

STRATEGIE BRNO 2050

ZÁKLADNÍ VÝCHODISKA



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Projekt Strategické dokumenty města Brna s důrazem na oblast kvality života (registrační číslo CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_033/0002913) je spolufinancován z Evropského sociálního fondu a státního rozpočtu České republiky.

OBSAH

1	Proč chce mít město svoji strategii?.....	2
2	Proč teď?	3
3	Jak bude strategie vypadat a fungovat?.....	4
4	Co je a jak funguje městský ekosystém?	5
5	Z čeho příprava nové strategie vychází?	6
6	Jaký je současný stav města?	7
	A. Zdroje.....	8
	B. Kvalita života.....	14
	Prostorová dimenze	14
	Ekonomická dimenze.....	19
	Sociální dimenze.....	22
	C. Správa města	26

1 Proč chce mít město svoji strategii?

Strategii rozvoje město mít může, ale nemusí – není to jeho povinnost. Stává se tak výrazem přesvědčení vedení města, že je dobré rozvíjet město systematicky a koordinovaně, nikoliv nahodile na základě jednotlivých ad-hoc rozhodnutí.

Strategie slouží jako praktický nástroj a politický závazek zároveň

Strategie rozvoje města představuje praktický nástroj pro jeho efektivní správu a rozvoj. Zároveň je výrazem politické vůle a závazkem představitelů města, deklarací jasně vize budoucího směřování města a práce na jejím dosažení. Město v průběhu zpracování strategie postupně hledá odpověď na otázky:

- JAKÝ JE SOUČASNÝ STAV MĚSTA?
- KAM CHCE MĚSTO V DANÉM ČASOVÉM HORIZONTU DOSPĚT?
- JAKÉ ZÁKLADNÍ CÍLE SI K TOMU STANOVÍ?
- JAKÝMI CESTAMI A OPATŘENÍMI CHCE DOSÁHNOUT VYTYČENÝCH CÍLŮ?

Strategie je transparentní proces založený na spoluvytváření a spoluzodpovědnosti

Příprava strategie je transparentním procesem hledání vzájemné shody mezi mnoha aktéry různého zaměření. Vzniká na základě spolupráce řady partnerů – zástupců odborné i široké veřejnosti, kteří jsou následně také spoluzodpovědní za její naplňování. Výsledná strategie tak není strategií úřadu, ale strategií města jako takového a všech jeho obyvatel. Když říkáme, že strategie vzniká pro město Brno, není tím myšlena strategie pro 1 500 úředníků, ale pro v současnosti 400 000 obyvatel města a dalších 150 000 lidí, kteří do města denně dojíždějí za prací, vzděláním či dalšími službami.

Strategie představuje základ pro dlouhodobá rozhodnutí i v době rostoucí nejistoty

Pokud panuje vzájemná shoda na tom, jaké město chceme a proč, jsme schopní dělat dlouhodobá rozhodnutí i v současné proměnlivé době rostoucí nejistoty, velkých společenských, ekonomických i politických změn. Čitelnost a srozumitelnost plánů města, vzniklých transparentním způsobem, tvoří základ pro jejich respektování a dodržování dlouhodobé kontinuity.

Strategie se zaměřuje na důležité oblasti změn

Aby byla strategie skutečně účinná a realizovatelná, musí být výběrová – neřeší všechny aspekty života ve městě, ale zaměřuje se na strategická rozhodnutí a významné „vlajkové“ projekty. Tato rozhodnutí a projekty nemusí být vždy nutně velké (ať už svojí velikostí, rozsahem nebo objemem financí). Představují ale významný kvalitativní posun pro město, zaměřují se na důležitá témata, která zatím nebyla řešená či úspěšně dořešená. Strategie neřeší běžnou obnovu či provoz, který je už zaběhnutý a funkční.

2 Proč teď?

Brno bylo jedním z prvních českých měst, které se začalo věnovat strategickému plánování svého rozvoje. Základ strategického plánování města byl položen už v roce 2002, od roku 2007 až do současnosti platí stávající, pravidelně aktualizovaná Strategie pro Brno. Proč se tedy město rozhodlo přistoupit ke zpracování nové strategie?

Správný čas pro propojení strategického a územního plánování

Platnost stávající strategie je nastavena maximálně do roku 2020 a pomalu se tak blíží ke svému konci. Zároveň se postupně rozbíhají práce na novém územním plánu města. Brno tak má jedinečnou příležitost vzájemně provázat strategické a územní plánování – promítnout svoji novou strategickou vizi do fyzického rozvoje území.

Nejvyšší čas zohlednit nové globální trendy a koncepty

Díky řadě společenských změn v průběhu minulých let došlo ke změně výchozích podmínek. Objevily se nové trendy, se kterými se město musí umět vyrovnat, ať už se jedná o demografické stárnutí, klimatickou změnu či bezpečnostní otázky. Postupně se zformovaly i nové koncepty ve strategickém plánování – koncept chytrého či odolného města („smart“, resp. „resilient city“), které naleznou odpovídající uplatnění v přístupu města Brna k řadě témat.

Ideální čas pro rozvoj Brněnské metropolitní oblasti

Stávající strategie je zaměřena primárně pouze na město Brno v jeho administrativní hranici. V praxi však funguje intenzivní propojení a vazby mezi městem a obcemi v jeho zázemí. Tento fakt nyní postupně zohledňuje v přístupu k rozvoji území jak Evropská, tak národní úroveň, která umožnila metropolitním oblastem čerpat finanční prostředky na rozvoj jejich funkčního území. Nová strategie bude reflektovat toto propojení i v širším rámci bez finanční podpory evropských fondů.

3 Jak bude strategie vypadat a fungovat?

Dlouhodobá kontinuita v rozhodování i každodenní použití

Aby bylo možné používat strategii jak pro stanovení dlouhodobých vizí a cílů rozvoje města, které poskytnou plánům potřebnou stabilitu a kontinuitu, tak pro každoroční průmět do rozpočtu města i každodenní efektivní používání, je strategie rozdělena do tří částí s různě dlouhými časovými horizonty:



Pro dlouhý časový horizont jsou definovány **vize, základní hodnoty a cíle** celkového rozvoje města. Střednědobý časový horizont v řádu 5–10 let umožní pravidelnou revizi a aktualizaci hlavních **priorit a témat** vzhledem k aktuálnímu vývoji či novým trendům a zároveň překlene více volebních období. Pro krátkodobé plánování v návaznosti na rozpočet města a každodenní realizaci konkrétních aktivit a projektů budou sloužit 2–3leté **akční plány**. Strategie tak bude „modulární“ - základní hodnoty a směry rozvoje města budou odolné vůči krátkodobým výkyvům, zatímco realizační (programová) část a akční plány umožní dostatečnou pružnost, zohledňující aktuální potřeby.

Brno 2050 jako rámec pro tematické rozvojové dokumenty

Strategie Brno 2050 představuje hlavní rozvojový dokument města, který zastřešuje jednotlivé tematické (oborové) rozvojové dokumenty, zaměřené na zlepšení kvality života obyvatel města (aktuálně např. Strategie bydlení, Kulturní strategie, Koncepce sportu či Plán zdraví města Brna). Díky jednotnému metodickému vedení, propojení a vzájemné koordinaci zpracování těchto dokumentů počínající rovinou vizí, přes programovou část až do úrovně akčních plánů bude zajištěn **soulad dlouhodobých priorit a cílů na úrovni celkového rozvoje města Brna** a jejich detailnější rozpracování v rámci konkrétních oblastí a aktivit, bezprostředně ovlivňujících kvalitu života jeho obyvatel.



4 Co je a jak funguje městský ekosystém?

Tvorba nové strategie je založena na **aktivní spolupráci a koordinaci všech klíčových aktérů** nejen uvnitř Magistrátu města Brna, ale i navenek – směrem k odborné veřejnosti (zástupcům veřejného, neziskového, soukromého i akademického sektoru), tak v rámci adekvátního zapojení široké veřejnosti – obyvatel města Brna a Brněnské metropolitní oblasti.

Pro tvorbu Strategie pro Brno 2050 je využít právě se formující „**městský ekosystém**“, složený z různých panelů (poradních orgánů):

Vědecké Brno – Brno Science Partners – BSP

Univerzity, výzkumná a vývojová centra a Akademie věd ČR
Ambasador: Jiří Hirš

Podnikatelské Brno – Brno Business Alliance – BBA

Živnostníci, malé a střední podniky, velké korporace, investoři a obchodní komory
Ambasador: Tomáš Psota

Nevládní Brno – Non-Governmental Organizations – BNO

Nevládní a neziskové organizace, spolky, nadace a nadační fondy
Ambasador: Hana Chalupská

Aktivní Brno – Brno Smart City Community – BSCC

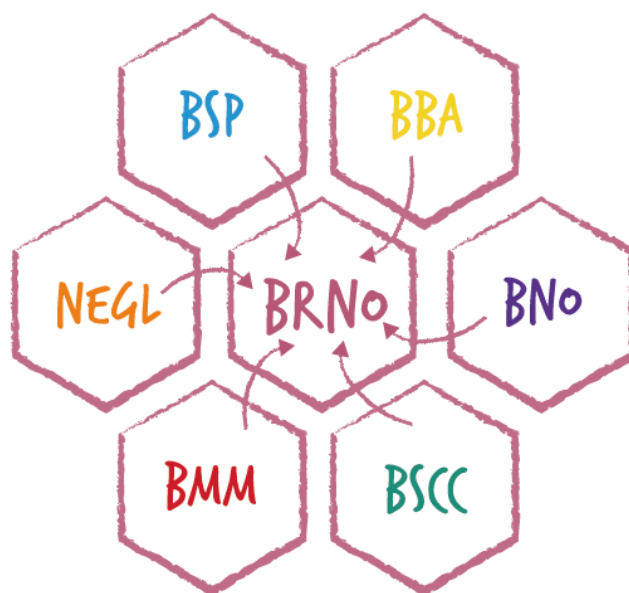
Aktivní občané, odborníci a expati
Ambasador: Nora Hampl

Brněnská samospráva – Brno Managing Members – BMM

Magistrát, městské části, politické kluby, městské společnosti a organizace
Ambasador: Michal Marek

Víceúrovňové Brno – National and European Governmental Levels – NEGL

Brněnská metropolitní oblast, Jihomoravský kraj, regionální, státní a evropské instituce, vláda a ministerstva
Ambasador: Patrik Reichl

