negativní trendy

- nízká konektivita brněnského letiště,
- nekompletní dálniční spojení s Vídní,
- nízká míra institucionalizace BMO,
- vysoká intenzita rezidenční a komerční suburbanizace.

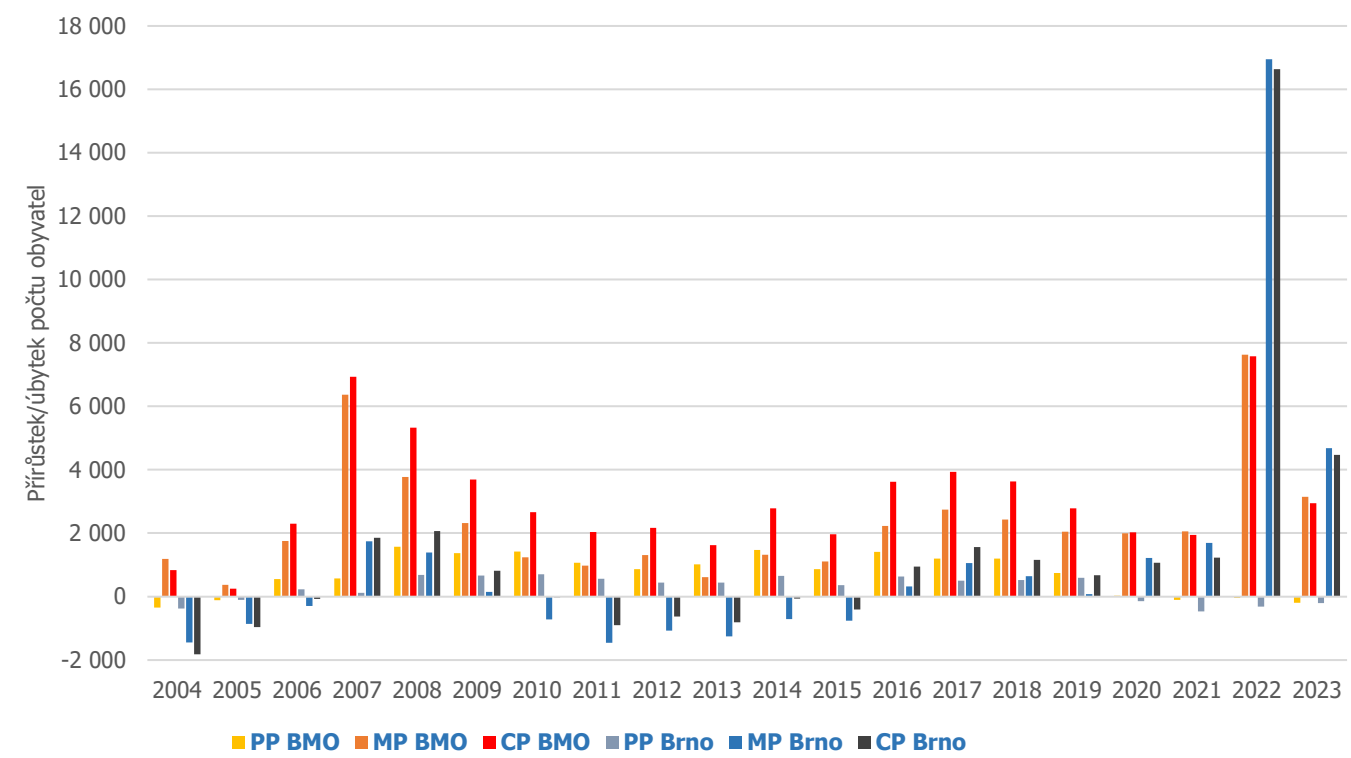
Rizika rozvoje:

- pokračující problematické spojení s Prahou prostřednictvím IAD,
- pokračující nekoordinace stavebních záměrů v rámci BMO, především ve vazbě Brno-sousední obce,
- přetížení metropolitního jádra, zejména dopravní zátěž vyvolaná nevyvážeností rezidenční a pracovní funkce.



Obr. 8 Pozice Brna v kontextu Zásad územního rozvoje JMK

Zdroj: Zásady územního rozvoje JMK, 2024



Obr. 9 Vývoj počtu obyvatel v Brněnské metropolitní oblasti a v Brně 2004–2023

Zdroj: Databáze demografických údajů za obce ČR, ČSÚ, 2024