

PROSTOROVÉ SUBURBANIZAČNÍ ZMĚNY V JZ SEKTORU VELKÉHO BRNA

Ondřej MULÍČEK

Abstract

The merit of this work is the problem of city expansion to the close suburban space. This development brings a lot of consequences, especially on the fields of town infrastructure and land use pattern. Special attention is paid to the area in the southwest part of the city buffer, where the residential development strongly influences transport system and the natural landscape.

Key words: suburbanization, residential area, transport system, natural background

Obsahem mého příspěvku je geografický pohled na prostorové změny, které s sebou přináší jedna z etap urbanizačního procesu – suburbanizace.

Suburbanizace je široce diskutovaným tématem, které může být definováno z mnoha různých úhlů pohledu. V kontextu tohoto článku budeme suburbanizaci chápat v jejím doslovném překladu, jako růst předměstí (suburb = předměstí). Někdy bývá také, zejména v anglo-americké literatuře, popisována jako „sprawl“ (doslova rozlézáni). Zjednodušeně řečeno jde o rozptýlený vývoj osídlení a průmyslu mimo kompaktní město, podél komunikací a v rurální krajině (dle Vermont Forum on Sprawl). Tento proces se vyznačuje několika všeobecnými charakteristikami (Carter, 1975):

- jde o teoreticky neomezenou expanzi
- převládá tzv. „nízkohustotní“ komerční a rezidenční osídlení
- role centrálního plánování je silně omezena, kontrola využití půdy je rozdělena mezi mnoho malých lokalit
- silná nerovnost ve veřejných financích mezi jednotlivými lokalitami
- konstantně se měnící struktura využití půdy
- vysoká mobilita obyvatelstva, dominance dopravy osobními automobily

V některých případech dochází i k striktní segregaci jednotlivých typů využití země do rozdílných zón. Pokud zůstává v lokalitě zachována zemědělská činnost, dochází k její intenzifikaci.

Příčiny suburbanizačních trendů byly zkoumány celou řadou autorů a proto je v tomto příspěvku nechci detailně rozebírat. V podmínkách České republiky došlo po II. světové válce k zastavení suburbánní expanze osídlení do příměstské krajiny a to v důsledku legislativních opatření (přísná ochrana zemědělského půdního fondu) a změn ekonomických vztahů. Určitý přelom můžeme vypočítat v 70. letech, kdy začala stoupat hodnota venkovské krajiny jako vhodnějšího životního prostředí, což společně s rozvojem sdělovací techniky a relativním komfortem dojíždění do zaměstnání vyvolalo určitý zájem o venkovské bydlení. Nelze však mluvit o suburbanizaci, jelikož zde hnacím motorem nebyla expanze města. (Šindlářová, 1997). Vývoj po roce 1989 se formou podobá suburbanizačním trendům v ostatních západoevrop-

Mgr. Ondřej MULÍČEK

Katedra geografie, Přírodovědecká fakulta Masarykovy univerzity Brno, Kotlářská 2, 611 37 Brno

ských zemích a to i přes některá specifika, jakými jsou např. regulace nájemného, nízká kupní síla obyvatelstva či menší podíl individuální automobilové dopravy.

Průběh suburbanizace v brněnském prostoru vychází z následujících předpokladů. Město Brno a okres Brno-venkov tvoří typický velkoměstský region, kde Brno (399 tis. ob.) plní funkci centra osídlení, spádového centra práce a služeb pro obyvatele celého regionu a okres Brno-venkov (155 tis. ob.) je prostorem příměstského osídlení. Kompaktní jádrové zastavění o poloměru 4-5 km se rozkládá bez vážnějších bariér všesměrně po celém území. Hranic města dosahuje tato „vysokohustotní“ zástavba v páscech podél komunikačních radiál. Prstenec příměstského osídlení o poloměru od 10 do 20 km obsahuje i několik sídelních mikroregionů (kuřimský, tišnovský, rosický, ivančický, židlochovický a šlapanický). Území Brno-venkov navíc disponuje dobře rozloženou silniční sítí a kvalitním životním prostředím. Z hlediska studia suburbanizačního procesu se jeví zvlášť významnou oblast velmi těsných regionálních vazeb s městem Brnem, do které spadá dle vymezení Útvaru hlavního architekta 62 obcí. Území těchto obcí tvoří tzv. „kontaktní zónu města“. Třicet obcí z této zóny přímo sousedí s městem a žije zde téměř 35 000 tis. obyvatel. Právě tato zóna je územím s největší dynamikou změn a vykazuje všechny příznaky urbánně-rurálního lemu, který bývá charakterizován jako:

- geografická země nikoho (Golledge, 1992)
- oblast velké diferenciace (Wissink in Carter, 1975)
- institucionální poušť (Carter, 1975)

Velká většina nové výstavby se odehrává za administrativní hranicí města, kde se nabízí řada investičních výhod, jako jsou levnější pozemky, příjemné obytné prostředí s přírodním zázemím, jednodušší technická příprava výstavby, dostupnost pracovních příležitostí shodná nebo lepší než z obytných souborů na okraji města, snadnější parkování či rychlejší dostupnost informací na obecním úřadě. V celé kontaktní zóně jsou v současnosti rozvojové plochy pro celkem cca. 8500 bytů.

Jednou z dotčených oblastí je i JZ sektor brněnské aglomerace, tzv. Velkého Brna, který je označený v územním plánu města Brna jako jedna z hlavních rozvojových os města. Přímo administrativní hranice Brna se zde dotýká sídlištní zástavby s hustotou 40 až 65 bytů na hektar a navazuje na příměstský typ rozptýlené obytné zástavby s hustotou 5 až 25 bytů na hektar. Typickým obyvatelstvem sídliště je populace s vysokým podílem ekonomicky aktivních osob a nízkým věkovým průměrem. Pro rozptýlenou zástavbu uvnitř i vně hranic města je pak charakteristický velký podíl rodinných domků a poněkud „méně městský“ způsob života. Ze sociologického úhlu pohledu tvoří celá oblast přechodnou zónu mezi „chudší“ (problematičtější) jižní částí města a severozápadní částí „bohatší“.

Jediným investičním projektem, který nemá charakter individuální či komerční výstavby rodinných domků je projekt obytného souboru Kamenný vrch, kde se kalkuluje s počtem 355 bytů v integrovaných bytových domech. Výstavba rodinných domů na komerční nebo individuální bázi probíhá či bude v nejbližší budoucnosti realizována v téměř každé obci sousedící s územím města. Tento trend je zvlášť výrazný v následujících vybraných obcích:

— Popůvky – připravovaná komerční výstavba rodinných domů, přes 600 bytů, zahájení výstavby v roce 2000

Troubsko – probíhá individuální výstavba 110 rod. domů, připravuje se realizace průmyslové komerční výstavby (lehký průmysl, sklady)

Ostopovice – lokality pro výstavbu 30 rodinných domů

Nebovice – připravovaná výstavba obytné zóny, 80 rodinných domů, průmyslová zóna v návrhu.

V případě ostatních obcí v zájmovém území je nová výstavba omezena některými překážkami jako jsou např. nedokončené územně plánovací dokumentace, ochranná pásma komunikací, či problémy s vlastnickými půdy. Celkový objem rezidenční výstavby ve vybraných obcích, dokončené výhledově v následujících 5 letech je zhruba 900 bytových jednotek.

Průmyslová výstavba, podporovaná a usměrňovaná obcemi, je zatím pouze ve formě návrhů. V současnosti existující plochy mají stále charakter zóny, obepínající hlavní místní obslužnou komunikaci. Převládají plochy lehkého průmyslu a skladů, tj. odvětví, která reagují citlivě na cenu pozemků a nevyžadují výhody aglomerovaného průmyslu. Dálnice D1, procházející JZ sektorem, vyvolává pouze specifickou výstavbu, která s okolím nevytváří prakticky žádné vztahy (benzínové pumpy, atd.). V budoucnosti, po vybudování rychlostní komunikace R43, jež bude společně s dálnicí D1 tvořit systém tangenciálních obchvatů Brna, lze očekávat v místě křížení těchto komunikací vzrůst návazných aktivit (nákupní hypermarkety, rekreační centra) a napojení území na rychlostní komunikace. Při takovémto scénáři však vzrůstá nebezpečí tvorby separovaných zón, navzdory tomu, že z hlediska optimálního vývoje je důležité udržet smíšenou strukturu území s převahou obytné funkce.