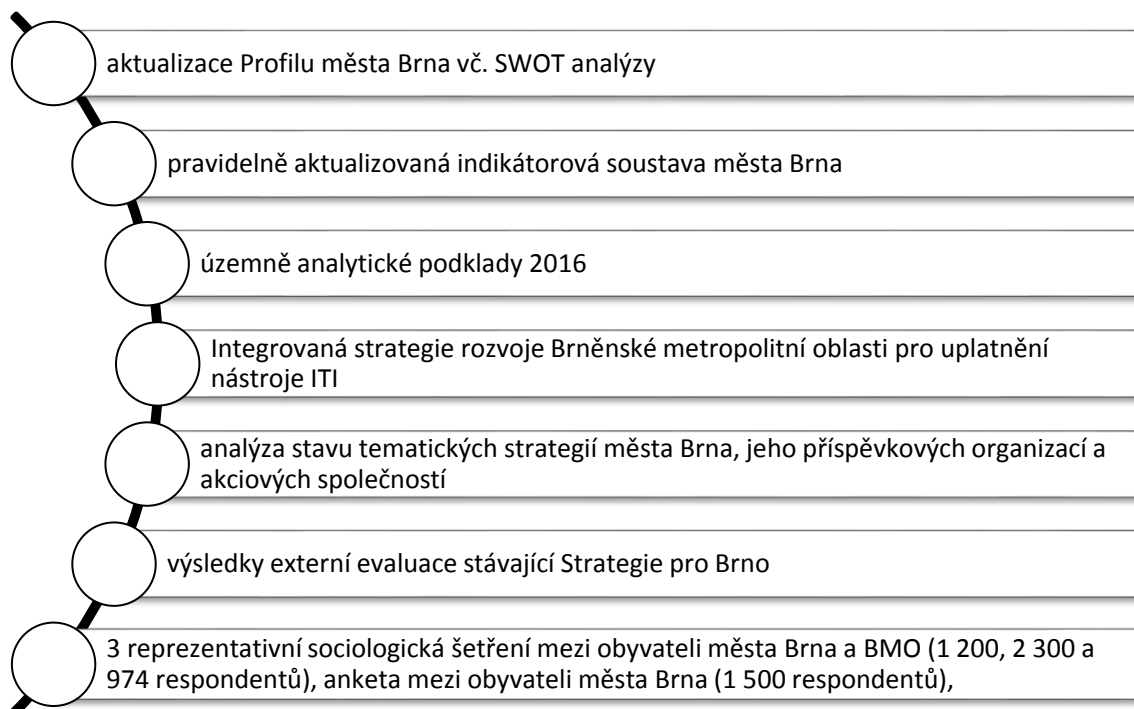


Díky podpoře partnerského přístupu dojde ke **zvýšení transparentnosti, přehlednosti a srozumitelnosti celého procesu strategického plánování rozvoje města**. Právě vytvoření širokého konsensu na hlavních prioritách a cílech rozvoje města i konkrétních aktivitách, které budou směřovat k jejich naplnění, **usnadní cestu k jejich realizaci** v následujících letech.

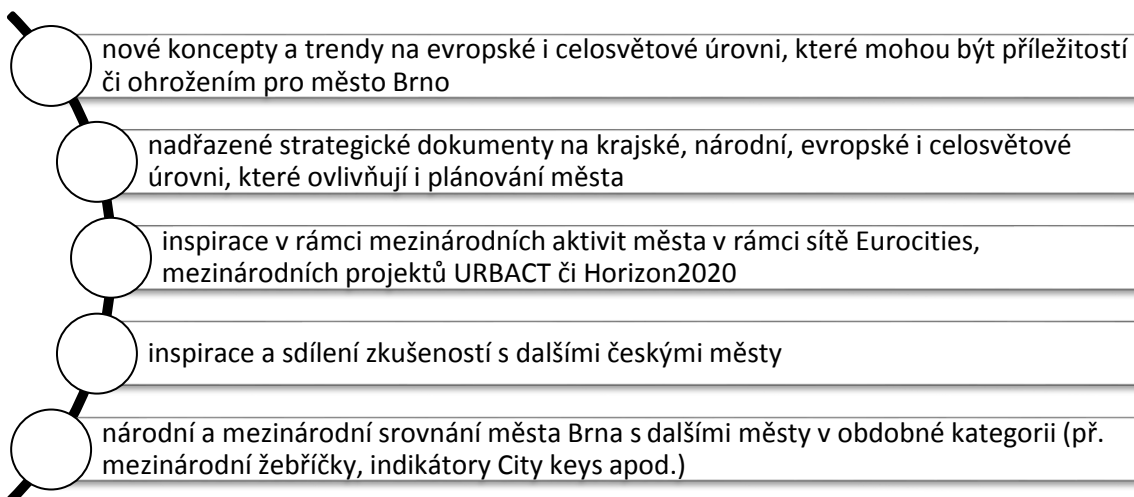
5 Z čeho příprava nové strategie vychází?

Strategická rozhodnutí a směřování města jsou založena na relevantních datech a faktech, charakterizujících současný stav města, a jejich odpovídajícím vyhodnocení. Přehled podkladů, které vstupovaly do přípravy strategie pro Brno 2050, zahrnuje pestrou škálu materiálů a zjištění z analýz a šetření:

Interní vstupy



Externí vstupy



Na základě výše uvedených interních i externích vstupů jsme definovali **silné stránky a problémy Brna** a z nich plynoucí **výzvy** pro další rozvoj města. V rámci nové strategie je pak potřeba dále **rozvíjet a posilovat významné konkurenční výhody** Brna a zároveň postupně **řešit největší problémy**, které jsou překážkou dalšího rozvoje města.

6 Jaký je současný stav města?

Město představuje složitý ekosystém, zahrnující řadu vzájemně se ovlivňujících složek, prvků a procesů a aktérů. Jakákoliv snaha o systematické zhodnocení stávajícího stavu prostřednictvím různých tematických oblastí je tak určitým zjednodušením a slouží pouze jako pomůcka, kterou se snažíme tento komplikovaný a provázaný systém popsat. Současný stav města jsme popisovali ze 3 hledisek:

A. Zdroje

Základ pro rozvoj města jsou **zdroje**, které představují technické předpoklady a limity hladkého fungování dalších oblastí. Zdroje zahrnují témata nejen z oblasti technické infrastruktury, energetiky a mobility, ale i bezpečí a čistoty.

B. Kvalita života

Tematicky nejširší oblast představuje **kvalita života**. Kvalita života obyvatel je důležitou součástí udržitelné společnosti. Znamená možnost žít v takových podmínkách, které zahrnují bezpečné a cenově přijatelné **bydlení** a kvalitní **životní prostředí** (jak přírodní, tak člověkem vytvořené), možnost získat kvalitní vzdělání, zajímavou a uspokojující **práci**, dostupnost **služeb** (zdravotnictví, sociální služby, kultura, sport a další zájmová činnost).

C. Správa

Samostatnou pozornost si zaslouží oblast **správy města** („governance“). Tak jako zdroje a mobilita tvoří fyzický předpoklad pro fungování jednotlivých tematických oblastí, dobrá správa města představuje „měkký“ předpoklad tohoto hladkého fungování, a to včetně možnosti obyvatel být členem **místní komunity** a též reálnou možnost **participovat** na místním plánování a rozhodování.

Šetrné nakládání se zdroji, rostoucí kvalita života a efektivní správa tvoří rámec pro udržitelný rozvoj Brna do budoucna, jeho atraktivitu pro život stávajících obyvatel i příštích generací.

A. ZDROJE

Schopnost efektivně pracovat se zdroji a umožnit jejich šetrné využití prostřednictvím odpovídající strategické infrastruktury představuje jednu z podmínek pro zajištění odolné ekonomiky a kvality života obyvatel. Úspěšnost v této oblasti lze hodnotit podle efektivnosti a kvality služeb, které tato infrastruktura umožňuje.¹ Následující tabulka představuje přehled nejvýznamnějších pozitiv a problémů města Brna v oblasti zdrojů:

+ POZITIVA +
<ul style="list-style-type: none">▪ Fungující integrovaný dopravní systém propojující město a region, vč. tarifní provázanosti (IDS JMK).▪ Fungující systém městské hromadné dopravy (MHD) s propracovanou sítí linek, která představuje jednu z nejhustších sítí MHD ve stejné kategorii měst v Evropě, a postupně se modernizující vozový park.▪ Dosud fungující napojení na transevropskou dopravní síť (TEN-T), široká nabídka dálkových železničních spojů.▪ Kapacita odletové a příletové haly brněnského letiště schopná zvládnout až pětinasobek stávajícího vytížení.▪ Modernizovaný systém nakládání s odpady vč. druhotného využití odpadu a modernizované spalovny, využívající proces spalování pro výrobu energie.▪ Dostatečně kapacitní systém centrálního zásobování tepelnou energií, umožňující současnou výrobu tepelné a elektrické energie v jednom technologickém zařízení (tzv. kogenerace).▪ Dostatečná kapacita zdrojů a rozvodů elektrické energie s možností rozvoje.▪ Dobrá obslužnost města plynem, dostatečné kapacity.▪ Moderní, v současnosti dostatečně kapacitní čistírna odpadních vod v Modřicích.▪ Dostatečné zdroje a odpovídající kvalita pitné vody, dostatečné i pro případnou další výstavbu.▪ Zásoba artézské vody ve velké hloubce (cca 100 m) jako rezervní zdroj pitné vody do budoucna.▪ Zpracovaný Generel odvodnění města Brna (GOMB), určující koncepci odvodnění území s popisem problémových míst, možností a podmínek napojení pro případnou další výstavbu.▪ Kolektorzace centra města a některých sídlišť.
- PROBLÉMY -
<ul style="list-style-type: none">▪ Malá propustnost na železniční síti na území města Brna a jeho okolí a dlouhodobě nevyřešená otázka modernizace železničního uzlu Brno vč. stávající časově omezené výjimky pro napojení Brna na transevropské železniční koridory.▪ Obtížný konsenzus nad vedením významných dopravních tratí v regionu – nedořešené kapacitní dopravní napojení na Vídeň a na Svitavy (D52 a D43).▪ Nedokončený radiální dopravní systém města, chybějící tangenty a pomalý postup budování velkého městského okruhu (VMO) s plánovaným dokončením do 2035.▪ Celkové zvýšení dopravní zátěže města - prudký nárůst individuální automobilové dopravy (IAD), nárůst tranzitní dopravy.▪ Automobilová doprava jako největší zdroj hluku a znečištění vzduchu ve městě – imisní zátěž poléťavým prachem, NO₂ ad., a opětovným vířením (sekundární prašnost).

