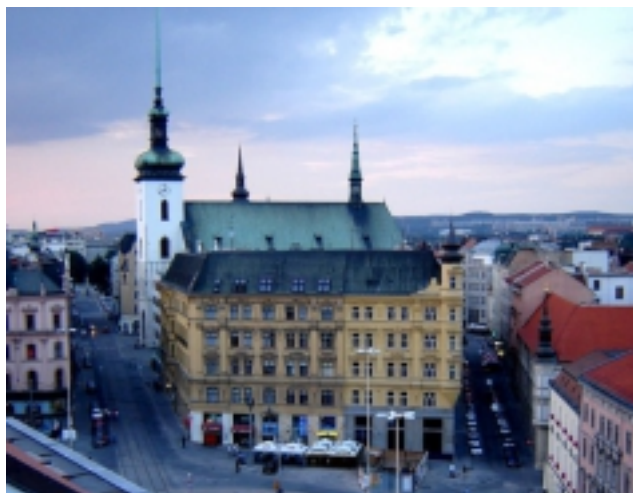


Brno trpí suburbanizací



Author: SF/pb | Published: 22.06.2016

Podle údajů ČSÚ bylo za první čtvrtletí tohoto roku na území Brno-město vydáno v rámci bytových novostaveb pouze 13 stavebních povolení. Naopak na území Brno-venkov jich bylo 135, tedy více než desetinásobně více. Slabá bytová výstavba ve městě je jedním z faktorů, který žene ceny rezidenčních nemovitostí v Brně nahoru a snižuje tak tamní dostupnost bydlení. Příčina? Asociace brněnských architektů a stavitelů (ABAS) ji vidí ve více než dvacet let starém územním plánu, který výstavbu silně reguluje.

Zájem o byty přímo v Brně by byl, ale jejich vysoké ceny tuto poptávku přeměrovávají právě do lokalit mimo město. Díky tomu také populace v okrese Brno-venkov od roku 2000 vzrostla o 35 %, zatímco Brno samotné se pomalu vylidňuje - tento trend je patrný už od roku 1993. Dlouhodobějším následkem suburbanizace je pak stárnutí brněnské populace, kde narůstá podíl osob starších 60 let. Průměrný věk obyvatel tady dnes činí 42,7 let, což mezi všemi okresy v ČR znamená sedmou příčku a v jihomoravském kraji příčku první. Ve srovnání s ostatními okresy dosahuje brněnská míra stárnutí obyvatelstva nejvyšších hodnot v celé ČR. Podíl obyvatelstva v produktivním věku se tak samozřejmě zmenšuje. A to bude mít samozřejmě následky ekonomické.

Přes 100 000 lidí denně v pohybu

V Brně dnes žije necelých 380 tisíc obyvatel. Podle magistrátu je ovšem jejich počet denně navyšován o 110 000 těch, kteří do Brna dojíždějí za prací a vzděláním. Například jenom žáků a studentů do Brna každý den přijede více než 40 tisíc. Tak velké množství dojíždějících velmi zatěžuje městskou infrastrukturu - zejména dopravu. Potřebnou infrastrukturu přitom musí platit Brno, které se navíc zbytečně rozrůstá do okolí (a nároky na dopravu se tím dále zvyšují), místo aby se zahušťovala již existující zástavba.

„Město by nemělo sloužit pouze jako centrum služeb. Postupující suburbanizace, která trvá řadu let, ohrožuje podobu Brna i jeho fungování. Je potřeba klást důraz na vytváření dobrých podmínek pro bydlení,“ varuje ABAS Marek Vinter. A ředitel developerské společnosti Trikaya Alexej Veselý dodává: „Moderní metropole by se měla především zahušťovat ve svém středu, nikoliv se rozšiřovat do krajiny. Vytváření kompaktního města také zaručí, že v okolí Brna zůstane zeleň. Pokud tedy nechceme, aby se lidé z Brna stěhovali do okolních obcí, nebo aby město polykalo čím dál více ze svého okolí, musíme podporovat výstavbu uvnitř města. Včetně růstu výšky budov.“

Náklady na infrastrukturu rostou

Odliv obyvatel z města s sebou přináší velké množství negativních jevů, nejen zvýšené náklady na veřejnou dopravu, ale dopravní kolony a zácpy na komunikacích, které město spojují s okolím, následně pak zhoršující se znečištění ovzduší a hluk ve městě. Velké procento obyvatel přilehlých obcí tak nejen tímto způsobem využívá brněnskou infrastrukturu, přičemž ovšem o její údržbu a provoz se musí postarat samotné Brno. To navíc přichází o daňové příjmy z obyvatel, kteří mají bydliště v jiné obci. Rozpínání města do krajiny současně vyžaduje další investice pro výstavbu silnic, systém městské hromadné dopravy, kanalizaci a další infrastruktury. „Pouze kompaktní město je městem krátkých vzdáleností, ve kterém lze omezit osobní automobilovou dopravu na minimum a vytvořit tak prostředí, které slouží primárně lidem. A krátké vzdálenosti se netýkají pouze dopravy osob, ale také energií, jejichž přesun představuje výrazné ekonomické náklady,“ vysvětluje A. Veselý.

Schází nový územní plán

Proč se tedy v Brně více nestaví, když by to městu a jeho obyvatelům evidentně prospělo? Hlavním problémem je už zmíněný brněnský územní plán - většinu vhodných ploch pro výstavbu podle jeho stávajících parametrů už byla „spotřebována“. Změnu měla přinést jeho aktualizace, tu ale loni zrušil soud.

„Je potřeba upozornit, že proces suburbanizace již probíhá, nejedná se pouze o hrozbu do budoucna. Bez nového územního plánu města Brna s dostatečnou konkurenceschopnou nabídkou ploch pro bydlení je obtížné očekávanou poptávku pokrýt a lze proto očekávat další pokračování suburbanizačních trendů. Město by se k řešení tohoto problému mělo postavit aktivně,“ komentuje aktuální situaci architekt Jaroslav Dokoupil. V Plánu udržitelné městské mobility, kterou schválilo brněnské zastupitelstvo, je vyslovena vize, že v roce 2050 bude v Brně 480 tisíc obyvatel. To je téměř o 25 % více než dnes. S ohledem na současný trend, kdy se lidé spíše stěhují z města, se ale tento cíl jeví jako nereálný. Bez dostupného kvalitního bydlení přímo v Brně nelze počítat s tím, že by se suburbanizace, která již probíhá řadu let, najednou skončila. Alexej Veselý ještě upozorňuje na širší ekonomické souvislosti tohoto jevu: „V moravské metropoli studuje 75 000 studentů, kteří se po dokončení studia rozhodují, zda tady zůstat, nebo se přestěhovat jinam. Pokud město dopustí, aby mladí vysokoškoláci raději hledali bydlení jinde, nelze očekávat, že firmy budou investovat do rozvoje svých poboček v Brně, jako tomu bylo doposud. Kvalitní pracovní síla se jednoduše přesune jinam a spolu s ní i prosperující společnosti.“

Foto: Jan Zabroda

22.06.2016 08:00, SF/pb