Nedostatečná koordinace zájmů v kontaktní zóně může znehodnotit jednu z důležitých předností příměstského bydlení – která je podmíněna zachováním kvalitního přírodního zázemí pro snadno dostupnou rekreaci obyvatelstva. V JZ sektoru je to zejména otázka důsledné ochrany tzv. „zelených klínů“, lesních ploch s výraznou rekreační funkcí, které však mohou být suburbánní zástavbou odděleny od jádrového území a města (územní plán města Brna, 1994).

Často diskutovanou otázkou je zvýšená mobilita příměstského obyvatelstva, jež ve svých důsledcích vede ke zvýšení individuální automobilové dopravy. Zajištění dopravních vazeb se tak stává hlavním problémem „soužití“ města a jeho suburbánního lemu. Neexistence kvalitního spojení kolejovými systémy městské hromadné dopravy vede ke zvýšenému tlaku na silniční síť. Ve srovnání se západoevropskými městy je v ČR zatím podíl využívání hromadné dopravy relativně vysoký (Praha – 65%, Vídeň, Mnichov – 35-45%). V případě JZ sektoru je nutno suburbánní expanzi doplnit rozšířením tramvajové trati Bohunice – Kamenný vrch – Bosonohy a více zapojit do příměstského dopravního systému i železniční trať č. 240. Předpokladem je vytvoření integrovaného dopravního systému, jež by spojoval příměstskou železniční a autobusovou dopravu s MHD, nejen v tarifní oblasti, ale i zavedením přestupních terminálů či odstavných parkovišť. Zatím jedinou reakcí na rozbíhající se stavební boom je zavedení autobusové linky MHD do obce Troubsko. Po nárůstu počtu bytových jednotek se však současný hodinový interval spojů stane jistě nevyhovujícím. Zcela je zatím opomíjena potřeba tangenciálních spojení, protože stále více dopravních vztahů se bude odehrávat pouze v aglomeračním prstenci a současná radiální orientace MHD se stane nedostačující. Očekávaným dopravním modelem zájmového území bude dojíždka za rekreací do oblasti brněnské

přehradu a dojížděka za prací a službami do Jižního centra – všechna tato doprava bude probíhat bez využití radiálních komunikací.

Je to nejen otázka dopravy, která upozorňuje na nutnost existence takové územně plánovací dokumentace, která by koordinovala městské a příměstské regionální zájmy, kdy město často musí poskytovat služby a infrastrukturu mimo své administrativní hranice a naopak příměstský prostor se často potýká s dopady městské expanze. Rozdíl v nákladech na infrastrukturu i provoz při rozdílnosti sídelní organizace a urbánní formy může činit až 30%. Cílem je proto sladit administrativní a ekonomickou hranici města a vhodnou regulační politikou usměrňovat nevyhnutelný suburbánní rozvoj města.

Seznam použité literatury:

- CARTER, H. (1975): The Study of Urban Geography. London.
GOLLEDGE, R., TIMMERMANS, H. (1992): Applications of Behavioural Research on Spatial Cognition. Progress in Human Geography, 1, 1992.
KRNER, M. (1997): Dopravní infrastruktura a urbanizace. In: Územní plánování a urbanismus, XXIV, 1, 1997.
ŠINDLÁŘOVÁ, J. (1997): Sociologie zemědělství a venkova. Brno.
Územní plán města Brna, 1994.

SPATIAL SUBURBAN CHANGES IN THE SOUTHWESTERN PART OF THE GREATER BRNO

Ondřej MULÍČEK

Summary

City sprawl is a process of expansion of the city to the suburban space. There dominates an administrative function in the city centers. New building construction and some kinds of industry move to the suburban buffer. This zone is an area with very fast development and some common characteristics, as for example restricted role of urban planning, changing land use pattern, high mobility of inhabitants, domination of individual transport or fiscal disparity between localities. These characteristics can be observed also in the SW part of the city of Brno, where the construction of the new 900 flat units is running. The development is caused by good financial and transport accessibility and better environmental conditions. Of course, it is connected with many consequent problems as are the high-stressed road network, insufficient radial system of public transport or damaging of the natural environment.

Recenzent: Prof. RNDr. Jozef Mládek, DrSc.