¹ Viz strategický dokument Česká republika 2030

- Problematická organizace a nedostatečná kapacita parkování v centru města, obytných čtvrtích i centrech dojížděky za prací, dosud nefungující systém P & R.
- Stávající kapacita kolejové MHD na maximum, chybějící další forma městské hromadné dopravy, která by umožnila rychlejší a kapacitnější propojení (př. podzemní dráha / severojižní kolejový průměr apod.).
- Chybějící či nedostatečně řešené a špatně udržované dopravní terminály a přestupní uzly v rámci města.
- Rezervy v komplexním pojetí pěší chůze, obtížná pěší průchodnost mezi některými částmi města.
- Nerozvinutý systém cyklistické infrastruktury (chybí provázaná síť cyklotras a cyklostezek uvnitř města i propojení města se zázemím a doprovodná infrastruktura vč. řešení parkování kol).
- Obtížný rozvoj potenciálu mezinárodního letiště (i přes podporu propojení na významné letecké uzly v Londýně a nově v Mnichově), vzhledem k nízkému obratu cestujících není letiště zahrnuto do systému TEN-T.
- Kapacita ČOV v oblasti kalového hospodářství je již vyčerpána.
- Část stávající stokové sítě již fyzicky a morálně zastaralá, část stále nedobudovaná, nutno zajistit finance nad rámec prostředků, které jsou vynakládány v současnosti. Bez značných investic do odkanalizování nelze napojit některé nové rozvojové plochy.
- Ekonomická náročnost systému centrálního zásobování teplem pro odběratele hrozí odpojováním spotřebitelů.
- Vysoké průměrné stáří vodovodní sítě vyžadující zvýšené finanční prostředky na obnovu.
- Nedokončený systém protipovodňové ochrany, malé využití přírodně blízkých protipovodňových opatření.
- Nehospodárné nakládání s dešťovými a odpadními vodami.
- Nízké povědomí společnosti o možnostech a využití obnovitelných zdrojů energie, nevyužití tohoto potenciálu.
- Ve srovnání s vyspělými evropskými státy (téměř dvojnásobek) přetrvávající nízký podíl tříděného odpadu (zejména elektro, kovy, textil nebo bioodpad).

Jak to vidí obyvatelé města

Jako jedny z podkladů byly zpracovány tři reprezentativní sociologické výzkumy: „Jaké chcete Brno?“², „Dopravní chování obyvatel Brněnské metropolitní oblasti“³ a „Charakter města Brna v postojích jeho obyvatel“⁴. První prioritou pro budoucí rozvoj města je podle názoru obyvatel města **bezpečnost** (38

² Výzkum byl realizován na reprezentativním vzorku brněnské populace ve věku 15 a více let (1 230 respondentů), metodou výběru vzorku byl kvótní výběr (viz www.bрно.cz/data)

³ Výzkum byl realizován na reprezentativním vzorku populace Brněnské metropolitní oblasti včetně Brna ve věku 15 a více let, metodou výběru vzorku o velikosti 2 300 respondentů byl stratifikovaný náhodný výběr (viz www.bрно.cz/data).

⁴ Výzkum byl realizován na reprezentativním vzorku brněnské populace ve věku 18 a více let (974 respondentů), metodou výběru vzorku byl kvótní výběr (viz www.bрно.cz/data)

%) – je to oblast, na kterou by se mělo město zaměřit především. Důležitá je ale i oblast údržby a čistoty města (prioritní je pro 18 % respondentů).

- **Doprava, stav komunikací a parkování** je po bezpečnosti ve městě **druhou nejdůležitější prioritou pro budoucí rozvoj města** (24 % respondentů je řadí mezi tři hlavní priority), a zároveň je druhou nejčastěji spontánně uváděnou problematickou oblastí (12,6 %).
- Z dopravního průzkumu víme, že nejobvyklejším způsobem pohybu po Brně ve všední den je pro respondenty MHD, na **dělbě přepravní práce** (tj. rozložení vykonaných cest mezi jednotlivé typy přepravy) se podílí 43 %, osobní automobil tvoří 38 % cest. 18 % cest je vykonáno pěšky a pouze 1 % cest se odehraje pomocí kola. O víkendech stoupá podíl cest autem až na 42 %.
- Výzkumy potvrdily, že hlavními uživateli MHD jsou studenti a lidé ve věku do 30 let, ženy, osoby s nižšími příjmy a senioři. Autem se po Brně pohybují především pracující na kvalifikovanějších pozicích, a OSVČ, lidé ve středním věku (40–54 let) a rodiče s dětmi do 5 let, muži a lidé s nejvyššími příjmy.
- Nejdůležitějším typem dopravy je podle samotného hodnocení respondentů **MHD**. Je důležitá pro 83 % respondentů, hodnota spokojenosti je obdobně vysoká. S provozními aspekty MHD jsou respondenti většinou spokojeni, nespokojenost panuje s cenou MHD (nespokojeno 49 %).
- Velká **nespokojenost** panuje zejména se stavem **okolí hlavního nádraží** (nespokojeno 73 %), autobusového nádraží **Zvonařka** (nespokojeno 60 %) a **Grandu** (nespokojeno 47 %) i hlavních **přestupních uzlů MHD**. Rezervy vnímají dotázaní také v oblasti bezbariérovosti nástupních míst, komfortu či hygieny a celkové kultury cestování v MHD.
- **Podmínky pro pěší pohyb** po městě jsou důležité pro 82 %, hodnota spokojenosti je opět obdobně vysoká. Nejmenší spokojenost panuje s údržbou chodníků v zimním období (nespokojeno 52 %) a čistotou chodníků obecně (nespokojeno 34 %).
- **Automobilová doprava** je důležitá pro 60 % respondentů, spokojenost s ní je relativně nízká – jen o něco více než polovina dotázaných je spokojena (52 %). Dotazovaní připouští, že očekávají růst vlastní potřeby automobilové dopravy do budoucna. Dále respondenti uváděli problém nedostupného či drahého parkování a nedokončený velký městský okruh.
- **Podmínky pro pohyb po městě na kole** jsou důležité jen pro 34 % respondentů, spokojenost je obdobně nízká. Ti, pro které je cyklistická doprava po Brně důležitá, jsou spokojeni přibližně z poloviny. Jako nejproblematičtější pak hodnotí bezpečné parkování kol (nespokojeno 55 %) a provázanost cyklostezek a cyklopruhů (nespokojeno 48 %).
- Oblast zdrojů však nezahrnuje jen otázky spojené s dopravou. Podle posledního ze tří výše uvedených sociologických průzkumů známe postoje obyvatel města k dalším důležitým předpokladům hladkého fungování města: například **s kvalitou pitné vody je spokojeno 77 %** dotázaných, nespokojeno je 21 %. **S možnostmi pro třídění odpadu** je spokojeno 70 % respondentů a 21 % je nespokojeno. **S údržbou a úklidem ulic a náměstí** je spokojeno 60 % respondentů a 38 % je nespokojeno.

Věděli jste, že...?

- Pravidelné vlakové spojení s Vídní získalo Brno už v roce 1839, kdy čtyři vlakové soupravy přivezly do města první výpravu Vídeňanů. Před sto sedmdesáti lety trvala cesta mezi Vídní a Brnem asi čtyři a půl hodiny a maximální rychlost byla přibližně třicet kilometrů v hodině, dnes překonají vlaky tuto sto padesát kilometrů dlouhou trasu za jednu a půl hodiny. Jedou při tom maximální rychlostí sto šedesát kilometrů. **Jak dlouho nám bude trvat cesta do Vídně v roce 2050?**
- Daleko do minulosti sahá v Brně také tradice městské hromadné dopravy. Brno bylo po Vídní a Budapešti třetím městem v Rakousko-Uherské monarchii, které zřídilo pouliční hromadnou dopravu. Koňmi taženou tramvaj se Brňané mohli svézt už v roce 1869, první elektrická tramvaj, která se setkala s velkým ohlasem a nadšením, se Brnem rozjela v roce 1900! **Čím budeme po Brně jezdit v roce 2050?**
- Brno vybuďovalo první spalovnu odpadů na území Rakousko-Uherska na základě transferu ověřené technologie z německého Dortmundu a Hannoveru. Už v srpnu 1905 vyrobila Spalovna zemského hlavního města Brna první elektrickou energii z odpadu. **Budeme v roce 2050 umět využít odpad ještě efektivněji nebo jej vůbec nebudeme vytvářet?**
- Brno má v současnosti 3 zdroje pitné vody, a to I. a II. březovský vodovod a Vířský oblastní vodovod. Ještě v první dekádě nového tisíciletí byla do vodovodního oběhu dodávána voda z řeky Svratky skrze úpravnu vody v Pisárkách. Její provoz byl definitivně ukončen v roce 2013. **Z jakých zdrojů budeme pít vodu v roce 2050?**
- Zajištění stability a bezpečnosti technické infrastruktury patří k zásadním prioritám funkčnosti města. Při potřebě rekonstrukce či výstavby nové infrastruktury se přistupuje k budování hloubkových podzemních sdružených tras neboli kolektorů. V Brně se kolektory začaly budovat v roce 1973 a je jimi protkáno zejména historické centrum města. Mezi hlavní přednosti kolektorové výstavby patří zvýšení životnosti technických sítí, možnosti uložení dalšího technického média, možnost neustálého monitoringu a zejména eliminace stavebních zásahů v uličním profilu. V současnosti je Brno protkáno 21 km podzemních kolektorových chodeb. **Dojde do roku 2050 k prodloužení této sítě?**
- Mahenovo divadlo se stalo prvním plně elektricky osvětleným divadlem v Evropě. Událo se tak roku 1882, kdy Brno bylo stále ještě bez elektřiny. Speciálně pro potřeby divadla proto byla zbudována malá elektrárnička. Osvětlení instaloval asistent proslulého vynálezce Thomase Alvy Edisona. **Čím budeme v Brně svítit v roce 2050?**
- Noční doprava v Brně je už legendární. Říká se jí rozjezdy a spočívá v tom, že v každou celou hodinu v noci se sjíždějí autobusy hromadné dopravy na brněnské hlavní nádraží a zase odsud odjíždějí do celého města. Zpravidla jsou plné společensky unavených studentů. **Budeme se v roce 2050 v noci stále potkávat v nočních rozjezdech?**

