

Metropolitně

V PRAXI

INTEGROVANÝ PŘÍSTUP
JE KLÍČ K EFEKTIVNÍM
PROJEKTŮM V **BRNĚNSKÉ**
METROPOLITNÍ OBLASTI



#jednejmetropolitne



Brněnská
metropolitní
oblast

B | R | N | O

Vážení a milí čtenáři,

jsem velmi ráda, že vám mohu představit první brožuru integrovaných projektů, která prezentuje úspěšné projekty realizované pomocí nástroje ITI v Brněnské metropolitní oblasti (BMO) v letech 2014 až 2020. Brno je v rámci České republiky označováno za lídra v rozvoji metropolitní spolupráce. **A to díky tomu, že nepřemýšlí o rozvoji samostatně, ale intenzivně spolupracuje s obcemi, které jej obklopují.**

Brněnská metropolitní oblast funguje jako jeden celek, ve kterém se jednotliví aktéři navzájem ovlivňují. **Proto si nasloucháme a naše spolupráce vychází z reálných potřeb jednotlivých obcí:** ptáme se starostů prostřednictvím dotazníkového šetření a neustále analyzujeme celé území Brněnské metropolitní oblasti.

Naším cílem do budoucna je nastavit v BMO dlouhodobou spolupráci založenou především na vzájemné důvěře a sdílení společných vizí. **Společně se zasadíme o to, aby se Brněnská metropolitní oblast udržitelně a vyváženě rozvíjela v příjemné a prosperující místo pro život.**

Výsledkem naší společné práce jsou už teď konkrétní integrované projekty.

Ty, na které jsme opravdu hrdí a mohou se stát inspirativním příkladem dobré praxe, vám chceme představit v této brožuře. Přeji příjemné a inspirativní čtení!

Markéta Vaňková

primátorka města Brna



A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'M. Vaňková'.

Integrovaný přístup je klíč k efektivním projektům v Brněnské metropolitní oblasti

Brněnská metropolitní oblast (BMO) je organický funkční celek, který vypadá a funguje jako městský region soustředěný kolem silného městského jádra. Mezi jádrem a zázemím probíhá dělba práce, každá část má svou funkci a všechno funguje jako jeden celek, i když administrativní hranice mohou tvrdit něco jiného. Při řešení projektů v rámci BMO je proto nutné opřít se od vnímání hranic a překážek, spolupracovat a hledat nejlepší řešení pro celou metropolitní oblast.

INTEGROVANOST VNÍMÁME V RŮZNÝCH PODOBÁCH

ÚZEMNÍ INTEGROVANOST – projekty, které v BMO vznikají, mají dopad nejen na území jedné obce, ale na celou aglomeraci.

VĚCNÁ INTEGROVANOST – vytváříme komplexní projekty, ve kterých spojujeme několik dílčích systémů do jednoho (např. výstavba dopravních terminálů a P+R), takže neplýtváme zdroji a nedochází k vytváření duplicit.

FINANČNÍ INTEGROVANOST – do financování zapojujeme zdroje z různých operačních programů a jejich částí.

ORGANIZAČNÍ INTEGROVANOST – koordinace aktivit a projektů na našem území probíhá na partnerském principu a díky důkladné komunikaci města Brna s okolními obcemi.

Metropolitní spolupráce a integrovaný přístup k řešení společných problémů jsou dva základní principy, na kterých stojí realizace projektů v Brněnské metropolitní oblasti. Jádrové město a obce v zázemí jsou provázané socio-ekonomickými vztahy, takže rozhodnutí jedné části ovlivní celou metropolitní oblast. Problémy v tématech, jako je doprava, životní prostředí, sociální služby nebo vzdělávání, proto nelze vnímat izolovaně a do jejich řešení je třeba zapojit více subjektů. A nejen to. Každý problém je komplexní a je třeba ho řešit s vazbami na další aktivity.

Byla by chyba dívat se na výzvy a příležitosti v rámci metropolitní oblasti izolovaně od ostatních a chtít je řešit jednotlivě, když je možné využít mnohem efektivnější, integrované řešení. **To v zásadě znamená propojit více problémů do jednoho celku a navrhnout k nim jako řešení jeden zastřešující projekt a k jeho realizaci a koordinaci využít integrované nástroje, jako je ITI.** Integrovanost lze zkrátka vnímat na více rovinách.

CO JE NÁSTROJ ITI A JAK POMÁHÁ?

Integrované územní investice (Integrated Territorial Investments neboli ITI) jsou nástrojem Evropské komise, který umožňuje uplatňovat integrovaný přístup při řešení metropolitních výzev. Obce mohou přes nástroj ITI žádat o finance na své projekty a **na řešení jednoho problému získat prostředky z více zdrojů.** Efekty realizace těchto projektů se potom násobí. V letech 2014–2020 jsme tímto způsobem získali v Brněnské metropolitní oblasti přibližně 6 miliard korun a **podpořili jsme asi 120 projektů.**

Příklady vybraných integrovaných řešení vám přinášíme v této brožuře. Vybrali jsme ukázkové projekty, které řeší problém více stran a při jejich plánování a realizaci byly využity principy metropolitní spolupráce a integrovanosti. Právě takové projekty totiž nejvíce posouvají celou metropolitní oblast a jsou v mnoha směrech přínosné pro její obyvatele. ■

Brněnská metropolitní oblast



Chceme pohodlnější dojíždění do Brna. K řešení může inspirovat projekt židlochovického terminálu

Přeplněné silnice, ucpané hlavní tahy a málo míst k zaparkování, to je každodenní realita v centru Brna. Komplikovaná dopravní situace sužuje ty, kteří dojíždějí za prací ze zázemí, a i pro ně je nutné najít integrované řešení. V praxi to znamená podporu alternativních způsobů dopravy a úpravu infrastruktury v Brně i v zázemí. Prvními vlaštovkami jsou záchytná parkoviště v celé Brněnské metropolitní oblasti nebo přestupní terminál v Židlochovicích.

