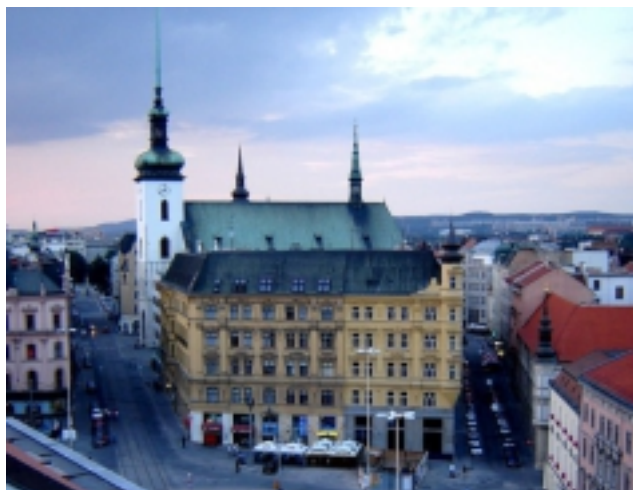


# Rezidenční Brno: krátkodechá prosperita?!



Author: Petr Bým | Published: 20.10.2016

Letošní čísla jsou jednoznačná. Například jenom v srpnu bylo v Česku vydáno meziročně o 5 % méně stavebních povolení, přičemž v případě bytových domů (tedy především ve sféře rezidenčního developmentu) tento pokles činil 10 %. Brno je na tom podstatně hůř: stavebních povolení je za celý rok o 32 % méně. Je to přitom dlouhodobý trend - v roce 2014 bylo stavebních povolení na bytové domy 984 (jde o celkový počet bytových jednotek), loni jen 715 a letos výsledky prvního pololetí predikují za celý rok jen 534. To znamená během dvou let pokles o takřka polovinu. Razantně se snížil i počet dokončených bytů. V období leden - srpen let 2015 a 2016 jde o pád z 512 na 288 jednotek. Shrnuto: nabídka se tenčí a lepší to nebude.

## Brněnský fenomén

Co stojí za zmínku, je okolnost, že ve stejném období se kvantum stavebních povolení v okolí Brna zvýšilo o 13 %. Tento přesun bytové výstavby z města na jeho periferii je specificky brněnským fenoménem, v jehož pozadí stojí už zmíněné územně-plánovací problémy. Radost z toho, že poptávka je silná, ceny bytů rostou a poprvé společně s tím jdou nahoru i ceny nájmu (totéž se děje po letech protisměrného vývoje i v Praze), tak nejspíš nebude mít dlouhé trvání. S dostupností bydlení bude mít moravská metropole hodně brzy problémy. Také proto, že vedle poptávky generované potřebou opatřit si bydlení, se i v Brně poměrně silně prosazuje poptávka investiční - tu zase spolu s úrovní nájmu akceleroje 80 000 vysokoškolských studentů, z nichž nikoli všichni chtějí nebo mohou bydlet na kolejích.

## Proč?

„Trh je přehřátý!“ říká Marek Vinter z ABRAS (Asociace brněnských architektů a stavitelů) a dodává, že brněnské ceny bytů se už dají velmi dobře srovnávat s cenami v Praze. Příčin je podle něj více: nedostatek vhodných pozemků, přežívající omezení výstavby v záplavových územích, příliš složité a zdlouhavé jednání o zástavbě městských pozemků, nedostatečná infrastruktura v některých jinak využitelných lokalitách, nekonečná povolovací řízení a samozřejmě český stavební evergreen - negativní postoj některých komunálních politiků a občanských iniciativ k výstavbě vůbec. „Chybí podpora města ve společenském a mediálním vnímání výstavby. Stavitelé přece nejsou vetřelci, podílejí se na rozvoji města, jejich klienty jsou obyvatelé města a plány stavitelů naplňují jejich potřeby,“ konstatuje trochu roztrpčeně M. Vinter.

## Co dělat?

Na tuto otázku neexistuje univerzální odpověď. Jisté ale je, že dobrý a všeobecně akceptovaný územní plán by leccos vyřešil. Vyřeší? „Máme tři scénáře: optimistický, realistický a pesimistický,“ říká Michal Sedláček, ředitel Kanceláře architekta města Brna na margo doby schválení nového plánu. Ten nejhorší počítá s tím, že to bude až v roce 2026, nadějnější odhady mluví o roku 2022 či 2024. Vzhledem k tomu, že platnost stávajícího platného územního plánu je limitována rokem 2020, čekají na Brno a jeho výstavbu zajímavé momenty praktické i legislativní. (Je na místě připomenout, že v roce 2012 Brněnští odmítli už hotový nový plán, takže nyní se začíná víceméně od nuly.) Moravská metropole doplácí na politicky, legislativně i prakticky více než spletitou situaci - za všechny potíže stačí připomenout stále nevyřešenou otázku umístění hlavního brněnského nádraží či zásadní námitky Brna stran řešení (přesněji řečeno jeho absence) silničních komunikací v zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje.

## Větší výdaje, menší příjmy

Než se podaří vytvořit a schválit nový územní plán, musí Brno vycházet z plánu z roku 1994 a jeho proponovaných změn. Mezitím se komerční bytová výstavba (a jinou Česko víceméně nemá) bude přesouvat dále mimo Brno. Zmíněný brněnský fenomén se tak zhmotňuje v suburbanizaci města. V důsledku toho se moravská a metropole vylidňuje (počet jejích obyvatel ovšem klesá už od roku 1993) a stárne, přičemž ve srovnání s ostatními okresy dosahuje brněnská míra stárnutí obyvatelstva nejvyšších hodnot v celé ČR. Podíl obyvatelstva v produktivním věku se samozřejmě naopak zmenšuje. A to má a bude mít také následky ekonomické. Mj. tak město, které je nuceno řešit „díky“ suburbanizaci neustále rostoucí nároky na dopravu, musí počítat s klesajícími daňovými výnosy.

---

20.10.2016 08:00, Petr Bým