Výzvy pro Brno

- **Globální dostupnost města** – přes výhodnou geografickou polohu města a jeho současnou pozici v rámci transevropských dopravních sítí se v důsledku dlouhodobé nerozhodnosti ohledně modernizace železničního uzlu a vedení významných dopravních napojení Brna na Vídeň a Svitavy může do budoucna z Brna stát vnitřní periferie Evropy. Jak dosáhnout shody a zahájení příprav pro modernizaci železničního uzlu Brno a vedení velkých dopravních staveb, kapacitně propojujících Brno s regionem i zahraničím?
- **Rostoucí IAD, hluk a znečištění ovzduší způsobené dopravou** – hlavním zdrojem hluku i znečištění ovzduší, zhoršující kvalitu životního prostředí v Brně je doprava. Z průzkumů však víme, že obyvatelé města výhledově neplánují omezit vlastní využívání automobilu. V řadě velkých měst západní Evropy přitom dochází k poklesu vlastnictví a využívání individuální automobilové dopravy. Jak efektivně motivovat obyvatele ke změně myšlení a přístupu v oblasti využívání automobilů? Budou i nepopulární restriktivní opatření cestou pro Brno a bude mít politická reprezentace města dostatečnou vůli tato opatření prosazovat?
- **Nové trendy v oblasti individuální automobilové dopravy** – jakým způsobem ovlivní nové trendy v automobilové dopravě město a jak se na ně město má připravit? Jsou elektromobilita či hybridní pohony řešením budoucnosti, které by mělo město podporovat, tak jako to v současnosti činí některá západoevropská města? Jak může město aktivně podpořit alternativy k vlastnictví auta – tzv. sdílení aut („carsharing“ a „carpooling“)?
- **Dostatečně kapacitní a kvalitní MHD** – dominantním způsobem dopravy po městě Brně je hromadná doprava. Kolejová MHD je však v současnosti v Brně kapacitně na hranici svých možností, včetně kapacity hlavních přestupních uzlů. Houstnoucí automobilová doprava dále zpomaluje průjezd MHD městem a prodlužuje dojezdové časy. 60 km z Břeclavi do Brna na hlavní nádraží překoná cestující vlakem za 30 min., stejnou dobu trvá dojezd ze zastávky Bystrc – Ečerova, která je od hlavního nádraží vzdálená 12 km. Mělo by město přistoupit k rozhodnutí o vybudování dalšího druhu dostatečně kapacitní, rychlé a kvalitní MHD (podzemní dráhy / kolejového diametru)?
- **Nekompletní systém odkanalizování města** – stavební rozvoj řady oblastí v rámci Brna závisí na řešení realizaci finančně velmi nákladné ho odkanalizování těchto lokalit, velké investice v této oblasti v Brně jsou řešeny v návaznosti na dostupné zdroje EU. Rozvojové plochy, které vyžadovaly řádově menší finanční investice do podmiňující infrastruktury, jsou již z velké části vyčerpány. Jak může město zajistit odpovídající financování pro rozvoj zbývajících ploch?
- **Stárnoucí vodovodní infrastruktura v Brně** – v roce 2015 bylo tempo obnovy vodovodní sítě pouze 0,38 %, což by odpovídalo životnosti materiálů cca 250 let. Uváděná životnost je však pouze 70-100 let. Dokáže město do roku 2050 razantně zvýšit objem údržbových prací?
- **Nedokončená protipovodňová opatření** – velký rozsah záplavového území, vysoká míra zastavěnosti a přetrvávající snaha o zastavování záplavového území a poříčních zón spolu s náročným postupem projednávání, který zahrnuje řadu aktérů a komplikovaných vztahů. Jak významně ovlivňuje velmi pomalé naplňování plánu protipovodňových opatření v Brně další rozvoj

města? Je stávající návrh protipovodňových opatření stále aktuální nebo má být upřednostněna větší podpora přírodě blízkých protipovodňových opatření?

- **Bezpečnost** – Brno se vzhledem ke své velikosti potýká i s vyšší koncentrací sociálně patologických jevů, čemuž odpovídá i vyšší míra kriminality. Jedním z předpokladů harmonického rozvoje města a zároveň i priorit samotných obyvatel je bezpečnost. Počet trestných činů sice od roku 2013 klesá, přesto je více jak 11 tisíc trestných činů z roku 2016 hodnotou, kterou lze významně snížit. Stejně tak jako i objasněnost trestných činů, která se pohybuje kolem 35 %. Co uděláme pro to, abychom žili ve městě, kde se nikdo necítí ohrožen na zdraví, životě a majetku?
- **Soběstačná metropolitní oblast** – pod tímto konceptem si lze představit například účelné využívání zdrojů vody, včetně hospodaření s odpadními vodami a využívání dešťových vod, dále pak problematiku energetické hospodárnosti, obnovitelných zdrojů energie a CO₂ neutrálního města či využívání lokálních zdrojů potravin. Dokážeme se dívat na zaběhané postupy novými očima, inspirovat se a naučit se využívat plošně nové technologie i přístupy, či se pomyslně vrátit k něčemu, co již kdysi (být třeba v menším měřítku než na úrovni celé metropolitní oblasti) běžně fungovalo (zasakování dešťových vod či jejich využití, lokální produkce potravin apod.)?

B. KVALITA ŽIVOTA

Vzhledem k rozsáhlosti konceptu kvality života jsme jej z praktických důvodů rozčlenili do tří základních složek – **prostorové, ekonomické a sociální dimenze**.

PROSTOROVÁ DIMENZE

Prostorová dimenze kvality života zahrnuje kvalitní životní prostředí, ať již přírodní či člověkem vytvořené, bezpečné a cenově přijatelné bydlení. Následující tabulka představuje přehled nejvýznamnějších pozitiv a problémů města Brna v oblasti prostorové dimenze kvality života:

+ POZITIVA +
<ul style="list-style-type: none">▪ Dobrá geografická poloha města a atraktivní přírodní zázemí v severozápadním prstenci města vč. příměstských lesů a jejich rekreační využití.▪ Dobrá urbanistická kompozice jádra města a některých jeho dalších částí (vč. některých sídlišť), hodnotné architektonické prvky v čele s brněnským funkcionalismem.▪ Pokračující revitalizace panelových sídlišť, nedošlo ke ghettoizaci sídlišť, spokojenost obyvatel s bydlením na sídlištích v čase naopak roste.▪ Pokračující revitalizace obecního bytového fondu v problematických lokalitách a postupné zlepšování obytného prostředí.▪ Rekonstrukce budov centra města a postupná rekonstrukce historických památek.▪ Sílí důraz na propagaci brněnského funkcionalismu, vila Tugendhat jako jediná UNESCO památka z oblasti moderní architektury v ČR, společná propagace brněnského „vilového kvarteta“ (vila Tugendhat, vila Low-Beer, vila Stiassny a Jurkovičova vila).▪ Rekonstrukce většiny veřejných prostranství v historickém jádru města a zlepšující se kvalita řešení těchto veřejných prostranství (př. značná popularita a intenzivní využití rekonstruovaného prostoru před Janáčkovým divadlem).▪ Živé centrum města fungující jako centrum zábavy a gastronomie, atraktivní pro místní obyvatele i návštěvníky města.▪ Revitalizované městské parky a dobrá údržba veřejné zeleně, pozitivně vnímaná a hodnocená i ze strany obyvatel.▪ Revitalizace Brněnské přehrady na dobré cestě, úspěšné řešení problému eutrofizace vody a postupné zkvalitňování zázemí pro rekreaci (drobný mobiliář, WC, převlékačky kabiny, dětská a sportovní hřiště).
- PROBLÉMY -
<ul style="list-style-type: none">▪ Nepřipravenost mnoha návrhových ploch bydlení pro okamžitou výstavbu a celkový nedostatek pozemků připravených pro rozvoj.▪ Nižší nová bytová výstavba než jsou očekávání a potřeby obyvatel města, vysoký nárůst cen nemovitostí.▪ Nové lokality bydlení v bytových domech bez odpovídajících veřejných prostranství, služeb občanské vybavenosti a napojení na kapacitní MHD (př. Kamechy).▪ Nízká nabídka v segmentu nájemního bydlení.

- Nedostatečně variabilní a dostupná nabídka v oblasti bydlení pro specifické skupiny obyvatel (nízkonákladové/dostupné, malometrážní, startovací, sociální, krizové, bezbariérové byty).
- Vylidňování centra, přetrvávání / nárůst neobsazených obecních bytů v centru.
- Pokračující rezidenční i komerční suburbanizace zatěžující brněnskou aglomeraci zbytnou mobilitou a nároky na infrastrukturu.
- Nedostatečné kvalitní přírodní zázemí a systém kvalitních veřejných prostranství v jižním segmentu města, dlouhodobé nenaplnění záměrů rozvoje bydlení v této oblasti.
- Velká koncentrace výrobních, distribučních a logistických areálů v jihovýchodní části města a velké dopravní zatížení této oblasti.
- Existence řady neadekvátně využitých lokalit (vnitřních rezerv), vč. ploch brownfields a části zahrádkářských kolonií.
- Nesystematický přístup města k revitalizaci brownfields, komplikované a nedořešené vlastnické vztahy a nedořešené ekologické zátěže, nevyužitý potenciál industriálního dědictví města jako součásti genia loci Brna.
- Bez rozhodnutí o poloze železničního uzlu dlouhodobě blokována možnost efektivního rozvoje tzv. jižního centra.
- Postupná nekoncepční přeměna části zahrádek na trvalé bydlení bez odpovídající technické a dopravní infrastruktury.
- Špatný stav veřejných prostranství v širším rámci města, převaha dopravní funkce náměstí a ulic a celkově malá humanizace veřejných prostranství.
- Kvalita ovzduší – časově a lokálně nadlimitní imisní zátěž ovzduší (zejména PM_{2,5} a PM₁₀ a NO₂). Důvodem nadlimitních koncentrací prachových částic je zejména vysoká intenzita dopravy.
- Nadměrná hluková zátěž, zejména z dopravy, která se negativně projevuje na komfortu bydlení a stresové zátěži obyvatel.
- Vizuální smog (zamoření veřejného prostoru agresivní, nevkusnou, charakteru svého okolí nepřizpůsobenou a velikostně nepřiměřenou reklamou).
- Nevyužitý potenciál vodních toků pro rekreační a městotvorné účely.
- Chybějící adaptační opatření na klimatickou změnu (silné efekty veder, sucha, extrémních srážek apod.), neefektivní hospodaření se srážkovými a odpadními vodami.
- Malý podíl zelených ploch na budovách města (zelené střechy, vertikální zelené fasády a popínavé rostliny), které by redukovaly teplotu daného místa.

Jak to vidí obyvatelé města

Z reprezentativního sociologického výzkumu „Jaké chcete Brno?“ víme, že:

- Z kvalitativní i kvantitativní části průzkumu vyplývá, že obyvatelé město hodnotí kladně, celkově lze konstatovat, že Brno má velmi **pozitivní image a je přátelské vůči svým obyvatelům**. Zároveň lidé deklarují ochotu jednoznačně doporučit Brno jako místo k životu pro své mimobrněnské přátele či příbuzné.
- **Veřejná prostranství a stav životního prostředí** jsou důležité pro 94 % respondentů, ale je zde patrný deficit spokojenosti (77 % je rozhodně či spíše spokojeno). Hodnocení přeměny brněnských brownfields je ambivalentní (46 % respondentů je nespokojeno, 45 % je spokojeno). Méně pozitivně je dále hodnocena bezpečnost v ulicích a na veřejných

prostranstvích v noci (nespokojeno 45 % respondentů), ve dne se naopak lidé cítí ve městě relativně bezpečně (s bezpečností ve dne je nespokojeno jen 23 %).