V současnosti je opravdu nutné regulovat dopravu a myslet při tom jak na obyvatele žijící v centru metropolitní oblasti, tak na lidi dojíždějící sem za prací. Počet aut pohybujících se v centru už pomáhá snižovat zavedení rezidentního parkování, které ale myslí především na obyvatele s trvalým pobytem v centru. Tuto nerovnováhu je třeba řešit, a proto jsme se v Brně inspirovali od některých jiných evropských měst, kde mají vybudovaný systém záchytných parkovišť Park and Ride (P+R).

Funkční systém záchytných parkovišť umožní návštěvníkům z okolí odstavit své automobily za výhodný poplatek a do centra pokračovat veřejnou dopravou, pěšky nebo na kole. Tento kombinovaný způsob je ve všech ohledech pohodlnější a mnohdy i rychlejší, zejména v době dopravní špičky. V plánu jsou proto záchytná parkoviště P+R, která budou vybudována jak na území města Brna, tak v jeho zázemí.

Brno má v tuto chvíli pouze jedno záchytné parkoviště typu P+R, které se nachází u Ústředního hřbitova. V rámci dalších projektů Brněnské metropolitní oblasti postupně přibývají podobná parkoviště tohoto typu. **Konkrétně taková parkoviště vzniknou například v Ivančicích, Tišnově, Kuřimi, Telnici nebo v Bílovicích nad Svitavou u vlakového nádraží.**

Komfortní dojíždění za prací a službami do centra Brna nemusí zahrnovat pouze automobilovou dopravu. V současném stavu je naopak žádoucí podporovat i jiné způsoby dopravy, které jednak odlehčí silnicím, jednak jsou mnohdy i rychlejší. Takovou pozitivní změnu už nyní pocítují obyvatelé Židlochovic, kde se díky metropolitní spolupráci podařilo realizovat projekt přestupního vlakového terminálu.

Obec Židlochovice se nachází v dojezdové vzdálenosti 20 kilometrů od centra Brna. **Velká část místních obyvatel je závislá na každodenním dojíždění do škol, za prací a službami, a přitom zde po dobu 40 let nezastavovaly žádné osobní vlaky.**



Foto: Přestupní terminál, město Židlochovice

V rámci integrovaného řešení se ale podařilo modernizovat a elektrizovat trať mezi Hrušovany u Brna a Židlochovicemi a cestující teď můžou ve všední den využít až 28 párů osobních vlaků. **Současně s modernizací tratě vznikl v Židlochovicích celý přestupní terminál.** Celý projekt stál přes 900 miliónů korun, z nichž většina pochází z evropských prostředků.

„Řeknete si, že 20 kilometrů není moc, ale většina obyvatel jede do Brna autem leckdy i hodinu a půl. Nám se díky metropolitní spolupráci podařilo po mnoha letech vybudovat novou trať a nádraží a **díky přestupnímu terminálu se do centra Brna dostaneme do 23 minut.** Doufám, že se nám do budoucna povede velkou část automobilové dopravy nahradit vlakovou,“ dodává k projektu

přestupního terminálu starosta Židlochovic Jan Vítula.

Terminál ale není jen o železnici. V Židlochovicích vznikl moderní přestupní uzel, který propojuje vlakovou, autobusovou, individuální automobilovou, cyklistickou i pěší dopravu. Cestující mohou bezplatně využít blízké parkoviště P+R nebo umístit svá kola do stojanů a pokračovat v cestě do Brna vlakem nebo autobusem. Terminál má navíc i bezbariérový přístup.

Do budoucna je potřeba věnovat se propojení okolních obcí s Brnem naplno. Díky metropolitní spolupráci můžeme pracovat na dostatečné a plně provázané dopravní infrastruktuře, a ulehčit tak dopravní situaci v celé Brněnské metropolitní oblasti. ■



Foto: Přestupní terminál, město Židlochovice

ZAPARKUJ A JEĎ DÁL / P+R

Brno plánuje do budoucna vybudovat několik velkokapacitních parkovišť P+R, např.:

- u fakultní nemocnice v Bohunicích,
- u vlakového nádraží v Králově Poli,
- u společnosti Zetor v Líšni,
- naproti Sono centru na ulici Veveří.



Foto: Google Maps

Zeptali jsme se metropolitních lídrů: Co považujete za největší přínos metropolitní spolupráce?