- Nejvíce jsou lidé spokojeni s **dostupností obchodů a služeb** (spokojeno 95 %), se stavem významných památek, vzhledem a stavem veřejných prostranství (83 %, resp. 76 % spokojeno). Problematický je podle velké části dotázaných městský mobiliář, údržba a čistota ulic (obojí negativně hodnotí přibližně 40 %).
- **Množství a stav veřejné zeleně** pozitivně hodnotí 70 % respondentů. Z kvalitativní části průzkumu dále vyplývá, že lidé vysoce hodnotí důležitost podpory péče o veřejná prostranství, zeleň a životní prostředí a zdůvodňují, že údržba veřejných prostranství a zeleň přímo zvyšují kvalitu jejich života a přispívají ke spokojenosti.
- **Okolí bydliště** je důležité pro 92 % respondentů, spokojeno je 88 %. Nejlépe respondenti hodnotí bezpečnost na ulicích ve dne, vzhled budov a ulic v místě bydliště a dostupnost služeb a obchodů v okolí (spokojeno více než 85 % respondentů). Nejméně jsou naopak lidé spokojeni s bezpečností na ulicích v noci (nespokojeno 38 %). Další hůře hodnocené charakteristiky souvisí s hustotou a bezpečností dopravy, s ní spojenou **čistotou a kvalitou vzduch a úrovní hluku v okolí**.
- **Bydlení** je důležité pro 93 % respondentů, míra spokojenosti je obdobně vysoká (spokojeno je 91 % respondentů). Význam bydlení stoupá u osob ve věku 25–a39 let, pro osoby se středoškolským vzděláním s maturitou a ty respondenty, kteří nežijí v Brně od narození. Spokojeni s bydlením jsou zejména ti respondenti, jejichž potřeby bydlení jsou již vyřešeny (zejména senioři), největší deficit ve spokojenosti je u respondentů, žijících v Brně – středu (důležité pro 96 %, spokojeno 83 %). Ti respondenti, kteří nejsou se svým bydlením spokojeni, si nejčastěji stěžují na velikost bytu a výdaje za něj. V horizontu 5 let uvažuje o stěhování 29 % dotázaných, naprostá většina z nich uvažuje o stěhování v rámci Brna (22 %), do dojezdové vzdálenosti od Brna se plánuje vystěhovat 4 % dotázaných.
- **Získání dobrého bydlení v Brně** za rozumnou cenu považují dvě třetiny respondentů za obtížné (67 %). Rozsah nové bytové výstavby v Brně považuje za dostatečný 48 % respondentů, 34 % naopak za nedostatečný. Za dostatečnou považují respondenti pouze nabídku luxusního / nadstandardního bydlení ke koupi či k pronájmu (dostatečné podle 62 % resp. 60 %). Největší deficit je naopak vnímán v nabídce malometrážních, nízkonákladových a startovacích bytů ke koupi i k pronájmu (57 % resp. 55 % považuje tuto nabídku za nedostatečnou) a sociálních bytů k pronájmu (nedostatečné podle 53 %). Bydlení střední kategorie k nájmu či ke koupi je hodnoceno ambivalentně, podíly těch, kteří je považují za dostatečné i nedostatečné jsou přibližně stejné (s mírnou převahou negativnějšího hodnocení).
- Při **výběru nového bydlení** je pro respondenty nejdůležitější cena (88 %), dopravní obslužnost a rychlé dopravní spojení (73 %), dále si respondenti vybírají podle konkrétní lokality (70 %) a její bezpečnosti (67 %). Častým kritériem je dále také občanská vybavenost v docházkové vzdálenosti a přítomnost zeleně v okolí (63 %, resp. 58 %). Nejmenší roli naopak hraje stáří domu (26 %) či předpokládaný budoucí vývoj lokality (30 %).

Věděli jste, že...?

- Co má Brno společného s Vídní? Centrum města, jak jej známe dnes, se formovalo od počátku 60. let 19. století, kdy byla v Brně po vzoru Vídně zahájena výstavba zdejší „okružní třídy“. V Brně tehdy působili vynikající architekti spjatí s budováním vídeňské Ringstrasse - Ludwig Förster, Theophil Hansen a Heinrich Ferstel. **Budou v Brně působit špičky evropské architektury a urbanismu i v 21. století?**
- Fyzická struktura města se postupně formuje a přetrvává celá staletí. Jedno z nejdůležitějších brněnských náměstí, náměstí Svobody, vzniklo už ve 13. století. Trojúhelníkový tvar, který si náměstí zachovalo až dodnes, vzniknul díky křížení tří středověkých obchodních cest. A s tramvají se tu začali Brňané potkávat už roku 1901. **Jaká veřejná prostranství založíme pro další generace my?**
- Lužánky, založené císařem Josefem II., byly prvním veřejným parkem v českých zemích a jedním z prvních ve střední Evropě. Pro úpravu parku uvolnil Josef II. svého dvorního zahradníka, který dal postavit dřevěné kolonády proti dešti s výletní restaurací a Lužánky se tak staly oblíbeným výletním a rekreačním místem Brňanů. V roce 1792 zde byl odpálen i první ohňostroj v okolí Brna. Na jaře 2012 skončila po 21 letech rozsáhlá rekonstrukce parku, při níž se mj. na povrch opět (alespoň symbolicky) dostala brněnská Ponávka. A jak může vypadat nejnovější verze výletní restaurace? Třeba jako oblíbený Piknik box v Björnsonově sadu! **Jak by měly vypadat a fungovat parky, abychom v nich rádi trávili čas i v roce 2050?**
- Lesná, první velké brněnské sídliště, do kterého se nájemníci nastěhovali v roce 1967, se už při svém vzniku stala předmětem vášnivých diskusí, kritiky i obdivu. Architekti brněnského Stavoprojektu František Zounek a Viktor Rudiš byli natolik nadšeni návštěvou právě dokončovaného sídliště Tapiola u jihofinského města Espoo, zasazeného do severské přírody, že se rozhodli přenést toto moderní provedení zahradního města i do Brna. Lesná je dodnes považována za nejzdařilejší sídliště v Brně a navzdory panelové zástavbě za jednu z nejatraktivnějších částí města pro bydlení. **Jak tvořit nové komplexní, do všech detailů zpracované, i po desítkách let stále oblíbené čtvrtě i dnes?**

Výzvy pro Brno

- **Vyvážený prostorový rozvoj** – jak změnit stávající severo-jihní polarizaci města, v níž je funkce bydlení koncentrována v severní části s atraktivním přírodním zázemím, zatímco v jižní části se koncentruje výrobní a dopravní funkce? Jak podpořit rozvoj atraktivního bydlení, přírodního zázemí a veřejných prostranství v jižním segmentu města?
- **Kompaktní město** – jak efektivně využít vnitřních územních rezerv města – od rozsáhlých areálů brněnských brownfields a dalších nevyužívaných ploch (tzv. urbánní lada) až po jednotlivé proluky v kompaktní zástavbě?
- **Reurbanizace a různorodá nabídka finančně dostupného bydlení** – v průběhu minulých let město upustilo od komplexní přípravy rozvojových ploch pro bydlení a jejich přípravu a realizaci ponechalo na soukromém sektoru. Postupně se zvětšuje rozdíl mezi nabídkou a

poptávkou a výrazně zvyšuje cena bydlení. Má město opět výrazněji vstoupit do přípravy rozvojových ploch pro bydlení i samotné výstavby bydlení pro specifické skupiny vč. rozšíření dostupného nájemního bydlení v obecním vlastnictví? Může město ovlivnit strukturu nové bytové výstavby jiným způsobem (např. požadavek na začlenění sociálních bytů do soukromé výstavby, jak je to běžné v celé řadě evropských měst)?

- **Kvalitní přírodní a městská krajina** – může se městská zeleň a voda ve městě (zelená a modrá infrastruktura) stát páteří rozvoje města a základem pro plánování rozvoje jednotlivých oblastí, tak jako je to běžné např. ve Skandinávii? Je podkladem pro tento rozvoj stávající koncepce ÚSES a generel zeleně nebo budou tyto podklady vyžadovat rozsáhlejší revizi a aktualizaci?
- **Polycentrické město a rozvoj přirozených lokálních center** – v řadě západoevropských měst postupně dochází k přetváření monofunkčních průmyslových zón, velkých kancelářských administrativních center i satelitní bytové zástavby, tyto oblasti se v posledních letech stávají novými „brownfieldy“ západu. Jak v situaci, kdy se v Brně stále rozvíjí velké průmyslové zóny a administrativní centra a rozvoj vědy a výzkumu se koncentroval do dvou velkých pólů rozvoje ve vnějším prstenci města, dosáhnout větší pestrosti funkcí v rámci jednotlivých oblastí? Jak podpořit mix funkcí, když developéři upřednostňují monofunkční celky a obyvatelé často nesouhlasí s umístěním jiných funkcí než ploch pro rekreaci a zeleň v obytných oblastech?
- **Rozvoj a humanizace veřejných prostranství** – jak může město reálně ovlivnit vznik a podobu nových veřejných prostranství v rámci nové výstavby v situaci, kdy není reálně schválnit detailní regulační plány jednotlivých oblastí? Jakým způsobem má město vyjednávat s developery o tvorbě odpovídajících veřejných prostranství? Jak přistupovat k proměně stávajících veřejných prostranství například v panelových sídlištích a měnit jejich neosobní měřítko?
- **Revitalizace brownfields** – má město či Kancelář architekta města (KAM), kteří nejsou vlastníky většiny ploch brownfields, potřebné kapacity a schopnosti k tomu, aby hrálo roli facilitátora komplexního přístupu k revitalizaci brownfields v Brně? Pokud ne město či KAM, jaký jiný aktér může tuto roli sehrát? Jakými nástroji může město reálně podpořit revitalizaci brownfields oproti výstavbě na zelené louce, podpořit zachování genia loci industriální architektury s ohledem na ekonomickou racionalitu?
- **Zdravé životní prostředí** – kvalita ovzduší, vody a půdy, způsoby likvidace odpadů, rozsah a stav zeleně, to vše přímo či nepřímo ovlivňuje zdraví a životní spokojenost obyvatel města. Jak se Brno dokáže vypořádat se znečištěním ovzduší v bezprostřední blízkosti frekventovaných komunikací, hlučností dopravy a starými ekologickými zátěžemi? Dokáže zachovat a kultivovat nabídku přírodních rekreačních zón? Zůstane Brno a jeho metropolitní oblast i nadále zeleným místem s relativně dobrým životním prostředím?
- **Adaptace na klimatické změny** – jak účinně propsat požadavky na konkrétní adaptační opatření do pravidel pro novou výstavbu ve městě? Měly by se požadavky na zlepšení vodního režimu v městské krajině či budování a rekonstrukce městské zeleně transformovat do konkrétních závazných požadavků na investory obdobně jako funguje např. koeficient automobilizace? Jak zajistit, aby šly veřejné instituce a investice v tomto příkladem ostatním stavebníkům?

EKONOMICKÁ DIMENZE

Ekonomická dimenze kvality života zahrnuje dostupné a kvalitní vzdělávání a možnost získat zajímavou a uspokojující práci. Následující tabulka představuje přehled nejvýznamnějších pozitiv a problémů města Brna v oblasti ekonomické dimenze kvality života:

+ POZITIVA +
<ul style="list-style-type: none">▪ Stále sílí identita města jako centra vědy, výzkumu, inovací a znalostní ekonomiky, začíná tak být vnímáno i navenek. Příprava jednotící značky (brandu) města a regionu jako centra VVI – budování značky „#brnoregion ... velvet innovation“.▪ Univerzitní město se 70 tis. VŠ studenty, pestrá nabídka studijních oborů, absolventi každoročně zdrojem nové kvalifikované pracovní síly.▪ Nadprůměrně vzdělané obyvatelstvo (třetina SŠ, pětina VŠ vzdělání), růst počtu pracovníků ve výzkumu a vývoji.▪ V mezinárodním srovnání dosud ne tak vysoké průměrné mzdy fungující jako dočasná konkurenční výhoda.▪ Diverzifikovaná ekonomická základna města, díky níž lépe odolává ekonomickým krizím.▪ Město atraktivní pro investory, renomované globální firmy, vyšší podíl podniků se zahraniční účastí, než je v ČR obecně (z hlediska zaměstnanosti téměř polovina pracujících, tržby až 70 %), vyšší produktivita práce.▪ Globálně konkurenceschopná odvětví – energetické strojírenství, SW a HW, IT bezpečnost, přesné přístroje, elektronová mikroskopie, letecký a automobilový průmysl.▪ Fungující průmyslová zóna Černovická terasa, Český technologický park Brno s dostatečnou rozvojovou kapacitou, výstavba nových administrativních kancelářských center.▪ Dynamicky se rozvíjející kreativní průmysly.▪ Aktivní využití finančních zdrojů EU pro investice do infrastruktury VVI, atraktivní pro zahraniční studenty a vědce – středoevropské centrum VVI (4 centra excelence, 11 aplikačně zaměřených výzkumných center, 3 centra kompetence a další výzkumné organizace).▪ Rozvinutý a fungující podpůrný systém ze strany regionu a města – Regionální inovační strategie (RIS 1–4), dlouhodobá působnost JIC a fungování řady podpůrných nástrojů (inkubátory, inovační vouchery, poradenství a podpora start-up firem), inspirace pro jiná města (Praha, Ostrava).▪ Dobrá kvalita života a rozvinuté služby pro zahraniční pracovníky (Brno Expat Centre), systém podpory talentovaných studentů a lákání zahraničních pracovníků.▪ Rozvíjející se spolupráce mezi univerzitním a soukromým sektorem.▪ Potenciál pro rozvoj kongresové turistiky.
- PROBLÉMY -
<ul style="list-style-type: none">▪ Rostoucí nedostatek vysoce kvalifikované pracovní síly ve vybraných oborech.▪ Menší efektivita místních malých a středních podniků oproti zahraničním investorům (nižší produktivita práce, menší podíl na tržbách).▪ Lepšící se, ale stále nedostatečná podpora v oblasti udržení elit (zejm. v oblasti cizojazyčného vzdělávání).▪ Vysoká dlouhodobá nezaměstnanost, vyšší nezaměstnanost než regionální a celostátní průměr.▪ Replikace kultury chudoby u části populace, rostoucí zadlužení, lichva a další sociopatologické jevy.▪ Kolísání kapacit MŠ a ZŠ vzhledem k demografickým trendům – současný tlak na nárůst kapacit MŠ se postupně přesouvá na ZŠ (a výhledově na SŠ), obojí vyžaduje velké veřejné investice.

- Dlouhodobý nesoulad mezi strukturou a obsahem SŠ a VŠ vzdělávání a potřebou trhu práce.
- Nedostatek variabilních úvazků.

Jak to vidí obyvatelé města

Výsledky reprezentativního sociologického průzkumu „Jaké chcete Brno?“ ukazují, že:

- **Dostupnost zajímavých pracovních míst** je důležitá pro 83 % dotázaných, ale **deficit ve spokojenosti** (spokojeno je jen 55 %) je nejvýraznější ze všech oblastí kvality života, na které se výzkum zaměřil. Respondenti jsou z velké části spokojeni například s rozvojem špičkové vědy a výzkumu v Brně, méně pozitivně je hodnocena dostupnost zajímavých pracovních míst (spokojeno 53 %, nespokojeno 34 %). Téměř tři čtvrtiny dotázaných přesvědčeny, že jejich profese má v Brně dobrou perspektivu a v budoucnu nebude muset hledat práci mimo Brno. Zároveň dvě třetiny respondentů vnímá ve svém oboru velkou konkurenci a přibližně třetina z nich počítá, že si do budoucna bude muset doplnit kvalifikaci, aby se ve své profesi udržela, nebo bude muset pracovat mimo svůj obor.
- **Dostupnost kvalitního vzdělávání** je důležitá pro 81 % dotázaných, přičemž spokojenost je vyšší než důležitost (83 %). Nabídka vzdělávání je v naprosté většině hodnocena jako přiměřená, menší nabídka, než je potřeba, je pocíťována jen v případě MŠ (u 30 % respondentů). Mezi respondenty převládá pozitivní hodnocení kvality všech stupňů vzdělávání. Z námětů na změny se nejčastěji objevoval požadavek na rozšíření sítě MŠ a jeslí.
- Přítomnost vysokých škol a univerzit v Brně je vnímána jako jednoznačně pozitivní, za prospěšnou ji považuje 93 % respondentů.
- Pro 17 % dotázaných je mezi prvními třemi nejdůležitějšími oblastmi pro budoucnost Brna **podpora podnikání a pracovních příležitostí**.
- Mezi prvními třemi prioritami uvedlo 13 % dotázaných i **podporu vzdělávání a univerzit**.

Věděli jste, že...?

- Říkáte, že luxujete? Za to může firma Elektrolux a její výrobky, které se nám tak zapsaly do slovníku. A jak se v Indii řekne traktor? Přece Zetor. Jako označení traktoru se název brněnské značky používá i ve Finsku. A v Helsinkách si slavný filmový režisér Aki Kaurismäki dokonce otevřel hospodu, která je z těchto traktorů přímo vybudovaná. Sednete si do traktoru, dáte si pivo a můžete si připadat skoro jako doma. **Objevte se jinde ve světě další podobné odkazy spojené s Brnem a „jeho“ značkami?**
- Masarykova univerzita, založená v roce 1919, byla sice až druhou českou univerzitou, rozhodně je ale první, která má svou vlastní polární stanici na Antarktidě. Za deset let jejího provozu se v ní vystřídal už devět desítek vědců z 25 oborů. A objevili tak třeba světově první důkaz existence fosilních živočišných hub v Antarktidě či pozůstatky vodního ještěra plesiosaurova. **Budou mít brněnští vědci a studenti jednou nejen antarktickou, ale třeba i kosmickou stanici?**

- Moderní přístroje mají v Brně dlouholetou tradici. Paradox? Ne, výsledek dlouhodobé vysoké specializace výroby, která je unikátní i v mezinárodním měřítku. V roce 2017 uběhlo 70 let od dodávky prvních elektronových mikroskopů do Brna, na jejichž základě byly v padesátých letech vyvinuty první československé elektronové mikroskopy. V současné době se v Brně vyrábí více než 30 % světové produkce elektronových mikroskopů. Nikde v Evropě se nevyskytuje taková koncentrace firem a vědeckých ústavů v tomto oboru, díky čemuž je dnešní Brno unikátní metropolí elektronové mikroskopie. **Objeví se další obdobná prvenství v oblasti vědy a techniky? Stane se Brno uznávanou technologickou laboratoří?**
- Kolik může vydělat start-up předvedla brněnská firma Skypicker, alias Kiwi. Vyhledávač letenek, který se díky vlastnímu algoritmu zaměřuje na vyhledávání pro cestovatele finančně výhodných kombinací složitějších tras, v roce 2015 navýšil obrát o přibližně 1500 procent. Na 2,2 miliardy korun. Tím se zařadil mezi Student Agency a Letušku.cz. Využívají ho přitom cestovatelé po celém světě, Češi tvoří jen asi 1 % tržeb. **Jak podpořit do budoucna další inovátorské podnikatelské nápady?**

Výzvy pro Brno

- **Dostatek kvalifikovaných pracovníků** – stávající trend demografického stárnutí a rostoucí nedostatek kvalifikované pracovní síly vytváří předpoklad pro příchod nové pracovní síly nejen z ČR, ale také ze zahraničí. Jsou Brno a jeho obyvatelé připraveni na větší otevřenost města a příchod rostoucího počtu pracovníků ze zahraničí? Má město dostatečné předpoklady pro to, aby se stalo skutečným kosmopolitním centrem?
- **Růst výkonnosti MSP a podpora příchodu kvalitních přímých zahraničních investic** – jak může město ve spolupráci s podnikatelskou sférou podpořit reálnou konvergenci místní ekonomiky – vyšší výkonnost místních malých a středních podniků? Mělo by město aktivně ovlivňovat kvalitu přímých zahraničních investic, které sem směřují a být schopno deklarovat, že o některé typy investic má zájem a o jiné naopak ne?
- **Přetrvávající vyšší míra nezaměstnanosti** – hrozí městu Brnu, že se stane dvourychlostním městem? Městem, kde se bude dobře žít jen elitám, ale nebude to město pro spokojený život a práci těch méně vzdělaných, chudších, méně kreativních ...? Mělo by a případně jak může město aktivně podpořit snížení nezaměstnanosti a zejména dlouhodobé nezaměstnanosti?
- **Průmysl 4.0, digitalizace a robotizace** – představuje avizovaná 4. průmyslová revoluce příležitost pro další technologický rozvoj průmyslu v Brně nebo bude spíše další hrozbou pro zaměstnanost méně kvalifikovaných pracovníků a do budoucna ještě zvýší relativně vysokou míru nezaměstnanosti v Brně?
- **Kultura a kreativní průmysly** – může být kultura a kreativní průmysly (vedle vědy, výzkumu a inovací, tj. technologických firem) dalším reálným a významným tahounem ekonomického rozvoje Brna? Má na to Brno oproti např. Praze odpovídající kulturní kapitál?
- **Nové formy práce a sdílené ekonomiky** (sdílení kol, aut, bydlení atd.) – jak se má město postavit k novým formám práce a výtěžku typu Airbnb, Uber apod.? Má vytvářet pravidla pro jejich omezení a postihovat jejich provozovatele, tiše je tolerovat nebo je dokonce podporovat jako nedílnou součást nové ekonomiky?