RNDr. Filip Chvátal, Ph.D.

radní města Brna pro územní plánování, bývalý manažer DSO Šlapanicko a metropolitní lídr

„Největší přínos vidím ve vytváření smysluplných projektů, které vznikají ve spolupráci mikroregionů s centrálním městem. Obce nyní mají motivaci zakládat dobrovolné svazky a prosazovat své vize, protože metropolitní spolupráce jim umožňuje vzájemnou diskuzi a koordinaci. Pokud by tu taková možnost nebyla a každý by fungoval jen v hranicích svého katastru, zafungovalo by právo silnějšího a všechna pozornost by se soustředila pouze na velké metropole, jako je třeba Brno. A to by bylo samozřejmě špatně. Metropolitní spolupráce se tuto problematiku snaží řešit a řekl bych, že úspěšně.“

Dr. Ing. Marie Zezůlková

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, ředitelka Odboru regionální politiky a metropolitní lídr

„Důležitá je spolupráce samotná a konkrétní přínosy pak vidím v realizaci integrovaných strategických projektů, a to i takových, jaké jsem dříve obdivovala v zahraničí. Typově jsou to třeba dopravní terminály, kde kombinujeme železniční, autobusovou a cyklo dopravu, a například i parkoviště Park and Ride. Díky finančním prostředkům z nástroje ITI jsme schopni spolupracovat a takové projekty vytvářet.“



Ing. Jan Vitula

starosta Židlochovic, náměstek hejtmana Jihomoravského kraje a metropolitní lídr

„Velkou výhodou metropolitní spolupráce vidím v možnosti efektivně získávat prostředky na projekty, které pak mají velkou šanci proměnit se ve skutečnost. Metropolitní spolupráce je navíc po dlouhé době model, který nám umožňuje efektivně komunikovat uvnitř brněnské aglomerace jako celku. Dříve se Brno o obce a města v zázemí příliš nezajímalo. Dnes se pravidelně setkáváme s vedením města a vždy se najde prostor na diskuzi o tématech, která máme v zázemí momentálně k řešení.“

Mgr. Ondřej Mulíček, Ph.D.

sociální geograf Přírodovědecké fakulty Masarykovy univerzity a metropolitní lídr

„Hlavním přínosem je podle mě už to, že se začíná mluvit o metropolitních oblastech, a začínáme tak vnímat novou prostorovou jednotku, která ovlivňuje náš život a strategické plánování. Je důležité probouzet a udržovat povědomí o tom, že celá řada třeba i banálních každodenních problémů lidí v Brně a jeho zázemí se odehrává v metropolitním měřítku.“



Foto: Jindřich Špaček



Vizualizace: Zrekonstruovaný hospic, TJ Architekti

Projekty pro budoucnost dokážou zlepšit život nemocným

Integrovaná řešení nemusí vždy znamenat kompletní výstavbu něčeho nového, ale i podporu toho, co už léta funguje. Týká se to například projektu na zkvalitnění zdravotních a sociálních služeb v Hospici sv. Alžběty v Brně, kde se dostává pomoci nevléčitelně nemocným a jejich blízkým.

Integrované řešení nabízí v případě Hospice sv. Alžběty spojením dvou projektů, které by jinak vznikly odděleně, nebo by dokonce nevznikly vůbec. **První, infrastrukturní projekt** má dvě části – **rekonstrukci severního křídla kláštera sv. Alžběty a dostavbu tzv. nároží**, které poskytne vhodné podmínky pro rozvoj sociálních služeb hospice. Severní křídlo kláštera se dosud nepoužívalo, ale po rekonstrukci zde vznikne prostor pro 23 lůžek pobytové odlehčovací služby, čímž se podstatně navýší její kapacita. **Druhý projekt** má neinvestiční charakter a zaměřuje se na **zkvalitnění sociálních služeb**.

Pomocí nástroje ITI se na celé řešení podařilo získat granty Integrovaného regionálního operačního programu Ministerstva pro místní rozvoj (investiční část) a Operačního programu Zaměstnanost Ministerstva práce a sociálních věcí (neinvestiční část).

Hospic sv. Alžběty stojí na myšlence úcty k člověku a snaží se mu zajistit podmínky důstojného a hodnotného života až do posledních chvil. Ve svých prostorách **poskytuje lůžkový hospic a poradnu pro pacienty i lidi pečující o nemocného člověka**. Dále pak zajišťuje služby domácího hospice, díky kterému se dostává paliativní péče pacientům na konci života v jejich domácím prostředí. Podobně funguje i odlehčovací služba, která zajišťuje lidem se sníženou soběstačností pomoc s běžnými úkony, jako je hygiena, oblékání, stravování nebo samostatný pohyb.

Jelikož lidí v nejstarší věkové skupině bude v metropolitní oblasti do budoucna přibývat, je třeba už nyní myslet na zajištění dostatečné sociální péče a navýšovat kapacity zařízení paliativní péče, jak se to díky integrovanému řešení podařilo v Hospici sv. Alžběty. ■

KROMĚ PALIATIVNÍ A HOSPICOVÉ PÉČE SE V BRNĚNSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI MIMO JINÉ NACHÁZÍ:

■ **214 zařízení** sociálních služeb s kapacitou **4 958 míst**.

JE TO NAPŘÍKLAD

■ **28 domovů** pro seniory s kapacitou **1 773 míst**,

■ **21 domovů** se zvláštním režimem s kapacitou **1 863 míst**,

■ **12 domovů** pro osoby se zdravotním postižením s kapacitou **398 míst**.