SOCIÁLNÍ DIMENZE

Nedílnou součástí kvality života obyvatel tvoří také dostupnost základních služeb – zdravotnictví, sociálních služeb a pestré škály volnočasových aktivit vč. kulturního vyžití, sportovních aktivit a další zájmové činnosti, které zvyšují atraktivitu města. Následující tabulka představuje přehled nejvýznamnějších pozitiv a problémů města Brna v oblasti sociální dimenze kvality života:

+ POZITIVA +
<ul style="list-style-type: none">▪ Stabilní růst naděje na dožití (střední délka života při narození).▪ Stabilizovaná síť zdravotnických zařízení (lůžková i ambulantní), dobrá dostupnost zdravotní péče vč. center vysoce specializované lékařské péče.▪ Podpora zdraví, prevence a zdravého životního stylu obyvatel ze strany města – Brno Zdravé město.▪ Dlouhodobě fungující komunitní plánování sociálních služeb, pestrá škála poskytovatelů služeb.▪ Rostoucí důraz na deinstitucionalizaci péče, terénní a ambulantní služby – méně finančně nákladné a příjemnější pro klienty.▪ Široká kulturní nabídka od klasické až po alternativní kulturní scénu, rozvinuté umělecké školství.▪ Rozvíjející se pestrá škála kreativních odvětví.▪ Velká finanční podpora kultury ze strany města ve srovnání s jinými městy ČR, nové schéma pro víceleté granty pro všechny formy žadatelů, hodnotící komise.▪ Realizace výstavby Janáčkova kulturního centra.▪ Velký potenciál využití Brněnské přehrady, příměstských lesů i městské zeleně pro rekreační a volnočasové aktivity.▪ Rozvinutá síť sportovních organizací a klubů.▪ Část sportovní infrastruktury vhodná i pro soutěže evropského či světového významu, plánovány další investice do sportovní infrastruktury (př. atletická hala).▪ Tradice zahrádkářství a v zahrádkářských lokalitách jako součást městské zeleně i příležitosti pro aktivní trávení volného času.
- PROBLÉMY -
<ul style="list-style-type: none">▪ Demografické stárnutí zvyšující nároky na specifické služby a nedostatečná kapacita stávajících služeb (zejm. domovy pro seniory, LDN, hospice).▪ Nedostatek lůžek následné péče a nevyřešená návaznost a propojenost mezi zdravotní a sociální péčí.▪ Nedostatečné kapacity pro péči o specifické skupiny – mentálně postižené, osoby s duševním onemocněním, kombinovaným postižením.▪ Rostoucí počet osob ohrožených sociálním vyloučením (vč. rostoucího počtu bezdomovců) a pokračující rozevírání sociálních nůžek.▪ Nedostatečná vybavenost pro rekreační využití atraktivního přírodního zázemí města, nedostatečně využitý rekreační potenciál vodních toků.▪ Nedostatečná nabídka pro nevrcholový a nekomerční sport.▪ Malý důraz na velké akce mezinárodního významu v kultuře i ve sportu, nesystematická podpora akcí.▪ Chybějící kapacitní sportovní zařízení (městské stadiony, multifunkční hala, bazény, aquapark).▪ Absence přírodních areálů pro rekreační i adrenalinové aktivity.

- Absence kulturních i sportovních zařízení v jižním sektoru města.
- Vícezdrojové financování kultury stále příliš nefunguje.

Jak to vidí obyvatelé města

Z reprezentativního sociologického výzkumu „Jaké chcete Brno?“ víme, že:

- Z hlediska obyvatel platí „zdraví je až na prvním místě“ – **dostupnost kvalitních zdravotnických služeb** je důležitá pro 94 % respondentů, vysoká je i spokojenost (89 %). Jako obtížněji dostupné je vnímáno kvalitní ošetření u odborného lékaře a kvalitní nemocniční péče (obtížné pro 25 % respondentů). Pokud mají respondenti ke zdravotní péči výhrady, týkají se ochoty a přístupu zdravotnického personálu, nedostatku lékařů a specialistů, obecného požadavku na vyšší kvalitu služeb či kriticky hodnotí čekací doby.
- **Dostupnost sociálních služeb** představuje komplikovanější kategorií – vnímání jejich důležitosti je do značné míry spojeno s tím, zda je respondenti využili či nikoliv. Dostupnost sociálních služeb je tak důležitá pro cca polovinu dotázaných a spokojeno je 45 %. Podíváme-li se jen na respondenty, kteří v nedávné minulosti sociální služby využili, jsou pak důležité pro 86 % z nich. Důležitost sociálních služeb také stoupá s věkem respondentů. Nejobtížnější je pro respondenty zajistit místo v domově pro seniory (obtížné pro 79 %) či místo v zařízení pro hendikepované (obtížné pro 71 %). Relativně problematické je i zajištění pečovatelské či jiné terénní služby (obtížné pro 58 %). Relativně snadné je naopak zajištění poradenských služeb (snadné pro 68 % dotázaných).
- U většiny skupin obyvatel respondenti vyjadřují přesvědčení, že **pomoc města** je přiměřená či menší, než je potřeba (to zahrnuje osoby bez domova, tělesně i mentálně postižené, děti či seniory). Více než polovina respondentů je však přesvědčena, že pomoc Romům a dalším menšinám ohroženým sociálním vyloučením je naopak větší, než je potřeba. Zlepšení by respondenti uvítali v počtu a kapacitě domů s pečovatelskou službou, domovů pro seniory, stacionářů či LDN, větší podporu si také zaslouží služby pro seniory či podpora rodin a matek samoživitelek.
- **Vybavenost pro kulturní a společenské vyžití** je důležitá pro tři čtvrtiny obyvatel, spokojenost s tímto typem vybavenosti je nejvyšší ze všech zkoumaných oblastí kvality života (90 % respondentů je rozhodně či spíše spokojeno). Nejvíce respondentů navštěvuje divadla a koncerty, čtvrtina alespoň 1x ročně, další čtvrtina alespoň 1x za půl roku. Nabídka kvalitních kulturních akcí a zařízení v Brně je naprostou většinou respondentů hodnocena jako přiměřená. Většina obyvatel se také domnívá, že kulturní instituce zřizované městem jsou podporovány dostatečně, mírný deficit v podpoře je vnímán u nezávislé a alternativní kulturní scény.
- **Možnosti pro sportovní a rekreační vyžití** jsou důležité pro 72 % respondentů, spokojeno s nimi je 78 %. Aktivní vztah ke sportu deklaruje 65 % dotázaných. Většina respondentů považuje příležitosti pro trávení volného času většiny skupin obyvatel za dostatečné, jaké méně dostačující jsou vnímány pouze pro skupinu seniorů (nedostatečné podle 26 % respondentů). Nejvíce respondentů postrádá v Brně aquapark (37 %), chybí také fitness v přírodě, plácky a volně přístupná hřiště, haly pro bruslení a hokej a kryté bazény.

- **Bezpečnost ve městě** je první nejdůležitější prioritou pro budoucí rozvoj města (38 % respondentů je řadí mezi tři hlavní priority). Z hlediska dalších priorit pro budoucí rozvoj města je výrazněji více podporován rozvoj zdravotnických a sociálních služeb (17 % a 14 % respondentů je řadí mezi první tři nejdůležitější priority města) než podpora rozvoje sportu či kultury (4 % a 3 %).

Věděli jste, že...?

- **Nejstarší „špitál“** města určený výhradně pro ty, jež z nějakých důvodů ztratili rodinu a její péči, je doložen už ve 14. století na ulici Špitálka. Známé klášterní špitály Milosrdných bratří a Alžbětinek byly založené v polovině 18. století a plní své křesťanské povinnosti dodnes. **Dokáže Brno, jako nadregionální zdravotnické centrum, stále zlepšovat zdravotní péči a kondici svých obyvatel i přes méně příznivé demografické trendy?**
- Jako první město u nás dovolilo Brno postavit na Vídeňské ulici **mešitu**, i když bez minaretu. Muzeum romské kultury je jediné muzeum věnované kultuře a historii Romů nejen v ČR, ale i v celé Evropě. Už několik let se Brno zároveň snaží vyrovnat s neslavným vyhnáním německy mluvících Brňanů po druhé světové válce. **Může se Brno stát příkladem dobře fungujícího, tolerantního, multikulturního města?**
- **Brno je inovativní** nejen v podnikatelské sféře. Brno obnovilo reputaci domovníků a přiznalo jim významnou preventivní a sociální úlohu, která takto systémově v historickém kontextu nikdy neexistovala. Úloha domovníka byla vždy spojována pouze se správou a údržbou domu – brněnský vyškolený domovník však zvládne i náročné komunikační, poradenské a organizační úkoly při práci s komunitou. Věděli jste, že tato myšlenky zaujala i v prestižní celosvětové soutěži inovativních nápadů Mayors Challenge vyhlášenou nadací Michaela Bloombergova? Výsledky tohoto a dalších inovativních projektů v sociální oblasti – např. Rapid-rehousing či Housing first jsou však během na dlouhou trať a nejsou viditelné hned. **Dokáže Brno i v budoucnu efektivně podporovat nejen „první ligu“, ale i ty, kterým život či štěstí tolik nepřály?**

Výzvy pro Brno

- **Demografické stárnutí** – seniory je potřeba vnímat jako heterogenní část obyvatel města; budoucí senioři budou jiní, než je současná stereotypní představa – budou bohatší, aktivnější, a co je důležité – budou díky zdravému životnímu stylu a prevenci i zdravější. Jak podpořit rozvoj stříbrné ekonomiky – aktivní trávení volného času ve stáří, zdravotní a sociální služby a jejich propojení, pečovatelské služby? Jak využít rozsáhlý dobrovolnický potenciál seniorské populace?
- **Zdraví obyvatel** – mezi nejdůležitější priority obyvatel města patří zdraví a bezpečnost. Dokážeme prodloužit nejen délku života ale především délku života prožitou ve zdraví? Budeme přistupovat k podpoře zdraví obyvatel komplexně, překonáme nepropojenost jednotlivých zdravotních oborů a specializací i nepropojenost zdravotní a sociální péče a dokážeme posílit význam prevence a zdravého životního stylu?

- **Sociální inkluze a dvourychlostní město** – hrozí městu Brnu, že se stane dvourychlostním městem? Městem, kde se bude dobře žít jen elitám, ale nebude to město pro spokojený život a práci těch méně vzdělaných, chudších, méně kreativních ...? Jsou dobré podmínky pro práci a bydlení nižších společenských a sociálních vrstev důležité pro rozvoj a úspěch města, a tudíž je potřeba myslet při strategickém plánování i na ně, nebo úspěch a spokojený život elit sám o sobě zajistí dobré životní podmínky pro všechny ostatní?
- **Sociálně vyloučené lokality a gentrifikace** – procesy gentrifikace oživují dříve spíše deprivované části města, mohou však mít negativní dopady na původní, ekonomicky slabší obyvatelstvo, přičemž se nemusí jednat jen o etnické minority, ale třeba i o seniory, neúplné rodiny, hendikepované apod., tedy obecně nízkopříjmové obyvatelstvo bez závažnějších sociálních handicapů. Do jaké míry a jak má město vstupovat do gentrifikačních procesů?
- **Profilace města v oblasti kultury a sportu** – mělo by mít město stanovená jasná kritéria pro podporu významných kulturních a sportovních akcí? Mělo by se město více zaměřit na podporu akcí s národním a nadnárodním významem a aktivně se zasazovat o jejich pořádání v Brně?
- **Finanční podpora kultury a sportu** – do jaké míry má být sport a kultura založena na komerční bázi? Je současný systém finanční podpory kultury a sportu ze strany města nastaven dobře? Jak v praxi zajistit fungování dosud málo využívaného vícezdrojového financování v těchto oblastech?

C. SPRÁVA MĚSTA

V odborné debatě o udržitelném rozvoji postupně nabývá na významu oblast, kterou lze nazvat jako správa města. Správu lze chápat jako službu veřejnosti, od níž občané očekávají kvalitní a efektivní výkon. Následující tabulka představuje přehled nejvýznamnějších pozitiv a problémů města Brna v oblasti správy města:

+ POZITIVA +
<ul style="list-style-type: none">▪ Brno jako sídlo důležitých národních institucí zejména z oblasti soudnictví, ale také veřejného obhájce lidských práv (ombudsmana) či Úřadu na ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS).▪ Dlouhodobě výborné ratingové hodnocení města nezávislymi renomovanými ratingovými agenturami (Standard and Poor's a Moody's).▪ Zahájení podpory strategických projektů a počátek nastavení projektového řízení.▪ Zahájení metropolitní spolupráce – podpis memoranda o spolupráci města Brna s 5 obcemi s rozšířenou působností, reprezentujícími 167 obcí v zázemí města, postupná příprava a realizace prvních integrovaných teritoriálních investic (ITI) pro rozvoj metropolitní oblasti jako funkčního celku.▪ Postupná aplikace otevřených dat a rozvoj geoportálu města.▪ Mezinárodní spolupráce města zvyšující povědomí o Brně v zahraničí a přinášející inspiraci a příklady dobré praxe.▪ Rozvíjející se občanská společnost, dlouhodobá působnost a profesionalizace nestátních neziskových organizací v Brně.▪ Postupné zavádění nových participačních aktivit a opatření zvyšující zájem veřejnosti o dění ve městě – např. Participativní rozpočet.
- PROBLÉMY -
<ul style="list-style-type: none">▪ Velká míra závislosti investic města na dotačních zdrojích a financování EU, ovlivňující priority města v realizaci jednotlivých investičních záměrů.▪ Neexistence jasně definované majetkové a pozemkové politiky města.▪ Nepropojené územní a strategické plánování, strategické plánování dosud bez územního průmětu.▪ Omezená komunikace a malá míra spolupráce mezi magistrátem města Brna a jednotlivými městskými částmi.▪ Malá míra spolupráce napříč organizační strukturou magistrátu města Brna, mezi magistrátem a městskými společnostmi.▪ Obraz rozhádaného města, které se nedokáže domluvit na zásadních otázkách (př. poloha nádraží).▪ Dosud slabá a pomalá elektronizace správy.▪ Obraz zlého úředníka, nedůvěra a nespokojenost občanů s úřadem a prací úředníků, řada „mýtů“ spojených s kontaktem s úřady, které nejsou založeny na reálné skutečnosti.▪ Model kombinující výkon veřejné správy a samosprávy, nepřehledný a obtížně pochopitelný pro občany.▪ Roztříštěná vnější komunikace a marketing města a jeho jednotlivých složek (např. příspěvkových organizací, městských částí apod.) směrem k občanům.▪ Nedostatečné rozpracování a nedůsledná aplikace jednotného vizuálního stylu ze strany jednotlivých složek města.

Jak to vidí obyvatelé města

Z reprezentativního sociologického výzkumu „Jaké chcete Brno?“ víme, že:

- **Efektivní veřejná správa a zapojení občanů** je důležité pro 57 % dotázaných, ve spokojenosti dotázaných však existuje velký deficit – jen 42 % respondentů je v této oblasti spokojeno.
- **Hodnocení práce vedení města a městských úřadů** a jejich zaměstnanců je z pohledu Brňanů ambivalentní. Odpovídajících služeb a ochoty pomoci se při kontaktu s úředníky města dočká 48 % dotázaných, třetina respondentů deklarovala, že se s odpovídající službou či ochotou úředníků naopak nesetkala. Celých 45 % respondentů pak spíše či rozhodně nesouhlasí s tím, že úřadům a úředníkům v Brně se dá důvěřovat.
- Mírně pozitivněji jsou **hodnoceni zastupitelé a politici města**, o jejichž schopnosti vyřešit nejdůležitější problémy města je přesvědčeno 41 % respondentů, ve schopnost úřadu a úředníků v tomto směru věří 39 % dotázaných.
- Relativně nejspokojenější jsou respondenti **s informovaností o záměrech a aktivitách města Brna** (spokojeno je 53 %), menší spokojenost panuje v oblasti příležitostí vyjádřit se a připomínkovat důležitá rozhodnutí (spokojeno 40 %), nejméně jsou pak respondenti spokojeni s možnostmi a příležitostmi zapojit se do místního plánování či rozhodování (spokojeno pouze 31 %, nespokojeno naopak 36 %). Spolu s intenzitou zapojení zároveň roste podíl respondentů, kteří uvádějí, že neví či se jich to netýká.
- Většina respondentů deklaruje **nízkou míru participace na veřejném dění ve městě**, o komunální politiku a další rozvoj Brna se v podstatě nezajímá více než polovina dotázaných (52 %), čtvrtina se zajímá občas (26 %). Naprostá většina Brňanů se nezapojuje do místního plánování či se nepouští do ovlivňování práce místních úředníků a politiků (86 %). Aktivně tak činí pouze 10 % dotázaných. Míra aktivity roste s vyšším vzděláním a ve vyšším věku nad 55 let. V rámci kvalitativního šetření vyplynulo, že nízká míra aktivní participace pramení jak z osobních důvodů (nedostatek času), tak z dřívějších negativních zkušeností s představiteli města.

Věděli jste, že...?

- Městská práva získalo Brno už v roce 1243 od krále Václava I. Na tehdejší dobu se jednalo o zcela ojedinělý právní dokument, zachycující základní občanské principy, které se snažíme uvádět do praxe i dnes. Stejná práva platila pro každého, kdo chtěl v Brně v klidu žít a pracovat. Bez ohledu na to, zda byl místní nebo se do města přistěhoval, zda mluvil česky, německy nebo zcela jiným jazykem, jaké byl pleti a původu, majetný nebo ne, či jakého byl náboženského vyznání. Z tohoto dokumentu pak vycházela práva řady dalších měst nejen u nás. V období první republiky byla asi pětina obyvatel města německé národnosti a dalších 5 procent jiných národností než národnosti „československé“. I dnes tvoří obyvatelstvo města velká část jiných národností. Využijeme různorodosti jako podhoubí kreativity a síly města? **Bude současné Brno vzorem tolerance a otevřenosti pro ostatní města?**
- Právo volit rychtáře bylo královskému městu Brnu uděleno roku 1292. Ten stál v čele města spolu s městskou radou dvanácti konšelů. První svobodně zvolený starosta Brna (Antonín

Haberler) nastoupil do úřadu v roce 1851. Podporoval humanitní, dobročinné a sociální ústavy, zasloužil se o výstavbu kanalizace nebo stavbu mostu přes Svatku v Pisárkách. Za zásluhy mu byla císařem propůjčena rytířská hodnost. Dnes je Brno zatím jediným městem, ve kterém to místní recesisté, kritizující komunální politiky, úspěšně dotáhli až na radnici. **Bude Brno vždycky takto specifické?**

- Brno bývalo sídlem zemských soudů pro Moravu a je i dnes sídlem nejvyšších soudních úřadů ČR – berme to jako důkaz nadhledu, vysoké úrovně a kulturnosti Brna. **Bude město i nadále stavět na těchto odkazech a pilířích demokratické společnosti?**
- Tzv. velké Brno vzniklo v roce 1919 připojením 21 obcí a dvou sousedních měst – Husovic a Králova Pole. Výrazně se tak rozšířila rozloha i počet obyvatel Brna. Brno se jako statutární město může členit na dílčí samosprávné části. Díky tomu má od roku 1990 celkem 29 městských částí. A zatímco největší městská část Brno střed má téměř 65 tis. obyvatel, v nejmenší z nich – v Ořešíně jich žije necelých 600. **Bude rodina brněnských městských částí jednotná, dokáže najít společnou vizi budoucnosti a udrží si tak město svoji sílu?**

Výzvy pro Brno

- **Shoda nad dlouhodobým směřováním města** – jak docílit efektivní spolupráci mezi městskými částmi a Magistrátem města Brna? Jak vytvořit sdílenou identitu a dosáhnout jednotného postupu v klíčových otázkách směřování města?
- **Efektivní správa, řízení a rozvoj města v rámci vnitřního ekosystému** – jak zajistit efektivní spolupráci mezi jednotlivými složkami uvnitř města – mezi odbory, městskými částmi a městskými firmami? Mělo by město přistoupit k revizi statutu vč. vymezení kompetencí magistrátu města Brna a městských částí? Jak nastavit holding městských firem? Jak dále profesionalizovat projektové řízení a zajistit efektivní propojení strategického a územního plánování?
- **Majetková a pozemková politika města** – existuje politická vůle deklarovat jasnou majetkovou a pozemkovou politiku města? Může takto deklarovaná politika mít dlouhodobý charakter a přesáhnout případnou změnu politické reprezentace ve vedení města?
- **Finanční management města, koncentrace investic a závislost na dotačních zdrojích** – jak velká je reálná finanční kapacita města pro realizaci rozsáhlých investičních akcí, odhlédneme-li od financování prostřednictvím EU fondů?
- **Absolutní elektronizace správy** – jak zajistit jednoduchou a srozumitelnou podobu elektronické veřejné správy, tak aby byla přístupná všem a zároveň adekvátně zabezpečená?
- **Datová základna a otevřená data** – jak efektivně využít nové technické možnosti sdílení a práce s otevřenými daty? Jaké jsou možné překážky a rizika zveřejňování městských dat, které je potřeba ošetřit?
- **Jednotná komunikace, strategický marketing a propagace města** – do jaké míry je možné a žádoucí sjednotit komunikaci, marketing a propagaci města, jeho příspěvkových organizací a městských firem? Dokáže se město úspěšně a jednotně propagovat doma i v zahraničí?

- **Participace obyvatel** – co dělá město pro získání důvěry a zájmu svých obyvatel? Je město připravené umožnit obyvatelům vyšší míru participace a jsou zároveň obyvatelé připraveni a ochotni se na plánování města spolupodílet a nést za jeho další rozvoj také spoluzodpovědnost? Jakými nástroji může město podpořit aktivní zapojení obyvatel města do jeho správy a řízení?
- **Metropolitní spolupráce** – jak postupovat při koordinaci strategického a územního plánování za administrativní hranice města Brna v rámci funkčního celku brněnské metropolitní oblasti? Existuje zájem o tuto spolupráci a koordinaci mezi Brnem a obcemi v zázemí i mimo rovinu využití dotačních prostředků v rámci ITI?
- **Spolupráce a loby velkých měst na národní a evropské úrovni** – mělo by se město Brno ve spolupráci s dalšími českými a evropskými městy snažit o společné vyjednávání a ovlivňování právního rámce na národní či evropské úrovni (př. vytvoření legislativního rámce / finančních stimulů pro další rozvoj metropolitní spolupráce, posílení pozice velkých měst v rámci nastavení výpočtu rozpočtového určení daní, možnost zavedení stavebních předpisů nejen pro Prahu ale všechna velká města ČR apod.)?