Filip Chvátal / Cyklostezky jsou ukázkovým integrovaným projektem se skutečným dosahem do zázemí

*Obce na Šlapanicku bude už v létě 2020 spojovat s Brnem síť cyklostezek, která vzniká jako jedno z mnoha integrovaných řešení zaměřených na udržitelnou mobilitu v Brněnské metropolitní oblasti. Co výstavbě předcházelo a proč bylo při plánování cyklostezek důležité jednat na metropolitní úrovni? To nám prozradil radní města Brna, bývalý manažer Svazku obcí Šlapanicko a metropolitní lídr **Filip Chvátal**.*

Z dotazníkového šetření se starosty měst a obcí v Brněnské metropolitní oblasti z roku 2017 a 2020 vyplynulo, že za největší přínos metropolitní spolupráce starostové považují projekty v oblasti mobility, například výstavbu cyklostezek. Proč si myslíte, že tomu tak je?

Řekl bych, že výstavba cyklostezek je ukázkovým integrovaným projektem v tom smyslu, že má skutečně dosah do zázemí. Zatímco mnohé jiné projekty, třeba i ty dopravní, se realizovaly hlavně ve městě Brně, cyklostezky propojují město Brno se zázemím, a jak je vidět, starostové těch obcí to vnímají velmi pozitivně.

Bavíme se o cyklostezkách na Šlapanicku jako o projektu, který vznikl v rámci metropolitní spolupráce. Bylo tomu tak už od začátku?

Na začátku se objevily úvahy o vybudování cyklostezek na úrovni obce s rozšířenou působností, kde jsem měl tehdy za úkol vytvořit strategický plán rozvoje pro území celého obvodu ORP Šlapanice. Protože cyklostezka je lineární stavba, která prochází větším počtem území, zjistili jsme, že nejlepší cestou bude meziobecní spolupráce. Po dohodě se

starosty vznikl tedy Dobrovolný svazek obcí Šlapanicko, což bylo zpočátku asi 22 obcí a měst obepínajících město Brno, v současné době máme 26 obcí, a jedním z cílů tohoto svazku se stalo právě vybudování bezpečných propojení jednotlivých obcí a centrálního města. Ve stejné době se začal rozvíjet strategický plán Brněnské metropolitní oblasti, takže se krásně spojily zájmy obou stran a začali jsme o cyklostezkách jednat na metropolitní úrovni.

Jak probíhala ta spolupráce, na čem byla potřeba se shodnout?

Vzhledem k tomu, že Šlapanicko obepíná město Brno ze tří světových stran, bylo potřeba spolupracovat už od začátku na hledání tras cyklostezek. To jsme řešili se starosty jednotlivých obcí a zároveň jsme se snažili vybalancovat zájmy mnoha dalších stran, jako byli majitelé pozemků, ochránci přírody, správci silnic, policie atd. Na straně města Brna pak spočívala rozhodnutí o tom, jak navázat na cyklostezky ze zázemí a navést je až do centra. Po celé té zkušenosti můžu říct, že to nebyl vůbec jednoduchý proces, nakonec se ale vše podařilo a získali jsme dotaci. V současné době se staví a další etapy rychle připravujeme.

Mohlo by se to celé obejít bez principů metropolitní spolupráce?

Osobně si myslím, že právě spolupráce a komunikace s městem Brnem a možnost čerpat finanční prostředky s pomocí nástroje ITI byly hlavními motivátory pro to, aby se vůbec založil Dobrovolný svazek obcí Šlapanicka a celá věc se dala do pohybu.

V čem by se podle Vás dala do budoucna metropolitní spolupráce zlepšit?

Myslím si, že by bylo velmi vhodné, kdyby k jednotlivým projektům v Brněnské metropolitní oblasti byl i projektový manažer, který by byl schopen ten projekt dotáhnout do konce. Já jsem prakticky působil jako projektový manažer tohoto projektu cyklostezek, ale zároveň jsem byl manažer Dobrovolného svazku obcí Šlapanicko, což bylo velmi náročné, ale bez řádné koordinace nemůže žádný integrovaný projekt vzniknout.

Už teď je v plánu výstavba dalších cyklostezek v jiné části Brněnské metropolitní oblasti, je to tak?

Přesně tak. Na realizovanou část cyklostezek chceme navázat na Pozořicku a propojit obce celého Pozořicka směrem na Šlapanicko



„Žádný integrovaný
projekt nemůže vzniknout
bez řádné **koordinace**.“

a na Líšeň a dál do centra Brna. Právě jsme ve fázi před vydáním územního rozhodnutí, kdy řešíme stanoviska mysliveckých spolků, odboru životního prostředí, správy a údržby silnic atd. Nicméně po zkušenostech ze Šlapanicka věřím, že se vše podaří a stihneme podat žádost o dotaci ještě v tomto programovacím období. Já osobně s panem radním Kratochvílem koordinujeme společně s Pozořickou trasou i navazující cyklostezku z Líšně do centra a tam aktu-

álně řešíme trasování zejména s ohledem na bezpečnost provozu.

Vy nyní působíte jako radní pro územní plánování a rozvoj města Brna. Zohledňujete principy metropolitní spolupráce i při územním plánování města? Můžou se do něj zapojit okolní obce?

To ano. Ze zákona se každá obec může vyjádřit k územnímu plánu sousední obce, takže to v současnosti funguje tak, že my se vyjadřuje-

me k územním plánům obcí v zázemí a okolní obce se zase vyjadřují k našemu územnímu plánu. Podle mě by ale bylo lepší nějaké systémové řešení, řekněme metropolitní územní plán. Takhle postupují už například v Miláně a některých dalších evropských aglomeracích a myslím si, že Brněnská metropolitní oblast by se zde mohla inspirovat. Vyřešilo by to problémy s koordinací a nešlo by jen o vzájemné připomínky, které pak často ani nejsou akceptovány. ■



Foto: Výstavba úseku Brno – Slatina – Šlapanice, DSO Šlapanicko

NOVÉ CYKLOSTEZKY VZNIKAJÍ NA VÍCE MÍSTECH V OKOLÍ BRNA

Začátkem roku 2018 byla zahájena stavba nových úseků cyklostezek na území Šlapanicka. Více než 11 km dlouhá síť cyklostezek bude propojovat obce Telnice, Sokolnice, Kobylnice, Ponětovice a Šlapanice se Slatinou a Černovickou terasou a napojí se i na stávající úseky, které vedou z Brna do Vídně. Vzápětí se

začne stavět navazující spojení na Blažovce a Práche. Nová cyklostezka vzniká také v Kuřimi, kde zajistí propojení s Lipůvkou a lidem bezpečnější způsob dopravy do práce v průmyslové zóně v Kuřimi. Podobná cyklostezka vznikla také mezi Slavkovem u Brna a Hodějicemi, a odvedla tak cyklistickou dopravu z frekventované silnice E50.

Cyklostezky zlepšují dopravní spojení mezi obcemi, a umožní tak lidem v okolních obcích cestovat za prací nebo do škol. Výstavba cyklostezek podporuje ekologičtější a šetrnější způsob dopravy v porovnání s individuální automobilovou dopravou a zároveň zlepšuje kvalitu života obyvatel v Brněnské metropolitní oblasti. ■

Zeptali jsme se metropolitních lídrů: Co pro vás znamená jednat metropolitně?



RNDr. Filip Chvátal, Ph.D.

radní města Brna pro územní plánování, bývalý manažer DSO Šlapanicko a metropolitní lídr

„Jednat metropolitně znamená přejít do nějakého praktického módu v uchopení spolupráce mezi městem Brnem a zástupci obcí v zázemí. Metropolitní spolupráce nám umožňuje zaměřit se na větší strategické projekty, a pomáhá tak samotným obcím spolupracovat na projektech bez ohledu na jejich administrativní hranice tak, jak jsme to udělali například my s výstavbou cyklostezek na Šlapanicku.“

Dr. Ing. Marie Zezůlková

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, ředitelka Odboru regionální politiky a metropolitní lídr

„Na zahraničních školách jsme se učili, že město nefunguje jen v rámci svých administrativních hranic, ale v rámci většího organického celku, kterému se v angličtině říká functional urban area. Jednat metropolitně tedy znamená od začátku změnit nastavené vnímání rolí Brna jako jádrového města a obcí v zázemí. U nás jsem se na začátku metropolitní spolupráce bohužel setkávala s obrovskou uzavřeností a přístupem „každý sám pro sebe“, ale musím říct, že se nám toto vnímání postupně podařilo změnit.“



Ing. Jan Vitula

starosta Židlochovic, náměstek hejtmána Jihomoravského kraje a metropolitní lídr

„Jednat metropolitně znamená myšlení v přesahu hranice jednoho města či obce. Musíme si uvědomovat, jaké problémy máme kolem sebe a s čím se potýkáme. Na řadu věcí narážíte skoro každý den při činnostech nejen jednotlivých úřadů, ale také v rámci samosprávy obce. Mohou to být oblasti, které souvisí se vzděláním, s odpady a dalšími věcmi okolo. Celé je to o způsobu myšlení, které nesmíme a priori uzavírat do katastrálních hranic.“

Mgr. Ondřej Mulíček, Ph.D.

sociální geograf Přírodovědecké fakulty Masarykovy univerzity a metropolitní lídr

„Jednat metropolitně je pro mě z hlediska sociálního geografa o schopnosti změnit měřítko pohledu na náš každodenní život. Musíme si uvědomit, že se nepohybujeme jenom v hranicích své obce nebo městské části, ale že naše prostorová situace je podstatně širší. A neplatí to jen pro starosty nebo plánovače na úřadech, ale pro každého z nás. Musíme vnímat, že máme nějaké sousedy, že probíhá nějaká dělba práce a že se všichni navzájem ovlivňujeme.“



Nevyhovující nádraží nebo zastávka na špatném místě? Tady pomůže integrované řešení

Více změn je vždy nejlepší spojit dohromady. Přesně to se podařilo v oblasti tzv. nové čtvrti Trnitá. Současně zde proběhne výstavba tramvajové trati na ulici Plotní, rekonstrukce autobusového nádraží Zvonařka a výměna parovodního potrubí za horkovodní.

Autobusové nádraží Zvonařka v Brně bylo postaveno v 70. letech minulého století. Denně odbaví kolem 1 000 autobusů a více než 25 000 cestujících. **S takovým vytížením se ale před půl stoletím nepočítalo a nádraží dnes neodpovídá standardům cestování v 21. století. Situaci navíc komplikuje špatná průjezdnost ulic Plotní a Dornych kolem autobusového nádraží.** Problém mají jak řidiči mířící z centra Brna na jih, tak řidiči jedoucí po velkém městském okruhu. Toutéž křižovatkou vede i tramvajová trať, která ale neobsahuje autobusové nádraží, a tak se na Zvonařku musí cestující dostávat nadchodem. A pokud pronikneme pod povrch, musíme vzpomenout i zastaralé parovody, které už by zasloužily vyměnit.

Všechny tři problémy vyřeší nové integrované řešení Brno – nová čtvrt Trnitá. Tramvajová trať bude z ulice Dornych přesunuta do ulice Plotní, kde vznikne zastávka Zvonařka. Tramvaj Plotní umožní cestujícím lepší přístup na autobusové nádraží a vytvoří základní předpoklady pro další rozvoj této oblasti. Na ulici Dornych se tím uvolní prostor pro vznik čtyřpruhové silnice, která bude zvládat nápor aut z centra Brna na jih. Křižovatka ulic

Dornych a Zvonařka se také dočká přestavby a po odstranění tramvajové smyčky bude přehlednější.

Rekonstrukci autobusového nádraží Zvonařka přivítají nejen místní, ale i cestující z různých koutů Evropy, kteří se tu denně pohybují. Přestavba se zaměří hlavně na modernizaci nástupiště a zastřešení areálu. **Zvonařka bude přehlednější, světlejší a bude působit dojmem sjednoceného estetického prostoru.** Na místě vzniknou také nová záchytná parkoviště Park and Ride (P+R), místa pro rychlé zastavení Kiss and Ride (K+R) a desítky stojanů na kola.

Integrované dopravní řešení Brno – nová čtvrt Trnitá je efektivní nejen z hlediska provedení, ale i tím, že spojuje více prospěšných cílů. **Projekty zlepší podmínky pro využívání veřejné hromadné dopravy a propojí ji s dalšími druhy dopravy.** V plánu je navíc přesunutí hlavního vlakového nádraží do stejné oblasti, takže ve výsledku dojde k výraznému zlepšení dopravní dostupnosti, která posílí konkurenceschopnost celé metropolitní oblasti. Další body si toto integrované řešení může přičíst za příspěvní k lepší kvalitě ovzduší a zvýšení účinnosti zásobování teplem.



Vizualizace: Autobusové nádraží Zvonařka, Chybik+Kristof Architects & Urban Designers

Provázat tři projekty, navíc od různých žadatelů (např. Dopravní podnik města Brna, Teplárny Brno, ČSAD Brno) u třech různých operačních programů, nebylo jednoduché. S pomocí nástroje ITI se však všechny akce podařilo časově i věcně sladit a realizace je v plném proudu. Ulice Dornych je po prvních stavebních úpravách opět průjezdná a autobusové nádraží Zvonařka se brzy dočká nové, moderní tváře. ■

DVAKRÁT MĚŘ, JEDNOU KOPEJ

Rozkopané ulice Dornych a Plotní jsou skvělou příležitostí pro Teplárny Brno. Než se povrch zaleje novým asfaltem, vymění zde teplárny staré parovodní potrubí za horkovodní. Konec století páry v Brně začal už v roce 2010 a moderní a ekologické horkovody nyní zásobují už přes 70 % domácností.

MODERNIZACE ROZVODNÉ SÍTĚ PŘINESE

- stabilní cenu tepla,
- úsporu tepla 8–15 %,
- méně výkopů kvůli opravám,
- menší produkci emisí CO₂.





Vizualizace: CERIT Science Park II, Knesl+Kynčl architekti

Brno se stává českým centrem kyberbezpečnosti

Díky integrovanému přístupu a financím skrze nástroj ITI vznikají v Brně hned dva projekty zaměřené na kyberbezpečnost. V areálu IT CAMPUS CITY CENTRE v oblasti Šumavská – Botanická – Hrnčířská nově vyroste CERIT Science Park II a SŠ Čichnova Brno se dočká unikátního technologického centra pro kybernetickou bezpečnost a informační a komunikační technologie (ICT).

Kyberbezpečnost je jedním z témat, která nelze řešit na úrovni pouze jednoho oboru. Ačkoliv primárně spadá do oblasti vědy, výzkumu a inovací, mladé lidi je třeba do oboru zasvětit a nadchnout už během výuky na středních a vysokých školách. **Vzniklo proto integrované řešení pod názvem České centrum kybernetické bezpečnosti, které obě odvětví spojuje.**

Brno má naštěstí na čem stavět. Střední škola informatiky, poštovníctví a finančnictví Čichnova Brno je jedna ze dvou škol v Česku, které nabízejí studium kybernetické bezpečnosti. **Z prostředků nástroje ITI se zde nově podařilo vybavit moderní Junior centrum excellence pro kybernetickou bezpečnost**, kde se žáci budou moct připravovat na útoky hackerů a zlepšovat se v cizích jazycích a v práci

s digitálními technologiemi. Centrum samozřejmě podpoří i kvalitu vzdělávání v dalších oborech, jako jsou informační technologie, telekomunikace a zabezpečení dopravy. Absolventi budou díky této přípravě žádat na trhu práce a uplatnit se budou moct třeba i v CERIT Science Parku II, který je součástí téhož integrovaného řešení.

Od roku 2014 je v provozu CERIT Science Park I, jehož kapacita už je naplněna, a v plánu je proto výstavba CERIT Science Parku II. **Bude se jednat o podnikatelský inkubátor pro inovativní start-upové firmy zaměřené na oblast bezpečnostního výzkumu a vývoje**, který pomůže upevnit postavení Brna v rámci ČR i v mezinárodním měřítku. Jeho otevření je předběžně stanoveno na jaro roku 2022. Oba projekty tohoto integrovaného řešení provazují vzdělávací aktivity v rámci přípravy

na povolání a také celoživotního vzdělávání. Kromě toho, že zvyšují vzdělanost v oblasti kybernetické bezpečnosti, oba projekty také rozvíjí inovační potenciál Brněnské metropolitní oblasti. ■

BRNO MÁ NA ČEM STAVĚT

V Brně už teď sídlí Národní úřad pro kybernetickou a informační bezpečnost a IT CAMPUS CITY, kde najdete například:

- Fakultu informatiky Masarykovy univerzity,
- CERIT Science park I,
- Národní centrum kompetence pro kyberbezpečnost.

Plánovat rozvoj musíme společně, shodují se starostové obcí v Brněnské metropolitní oblasti

V roce 2020 obdrželo 183 starostů v Brněnské metropolitní oblasti dotazník ohledně budoucí podoby metropolitní spolupráce a výběru témat, která potřebují řešit na vyšší než jen obecní úrovni. Tento dotazník navazuje na podobně rozsáhlé šetření z roku 2017, v České republice však nemá obdoby.

Ze 183 oslovených obcí se vyplněný dotazník vrátil ze 175 míst a **90 % starostů projevilo zájem o spolupráci v Brněnské metropolitní oblasti a spatřuje v ní smysl**. Starostové tedy vnímají, že koordinovaný rozvoj je společensky i ekonomicky výhodnější než „partyzánský přístup“ jednotlivých obcí. 94 % radnic také souhlasí s tím, že je **třeba řešit témata strategického a územního plánování společně na metropolitní úrovni**. Zajímalo nás, co je podle starostů klíčovým faktorem pro zapojení do metropolitní spolupráce. Výsledky dotazníku ukázaly,

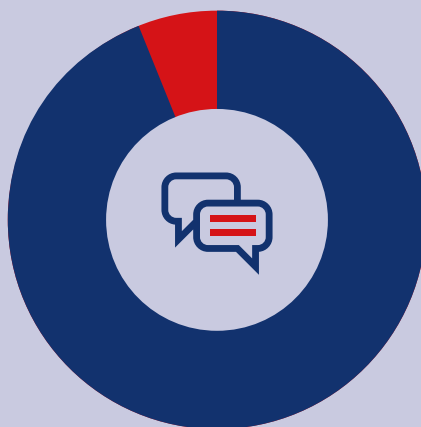
že to nejsou finance, ale především **samotné povědomí o přínosech metropolitní spolupráce** (23 %), **schopnost nalézt konsensus a kompromis** (21 %), silné politické vedení (19 %) a potřeba rovnoměrného zastoupení a rozhodování (17 %). Pro starosty je tedy důležitý především kontinuální vývoj spolupráce a to, že Brno jedná s okolními obcemi jako s rovnocennými partnery a stanovuje si smysluplné cíle.

Dotazníkové šetření dále ukazuje, že existuje mnoho oblastí, které můžeme smy-

slupně řešit jen ve spolupráci s obcemi v našem okolí. Obce by uvítaly řešení na metropolitní úrovni především v problematice **lokální dostupnosti** (výstavby parkovišť P+R, terminálů či cyklostezek), zmínilo to 138 starostů. Stovka oslovených by ráda společně řešila i problematiku **boje se suchem a erozí a odpadové hospodářství**. Zájem je rovněž o spolupráci v oblasti školství či stárnutí populace. Před námi leží významný úkol – co nejvíce využít výstupy dotazníku a rozvíjet společná témata, která zlepší život obyvatelům Brněnské metropolitní oblasti. ■

MYSLÍTE SI,

že je účelné řešit strategické a územní plánování v BMO společně na metropolitní úrovni?



ano / 94 %
ne / 6 %

A co nám prostřednictvím dotazníku vzkazují **starostové okolních obcí?**



„Díky za tento dotazník a projekt, který může hodně přinést. Dlouhodobá spolupráce v rámci metropolitní oblasti je nutná a může být velmi přínosná pro všechny zainteresované v případě vzájemné komunikace, respektu a rovnoměrné participace na rozhodování. Důležitou roli hraje zvyšování povědomí o možnostech spolupráce. [...] Úkolem každé obce je vtáhnout nové lidi do obecního dění přes kulturu, sport, postupnou výstavbu objektů bydlení, vytváření zázemí služeb a alespoň drobných pracovních příležitostí tak, aby se tyto obce nestaly pouhou periferií Brna.“

■ **Mgr. Eva Drochytková**, starostka obce Ochoz u Brna



„Metropolitní spolupráci vnímám jako velmi širokou a opravdu důležitou. Jako důležitou vnímám spolupráci při rozvoji předškolního a školního vzdělávání, hromadné dopravy, sítě cyklostezek, průmyslové a bytové zástavby, územního plánování, v oblasti vodohospodářské a turistické.“

■ **Ing. Vítězslav Eliáš**, starosta obce Podolí



„Spolupráce v rámci metropolitní oblasti má smysl!“

■ **Bc. Michal Boudný**, starosta obce Slavkov u Brna



„Těšíme se na spolupráci a nové inspirace pro práci v našem městě od zkušenějších kolegů.“

■ **Ing. Marie Kozáková**, starostka obce Újezd u Brna



„Spolupráce musí být dlouhodobá, aktivní z obou stran. Smyslem každé spolupráce však musí být rozvoj oblasti, a ne závody o čerpání dotací všeho druhu.“

■ **Ing. Jan Helikar**, starosta obce Vranovice

JAKÉ DALŠÍ ZÁVĚRY Z DOTAZNÍKU PLYNOU?

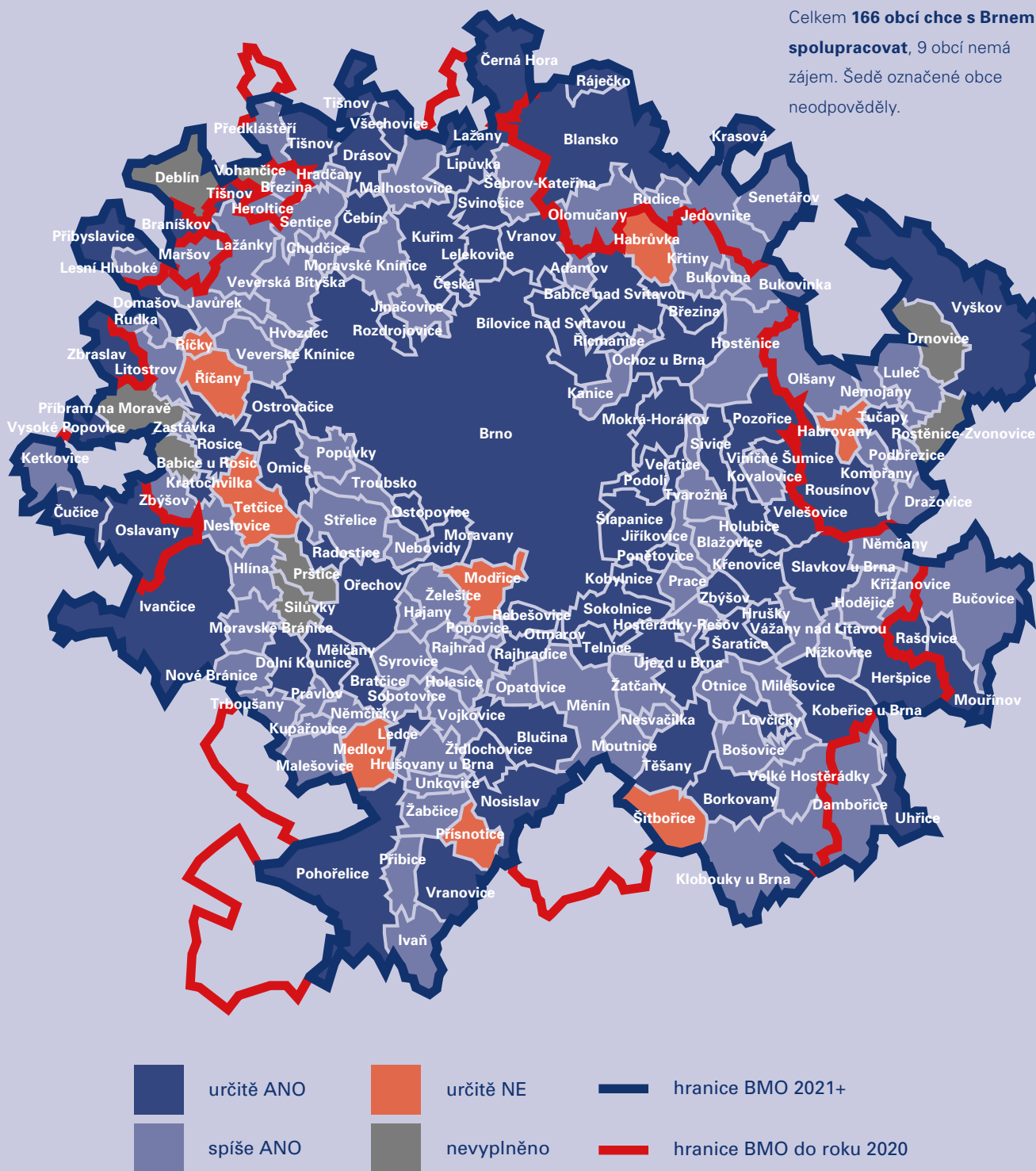
- Více než 50 % obcí si dokáže představit **založení instituce zaměřené na metropolitní spolupráci.**
- Zhruba polovina starostů by uvítala **metodickou podporu při tvorbě strategických dokumentů.**
- 35 % starostů by podpořilo vznik **územního plánu na úrovni BMO.**
- 83 % obcí nechce sloučení své obce s jinou, a proto se přiklání k metropolitní spolupráci.
- Obce v bezprostředním sousedství s městem Brnem jsou ochotnější ke spolupráci.

Kde se dozvíte víc?

- na stránkách **metropolitni.brno.cz**
- tel.: **+420 542 172 058**
- e-mail: **metropolitni@brno.cz**

Zájem obcí zapojit se do spolupráce v rámci BMO

Celkem **166 obcí chce s Brnem spolupracovat**, 9 obcí nemá zájem. Šedě označené obce neodpověděly.



Vydalo

Statutární město Brno

Odbor strategického rozvoje a spolupráce

Oddělení řízení ITI a metropolitní spolupráce

Husova 12, 601 67 Brno

Zpracovala

MEDIA AGE s.r.o.

2020



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Technická pomoc



**MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR**