

B.1 VYHODNOCENÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ – SWOT ANALÝZY HLAVNÍCH TÉMATICKÝCH OKRUHŮ

B.1.1. Horninové prostředí a geologie

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
- Existence zdrojů ropy a zemního plynu - Dostatečné zásoby stavebních surovin - Existence významných ložisek vápenců, slévárenských písků a živcové suroviny - Zásoby podzemních vod vázané především na kvartérní sedimenty v Dolnomoravském úvalu a horniny Moravského krasu - Existence přírodních léčivých zdrojů (Hodonín, Pasohlávky, Charvátská Nová Ves)	- Omezená životnost ložisek pevných paliv - Časté střety zájmů těžby a ochrany přírody a vodních zdrojů - Výskyt svahových deformací v oblasti Západních Karpat - Zvýšená zranitelnost podzemní vody hydrologických rajonů, vázaných především na kvartérní uloženiny na dolních tocích řek a na neogén Vyškovské brány
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
- Možnost využití podzemních vod v kvartéru Dolnomoravského úvalu - Možnost využití podzemních vod v Moravském krasu - Kvalitní revitalizace vytěžených ploch - Využití přírodních léčivých zdrojů	- Trvalé znemožnění využití některých ložisek nebo jejich částí - Vysoké riziko znečištění podzemních vod v rajonu 2230 Vyškovská brána

KOMENTÁŘ

SILNÉ STRÁNKY

Těžba ropy a zemního plynu má rozhodující podíl na celkové produkci v rámci ČR, i když představuje jen asi 4% u ropy a 1% u zemního plynu celkové potřeby státu. Významná je i možnost využití vytěžených ložisek plynu pro podzemní zásobníky.

Kromě kamene pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu je na území kraje **dostatek ložisek stavebních surovin**. Jejich těžební produkce plně zajišťuje nejen vlastní potřeby, ale dotuje i sousední kraje.

Ložiska vápenců, slévárenských písků a živcové suroviny mají pro své kvantitativní i kvalitativní parametry nadregionální význam.

Racionální využívání zásob **podzemních vod** má ve srovnání s povrchovými výhody často v lepší kvalitě a menší zranitelnosti.

Vedle využívaných přírodních léčivých zdrojů v Hodoníně jsou dosud nevyužity zdroje v Pasohlávkách a Charvátské Nové Vsi.

SLABÉ STRÁNKY

Životnost ložisek pevných paliv bude ukončena dotěžením ložiska lignitu Hodonín, jehož celá produkce se spaluje v místní tepelné elektrárně.

Ke střetům zájmů dochází při **těžbě štěrkopísku** v CHOPAV Kwartér řeky Moravy a těžbě vápenců v CHKO Moravský kras a CHKO Pálava, přičemž ověření významných zásob vápenců mimo chráněná území není reálné.

Zvýšená **zranitelnost podzemních vod** v kvartérních hydrologických rajonech a neogénu Vyškovské brány je dána neexistencí nebo nedostatečným vývojem těsnících útvarů. Zvýšená zranitelnost představuje omezující prvek při investiční výstavbě.

Výskyt **svahových deformací** v oblasti Západních Karpat představuje omezující faktor využití území, který podstatně ovlivňuje inženýrsko geologické podmínky výstavby a může způsobit i ztráty v zemědělské a lesní produkci.

PŘÍLEŽITOSTI

Pro možnost **využití podzemních vod** v kvartéru Dolnomoravského úvalu (rajon 1651) bylo při bilančním hodnocení oceněno využitelné množství okolo 100 l.sec⁻¹. Lokalizaci zdrojů je nutno určit hydrogeologickým průzkumem.

Pro možnost využití podzemních vod v Moravském krasu (rajon 6630) bylo při bilančním hodnocení oceněno využitelné množství okolo 22 – 34 l.sec⁻¹. Nutná je úzká spolupráce s orgány ochrany přírody s ohledem na jedinečnost území.

Kvalitní **revitalizace vytěžených ploch** je nejvážnější problém u těžby štěrkopísků, jejichž současná a budoucí exploatace vyžaduje vypracování koncepce těžby s ohledem na možnost následného využití území pro rekreaci a sport.

Přírodní léčivé zdroje v Pasohlávkách a Charvátské Nové Vsi mohou být využity v balneoterapiích, ale i v rekreačně rehabilitačních zařízeních. Vydutnost těchto zdrojů jodobromových vod je nutno prozkoumat s ohledem na způsob jejich využití.

HROZBY

Trvalé znemožnění úplného využití některých ložisek, především vápenců a štěrkopísků, má za následek nutnost otírky těžby na dalších lokalitách.

Vysoké riziko **znečištění podzemních vod** je podle současné znalosti hydrogeologických poměrů v rajonu Vyškovské brány zejména při budování průmyslových objektů a zemědělské produkci.

B.1.2 Vodní režim

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
Dlouhodobý trend ve zlepšování celkového stavu vod	Snížená přirozená retenční schopnost krajiny jako důsledek dřívějšího způsobu obdělávání zemědělské půdy
Vymezení a ochrana území s příznivými přírodními podmínkami pro akumulaci podzemních a povrchových vod	Nepříznivý morfologický stav vodních toků, přetrvávající nevhodné stavební úpravy
Zabezpečení trvalého užívání zdrojů pitné vody soustavou ochranných pásem	Nedostatek ekologických stabilizačních prvků v povodí
Využívání kvalitní podzemní vody pro zásobování většiny obyvatel pitnou vodou	Vysoký podíl zornění zemědělské půdy, poškození a degradace půd
Podstatné snížení emisí z bodových zdrojů znečištění (splaškové a průmyslové odpadní vody)	Eutrofizace vodních nádrží a významných vodních toků
Snížení emisí i z plošných zdrojů znečištění v zemědělství (nižší používání hnojiv a pesticidů)	Převaha vodních útvarů silně ovlivněných a vodních útvarů rizikových z hledisek ekologického a chemického stavu
Zvyšování zadržování vody v území ve vodních nádržích, rybníčních soustavách a revitalizacích drobných vodních toků	Urbanizace záplavových území
Relativně vysoký vodní potenciál umožňující nalepšování průtoků na nejvýznamnějších tocích a zvýšení akumulace vody v území	Nedostatečná zabezpečenost ochrany měst a obcí před povodněmi
Stanovování záplavových území a vymezování jejich aktivních zón na návrh správců toků	Zajištění územní ochrany vhodných lokalit pro akumulaci povrchových vod před jinými aktivitami, které by mohly snížit nebo znemožnit vybudování akumulace vody
Aplikace zkušeností z extrémních povodní, realizace ochranných opatření	
Zabezpečení prevence závažných havárií, zejména s chemickými látkami	
Uplatnění legislativy ES v oblasti vod v právních předpisech ČR	
Veřejné projednání vodohospodářských koncepčních dokumentů se zohledněním relevantních připomínek občanů	

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
Implementace požadavků směrnic 2000/60/ES a 91/676/EHS pro důslednou ochranu vod do legislativy ČR a do plánování v oblasti vod	Růst antropogenní zátěže vodního prostředí jako důsledek hospodářského rozvoje
Využití Operačního programu Životní prostředí a Programu rozvoje venkova pro realizaci nápravných vodohospodářských opatření	Zhoršování kvality ovzduší s následnou vyšší atmosférickou depozicí
Revitalizace drobných vodních toků, uplatňování přírodě blízkých způsobů retence vod	Ohrožení vodních zdrojů při mimořádných situacích (povodňové stavy, období sucha, havárie)
Rozšiřování realizace komplexních pozemkových	Potenciální možnost vzniku zvláštních povodní

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
úprav	
▪ Zvyšování zájmu veřejnosti o posilování rekreační funkce krajiny, mimoprodukční funkce lesů a vodních ekosystémů	▪ Možnost vzniku krizové situace při útoku na vodárenské zdroje a systémy
▪ Podstatné zvýšení veřejných finančních prostředků a dotací z Evropské unie na ochranu vod a protipovodňovou ochranu (Program prevence před povodněmi)	▪ Nejistoty ve specifikaci standardů dobrého stavu vod
	▪ Nedostatek vlastních finančních prostředků na úhradu opatření ve veřejném zájmu
	▪ Nejistoty v předpokládaném průběžném čerpání finančních podpor z fondu ES pro splnění závazku ČR k výstavbě a rekonstrukci kanalizací a čistíren odpadních vod do r. 2010
	▪ Zhoršení jakosti vody v tocích, pokud nedojde k výstavbě a rekonstrukci kanalizací a čistíren odpadních vod

KOMENTÁŘ

Udržitelný rozvoj v oblasti vodních zdrojů a hospodaření s vodou byl dosažen výstavbou zdrojů pitné vody pro zásobování obyvatelstva pitnou vodou, jejich dlouhodobou ochranou soustavou ochranných pásem a dále vymezením území s příznivými podmínkami pro akumulaci povrchových i podzemních vod. Je rozšířeno zadržování vody v území, především ve vodních nádržích a rybníčních soustavách. Pozitivní vliv má i nastupující **revitalizace drobných vodních toků** s úpravami koryt do přírodě blízkého stavu. Z hlediska disponibilních zdrojů je hospodaření s vodou zabezpečeno i do příštích desetiletí, kvantitativně jsou v současných zdrojích rezervy.

V **jakosti vod podzemních i povrchových** bylo dosaženo významného zlepšení. Podstatně byly sníženy emise z bodových zdrojů znečištění, komunálních i průmyslových. Rovněž bylo sníženo plošné znečištění ze zemědělství, nepříznivý stav však dosud přetrvává a projevuje se především znečištěním vodních toků a eutrofizací vodních nádrží. Při kvalitativním hodnocení vodních útvarů (většinou jsou riziková z hlediska chemického i ekologického stavu) nejsou dosud specifikovány standardy dobrého stavu vod, které jsou uplatňovány legislativou ES v oblasti vod.

Extrémní **povodně** v posledním desetiletí vyvolaly realizaci jak nápravných opatření na vodních tocích po způsobených škodách, tak řadu ochranných protipovodňových opatření, zejména v intravilánech obcí. Ke snížení potenciálních dalších povodňových škod přispělo stanovování záplavových území a jejich aktivních zón. Jako územní limity musí být respektovány ve všech stupních územně plánovací dokumentace. Negativně se odráží urbanizace těchto území.

Předpokladem pro další pozitivní vývoj v oblasti vod je uplatnění směrnic a požadavků ES v legislativě ČR a rovněž plné využití veřejných finančních prostředků a dotací EU na ochranu vod a prevenci před povodněmi. Nezbytné je i využití podpůrných programů v rámci resortů MZe a MŽP. Určitá rizika představují především krizové situace, které mohou vzniknout při mimořádných přírodních stavech nebo vnějšími vlivy. Podle principu předběžné opatrnosti je žádoucí uvažovat i s případným nepříznivým vývojem změn klimatu.

B.1.3 Hygiena životního prostředí

Znečištění ovzduší a hluková zátěž

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
Emise produkované na jednoho obyvatele jsou výrazně pod průměrem ČR	Dlouhodobě je překračován doporučený emisní strop pro oxidy dusíku
Zdroje kategorie REZZO1 je možné v kontextu celé ČR považovat za méně významné	Hlavními producenty emisí jsou zdroje REZZO3 a REZZO4, které jsou jen obtížně regulovatelné
U většiny sledovaných látek nedochází k plošnému překračování imisních limitů (s výjimkou částic PM10 a benzo(a)pyrenu)	Na velké části území dochází k překračování imisních limitů denních koncentrací částic PM10
Překračování limitů hluku je na hlavních dopravních tepnách částečně omezeno použitím protihlukových bariér	Na značné části území dochází k překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren, přičemž postiženy jsou zejména lokality s vyšším počtem obyvatel
Celková míra znečištění ovzduší a hlukové zátěže je v rámci ČR na dobré úrovni	K překračování limitů hluku dochází i v intravilánech některých obcí a zejména města Brna, kde lze pouze s obtížemi aplikovat účinná protihluková opatření
Výrazněji zhoršená kvalita ovzduší je omezena na plošně malá území, která lze snadno identifikovat a koncentrovat tak snahy ke zlepšení situace	
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
Lze dosáhnout zlepšení kvality ovzduší v obcích (PM10, benzo(a)pyren) vytěsněním spalování tuhých paliv v malých zdrojích	Současný trend spěje k brzkému překročení doporučeného imisního stropu u oxidu siřičitého
Lze očekávat snižování emisí z dopravy vlivem obměny vozového parku	Nárůst automobilové dopravy převyší vliv obměny vozového parku
Opatřeními v dopravě (zejména přeložky a obchvaty) lze souběžně snížit v sídlech znečištění ovzduší i hlukovou zátěž pod úroveň limitů	Přechod na méně ekologické způsoby vytápění zapříčiněný ekonomickými podmínkami povede k lokálnímu nárůstu imisní zátěže zejména v malých obcích
	Nepodaří se realizovat opatření dostatečná pro snížení hlukové zátěže pod úroveň limitů

KOMENTÁŘ

Znečištění ovzduší

Celkové produkované množství emisí na území kraje je jak v absolutních číslech tak v relativních číslech vztahených na počet obyvatel pod celorepublikovým průměrem. K plošnému překračování limitů dochází jen u denního limitu PM₁₀ a cílového limitu pro benzo(a)pyren. U ostatních látek k překračování limitu nedochází, nebo jen na plošně malém území. Jihomoravský kraj tak dlouhodobě patří ke krajům s relativně dobrou kvalitou ovzduší, resp. problém ochrany ovzduší patrně nebude na většině území dominantní.

Naopak na území více než jedné poloviny rozlohy kraje dochází k **překračování imisního limitu** pro maximální 24-hodinové koncentrace PM₁₀. Kromě stacionárních a mobilních zdrojů kategorií REZZO mohou být zdrojem prašnosti i rozsáhlá území zemědělských ploch. K překračování imis-

ních limitů benzo(a)pyrenu dochází sice na méně než desetinu území kraje, zároveň se ale jedná ve většině případů o území větších měst a obcí, do kterého je soustředěno odhadem 40% obyvatel kraje. **Hlavní podíl na produkováných emisích** má zejména doprava (zdroje REZZO4) a malé stacionární zdroje (REZZO3), které jsou obecně velmi obtížně regulovatelné. Město Brno a jeho okolí je velmi silně zatíženo zvýšenými intenzitami automobilové dopravy, včetně dopravy tranzitní.

Příležitosti i hrozby jsou do značné míry vázány na vývoji ekonomické situace obyvatelstva. V případě jejího zlepšení lze očekávat modernizaci vozového parku, ekologizaci zdrojů vytápění a investice do zlepšení tepelně izolačních vlastností budov, které by přinesly snížení produkováných emisí u nejproblémovějších polutantů. V případě stagnace či dokonce zhoršení ekonomické situace obyvatelstva by naopak mohlo dojít ke zpomalení obměny vozového parku, k přechodu na méně ekologické způsoby vytápění a ke zpomalení či zastavení modernizace zdrojů znečišťování.

Hluková zátěž

Hlavní problém z hlediska hlukové zátěže obyvatel kraje je **hluk z automobilové dopravy**. V zástavbě podél nejvíce dopravně zatížených silničních tahů dochází i k překračování limitů pro hluk s korekcí na starou zátěž. Jedná se zejména o hlavní tahy procházející Brnem a jeho okolím. Konkrétně lze uvést následující silnice: okolí dálnice D1 procházející jižní částí Brna jeho aglomerací, hlavní komunikace směřující z Brna na jih, tj. dálnice D2 a silnice I/52, brněnský městský okruh a silnice I/42 směřující z Brna na sever.

Uvedený přehled shrnuje nejvíce zatížené úseky, u nichž dochází (dle orientačního výpočtu) k překračování limitu i po korekci na starou zátěž z automobilové dopravy. V územně plánovací dokumentaci je však nutno se zabývat všemi komunikacemi, u nichž jsou překračovány samotné limity pro hlavní komunikace, tj. bez této korekce, neboť není možné uvažovat s korekcí na starou zátěž ve výhledovém horizontu. V tomto případě je nutno konstatovat, že limit je překročen i v řadě jiných lokalit v okolí průtahových komunikací v území kraje a v intravilánech větších měst podél většího počtu úseků (nejen u průtahů).

Přítomnost problematických páteřních komunikací se zdaleka netýká celého kraje. Okrajové části patří naopak v ČR k oblastem s poměrně nízkou intenzitou automobilové dopravy. Pozornost tak může být soustředěna na skutečně problémové komunikace, které lze snadno identifikovat a vymezit.

Základní příležitostí v oblasti řešení hlukové zátěže je skutečnost, že překračování hlukových limitů lze velmi účinně eliminovat pomocí technických opatření. Jedná se především o vybudování obchvatů dotčených sídel, které vedle omezení hlukové zátěže přinášejí i řadu dalších příznivých efektů (zlepšení kvality ovzduší, zvýšení bezpečnosti, zvýšení plynulosti dopravy apod.). Tam, kde toto řešení není možné (např. u intravilánových komunikací), nebo kde lze očekávat výstavbu obchvatu až ve vzdáleném výhledu, je nutno uplatňovat další opatření – protihlukové stěny a valy, případně výměny oken.

Obdobně je hlavním rizikem i možnost, že se nepodaří výše uvedená opatření realizovat nebo budou realizována až v příliš vzdáleném časovém horizontu a obyvatelé proto budou vystaveni nadlimitnímu hluku po mnoho dalších let. Významné riziko také představuje pokračující nárůst intenzit automobilové dopravy, který povede jednak ke zhoršování stávající situace, jednak bude částečně kompenzovat provedená opatření (zejména u vnitroměstských komunikací, na nichž bude i po vybudování obchvatů realizována významná část dopravy).

B.1.4 Ochrana přírody a krajiny

Příroda – biodiverzita a ekosystémy

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
Existence území velkoplošné ochrany přírody a krajiny národního i mezinárodního významu: NP Podyjí, CHKO Bílé Karpaty, CHKO Moravský kras, CHKO Pálava, BR Dolní Morava, BR Bílé Karpaty	Velkoplošné zemědělské hospodaření na většině území kraje, zejména ve střední a jižní části
Koncentrovaný výskyt území maloplošné ochrany přírody v některých částech kraje, zejména severně od Brna	Devastace přírodovědně mimořádně cenného území lužních lesů, mokřadů a přirozeného vodního toku Dyje výstavbou Novomlýnských nádrží
Území s velmi vysokou úrovní biologické diverzity, dané zejména pestrostí biotopů v různých geologických, geomorfologických a klimatických podmínkách	Problematické vymezení územního systému ekologické stability krajiny
Jediné území v ČR, které zasahuje do panonské biogeografické oblasti – unikátnost přírody v jižní části kraje v rámci ČR	Nefunkční současný stav řady biokoridorů i biocenter, zejména v intenzivně zemědělsky využívané krajině jižně od Brna
Unikátnost území v širším prostoru soutoku Moravy a Dyje – rozsáhlé území lužních lesů střeoevropského významu, navazující území Lednicko-valtického areálu a Pavlovských vrchů	Masivní šíření některých druhů invazních neofytů, zejména podél velkých řek (křídlatky, netýkavka žláznatá)
Unikátnost území Bílých Karpat – odlesněná území (bělokarpatské květnaté louky) s jednotlivými mohutnými stromy, krajina charakteru rozsáhlého anglického parku s mimořádně cennou flórou	
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
Důsledná, celoevropsky jednotně ustanovená a řízená ochrana součástí soustavy NATURA 2000 (evropsky významné lokality, ptačí oblasti)	Nerespektování principů trvalé udržitelnosti rozvoje, s důsledkem další degradace volné krajiny a jejích biologických složek
Pro celé území kraje jednotně, metodicky správně zpracované a závazné vymezení regionální a nadregionální úrovně ÚSES ve vydaných ZÚR Jihomoravského kraje	Devastace zbytků lužních lesů a přirozených úseků vodních toků výstavbou průplavního spojení D-O-L v jeho dílčí části týkající se Jihomoravského kraje, vč. napojení Břeclavi
Ochrana přírody a krajiny jako základní předpoklad pro usměrněný rozvoj aktivit cestovního ruchu, rekreace, sportu a turistiky	Realizace některých dalších záměrů, zejména ve sféře dopravní a technické infrastruktury, u kterých dochází k významnému střetu s veřejným zájmem ochrany přírody a krajiny
Využití řady dotačních programů k nápravě škod na přírodě a krajině (MŽP, MMR, MZe, Jihomoravský kraj aj.)	Pokračování invaze nepůvodních rostlin a živočichů (stávající druhy, nové druhy), mj. i v souvislosti s pěstováním geneticky modifikovaných (GMO) zemědělských plodin

KOMENTÁŘ

SILNÉ STRÁNKY

Existence území velkoplošné ochrany přírody a krajiny národního i mezinárodního významu

– Na území kraje se vyskytují celkem 4 území velkoplošné zvláštní ochrany dle zákona č. 114/1992 Sb. a 2 území (v překryvu) mezinárodní ochrany dle programu OSN – UNESCO M&B.

Koncentrovaný výskyt území maloplošné ochrany přírody v některých částech kraje, zejména severně od Brna

– Rozmístění maloplošných zvláště chráněných území dle zákona č. 114/1992 Sb. je nerovnoměrné, největší koncentrace je v území severně od Brna.

Území s velmi vysokou úrovní biologické diverzity – Pestré geologické, geomorfologické a klimatické podmínky Jihomoravského kraje znamenají vysoký potenciál území pro zastoupení rozmanitých forem živé přírody.

Jediné území v ČR, které zasahuje do panonské biogeografické oblasti – Oblast zasahuje do území kraje od jihu.

Unikátnost území v širším prostoru soutoku Moravy a Dyje – Širší prostor soutoku Moravy a Dyje je v rámci Česka i Střední Evropy přírodovědně velmi cenným a kombinací pestrých stanovištních podmínek unikátním územím.

Unikátnost území Bílých Karpat – Bílé Karpaty jsou přírodovědně a krajinářsky územím jedinečných hodnot.

SLABÉ STRÁNKY

Velkoplošné zemědělské hospodaření na většině území kraje – Část území Jihomoravského kraje je výrazně postižena velkoplošným zemědělstvím, které svým rozsahem, formami a intenzitou zásadním způsobem negativně ovlivňuje přírodní hodnoty území.

Devastace přírodovědně mimořádně cenného území lužních lesů, mokřadů a přirozeného vodního toku Dyje – Výstavba soustavy Novomlýnských vodních nádrží znamenala zničení rozsáhlého území přírodního charakteru.

Problematické vymezení ÚSES – Dokumentace řešící problematiku ÚSES je v některých případech v čase, prostoru a hierarchii neprovázaná.

Nefunkční současný stav řady biokoridorů i biocenter, zejména v intenzivně zemědělsky využívané krajině jižně od Brna – Realizační etapa ÚSES (zakládání biocenter, biokoridorů, event. interakčních prvků) probíhá pouze v ojedinělých případech.

Masivní šíření některých druhů invazních neofytů, zejména podél velkých řek – Česká příroda a krajina je obecně výrazně postižena invazí nepůvodních rostlinných i živočišných druhů, které obsazují biotopy druhů původních. Způsobuje to zásadní změnu druhového složení bioty a ve svém důsledku nikoliv „obohacení“ biodiverzity o nové exotické druhy, nýbrž zásadní redukci biodiverzity v důsledku potlačení (event. zániku) řady druhů původních.

PŘÍLEŽITOSTI

Důsledná, celoevropsky jednotně ustanovená a řízená ochrana součástí soustavy NATURA 2000 – Vytvoření soustavy evropsky významných chráněných území NATURA 2000 a jejich

ochrana řízená Evropskými Společenstvími je příležitostí k zastavení devastace přírody i nápravě některých škod z minulosti.

Pro celé území kraje jednotně, metodicky správně zpracované a závazné vymezení regionální a nadregionální úrovně ÚSES ve vydaných ZÚR Jihomoravského kraje – Vydáním ZÚR Jihomoravského kraje bude vytvořen základní předpoklad pro sjednocení přístupu k řešení problematiky nadregionální, regionální a v návaznosti i lokální úrovně ÚSES na území kraje.

Ochrana přírody a krajiny jako základní předpoklad pro usměrněný rozvoj aktivit cestovního ruchu, rekreace, sportu a turistiky – Pro většinu forem cestovního ruchu, rekreace, turistiky a řadu forem sportovních aktivit je atraktivní přírodní a krajinné prostředí základním předpokladem pro jejich další rozvoj.

Využití řady dotačních programů k nápravě škod na přírodě a krajině – Existující dotační tituly poskytují řadu možností k nápravě škod na přírodě a krajině.

HROZBY

Nerespektování principů trvalé udržitelnosti rozvoje, s důsledkem další degradace volné krajiny a jejích biologických složek – Neregulované zásahy do přírodních a krajinných struktur jsou hrozbou, která může ve svém důsledku znamenat úplné zhroucení ekologické stability území, degradaci krajiny na výrobní a přepravní prostor, z něhož přírodní složka téměř / zcela vymizela.

Devastace zbytků lužních lesů a přirozených úseků vodních toků výstavbou průplavního spojení D-O-L v části týkající se Jihomoravského kraje, včetně napojení Břeclavi – Zásahy do systému lužních lesů při řekách Moravě a Dyji i do vlastních vodních toků jsou hrozbou, která by v případě realizace záměru znamenala zásadní negativní změnu v dosud poměrně zachovaném přírodním prostředí, lišící se dle známých územních a technických řešení pouze v detailech.

Realizace některých dalších záměrů, zejména ve sféře dopravní a technické infrastruktury – U některých dalších záměrů lze očekávat významné střety se zájmy ochrany přírody a krajiny, které bude nutno posoudit při vlastním zpracování ZÚR Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

Pokračování invaze nepůvodních rostlin a živočichů – Invaze exotických rostlinných a živočišných druhů je hrozbou, která se v posledních letech v Česku a tedy i v Jihomoravském kraji výrazně naplňuje. Rozvoj pěstování geneticky modifikovaných zemědělských plodin představuje hrozbu dalšího šíření těchto druhů a naopak potlačení druhů původních.

Krajina – charakter, ráz identita

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
Výrazná různorodost charakteru krajiny	Velké měřítko a absence prostorového členění agrární krajiny
Zřetelná rázovitost krajiny	Velký podíl venkovských sídel bez dochované lidové architektury
Velký podíl území se soustředěnými znaky a hodnotami krajinného rázu	Zanedbaný stav velkého množství kulturních památek a cenné architektury
Význam dochovaných místních tradic a etnografic-	Nízké zastoupení přírodních společenstev a chráněných druhů jako přírodních hodnot krajinného

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
kých hodnot	rázu
▪ Tradice vinařství projevující se ve struktuře krajiny a v krajinné scéně	▪ Velký podíl území s koeficientem ekologické stability nižším než 1,00 (krajina s narušenými přírodními strukturami)
▪ Přítomnost území s významnými kulturně historickými hodnotami a stopami kultivace krajiny	▪ Nedostatek odborných podkladů k péči o krajinný ráz a k jeho ochraně
▪ Přítomnost významných kulturních památek, rezervací a zón spoluvytvářejících ráz a identitu kulturní krajiny	
▪ Přítomnost přírodních lokalit jedinečného významu	
▪ Přítomnost přírodě blízkých lesních společenstev listnatých lesů	
▪ Rozsáhlá síť přírodních parků zahrnujících reprezentativní charakterové typy jihomoravské krajiny	
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
▪ Rozvoj měkkých forem rekreace orientované na rázovitost krajiny ve zvláště specifických a jedinečných typech krajiny	▪ Rozvíjení příliš intenzivní zemědělské výroby
▪ Rozvoj cestovního ruchu orientovaného na vinařství, vinohradnictví a lidovou kulturu	▪ Posilování agrárního charakteru krajiny snížením a zanikáním biologické rozmanitosti
▪ Rozvoj cestovního ruchu orientovaného na jedinečnou atraktivnost krajiny: Lednicko-valtický areál, Slavkovské bojiště a lidové tradice Slovácka	▪ Degradace kulturních památek neúdržbou nebo nevhodným využíváním
▪ Dotváření prostorové struktury krajiny a její estetické atraktivnosti vegetačními úpravami v souvislosti se snižováním rizika eroze	▪ Postupné zeslabování významu lidových tradic a kultury
▪ Rozvoj mimoprodukční funkce zemědělství a lesnictví	▪ Snižování hodnot krajinného rázu výstavbou ve volné krajině a nevhodně umístěnými velkými stavebními záměry

KOMENTÁŘ

SILNÉ STRÁNKY

Výrazná různorodost charakteru krajiny - V charakteru krajiny Jihomoravského kraje se projevují výrazné rozdíly prostorového uspořádání vytvářené rozdílností charakteru vegetačního krytu, osídlení a hospodářského využití území. Jsou to rozdíly dané georeliéfem (stykem různých geomorfologických subsystémů a biogeografických regionů), hydrografickou sítí, nadmořskou výškou, klimatickými poměry a kulturním vývojem. V obrazu krajiny jednotlivých částí kraje vystupuje zřetelný kontrast rázu vrchovin vůči rázu nížin, rázu lesnatých území a území členité lesopолní krajiny vůči rázu intenzivně zemědělsky využívané úrodné krajiny. Tak zřetelné kontrasty charakteru jsou pro Jihomoravský kraj specifické. Výraznost kontrastu spočívá též v plošně omezeném rozsahu jedinečných území (Podyjí, Moravský kras, Pálava) a v jedinečnosti krajinné scény v rámci ČR.

Zřetelná rázovitost některých segmentů krajiny - Charakter krajiny a její specifické znaky v odlišných částech kraje (vrchovinné polohy, nížinné polohy, lesní a lesopолní krajina, intenzivní agrár-

ní krajina) vytvářejí zřetelnou rázovitost krajiny s přírodními hodnotami (Podyjí, Moravský kras, Bílé Karpaty, Pálava), s mohutnými lesními masivy (Drahanská vrchovina, Ždánický les, Litenčické vrchy), s harmonickým vrchovinným charakterem (povodí Svitavy a Svratky), s komponovanými krajinnými úpravami (Lednicko-Valtický areál, Slavkovsko, Vranovsko) nebo s typickou rázovitostí vinařských oblastí.

Význam dochovaných místních tradic a etnografických hodnot - Význačnou a v ČR jedinečnou oblastí folklorních tradic je Slovácko s tradicemi lidových písní, tanců, slavností a tradičních řemesel. V charakteru krajiny se odrážejí znaky kulturní identity a typický obraz území vinařské podoblasti (Slovácká) s lidovou architekturou a dalšími kulturními památkami (světské a církevní stavby).

Tradice vinařství projevující se ve struktuře krajiny a v krajinné scéně - Krajina vinařských podoblastí Znojemska, Mikulovska, Velkopavlovicka a Slovácka se vyznačuje specifickým rázem a rozsahem, který nemá v ČR obdoby. Jedná se o jedinečné rysy kultivace krajiny vinohradů a obraz vinařských vesnic s areály vinných sklepů.

Přítomnost území s významnými kulturně historickými hodnotami a stopami kultivace krajiny - Na území kraje se nacházejí segmenty krajiny s kulturně historickými hodnotami jedinečnými v mezinárodním měřítku (Lednicko-Valtický areál, Slavkovské bojiště) a významné krajiny s vysokou identitou (oblasti lidové architektury, vinařské podoblasti) a kulturně historickou hodnotou (Bítovsko-Vranovsko, archeologické rezervace). Jedná se o území jedinečná v rámci ČR, se singulární povahou krajiny a symboly kulturně historických hodnot Jihomoravského kraje.

Přítomnost významných kulturních památek, rezervací a zón spoluvytvářejících ráz a identitu kulturní krajiny - Velké množství stavebních objektů chráněných jako kulturní památky a dalších architektonicky cenných objektů vytváří nejenom kulturní identitu, ale projevuje se v krajinných panoramatech (významné i drobné kulturní dominanty) a v dílčích scénériích (význačné objekty panských sídel, kostelů, klášterů, tvrzí a hradů). Pro charakter krajiny jsou vedle městských a vesnických rezervací a zón velmi důležité krajinné památkové zóny.

Přítomnost přírodních lokalit jedinečného významu - Výjimečné z hlediska charakteru krajiny jsou segmenty krajiny a krajinné lokality s jedinečným přírodním významem v rámci kraje, ČR i v rámci mezinárodním. Tato území jsou zahrnuta do velkoplošných ZCHÚ (NP Podyjí, CHKO Moravský kras, CHKO Pálava, CHKO Bílé Karpaty) a biosférických rezervací UNESCO (Dolní Morava, Bílé Karpaty). Z hlediska charakteru krajiny se jedná o charakterově výrazná území s převahou přírodních hodnot krajinného rázu poměrně stabilně chráněná rámci státní ochrany přírody. Z hlediska krajinného rázu mají ojedinělou – singulární povahu.

Přítomnost přírodě blízkých lesních společenstev listnatých lesů - Velmi specifický charakter vytváří poroty lužních lesů jihomoravského luhu které představují téměř 50% zastoupení lužních lesů v ČR. Jedná se o lesy na soutoku Dyje a Svratky, na Dyji a na soutoku s Moravou a na řece Moravě, z nichž některé části jsou chráněny jako ZCHÚ. Z hlediska krajinného rázu se jedná o esteticky atraktivní (i když často nepřístupnou) krajinu, která patří k jihomoravským krajinám reprezentativní povahy.

Rozsáhlá síť přírodních parků zahrnujících reprezentativní charakterové typy jihomoravské krajiny - Na území kraje se nachází 20 přírodních parků vyhlášených dle §12 zák. č. 114/1992 Sb. Mají celkovou rozlohu 85 510 ha. Rozložení přírodních parků svědčí o rozložení přírodních hodnot projevujících se v obrazu krajiny. Parky představují soubor reprezentativních krajinných segmentů dokumentujících krajinářsko estetické hodnoty území kraje. Přírodní parky se málo objevují v in-

tenzivní agrární krajině Dyjsko-Svrateckého úvalu a intenzivní krajině vinařských oblastí, zato jsou časté v harmonické krajině okrajů Českomoravské vrchoviny (PPa Svratecká hornatina) a v silně lesnatých územích (PPa Ždánický les, PPa Říčky)

SLABÉ STRÁNKY

Velké měřítko a absence prostorového členění agrární krajiny - Velká území intenzivně využívané agrární krajiny sníženin se vyznačují velkoplošným členěním, otevřeností a mimořádně velkým měřítkem. Vedle problémů ekologické stability, nízké biodiverzity a erozního ohrožení se jedná o snížení estetické atraktivnosti krajiny a cennosti krajinného rázu.

Velký podíl venkovských sídel bez dochované lidové architektury - V kontrastu s rázovitostí krajiny viničních oblastí s areály vinných sklípků se na území kraje nachází (zejména v úrodné agrární krajině) velké množství vesnických sídel, ve kterých původní lidová architektura zanikla v rámci přestaveb, úprav a údržby rodinných domů. U velkých vesnic často nová výstavba setřela výraznost dochované urbanistické struktury.

Zanedbaný stav velkého množství kulturních památek a cenné architektury - Z velkého množství kulturních nemovitých památek (na území kraje dle USKP se nachází 4 504 nemovitých kulturních památek) a další cenné architektury je značné množství v nevyhovujícím stavu díky neúdržbě nebo nevhodnému využití. To má nepříznivý vliv na charakter krajiny, který stavební struktury sídel spoluvytváří.

Znečištěné vodní toky a nádrže - Nedostatečné čištění odpadních vod způsobuje znečištění vodních toků (horní tok Svitavy v okolí Svitav, řeka Želetavka, Bobrava, Litava nebo Trkmanka) a vodních nádrží (eutrofizace).

Nízké zastoupení přírodních společenstev a chráněných druhů jako přírodních hodnot krajinného rázu - Kultivovaná území kraje s hustým osídlením, harmonickou lesopолní krajinou a kulturními lesy vrchovin a intenzivně využívanou agrární krajinou má mimořádné a jedinečné přírodní hodnoty soustředěny v enklávách velkých lesních celků a mohutných niv vodotečí (Dyje, Morava). Biodiverzita krajiny je ochuzena a velké segmenty krajiny nevynikají znaky a hodnotami přírodní charakteristiky krajinného rázu.

Velký podíl území s koeficientem ekologické stability nižším než 1,00 (krajina s narušenými přírodními strukturami) - Z hlediska koeficientu ekologické stability zřetelně vystupují území s KES vyšším než 1, která se rozkládají na severu a západě kraje, v regionu Ždánického lesa a v nivách dolních toků Dyje a Moravy. Toto území s harmonickou, přírodní a přírodě blízkou krajinou zaujímá pouze 34% rozlohy kraje. Naopak 66% rozlohy kraje má KES nižší než 1 a patří ke krajině s narušenými přírodními strukturami. Jedná se o Dyjsko-svratecký úval, Vyškovskou bránu a vinařské oblasti Dolnomoravského úvalu.

Nedostatek odborných podkladů k péči o krajinný ráz a k jeho ochraně – Pro ochranu krajinného rázu na území kraje, pro stanovení zásad jeho tvorby a ochrany je k dispozici řada materiálů, které však nejsou jednoznačně zaměřeny k pojetí krajinného rázu ve smyslu zákona a jsou proto využitelné pouze částečně. Chybí krajský podklad vymezující oblasti krajinného rázu a místa krajinného rázu se specifickým krajinným rázem, s definovanými znaky krajinného rázu a zásadami tvorby a ochrany jako rámcový podklad pro vyhodnocení krajinného rázu území jednotlivých ORP na úrovni preventivního hodnocení.

PŘÍLEŽITOSTI

Rozvoj měkkých forem rekreace orientované na rázovitost krajiny ve zvláště specifických a jedinečných typech krajiny - Kvalita a jedinečnost krajinného rázu v charakterově reprezentativních nebo singulárních segmentech krajiny vytváří přirozené předpoklady pro rozvoj určitých forem rekreace. Jedná se o lesnatou a lesoplní krajinu okraje Českomoravské vrchoviny, Ždánického lesa a Bílých Karpat. Vzhledem k výhodné časové dostupnosti se může jednat o formy jednodenní rekreace dostupné např. cykloturistickými trasami, tyto oblasti však mohou být vhodné pro pobytovou rekreaci (zejména letní) v soukromých domech (letní byt) nebo v penzionech o malé kapacitě a farmách pro agroturistiku.

Rozvoj cestovního ruchu orientovaného na vinařství, vinohradnictví a lidovou kulturu - Ojedinelé hodnoty krajinného rázu vinařských oblastí skýtají možnost využití atraktivnosti krajiny spojené s poznáváním místních tradic (pěstování a zpracování vinné révy, lidová kultura a zvyky), krajiny a památek. Vytvoření rekreační infrastruktury včetně zpřístupnění oblastí cykloturistickými trasami může přispět k rozvoji obcí a krajiny, k udržení tradic a k obnově památkového fondu.

Rozvoj cestovního ruchu orientovaného na jedinečnou atraktivnost krajiny - Lednicko-Valtický areál, Slavkovské bojiště a lidových tradicích Slovácka - Hodnoty krajiny známé v mezinárodním měřítku a mající mezinárodní kulturní souvislosti vytvářejí prvotní předpoklady pro směřování cestovního ruchu do těchto lokalit. Atraktivita krajiny tak může přispět k rozvoji obcí a údržbě památkového fondu včetně údržby komponovaných krajinných úprav.

Dotváření prostorové struktury krajiny a její estetické atraktivnosti vegetačními úpravami v souvislosti se snižováním rizika eroze - Realizace systémů ÚSES na zemědělské půdě s využitím zatravnění a omezeného rozsahu zalesňování zemědělské půdy může vedle protierozního efektu přinést i efekt dotváření prostorové struktury krajiny, zmenšení měřítka, uzavření určitých pohledových souvislostí a vytvoření dojmu harmonicky kultivované krajiny.

Rozvoj mimoprodukční funkce zemědělství a lesnictví - V rámci pozemkových úprav je možné posílit mimoprodukční funkce krajiny, zvýšit její obytnost, rekreační využitelnost, ekologickou hodnotu, odolnost proti erozi a kulturní hodnotu. Je možné obnovit některé historické cesty a vytvořit cesty nové a zvýšit průchodnost krajiny, obnovit vegetační prvky prostorové struktury krajiny, revitalizovat drobné vodoteče a obnovit vodní nádrže včetně doprovodné zeleně.

HROZBY

Rozvíjení příliš intenzivní zemědělské výroby, posilování agrárního charakteru krajiny snížením a zánikem biologické rozmanitosti - Směřování rozvoje zemědělské výroby k vyšší exploataci krajiny může přinést další snižování ekologické stability agrární krajiny snížením, ohrožením půd erozí a další znečišťování vodotečí a vodních zdrojů. Charakter krajiny s intenzivním zemědělstvím s minimální obytností, resp. rekreační atraktivností může ztrácet další ze zbývajících pozitivních znaků kulturní a historické charakteristiky. Definitivně budou zanikat stopy historické kultivace krajiny (členění pozemků, cesty atd.) a bude se i nadále snižovat biodiverzita krajiny.

Degradace kulturních památek neúdržbou nebo nevhodným využíváním, postupné zeslabování významu lidových tradic a kultury - Absence koncepcí a perspektiv koordinovaných v rámci obcí, regionů nebo kraje a směřujících k oživení krajiny a atraktivních míst v ní může být provázána dalším zanedbáváním památkových objektů a jejich provizorním nevhodným využíváním. Postupně slábnoucí lidové tradice mohou být ohrožovány nedostatečným rozvíjením atraktiv-

nosti krajiny pro cestovní ruch. Tím se snižuje cennost hodnot kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu dochází k degradaci charakteru krajiny.

Snižování hodnot krajinného rázu výstavbou ve volné krajině a nevhodně umístěnými velkými stavebními záměry - Tendence rozšiřování zástavby mimo kontakt se zastavěným územím obce, vytváření skupin obytné zástavby a solitérních objektů ve volné krajině, nadměrné rozvojové plochy zástavby měnící výrazně v území poměr mezi zastavěným územím a volnou krajinou mohou představovat ohrožení charakteru a identity krajiny. Drobné objekty a zařízení technické infrastruktury způsobují vizuální znečištění krajiny. Hrozbou pro určité segmenty krajiny je výstavba velkých staveb se značným vizuálním dosahem (průmyslové, logistické a komerční zóny, větrné elektrárny, velké dopravní stavby).

B.1.5 Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
Nadprůměrné fyzicko-geografické předpoklady k rozvoji produkční funkce zemědělství (nadprůměrná úroveň přirozené úrodnosti zemědělských půd ve vybraných částech kraje)	Velký podíl zornění ZPF způsobuje problémy s ekologickou stabilitou ploch
Na území se nachází relativně vysoká výměra ZPF vysoké kvality (celkem 234 878 ha ZPF z celkové výměry JMK, tj. celkem 33% náleží k I. a II. třídě ochrany ZPF)	Lesní půda zaujímá pouze 28% území JMK (z hlediska celorepublikového podprůměrná lesnatost)
Tradice vinařství jako ekonomické aktivity a krajové speciality, malé vinné sklepy	Nevhodná prostorová a věková struktura lesů v některých částech kraje
	Vysoká míra ohrožení půdy působením degradačních činitelů (větrná, vodní eroze, sesuvy, hutnění podorniční půdy používáním těžké mechanizace v agrotechnice aj.)
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
Postupné ekostabilizační zásahy na půdním fondu umožní uchovat krajinu pro vyvážené zemědělské hospodaření	Degradace ZPF v důsledku hospodaření na nadměrně rozsáhlých lánech půdy, které snižují celkovou ekologickou stabilitu území
Využití potenciálu přírodních podmínek kraje s respektem k environmentálním omezením (eroze půdy, kvalita půdy, nitrátové ohrožení spodních vod, agrochemie) je příležitostí pro udržení vysoké kvality zemědělské výroby v kraji	Zábory kvalitní půdy pro výstavbu (především I. a II. třídy přednosti v ochraně ZPF), zábory půdy poblíž dálnic a rychlostních silnic atraktivní pro investory, snaha investorů a majitelů pozemků o změnu zemědělských pozemků na pozemky stavební
Podpora ekologického zemědělství a ekologického lesnictví ve vhodných lokalitách kraje jako doplněk intenzivní zemědělské činnosti, rozvoj mimoprodukční funkce zemědělství a lesnictví	Pomalý postup procesu pozemkových úprav
Zkvalitnění životního prostředí zalesňováním pozemků v oblastech s útlumem zemědělské výroby	

a v oblastech s potřebou ochrany zemědělské půdy před erozí	
▪ Změny druhové skladby lesů s ohledem na jejich mimořádný význam při ochraně vody a půdy	

KOMENTÁŘ

SILNÉ STRÁNKY

Úvalové části jižní Moravy a podhůří Západních Karpat mají půdy s nejvyšším produkčním potenciálem v České republice. Velké rozlohy ZPF náležejí k třídám nejvyšší kvality půd – celkem 33% ZPF náleží k I. a II. třídě ochrany ZPF. Přírodní podmínky kraje jsou dány velkým zastoupením ploch v nížinných polohách, úrodných úvalů (Dyjskosvrateckém a Dolnomoravském) a pedologicky i klimaticky výhodnými podmínkami pro zemědělskou výrobu.

Jihomoravský kraj je specifický zdaleka nejvyšším zastoupením ploch vinic z celé České republiky (celkem 2,4% celkové plochy kraje a přes 4% z celkové plochy ZPF). Je to dáno přírodními podmínkami kraje, avšak též dlouholetou tradicí vinařství a ovocnářství.

SLABÉ STRÁNKY

Jihomoravský kraj je v rámci krajů ČR nejvíce **zorněným** (celková výměra orné půdy činí 357 309 ha, což odpovídá podílu orné půdy z celkového ZPF kraje přes 83%). Z krajů ČR (s výjimkou hlavního města Prahy) má nejmenší zastoupení trvalých travních porostů a po Středočeském kraji nejmenší lesnatost. Z těchto důvodů je na velké ploše kraje relativně nízká **ekologická stabilita** (dokumentováno mj. koeficientem ekologické stability krajiny). Tato problematika souvisí s problematikou ochrany přírody a krajiny.

Podíl jehličnatých lesů činí cca 51% oproti hodnotě 76% za celou ČR. Největší podíl jehličnatých lesů je v okrese Blansko (81%), listnaté lesy dominují v okrese Břeclav (90%). V ostatních okresech se tyto podíly pohybují mezi 40-60%.

Střední **věk porostů** je v Jihomoravském kraji 63 let. Takto vysoký věk znamená příliš velkou výměru lesů blízko mytnímu věku. Podíl mladých porostů do 50 let je nepřiměřeně nízký. Výrazně nejstarší porosty se nacházejí v okrese Brno-město (74 let). Kromě relativně ekologicky stabilních lesních porostů na lužních stanovištích kolem větších řek, zejména Moravy, Dyje a ve východní části kraje, jsou v Jihomoravském kraji zastoupeny lesy s nevhodnou skladbou. V okrese Hodonín a Břeclav v oblasti vátých písků a štěrkopísků je téměř stoprocentně zastoupena borovice, případně dub. Se stoupající nadmořskou výškou stoupá zastoupení jehličnanů, v některých lokalitách jde i o čisté monokultury smrku.

Půdy jsou v Jihomoravském kraji vystaveny silné antropogenní (člověkem způsobené) větrné erozi. Ta je většinou kombinovaná se zrychlenou antropogenní vodní erozí v malých povodích, kde se prosazuje hlavně na erodibilních plodinách, k nimž patří např. kukuřice a cukrovka.

U zemědělsky intenzivně obhospodařovaných půd bez trvalého vegetačního krytu, otevřeného terénu s malým podílem vzrostlé dřevinné vegetace, ve větrnějších a vlhkostních poměrech je náchylnost k působení větrné eroze výrazně vyšší než v jiných oblastech. Největší problémy s větrnou erozí jsou na Znojemsku a Břeclavsku (10-13% výměry okresů), dále též na Hodonínsku (cca 6% výměry okresu). Na Břeclavsku je v ohrožení více než 50% výměry orné půdy.

Působení **vodní eroze** závisí na faktorech jako je sklon a délka neděleného svahu, charakteru půdy, způsobu obhospodařování, druhu pěstované plodiny a intenzitě a délce srážek. U lesních půd navíc spolupůsobí nevhodný způsob těžby dřeva.

Potenciálně nejohroženější území vodní erozí je prostor Dražanské vrchoviny, Bobravské vrchoviny (okresy Blansko a Brno-venkov) a území ve flyšovém pásmu Západních Karpat – Bílých Karpat a ve Ždánickém lese (okresy Vyškov, Hodonín – severní a východní část, resp. severní část okresu Břeclav).

Velkým problémem v rámci celého Jihomoravského kraje se stalo zhutnění podorniční půdy používáním těžké mechanizace v agrotechnice. Zhoršilo se tak zasakování srážek, fyzikálně chemické vlastnosti půd, i jejich úrodnost. Převaha agrochemikálií nedokáže nahradit původní humus, zato vede k vyššímu obsahu cizorodých látek, které vstupují do potravních řetězců zahrnujících i člověka. Do půd se dostávají i škodliviny z ovzduší, v případě záplav jsou ohroženy chemickými škodlivými látkami i pole a louky na nivách.

PŘÍLEŽITOSTI A HROZBY

Velké příležitosti zemědělství a lesnictví spočívají ve změnách pozic ve vztahu k ochraně a tvorbě životního prostředí. Zemědělství a lesnictví ovlivňuje svou činností zdroje vody, zvyšuje se poptávka po odpočinku a rekreaci ve venkovské krajině. Z těchto důvodů je třeba vnímat pozici zemědělství a lesnictví v Jihomoravském kraji podstatně komplexněji než bylo dosud obvyklé.

Postupnými zásahy na půdním fondu bude třeba **posilovat ekologickou stabilitu krajiny**, chránit půdu před erozí (druhotně před prašností z větrné eroze a znečišťování vod z vodní eroze), před splachy cizorodých látek do vod. Příležitostí je podpora ekologických forem zemědělství a lesnictví, rozvíjení jejich mimoprodukčních funkcí, zalesňování pozemků v oblastech s útlumem zemědělské výroby. Změny druhové skladby lesů přispějí ke zvyšování ekologické stability porostů.

Hrozbou v okolí sídelních aglomerací je neregulovaný nebo špatně regulovaný prostorový růst sídel, především komerčních zón, produkčních i smíšených zón, ke kterému dochází na úrodných zemědělských půdách. Tyto půdy bývají narušovány též v důsledku nadměrné koncentrace automobilového provozu v těchto lokalitách a při příjezdových trasách.

Příležitostí ke zbrzdění další degradace zemědělské půdy a celkovému ekologickému přínosu přispějí pozemkové úpravy, jejichž dosavadní postup je velmi pomalý.

B.1.6 Veřejná infrastruktura

B.1.6.1 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
SILNIČNÍ DOPRAVA	
Významná poloha kraje a jeho jádrového území v evropských souvislostech - křižovatka IV. a VI.b transevropského multimodálního koridoru sítě TEN-T a nadřazených silnic I. třídy začleněných do mezinárodních tahů E	Vysoká intenzita dopravy na dálnici D1 v úseku Kývalka – Holubice se sloučenými funkcemi tranzitními a obslužnými – nevyhovující uspořádání vybraných dálničních křižovatek, snížená bezpečnost silničního provozu
Relativně vysoký podíl realizovaných a provozovaných úseků a tras dálnic a rychlostních silnic (D1, D2, R46 v plném rozsahu - po Středočeském kraji druhá nejrozsáhlejší provozovaná síť dálnic na území kraje)	Zpochybnění dlouhodobě stabilizovaného koridoru rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec – Napajedla (zapracován v ÚP dotčených obcí) - námět Českého a Slovenského dopravního klubu a Děti Země z 06/2006 vyvolal prověření v alternativním koridoru vedeném mimo ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (soustava NATURA 2000)
Pokročilá projektová a realizační příprava zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kývalka – Holubice včetně přestavby vybraných dálničních křižovatek	Stávající silnice I/43 v úseku Brno – Kuřim přetížená a kapacitně nevyhovující; zdržování projektové přípravy pro možné zahájení realizace stabilizovaného koridoru rychlostní silnice R43 Brno – hranice kraje Jihomoravského a Pardubického, prioritně v úseku v úseku Brno / D1 - Kuřim.
Územně stabilizovaný koridor rychlostní silnice R52 Brno (D1) – Mikulov (- Wien) v koordinaci s připravovanou kapacitní silnicí A5 na rakouské straně (UV č. 738/2008 Sb.)	Dosud variantní koridory JZ tangenty (Modřická, Želešická) - součást rychlostní silnice R52, případně R43)
Cca 25% z celkového počtu obcí JMK je v dostupnosti do 5km k MÚK stávajících dálnic a rychlostních silnic – viz kartogram č. 40 v grafické příloze „Prostorová dostupnost dálniční a silniční sítě“	Nevyhovující úroveň nadřazené silniční sítě v prostoru Znojma včetně souvisejících hlavních mezinárodních silničních tahů (silnice I/38 – E59 D1 – Jihlava – Znojmo – Wien, I/53 Znojmo – Brno), dále silnice I/19, I/23, I/41, I/53, I/54 a dílčí úseky silnice I/50.
Převažující rozsah území Jihomoravského kraje je dopravně obsluhováno silnicemi I. a II. třídy v dostupnosti obcí do 2 km - viz kartogram č. 40 v grafické příloze „Prostorová dostupnost dálniční a silniční sítě“	Omezený rozsah realizovaných úseků silnice I/42 (VMO) – problémy přetížení stávající komunikační sítě města Brna.
	Přetížení stávající silnice II/374 v severozápadním segmentu širšího prostoru Brna související s rozvojem dané oblasti a její spádovostí k Brnu (silnice je jedinou dopravní osou bez možnosti zkapacitnění nebo posílení).
	Nevyhovující stavební a dopravně technický stav

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
	většiny úseků silnic II. a III. třídy
	Z hlediska dostupnosti obcí k dálnicím, rychlostním silnicím a silnicím I. a II. třídy jsou nepříznivě napojeny obce Západní a jižní okrajové části ORP Znojmo, severovýchodní část ORP Tišnov, jihozápadní oblast ORP Boskovice, jižní a východní část ORP Veselí na Moravě – viz kartogram č. 40 v grafické příloze.
	Problémová místa s omezenou až nedostatečnou dostupností k dálnicím, rychlostním silnicím, ostatním silnicím I. třídy a krajským silnicím II. třídy jsou především okrajové prostory na styku se sousedními kraji: ORP Moravský Krumlov a Ivančice (západní části při hranici s krajem Vysočina), Tišnov (střední a západní část), Boskovice a Blansko (východní části při hranici s Olomouckým krajem), Kyjov (východní část na styku se Zlínským krajem), Veselí nad Moravou (východní část na styku se Zlínským krajem a jižní část při hranici se Slovenskem)
ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	
Dokončená modernizace II. tranzitního železničního koridoru (koridorové tratě) a převažujících úseků I. tranzitního železničního koridoru	Dokončená modernizace I. tranzitního železničního koridoru v úseku Česká Třebová – Brno nesplňuje základní standardy dohody AGC - hlavní železniční magistrály, do jejichž sítě je trať začleněna
Dokončená modernizace II. tranzitního železničního koridoru (koridorové tratě) a převažujících úseků I. tranzitního železničního koridoru	Nevyhovující úroveň významného mezikrajského kolejového propojení Brno – Přerov (úsek evropských prioritních projektů transevropské dopravní sítě) s návazností na II. a III. tranzitní železniční koridor, součást dálkového propojení Brno – Přerov – Zlín, s prověřovaným výhledovým propojením přes Vizovice na Púchov (Slovensko).
Převážná část kraje je pokryta funkčním integrovaným dopravním systémem s jednotným jízdním dokladem a tarifem	Nevyhovující úroveň mezikrajského kolejového propojení Brno – Jihlava – České Budějovice; zanedbaný technický stav ostatních celostátních a regionálních tratí včetně stanic a zastávek.
Cca 60% z celkového počtu obcí JMK je v dostupnosti do 5km ke stanici nebo zastávce na celostátních a regionálních železničních tratích – viz kartogram č. 41 v grafické příloze „Prostorová dostupnost železniční sítě“	Nepříznivý stav železniční sítě spojený s nevyhovujícími prostorovými parametry stávajících tratí neumožňují kvalitní obsluhu Znojemska železniční dopravou (dálkovou i regionální) - s výjimkou napojení na Wien.
	Nevyhovující stav železničního uzlu Brno - většina zaústěných tratí neumožňuje plné využití potenciálu příměstské železnice v Brněnské aglomeraci.
	Z hlediska dostupnosti obcí ke stanicím a zastáv-

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
	kám celostátních a železničních jsou nedostatečně napojeny oblasti v západní a severozápadní části ORP Znojmo, jihozápadní část ORP Moravský Krumlov, okrajové oblasti na styku ORP Tišnov ORP Boskovice, oblasti trojmezí ORP Blansko, ORP Vyškov a ORP Šlapanice a trojmezí ORP Slavkov u Brna, Kyjov a Hustopeče.
LETECKÁ DOPRAVA	
Existence mezinárodního letiště Brno – Tuřany s pravidelnými vnitrostátními a mezinárodními linkami	Pravidelné letecké spojení pouze do třech vybraných evropských center
Plošně rozprostřená síť veřejných vnitrostátních letišť pro nepravidelné lety a sportovně letecké využití	Hluková zátěž dotčených obcí z provozu letecké dopravy a sportovně leteckých aktivit
VODNÍ DOPRAVA	
Batův kanál - významná atraktivita a potenciál pro rozvoj rekreace a turistiky v jihovýchodní okrajové části JM kraje (dle zákona č. 114/1995 úsek Otrokovice - Rohatec součást vodní cesty využívané)	Významné střety sledovaného koridoru průplavního spojení D-O-Labe (dunajská větev) s ochranou přírody a krajiny a s rozvojovými předpoklady dotčených sídel
Reálnost etapového napojení jižní Moravy a přístavu Břeclav (součásti logistického centra) na Dunajskou vodní cestu	Koncepčně nestabilizované napojení jižní Moravy na Dunaj (varianty A, B) – rozhodnutí o výsledném řešení vyžaduje koordinaci a dohodu mezi ČR, Slovenskem a Rakouskem
KOMBINOVÁ DOPRAVA - LOGISTIKA	
Existence dvou křižovatkových uzlů (Brno, Břeclav) multimodální dopravy evropského významu	Neujasněná celostátní koncepce veřejných logistických center.
	Nedostatečná infrastruktura pro podporu multimodální nákladní přepravy s využitím logistických center a ekologicky příznivějších forem kombinované dopravy
CYKLISTICKÁ DOPRAVA	
Přímé napojení JM kraje na transevropské cyklotrasy Eurovelo EV č. 4 (Roscoff - Kyjev) a EV č. 9 (od Baltu k Jadranu) s křižovatkou v jádrovém území kraje	Dosud nepřipravená dostatečná infrastruktura; většina úseků vedena společně s motorovou dopravou bez segregace do samostatných cyklistických stezek
Stabilizovaná síť navazující nadřazené síti cyklotras	

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
SILNIČNÍ DOPRAVA	
Realizačně dokončené napojení kraje na evropskou a vnitrostátní dálniční a rychlostní síť – předpoklad	Enormní nárůst osobní a nákladní silniční dopravy, zvláště dálkové tranzitní, která je oproti kolejové

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
pro nové kooperační vztahy v rámci nově se formující střední a jihovýchodní Evropy	dopravě prostorově a časově flexibilnější (doprava z místa na místo bez nezbytné překládky)
Přestavba dopravní sítě, zkvalitnění a zlepšení komunikační dostupnosti především dopravně odlehlejších oblastí, zvýšení atraktivity pro jejich možný ekonomický rozvoj a sociální stabilitu	Zvyšující se tlak na rozsah a kapacitu dálniční a silniční infrastruktury – rostoucí zábery, nepříznivé dělící účinky liniových staveb v území, zvětšování podílu zpevněných ploch
Územně prověřený a vymezený koridor JV tangenty města Brna s východním napojením na dálnici D1 – MÚK Holubice, v západním úseku na JZ tangentu.	Časové posuny v přípravě a realizaci navrhovaných staveb a sledované přestavby silniční sítě – přetížení stávající sítě, zvýšení kongescí, snížení bezpečnosti provozu, zhoršení kvality a podmínek životního prostředí
Zlepšení podmínek a kvality životního prostředí v sídlech i krajině, zvýšení bezpečnosti motorové i nemotorové dopravy	
ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	
Připravovaná modernizace tratě Brno – Přerov, tzv. „Nová Přerovská trať“ jako součást severojižního TEMMK umožní přímé napojení města Brna, mezinárodního letiště Brno-Tuřany a celého rozvojového území do transevropské sítě – předpoklad pro vyšší dynamiku ekonomického rozvoje.	S ohledem na omezenou prostorovou flexibilitu železnice je převedení zásadnějšího objemu nákladu na železnici neatraktivní pro podnikatelské subjekty
Dostavba a modernizace železniční infrastruktury umožňující využití potenciálu zejm. příměstské dopravy v rámci integrovaného systému	Nevyhovující technická úroveň infrastruktury, nedostatečná kvalita služeb, nepříznivá cenová politika železniční přepravy – snížení konkurenceschopnosti a ohrožení reálnosti převedení výraznějších přepravních objemů na železnici
Převedení vyšších přepravních objemů ze silnice na železnici a začlenění železnice do systému kombinované dopravy s maximálním uplatněním veřejné logistiky.	Časové posuny v přípravě a realizaci navrhovaných staveb a sledované přestavby železniční sítě – zhoršení kvality a podmínek životního prostředí vyvolané trvalým nárůstem silniční dopravy
Dokončení integrace přepravních systémů pro osobní dopravu s vyšším uplatněním železnice – předpoklad pro omezení individuální automobilové dopravy	
Nabídka ekologicky šetrnější formy přepravy osob i nákladu – snížení ekologické zátěže území	
LETECKÁ DOPRAVA	
Rozvojový potenciál mezinárodního veřejného letiště Brno-Tuřany pro osobní i nákladní dopravu (součást Vlb. TEMMK sítě TEN-T) a jeho atraktivní poloha v jádrovém území kraje a metropole Brno	Zásadnější rozvoj mezinárodní letecké dopravy letiště Brno-Tuřany má silnou konkurenci v nejbližších mezinárodních letištích Wien, Budapešť, Bratislava, Praha, případně Ostrava
Zvýšená atraktivita letiště a jeho okolí daná dokončenou přestavbou kapacitní odbavovací haly a připravovaným přímým napojením provázanými dopravními systémy: letecká doprava – silniční doprava – kolejová doprava	Nedostatečná obsluha letiště Brno-Tuřany v případě významného nárůstu cestujících (zlepšení obsluhy je vázáno až na III. etapu modernizace tratě Brno – Přerov)
Veřejná vnitrostátní letiště – potenciál pro rozvoj re-	

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
kreace a sportu včetně doprovodných služeb v přílehlém regionu	
VODNÍ DOPRAVA	
Napojení kraje na evropské vodní cesty a námořní přístavy v Černém, Baltském a Severním moři	Omezené předpoklady pro vyloučení zásadních střetů průplavního spojení D-O-L s ochranou přírody a krajiny
Předpoklady pro posílení větve Vlb. TEMMK sítě TEN-T výhledově sledovaným průplavním spojením D-O-L s návaznostmi na Dunajskou vodní cestu, v opačném směru na přístavy v Baltském a Severním moři (součást hlavních vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu – dohoda AGN) - multimodalita a návaznost na evropské logistické přepravní řetězce	Další územní ochrana koridoru průplavního spojení D-O-L podmíněna rozhodnutím vlády ČR v souladu s UV č. 561/2006 a výsledky prověření záměru na mezinárodní úrovni signatáři dohody AGN a zástupci sousedních států (úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady specifikovaný Politikou územního rozvoje ČR 2008)
Převedení vyšších přepravních objemů na dlouhé vzdálenosti ze silnice a železnice na velkokapacitní a ekologicky šetrnou vodní dopravu a její začlenění do logistického systému kombinované dopravy	
KOMBINOVÁ DOPRAVA - LOGISTIKA	
Příznivé předpoklady pro umístění multimodálního veřejného logistického centra nadnárodního významu do prostoru Břeclavi	Nedostatek finančních prostředků na realizaci potřebné infrastruktury v plném rozsahu – omezená funkčnost a využitelnost
Založení funkčního systému veřejné logistiky s možným přesahem do přílehlých spádových částí Slovenska a Rakouska; optimalizace silniční dopravy vhodnou dělbou přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy	
CYKLISTICKÁ DOPRAVA	
Předpoklad pro zatraktivnění cyklistické dopravy a vyšší využívání navazující sítě cyklistických tras a stezek – podpora pro rozvoj šetrné formy každodenní dopravy, rekreace a turistiky	Nedostatečná segregace cyklistické dopravy – zvýšené riziko střetů, nedostatek souvisejících služeb a vybavenosti - nízká atraktivita a omezené využívání
Rozvoj navazujícího drobného podnikání a služeb v oblastech dotčených dálkovými a regionálními cyklotrasami	

KOMENTÁŘ

SILNÉ STRÁNKY

Silniční doprava

Větev IV. TEMMK Berlin – Nürnberg – Praha – Budapest – Constanta / Thessaloniki / Istanbul a větev Vlb. TEMMK v ose Katowice – Ostrava – Břeclav – Wien sítě TEN-T s návaznostmi na I., II. a III. TEMMK v Polsku a IV. TEMMK v Rakousku zajišťují přímou návaznost kraje na nadřazené transevropské dopravní sítě střední a východní Evropy. Začlenění silniční infrastruktury Jihomorav-

ského kraje do evropských struktur je posíleno též polohou převažující části silnic I. třídy v síti mezinárodních tahů E, tj. E50 (D1, I/50), E59 (I/38), E65 (D1, D2), E461 (I/43, I/52), E462 (D1, R46).

Rozhodující směry tranzitní dopravy přes území ČR a Jihomoravský kraj v ose Německo – Děčín – Praha – Brno – Břeclav – Slovensko s větví Brno – Hranice – Ostrava jsou v současné době na území kraje pokryty realizovanými dálnicemi D1 a D2.

Realizace zbývajících kapacitních silnic (D, R) a prioritních staveb na silniční síti I. třídy je podchycena UV č. 1064/2007 Sb., o Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013 (dále „Harmonogram“), s předpokladem jejich prioritní přípravy a realizace. Harmonogram je indikativní finanční výhled financování dopravní infrastruktury z veřejných zdrojů, v souladu s usnesením vlády bude průběžně aktualizován podle aktuálních potřeb financování dopravní infrastruktury a návrhu rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury.

V síti dálnic a rychlostních silnic na území kraje (dle UV č. 741/1997 Sb.) se jedná o následující stavby: D1 rozšíření Kývalka – Holubice včetně úprav vybraných křižovatek a nové křižovatky Brno-Černovická terasa, R43 Troubsko (D1) – Kuřim, R46 úpravy křižovatek, R52 Pohořelice – státní hranice ČR / Rakousko, R55 Moravský Písek – Břeclav (D2).

V síti ostatních silnic I. třídy jsou realizační priority dle ÚV č. 1064/2007 Sb. zaměřeny na přestavbu dílčích úseků silnic I/38, I/42, I/43, I/50, I/51, I/53, I/54, I/55 a I/71.

V souladu s Generelem krajských silnic Jihomoravského kraje, částí „Souhrn návrhů generelu krajských silnic“ schválenou zastupitelstvem Jihomoravského kraje 11/2006, je vymezena základní krajská komunikační síť, obsahující silniční tahy krajského významu a silniční tahy oblastního významu s doplňující sítí lokálního významu. Síť krajského významu, vymezená vybranými silnicemi převážně II. třídy, má sloužit především pro vzájemné propojení a dopravně obslužnou funkci vyšší sídelní struktury na úrovni obcí s rozšířenou působností, k propojení a dosažitelnosti průmyslových center a průmyslových zón v rámci územních obvodů ORP, k dosažitelnosti rekreačních oblastí nadregionálního významu, návaznosti na tahy mezinárodního a vnitrostátního významu. Cílem je maximální preference rozvoje krajské sítě tak, aby se v jejím rámci realizovaly rozhodující dopravní výkony osobní i nákladní automobilové dopravy v kraji a odlehčila se ostatní krajská síť především lokálního významu.

Zásadní význam pro možný plánovaný rozvoj města Brna a jeho podnikatelských aktivit jižně od dálnice D1 v prostorech mezinárodního letiště Brno-Tuřany a Černovické terasy je posílení kapacitní dopravní cesty v nejzatíženějším směru východ – západ pro tranzitní i zdrojovou a cílovou dopravu s přímými návaznostmi na nadřazené sítě D1 – R43 – R52 – D2 – D1 tzv. jihozápadní a jihovýchodní tangentou. Poloha koridorů, které byly v minulosti prověřovány v řadě variant a ověřovány modelem dopravy, je v současné době relativně ustálena a dohodnuta s ŘSD ČR. Otevřená je otázka přepravní funkce a zařazení komunikace do systému.

Z výsledků vyhodnocení dostupnosti dálniční a silniční sítě vyplývá, že přibližně 1/4 obcí kraje je v příznivé dostupnosti k provozovaným dálnicím a rychlostním silnicím s příslušnou mimoúrovňovou křižovatkou ve vzdálenosti do 5 km od obce (vztaženo ke správní hranici obce). Přibližně 3/4 obcí na území kraje je velmi dobře až dobře dostupná a obsluhovaná dálnicemi, rychlostními silnicemi, silnicemi I. třídy a silnicemi krajského významu. Zbývajících část obcí je zpřístupněná a obsluhovaná krajskou sítí silnic obslužného a lokálního významu.

I přes dosud nerealizované rychlostní silnice R52, R43, R55 a přes stále nedostatečnou technickou a kapacitní úpravu mnohých úseků a tahů silnic I. a II. třídy na území kraje, potvrzují výsledky ana-

lýzy dobré předpoklady pro budoucí kvalitní dostupnost, obsluhu a plnohodnotné začlenění komunikační sítě kraje do nadnárodních, republikových i nadmístních přepravních systémů.

Železniční doprava

Modernizace koridorových tratí I. a II. TŽK na území kraje je v převažujícím rozsahu ukončena. Podíl dvojkolejných tratí na území kraje tvoří cca 39%, podíl elektrifikovaných tratí 40%, což v podmínkách ČR řadí Jihomoravský kraj k absolutní špičce. Koridorové tratě, součást IV. a VIb. TEMMK sítě TEN-T, jsou zařazeny dle evropských dohod AGC a AGTC do sítě mezinárodních železničních magistrál a nejdůležitějších tras mezinárodní kombinované dopravy s návaznostmi na nadřazené sítě Polska, Slovenska, Rakouska a Německa.

Zásadní význam pro rozvoj kolejové dopravy v jednom z nejzatíženějších směrů je připravovaná modernizace tratě Brno – Přerov na rychlost 200 km/hod. Modernizace je dle Rozhodnutí evropského parlamentu a rady č. 884/2004/ ES součástí 30 evropských prioritních projektů transevropské dopravní sítě společného zájmu, na nichž má být zahájena práce před rokem 2010 (Projekt č. 23 železniční osa Gdaňsk – Warszawa – Brno / Bratislava – Wien).

V souladu s „Operačním programem Doprava na léta 2007 – 2013“ (MD ČR, 2006) a s cílem prioritní osy 3: „Zlepšení železniční dopravy na síti mimo TEN-T“ existuje předpoklad postupné optimalizace a modernizace dalších významnějších železničních tratí na území kraje tak, aby železnice mohla převzít významnější objemy v přepravě osob i nákladu a plnohodnotně se začlenit do republikového i nadmístního přepravního systému jako ekologická forma integrované multimodální dopravy. V okolí velkých měst a v městských aglomeracích mohou být navrhovány úpravy a modernizace tratí tak, aby bylo možné provozovat rychlou a pravidelnou příměstskou dopravu do městských center. Součástí tohoto cíle je i přestavba infrastruktury pro provozování lehké kolejové dopravy typu tram-train při propojení železniční a tramvajové sítě.

Železniční infrastruktura Jihomoravského kraje má pro vyšší zapojení kolejové dopravy do každodenního přepravního systému kraje vysoké předpoklady. Z výsledků vyhodnocení dostupnosti celostátní železniční sítě na území kraje vyplývá, že více než 1/3 obcí je v dostupnosti do 5 km ke stanicím a zastávkám na celostátních tratích (vztaheno ke správní hranici obce). Takřka 70% obcí na území JM kraje je velmi dobře až dobře dostupná ze stanic a zastávek sítě celostátních a regionálních železnic (ve vybraných oblastech předpoklad využití integrovaného systému a systému P+R).

Letecká doprava

Mezinárodní letiště Brno-Tuřany, součást větve VIb. TEMMK a sítě TEN-T, je jedno ze čtyř hlavních mezinárodních letišť ČR s dynamickým vývojem v posledním období. Postupnou dostavbou vybavenosti a zařízení i realizací potřebné navazující dopravní infrastruktury má letiště v centru moravské metropole výrazné předpoklady pro další rozvoj pro osobní i nákladní přepravu.

Síť ostatních letišť na území kraje má pro leteckou dopravu v souladu s Generel dopravy Jihomoravského kraje pouze omezené předpoklady. Pro regionální využití ve formě nepravidelné letecké dopravy lze uvažovat na letištích Vyškov, Kyjov, podmíněně Znojmo. Ostatní činnost bude zřejmě omezena na sportovní letectví a související aktivity.

Vodní doprava

Výhledově sledovaný koridor průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe (Oderská větev) je dle Evropské dohody AGN, ke které přistoupila ČR v roce 1999, součástí hlavních vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu (E). Ve směru sever – jih prochází územím ČR a Jihomoravským krajem vodní cesta E30 Swinoujscie – Szczecin – řeka Odra od Szczecina přes Wrocław do Kozle, propojující vodní toky Odry a Dunaj. Územím kraje prochází tzv. Dunajská větev Rokytnice – Břeclav, variantně Kúty – státní hranice (– Wien, variantně Bratislava).

Zásadní význam pro napojení Jižní Moravy na dunajskou vodní cestu, návazně Černomořské přístavy, má 1. etapa napojení řeky Moravy na Dunaj s vybudováním plánovaného veřejného přístavu a logistického centra Břeclav. Tento záměr by mohl výhledově výrazným způsobem podpořit multimodalitu dopravního uzlu na křižovatce dvou transevropských koridorů.

Vodní tok Moravy v úseku od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice – Rohatec, je zákonem č.114/1995, o vnitrozemské plavbě vymezen jako dopravně významná vodní cesta využívaná.

Průplav Otrokovice – Rohatec, tzv. Bařův kanál, je v dílčích úsecích využíván pro rekreační plavbu. Sledovaným záměrem je úprava Bařova kanálu a jeho plné splavnění včetně potřebného zařízení a vybavenosti pro rekreační plavbu v úseku Hodonín – soutok s Dyjí.

Kombinovaná doprava - logistika

Cílem podpory logistiky vybudováním sítě multimodálních veřejných logistických center (VLC) a jejich začlenění do přepravních systémů je snížení zátěže životního prostředí a veřejného zdraví z rostoucí automobilové dopravy. Tento systém sleduje vyšší míru zapojení železniční, vodní a letecké dopravy do logistických řetězců nákladní dopravy.

Výhledovým potenciálem pro vybudování VLC je prostor Břeclavi s předpokládaným napojením na dálnici, železnici, případně a vodní cestu (křižovatka transevropských tahů).

Cyklistická doprava

Jihomoravský kraj má relativně hustou síť cyklistických tras, z nichž je však převažující rozsah veden společně s automobilovou dopravou po silnicích II. a III. třídy. Českou republikou jsou vedeny tři transevropské dálkové cyklotrasy sítě Eurovelo (E4, E9), z nichž dvě procházejí územím Jihomoravského kraje a jsou zařazeny jako prioritní cyklistické koridory s cílem vyznačení a postupné realizace bezpečných segregovaných stezek v jejich trase: trasa E 4 Roscoff – Kiev a trasa E 9 Jantarová stezka, Balt – Jadran.

V souladu s Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy ČR, schválené UV č. 678/ 2004, je sledován rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území, jako prostředek pro posílení cestovního ruchu a pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel. Cílem je postupná realizace segregovaných cyklotras na území Jihomoravského kraje v úrovni mezinárodních, dálkových a regionálních páteřních systémů s napojením doplňující lokální sítě.

SLABÉ STRÁNKY

Silniční doprava

Problémy kapacity dálnice D1 a nedostatečných technických parametrů některých dálničních křižovatek v širším prostoru Brna je limitem pro potřebnou obsluhu a zpřístupnění dynamicky

se rozvíjejícího prostoru jižně od dálnice D1. V této souvislosti se ukazuje žádoucí sledovat i posílení západovýchodního tahu novou kapacitní pozemní komunikací (JV a JZ tangenta), která může převzít významnější objemy zdrojové a cílové dopravy směřující do rozvojového území v jižním a jihovýchodním příměstském prostoru Brna a nabídnout alternativní propojení nadřazených radiálních tras R43 – D1 – R52 – D2. Neexistence paralelního dálničního spojení Praha – střední Morava (D11-R35-D1-D47) způsobuje soustavné přetížení D1 s důsledkem nízké spolehlivosti silničního spojení Praha – Jihomoravský kraj.

Dlouhodobě sledovaný koridor R55 Břeclav – Napajedla prochází v úseku Rohatec – Moravský Písek v délce cca 12 km územím evropsky chráněné soustavy Natura 2000. Pro prověření alternativních variant vedení koridoru silnice R55 mimo Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví byla v dubnu 2007 projektovým střediskem Ing. Jiří Kalčík zpracována dokumentace „Vyhledávací studie trasy rychlostní silnice R55 mimo Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví“, která předkládá alternativní variantu vedenou v novém koridoru východně od stávající silnice I/55 v úseku Rohatec – Napajedla se dvěma subvariantami. V současné době jsou všechny varianty předmětem hodnocení v rámci ustanovené expertní komise.

Dlouhodobě sledovaná a územně chráněná trasa rychlostní silnice R43 ve stopě „německé dálnice“ v úseku Kuřim – Troubsko přes Bystrc je předmětem trvalých sporů (trasa je schválena v ÚP města Brna a v ÚP VÚC Brněnské aglomerace). Důvodem je průchod koridoru městskou částí Bystrc a rekreační oblastí Brněnské přehrady. Doporučovanou alternativní trasou je ze strany odpůrců „Bystrcké varianty“ koridor vedený Boskovickou brázdou přes Veverskou Bitýšku. Pro prověření tohoto alternativního koridoru byla v roce 2005 zpracována „Vyhledávací studie trasy silnice R43 Boskovickou brázdou v úseku mezi Troubskem a Kuřimí“. Závěr studie tuto alternativní trasu vyhodnocuje především jako méně dopravně účinnou, technicky náročnou a její podrobné rozpracování a realizaci nedoporučuje.

Dosud ne plně stabilizovaná je koncepce rozvoje silniční sítě jižně od dálnice D1 (JZ a JV tangenta) i alternativy možného propojení dálnice D1 a D2 vedené rozvojovým územím mimo stávající uzlový bod MÚK Brno, jih. Problematika je v současné době podrobněji a komplexně prověřována dopravními a urbanistickými studiemi.

Současná rozestavěnost rychlostních silnic zaostává za reálnými potřebami, technický stav mnohých silnic I. a II. třídy je neuspokojivý a vedení tras ve vztahu k sídlům často kolizní. Navrhovaná výstavba a přestavba silniční infrastruktury kraje probíhá relativně pomalu. To způsobuje v mnohých oblastech výrazně zhoršené podmínky bezpečnosti a plynulosti provozu i trvale zhoršující se stav ekologické zátěže sídel i dotčených oblastí.

Z výsledků hodnocení dostupnosti sídel k dálniční a silniční síti vyplývá méně příznivá návaznost a obsluha zvláště okrajových oblastí Jihomoravského kraje (západní cíp, severozápadní a jihovýchodní okraj Znojemska, západní okraj Moravskokrumlovska, Ivančicka a Tišnovska, východní okraj Boskovicka, Blanska a Kyjovska, jihovýchodní okraj kraje při hranici se Slovenskem).

To může vést k určité rozvojové stagnaci či oslabení těchto oblastí a k postupnému odlivu obyvatelstva. Bude žádoucí vytvořit potřebné podmínky pro zkvalitnění infrastruktury, a zajištění vyššího standardu dostupnosti těchto okrajových území a návaznosti na nadřazené sítě.

Z hlediska vývoje přepravy věcí po silnici je z aktuálních statistických údajů za rok 2007 (Ročenka MD) patrné, že trvale vzrůstající objemy přepravy po silnici v období 2000 – 2006 byly zbržděny a v roce 2007 došlo k mírnému poklesu. Tento stav lze hodnotit jako pozitivní, a je možné předpokládat, že část objemů přepravy věcí začínají být přesměrovávána na železnici – to potvrzují i údaje o vzrůstajícím objemu přepravy po železnici (podrobněji kapitola A.6).

Železniční doprava

Již dokončená modernizace koridorových tratí a některých jejich úseků, které jsou součástí hlavních mezinárodních magistrál, nesplňuje často požadované evropské standardy na rychlost min. 160 km/hod. Nekoridorové celostátní a regionální tratě jsou charakteristické nevyhovujícím technickým stavem a nedostatečnou úrovní služeb pro cestující i přepravce. Investice v současné době vkládané do železnice jsou soustředěny především na modernizaci koridorových tratí, většina ostatních tratí zůstává bez potřebné přestavby pouze s nezbytnou údržbou.

I přes zmíněný stav na železniční síti je z aktuálních statistických údajů za rok 2007 patrné (Ročenka MD), že klesající objemy přepravy osob i nákladu po železnici v období 2000 – 2005 byly zastaveny a od roku 2006 dosahují mírně vzrůstající tendence (podrobněji kapitola A.6)

Letecká doprava

Letecká doprava i sportovně rekreační letecké aktivity svoji hlukovou zátěží z provozu výrazně ovlivňují životní prostředí a zdraví obyvatel, v přílehlých sídlech mohou narušovat jejich obytnou funkci. Rozsah leteckého provozu a sportovních aktivit je nezbytné korigovat v souladu s požadovanými hygienickými limity danými platnou legislativou.

Vodní doprava

Koridor dunajské větve výhledově sledovaného průplavního spojení D-O-L je v dílčích úsecích veden územím se zákonnou ochranou přírody a krajiny. Zásadnější stěty jsou identifikovány především se soustavou NATURA 2000.

Kombinovaná doprava - logistika

Pro reálné zavedení a uplatňování logistiky v systému kombinované dopravy nejsou dosud v ČR ani na území Jihomoravského kraje vytvořeny dostatečné podmínky a systémová podpora. Uvažovaný veřejný logistický terminál Břeclav není dosud územně stabilizován ani v aktuálně schváleném ÚP VÚC Břeclavska.

Cyklistická doprava

V kraji dosud není ani pro nadřazené cyklistické trasy potřebná infrastruktura pro možnou segregaci cyklistické dopravy. To zásadním způsobem snižuje bezpečnost provozu, degraduje vlastní přepravní funkci a snižuje míru využitelnosti pro každodenní i rekreační dopravu.

PŘÍLEŽITOSTI

Poloha Jihomoravského kraje na křižovatce transevropských multimodálních koridorů sítě TEN-T dává předpoklady pro začlenění kraje do evropských struktur a rozhodujících přepravních vztahů. To napomáhá posílení dynamiky ekonomického rozvoje s přeshraničním přesahem ve směru na Rakousko a Slovensko. Nové příležitosti pro dopravní zpřístupnění, obsluhu a rozvoj příhraničních oblastí na česko-rakouské hranici přináší začlenění ČR do Schengenského prostoru. Lze předpokládat, že volný přeshraniční pohyb v celé délce státní hranice s Rakouskem může postupně přinést nové podmínky pro oboustranný rozvoj a společné utváření vnitřního prostoru EU.

Postupnou realizací navrhovaných záměrů výstavby a přestavby komunikační sítě, přesměrováním hlavní přepravní zátěže mimo obytná území, stejně jako postupnou modernizací a optimalizací železniční infrastruktury s cílem výraznějšího podílu na přepravních výkonech ekologicky šetrnější železnice může dojít k významnému zklidnění sídel a zkvalitnění podmínek pro možný rozvoj a posílení jejich městotvorných funkcí.

Rozvojem kombinované dopravy, postupnou realizací logistických center včetně potřebných informačních technologií, vybavenosti a multimodálnosti budou vytvořeny předpoklady pro zavedení logistické obsluhy rozvojových zón, regionů a měst (city logistika), jako zdrojů nových aktivit, služeb a pracovních příležitostí.

Postupná realizace infrastruktury pro cyklistickou dopravu posílí podmínky pro řízený rozvoj rekreace a turistiky a s tím spojeného drobného podnikání, které je žádoucí zejména v odlehlejších oblastech s nízkým rozvojovým potenciálem.

HROZBY

Zapojení Jihomoravského kraje do evropských multimodálních dopravních struktur (dopravní uzel multimodálních koridorů) i ekonomický rozvoj koncentrovaný především do jádrové oblasti kraje vyvolávají rychlý nárůst dopravy, na kterou není stávající dopravní infrastruktura kraje připravena. I přes obtížně definované prognózy vývoje je varující, že v některých směrech a oblastech již v současné době dochází k překročení kapacit dopravních sítí a infrastruktury a k výraznému zhoršení úrovně a kvality životního prostředí.

Zásadní hrozbou je nedostatek investičních prostředků a omezená schopnost realizace plánovaných záměrů výstavby a přestavby dopravní sítě v daných časových horizontech.

Vysoká atraktivita silniční dopravy (prostorová flexibilita, přeprava zboží a osob „z domu do domu“ apod.) vede k trvalému a nežádoucímu nárůstu automobilové dopravy, která dosud nemá alternativu plně konkurenceschopného a ekologičtějšího druhu dopravy. Dopravy železniční, letecká i vodní, jednoznačně limitované polohou dopravní cesty a jejími „přestupními“ uzly, vyžadují v převážném rozsahu překládku zboží či přestup osob na flexibilnější dopravu automobilovou. V této úvaze je nutné očekávat další dlouhodobější nárůst silniční dopravy a nové nároky především na silniční a komunikační síť.

B.1.6.2 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Zásobování elektrickou energií

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
▪ Celé území Jihomoravského kraje je pokryto hustou sítí distribučních vedení VVN 110 kV i 22 kV	▪ Na území kraje se nenacházejí žádné systémové zdroje patřící do elektrizační soustavy ČR, z toho pohledu je Jihomoravský kraj výrazně dovozový
▪ Distribuční soustava je modernizována a rozšiřována tak, aby zajišťovala bezproblémovou distribuci k odběratelům, i požadavky na připojování zdrojů pracujících paralelně do sítě	▪ Lokální zdroje pracující paralelně do distribuční soustavy jsou s výjimkou elektrárny Hodonín a tepelárenských zdrojů Brno Špitálka a Červený Mlýn zdroje s malými instalovanými výkony
▪ Transformovny distribuční soustavy (DS) mají ve střednědobém horizontu dostatečnou výkonovou rezervu	▪ Podíl vyrobené a dodané elektřiny do DS je u těchto zdrojů malý, značná část produkce je pro vlastní spotřebu, do DS jsou dodávány pouze přebytky
▪ Předpokládáný nárůst spotřeby elektrické energie ve všech odběratelských segmentech je zajištěn	▪ Provázané vlastnické vztahy energetických společností neumožnily ani po otevření trhu s elektřinou faktický vznik konkurenčního prostředí
▪ Trh s elektřinou je otevřen pro všechny odběratelské kategorie	▪ Malý podíl výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů

HROZBY	PŘÍLEŽITOSTI
▪ Snaha o zvýšení podílu výroby elektřiny z OZE, umocněná vysokými garantovanými výkupními cenami některých kategorií přináší střety investorů s orgány státní správy i samosprávy	▪ Při budování OZE, především v kategoriích, které jsou pro území vhodné mají investoři podporu orgánů Jihomoravského krajského úřadu
▪ Budování OZE bez detailních a dlouhodobých analýz území přináší problémy s dosahováním předpokládaných a plánovaných parametrů a finančních efektů	▪ Bezproblémové zajištění síťových energií otevírá značný prostor pro budování a rozvoj průmyslových zón
▪ Jihomoravský kraj je významným producentem potravin. Při zvyšujícím se zájmu o pěstování energetických plodin hrozí porušení vyváženého vztahu mezi pěstováním zemědělských plodin pro potravinářské a energetické využití	▪ Možnost investorů získat dotaci z operačních programů Evropské Unie i národních titulů
	▪ Rozvoj a budování průmyslových zón (bezproblémové zajištění elektrické energie)

Zásobování zemním plynem

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
▪ Území Jihomoravského kraje je prakticky plně plynofikováno. Jedná se o plošnou plynofikaci, zásobovány jsou obce i jejich místní části	▪ Vložené investice do plošné plynofikace nepřinášejí předpokládané finanční efekty, neboť distribuční síť není odběrateli plně využívána
▪ Zemní plyn je na území kraje zcela dominantním palivem	▪ Území je plně závislé na zemním plynu, diversifikace palivové základny je značně omezena a finančně náročná, právě díky plošné plynofikaci
▪ Plyn je ekologické palivo, které vykazuje oproti ostatním fosilním palivům výrazně nižší emise znečišťujících látek	▪ Značný a trvalý nárůst ceny zemního plynu snižuje zájem o jeho vyšší využití především u kategorie domácnosti
▪ Existující síť podzemních zásobníků plynu umožňuje vyrovnávat případné výpadky dodávek	
HROZBY	PŘÍLEŽITOSTI
▪ Další nárůst ceny zemního plynu vyvolá vyšší poptávku po používání pevných paliv, především uhlí. Tento posun přinese zhoršení kvality ovzduší, především na venkově	▪ Nárůst ceny zemního plynu zvýší zájem o snižování energetické náročnosti budov i technologických procesů. U bytového fondu tak může současně docházet k jeho modernizaci a obnově
▪ Stagnace nebo případný pokles spotřeby zemního plynu dále zhorší ekonomii provozu distribučních sítí	▪ Možnost investorů získat dotaci z operačních programů Evropské Unie i národních titulů

Produktovody, ropovody

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
- Průchod produktovodního systému spojující potrubím sklady a střediska s rafineriemi Litvínov, Kralupy nad Vltavou a Bratislava přes území JMK - Vedení ropovodu mezinárodního významu Družba přes území JMK	Omezená kapacita ropovodu ve střední ose řeky Moravy mezi Rohatcem a Holíč-Klobouky a v úseku Klobouky – Rajhrad (potřeba zdvojení)
HROZBY	PŘÍLEŽITOSTI
Narušení a střety bezpečnostní vzdálenosti a zabezpečovacího pásma dálkovodů novými záměry	Navyšování ropy z Ruska do ČR a následně do SRN pro potřeby zpracovatelů ropy

KOMENTÁŘ

Základní problematika energetické infrastruktury, obsažená v dokumentu Územní energetická koncepce Jihomoravského kraje, vychází z těchto skutečností:

- Území kraje je prakticky plně plynofikováno.
- Území kraje má pouze velmi omezené zásoby primárních paliv (ropa, zemní plyn, lignit).
- Území kraje je z pohledu zásobování energií územím výrazně dovozovým.
- Na území kraje není plánována ve střednědobém horizontu výstavba systémového zdroje energetické soustavy ČR.
- Využitelný potenciál obnovitelných zdrojů energie je třeba hledat především v kategoriích sluneční energie (solární ohřev teplé vody), biomasa a bioplyn.
- Dominantní postavení zemního plynu nedává ani v budoucnosti možnost zásadní diversifikace palivové základny.
- Sektor bydlení a terciérní sféry disponuje reálným potenciálem úspor, který je systematicky využíván.
- Všechny spotřebitelské sektory vykazují rostoucí poptávku po energiích.

Pro zpracování územně plánovacích podkladů a dokumentací na území Jihomoravského kraje bude nezbytné sledovat a podporovat následující obecné priority:

- Pro dosažení vyššího využívání obnovitelných zdrojů energie v kategorii obyvatelstvo podporovat prioritně využívání slunečních kolektorů pro ohřev, případně dohřev teplé vody.
- Pro dosažení vyššího využívání obnovitelných zdrojů energie v podnikatelském sektoru důsledně posuzovat reálnost deklarovaných parametrů zařízení s cílem využít existující potenciál v dlouhodobém časovém horizontu.
- Pro efektivní využívání existujícího systému plošné plynofikace území v rámci obcí podporovat motivační pobídky pro aktivní připojení.

Zásobování vodou, kanalizace a čištění odpadních vod

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
- Vyhovující jakost pitné vody z vodovodů pro veřejnou potřebu - Využívání kvalitní podzemní vody pro vodárenské systémy - Vysoké procento obyvatel připojených na vodovody pro veřejnou potřebu - Účinný vícestupňový systém ochrany zdrojových oblastí pitné vody - Založení koncepčního plánování rozvoje vodovodů a kanalizací - Volné kapacity ve zdrojích pitné vody, využitelné k dodávkám vody do nedostatkových území a do sousedních krajů - Plné uplatnění legislativy ES v právních předpisech ČR - Významné omezení emisí do podzemních i povrchových vod z bodových i plošných zdrojů znečištění	- Nízké procento obyvatel připojených na kanalizace pro veřejnou potřebu - Částečně nevyhovující jakost místních zdrojů pitné vody - Dlouhodobě vysoké ztráty vody ve vodovodech pro veřejnou potřebu - Nedostatečná kanalizační síť u 11 aglomerací a nutnost rozšíření čištění odpadních vod u 29 aglomerací s počtem EO větším než 2000 - Absence odvádění a likvidace odpadních vod v obcích s EO do 2000 - Nedostatečná řešení odvádění srážkových vod z intravilánů obcí
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
- Implementace požadavků směrnice 2000/60/ES - Využívání Operačního programu Životní prostředí a Programu rozvoje venkova - Možnosti průběžného čerpání finančních prostředků z kohezního fondu ES - Zavádění nejlepších dostupných technik, zejména v oblasti čištění odpadních vod - Rozšíření používání výrobních technologií se zvýšeným podílem recyklované vody	- Nejistota ve splnění závazku ČR v přechodném období do r. 2010 k výstavbě a rekonstrukci kanalizací a čištění odpadních vod - Potenciální ohrožení vodárenských a kanalizačních systémů při krizových situacích (povodně, období sucha) - Zpomalení přechodu výrobních podniků na progresivní technologie s eliminací vypouštěného znečištění - Nedostatek vlastních finančních prostředků na stavby technické infrastruktury, případně nemožnost trvalého čerpání prostředků z fondů ES - Možnost teroristického útoku na centrální zdroje pitné vody

KOMENTÁŘ

Velmi dobrý stav v zásobování pitnou vodou v Jihomoravském kraji je dán využíváním jakostní podzemní vody pro hlavní vodárenské systémy a plošným rozsahem vodárenských soustav a skupinových vodovodů, projevujícím se vysokým podílem obyvatel připojených na vodovod pro veřejnou potřebu. Pozitivně se projevuje koncepční plánování rozvoje oboru vodovodů a kanalizací. Volné kapacity ve zdrojích pitné vody, vzniklé po poklesu potřeb vody, jsou k dispozici k dodávkám vody do sousedních nedostatkových území.

Lokální nedostatky v zásobování pitnou vodou jsou způsobovány vesměs zhoršenou kvalitou podzemních zdrojů. Eliminovány jsou zpravidla připojením na nejbližší vodárenskou skupinu. Nutné je zvyšovat procento připojení obyvatel na vodovody pro veřejnou potřebu s kvalitními zdroji. Neúnosně vysoké jsou ztráty vody ve vodárenských sítích, činí téměř 1/5 vyrobené pitné vody.

Podstatně nepříznivější je situace v odkanalizování a čištění odpadních vod. Procento napojení obyvatel na kanalizaci pro veřejnou potřebu je podstatně nižší než procento napojení na vodovod; tyto poměry je nutno maximálně k sobě přiblížit. Nedostatky jsou rovněž v množství a účinnosti čistíren odpadních vod. Místní kanalizační a čistírenská zařízení jsou nahrazována nadmístními kanalizačními systémy – ke stávajícím 10 systémům přibude v blízké budoucnosti dalších 5 kanalizačních soustav.

V nejbližších letech je zásadně důležité plnění požadavku Směrnice Rady EU o čištění městských odpadních vod. Při nesplnění závazku ČR vybavit všechny aglomerace s počtem ekvivalentních obyvatel větším než 2000 stokovými soustavami a mechanicko-biologickými ČOV hrozí ČR významné sankce. V JMK je nutno se zaměřit na ty aglomerace, v nichž dosud neprobíhá včasná příprava potřebných opatření.

Nakládání s odpady

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
Zvyšující se míra recyklace odpadů, nárůst počtu sběrných dvorů na území JMK, systém sběrných hnízd v jednotlivých částech obcí	Nízký podíl kompostování bioodpadů (především z městské zástavby, částečně též ze zástavby vesnické a městské rodinné)
Kvalitně fungující systém nakládání se zbytkovými komunálními odpady – téměř 100% pokrytí území svozem na kvalitně provozované zabezpečené regionální skládky	Nízký podíl materiálového využívání odpadů
Dostatečné kapacity pro recyklaci stavebních odpadů	Nízké podíly recyklace stavebních odpadů, jejich vysoké podíly skládkování (ačkoliv jsou k dispozici dostatečné kapacity)
Existence spalovny v Brně	Nedostatečné využití zemědělských a biodegradabilních odpadů, nedostatečný odbyt kompostů, nedostatečné kapacity
	Chybějící kapacity – zařízení pro třídění, úpravu a zpracování komunálních odpadů (převládá skládkování neupravených odpadů – 80% KO)
	Chybějící kategorizace starých ekologických zátěží pro stanovení priorit k sanaci dosud neodstraněných rizikových lokalit
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
Přijetí opatření ke zkvalitnění odpadového hospodářství, zvýšení kompostování, snížení podílu BR-KO na skládky, zvýšení recyklace odpadů (materiálové využívání)	Další nárůst produkovaných komunálních odpadů
Možnosti dalšího rozvoje spalovny Brno	Neplnění cílů POH kraje

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
▪ Dobudování dostatečných kapacit zařízení na využití zemědělských a biodegradabilních odpadů	▪ Nelegální dovoz odpadů z okolních zemí
▪ Sanace ekologických zátěží	▪ Vysoký podíl BRKO (biologicky rozložitelných komunálních odpadů) nadále ukládaných na skládky (jejichž rozkladem mj. dochází ke zvyšování tzv. skleníkových plynů atp.)
	▪ Odkládání sanace starých ekologických zátěží povede k další kontaminaci půdy a vod

KOMENTÁŘ

SILNÉ STRÁNKY

Jihomoravský kraj je z hlediska organizačního – svozu zbytkových komunálních odpadů (svozem je pokryto prakticky 100% území kraje) i možností odděleného sběru využitelných složek komunálního odpadu dobře zajištěn (sběrná hnízda, sběrné dvory). Odpad je nejen skládkován, ale též termicky využíván ve spalovně Brno.

SLABÉ STRÁNKY

Dosud nejsou plněny některé cíle Plánu odpadového hospodářství, např. je dosud nízký podíl materiálového využití odpadů a vysoký podíl biologicky rozložitelných komunálních odpadů (BRKO) ukládaných na skládky.

V Jihomoravském kraji existuje dostatečné množství kapacit na zpracování stavebních odpadů, které nejsou zatím dostatečně využívány. Třídění, úprava a recyklace většiny druhů odpadů není dostatečná.

PŘÍLEŽITOSTI A HROZBY

Příležitostí ke kvalitativním i kvantitativním změnám v odpadovém hospodářství vycházející z naplňování strategických cílů Plánu odpadového hospodářství JMK se v oblasti nakládání s komunálními odpady (KO) a nakládání se stavebními a demoličními odpady týkají např. zvyšování materiálového využití komunálních odpadů, preference spalování směsného komunálního odpadu s energetickým využitím před jeho skládkováním, zajišťování sběru, následného využití, případně řízeného odstraňování nebezpečných složek komunálních odpadů, zajišťování recyklace stavebních a demoličních odpadů, budování a optimalizace sběrných dvorů, budování sítě regionálních zařízení na zpracování bioodpadů, vybudování sítě odpadových center (včetně dotřídovacích linek), dobudování kapacit na materiálové využití odděleně sbíraných odpadů (zpracování plastů) apod.

Situace v odpadovém hospodářství komunální sféry se zlepšuje zvláště u tříděných komodit – díky výstavbě a větší četnosti sběrných dvorů, možnostem využívat zařízení podnikatelských subjektů v rámci systému nakládání s komunálními odpady a též díky výstavbě zařízení k využívání odpadů jsou tříděny materiálově využitelné odpady. Zvyšuje se zapojení do systému zpětného odběru – z objemných odpadů zejména elektrozařízení. Celkově však neustále vzrůstá produkce komunálního a objemného odpadu. Hrozbou i příležitostí je potřebná kategorizace a sanace starých ekologických zátěží v závislosti a v posloupnosti podle priorit určených s ohledem na rizika na životní prostředí.

B.1.7 Sociodemografické podmínky a bydlení

Obyvatelstvo

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
▪ Přírůstek obyvatelstva po roce 1991 v okolí Brna (zejména SO ORP Kuřim, Šlapanice, Židlochovice) ▪ Vysoký podíl VŠ a SŠ vzdělaných obyvatel v Brně ▪ Vysoká národnostní homogenita obyvatelstva ▪ Vyšší podíl rodáků – sídelní stabilita	▪ Úbytek obyvatelstva v krajském městě a v okrese Hodonín (nejvíce v SO ORP Veselí nad Moravou) ▪ Nerovnoměrný populační vývoj v rámci kraje ▪ Nepříznivá věková struktura obyvatelstva, zejména v krajském městě
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
▪ Postupné získávání prestiže Brna jako druhého největšího města ČR ▪ Migrační potenciál ze Slovenska a ze sousedních krajů ČR - zlepšování migračního pohybu obyvatel	▪ Pokračující koncentrace obyvatelstva do zázemí krajského města na úkor ostatních částí kraje ▪ Postupný úbytek obyvatel v okrajových částech kraje

KOMENTÁŘ

Vývoj počtu obyvatel po roce 1990 je v rámci kraje nerovnoměrný – na jedné straně jsou zde přírůstkové oblasti, zejména v okolí Brna (pokračující suburbanizace), na druhé straně však v některých oblastech (Hodonínsko, ale i krajské město Brno) obyvatelstvo ubývá. Na úbytek ob ve věku 65 let a více dává navíc předpoklad, že ani v dalších letech nebude obyvatelstvo přibývat v kraji přirozenou měnou.

Krajské město Brno má velmi dobrou vzdělanostní úroveň obyvatelstva – nadprůměrný podíl obyvatel má SŠ a zejména VŠ vzdělání, což odpovídá velikosti a významu města, i přítomností vysokých škol a studentů ve městě. Pro celý Jihomoravský kraj je pak typický nízký podíl obyvatel, kteří mají jinou než českou (či moravskou) národnost. Rovněž je předpoklad sídelní stability území, jelikož nadprůměrně velká část obyvatelstva žije ve stejné obci, v níž se narodila.

Pokud se týká budoucího vývoje, Jihomoravský kraj by mohl díky krajskému městu získávat na atraktivitě. Navíc je zde migrační potenciál z okolních regionů, které nejsou tolik atraktivní. Určitým problémem však může být právě přílišná koncentrace obyvatel buď přímo do Brna, nebo jeho nejbližšího zázemí, zatímco okrajové a hůře dopravně dostupné části kraje by mohly populačně dále ubývat.

Občanská vybavenost

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
▪ Relativně dobrá vybavenost zejména školou a poštou na většině území kraje, velmi dobrá vybavenost v SO ORP Břeclav	▪ Nižší vybavenost v SO ORP Tišnov, Znojmo a Boskovice
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
▪ Růst počtu obyvatel v některých částech kraje vyvolá tlaky na nová zařízení občanské vybavenosti	▪ Možné omezování provozu zdravotnických zařízení za účelem jejich optimalizace, uvažované rušení některých pošt v malých obcích

KOMENTÁŘ

V průměru je Jihomoravský kraj vcelku dostatečně vybaven prvky občanské vybavenosti, cca v polovině obcí je základní škola a přibližně stejné procento má i poštu. Některé SO ORP však výrazně zaostávají ve vybavenosti (Tišnov, Znojmo, Boskovice). Největším problémem se obvykle jeví vybavenost základní školou. Pokud je poblíž město či obec, které tuto vybavenost má, není většinou problém dojíždět až už do školy, nebo za dalšími zařízeními. V Jihomoravské kraji se však často jedná o obce, které mají zařízení občanské vybavenosti dále, což může vést k migračnímu odlivu obyvatel z těchto oblastí. Navíc je předpoklad, že se tato zařízení budou v méně zalidněných oblastech dále spíše rušit.

Osídlení

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
Silná pozice krajského města	Velká nerovnoměrnost ve velikosti sídel
Malá rozdrobenost sídel	Vyšší podíl malých obcí na severu a západě kraje
Vyšší průměrná velikost jednoho sídla	Větší vzdálenost mezi sídly, zejména na jihovýchodě kraje
	Silná tendence suburbanizace v posledním desetiletí
	Nižší intenzita bytové výstavby v menších obcích
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
Využití výhod silně urbanizovaného území v okolí Brna	Dlouhodobě působící suburbanizace

KOMENTÁŘ

Charakteristiku osídlení Jihomoravského kraje výrazně ovlivňuje krajské, a zároveň druhé největší město v České republice, Brno s téměř 370 tis. obyvateli. V pořadí další města co do populační velikosti výrazně zaostávají. Určitým specifikem kraje je to, že většina obcí je tvořena pouze jedním sídlem (sídla nejsou tak rozdrobená). V ČR totiž připadá na jednu obec přibližně 2,4 sídla, zatímco v Jihomoravském kraji pouze 1,3 sídla. Průměrný počet obyvatel jednoho sídla je tak v kraji téměř dvojnásobný ve srovnání s ČR.

V rámci kraje je velká nerovnoměrnost v průměrné velikosti obcí i sídel. Zatímco v severozápadní polovině výrazně převažují obce malé a střední velikosti, v jihovýchodní části je průměrná velikost obcí i sídel podstatně vyšší. Zároveň je větší i rozloha těchto obcí (sídel), proto je průměrná vzdálenost mezi obcemi i sídly v této části kraje značně vyšší. Přes nadprůměrnou intenzitu bytové výstavby Jihomoravského kraje ve srovnání s ČR je v kraji velmi nízká intenzita bytové výstavby v malých obcích do 500 obyvatel, což může značit potenciální populační ztrátu.

V zázemí krajského města se intenzivně rozvíjí fenomén suburbanizace – roste bytová výstavba, zvyšuje se počet obyvatel. To přináší jak výhody, tak na druhé straně i určité problémy. Zejména, pokud není tato suburbanizace řízená a bytová výstavba probíhá na volných prostorách bez návaznosti na prvky občanské vybavenosti.

Bydlení

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
▪ Kvalitní bytový fond v převážné většině v rodinných domech	▪ Poněkud nižší počet bytů na obyvatele (v průměru žije více obyvatel v 1 bytě)
▪ Relativně dobrá vybavenost bytů prvky technické infrastruktury	▪ Nerovnoměrná intenzita bytové výstavby v rámci kraje (nízká v SO ORP Hodonín)
▪ Relativně vysoká intenzita bytové výstavby na většině území kraje, zejména v okolí Brna	▪ Jen v málo obcích se v posledních 10 letech postavil alespoň 1 bytový dům
▪ Další ožívování bytové výstavby po roce 2000	
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
▪ Další rozvoj bytové výstavby v krajském městě a jeho zázemí	▪ Prohlubování rozdílů v bytové výstavbě v rámci jednotlivých území kraje
▪ Využití neobydlených bytů z důvodu rekreace k trvalému bydlení	

KOMENTÁŘ

Bytový fond výrazně ovlivňuje sídelní struktura kraje. Příznivou skutečností je nadprůměrně velký podíl bytů v rodinných domech. Ten však na druhé straně způsobuje, že v jednom bytě žije v průměru více osob, než v ČR jako celku. Velké rozdíly jsou však mezi krajským městem na jedné a ostatním územím kraje na druhé straně. Byty jsou většinou dobře vybaveny prvky technické infrastruktury, téměř všechny jsou napojeny na vodovod, nadprůměrně velký podíl má kanalizaci.

Bytová výstavba v posledních letech je v rámci jednotlivých SO ORP kraje značně nerovnoměrná. Poblíž krajského města dosahuje vysokých hodnot, navíc i v samotném Brně se intenzita bytové výstavby výrazně zvyšuje. Na druhé straně existují regiony s velmi nízkou bytovou výstavbou, v nichž navíc není ani patrné ožívování bytové výstavby v posledních letech. Znamená to, že rozdíly mezi bytovou výstavbou v kraji se spíše prohlubují a do budoucna by to mohl být určitý problém. Přitom na většině území kraje se intenzita bytové výstavby po roce 2000 zvýšila. Část bytů, které jsou určeny k rekreačnímu bydlení, by mohla být využita k trvalému bydlení.

B.1.8 Rekreace

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
▪ Exponovaná poloha při hranici s Rakouskem a Slovenskem	▪ Sezónnost cestovního ruchu
▪ Velmi dobrá dopravní dostupnost z okolních území	▪ Špatné podmínky pro rozvoj zimní turistiky
▪ Pestrost krajinných typů	▪ Špatný technický stav řady atraktivit
▪ Pestrá nabídka pro rozmanité formy cestovního ruchu	▪ Málo kvalitních vodních ploch
▪ Tradice vinařství a vinařské turistiky	▪ Intenzivní zemědělství omezující prostupnost krajiny
▪ Výborné podmínky pro rozvoj cykloturistiky	
▪ Přítomnost veletržního a kongresového centra v Brně	
▪ Zachovaný folklór a folklorní slavnosti	
▪ Atraktivní, tematicky specifické památky	
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
▪ Rozvoj spolupráce v oblasti cestovního ruchu se sousedními státy	▪ Nedostatečná spolupráce se sousedními kraji a státy
▪ Rozvoj netradičních atrakcí spojených s poznáváním místních specifik	▪ Nadměrné zatížení přírodně cenných lokalit s vysokou koncentrací cestovního ruchu
▪ Zvyšování atraktivity méně turisticky využívaných území (Vyškovsko)	

KOMENTÁŘ

SILNÉ STRÁNKY

Exponovaná poloha při hranici s Rakouskem, Slovenskem a Maďarskem ovlivňuje příznivě návštěvnost a poptávku po zařízeních cestovního ruchu a rekreace.

Velmi dobrá dopravní dostupnost z okolních území je odrazem polohy na důležitých dopravních koridorech. Území kraje se tak stává dobře dostupné pro potenciální návštěvníky.

Pestrost krajinných typů je pro kraj typická, kromě vyšších horských poloh jsou zde zastoupeny veškeré krajinné typy a přírodní charakteristiky.

Pestrá nabídka pro rozmanité formy cestovního ruchu souvisí s uvedeným zastoupením krajinných typů a kulturně historických a dalších druhů památek.

Tradice vinařství a vinařské turistiky činí kraj ojedinělým v celé Evropě severně od Alp. Využívat vinařskou turistiku je možné obdobným způsobem jako v Německu v údolí Rýna a Mosely. Na jižní Moravě je možno zároveň propojovat moravské, rakouské a slovenské vinařské oblasti sítěmi turistických cest, cyklotras a zájezdy poznávací turistiky.

Výborné podmínky pro rozvoj cykloturistiky jsou dány především terénní konfigurací. Cykloturistika v terénu rovin a nízkých pahorkatin je velmi dobře dostupná pro široké vrstvy cyklistů méně zaměřených na sportovní výkony.

Přítomnost veletržního a kongresového centra v Brně je důležitá využitím kapacit areálu veletrhů i dalších zařízení pro pořádání kongresů a výstav. Kongresovou turistiku generuje i velmi rozvinutá vysokoškolská základna Brna.

Zachovaný folklór a folklorní slavnosti jsou dány tím, že jižní Morava je již poslední rozvinutější folklorní oblastí v České republice.

Atraktivní, tematicky specifické památky. V kraji je řada technických a zejména vojenských památek. Areál slavkovského bojiště patří mezi nejvýznamnější bitevní areály 19. století.

SLABÉ STRÁNKY

Sezónnost cestovního ruchu je dána především chybějící nabídkou atraktivit zimní turistiky. Snížení sezónnosti je dlouhodobým úkolem při vytváření příslušných atraktivit konferencí, hudebních a divadelních festivalů, atraktivních výstav apod.

Špatný technický stav řady atraktivit je odstranitelný v dlouhodobém časovém horizontu prostřednictvím zdokonalení péče o památky s využitím soukromých i veřejných prostředků. V tomto procesu musí sehrát rozhodující roli města, obce a církve, které jsou často vlastníky památkových objektů.

Málo kvalitních vodních ploch. Tento nedostatek lze jen částečně nahradit výstavbou aquacentra, plaveckých bazénů a veřejných koupališť. Taková náhrada je s výjimkou menších veřejných koupališť finančně náročná.

Špatné podmínky pro rozvoj zimní turistiky jsou dány polohou, morfologií terénu a nadmořskou výškou území. Je nutno je respektovat, jejich vliv nelze odstranit.

Intenzivní zemědělství omezující prostupnost krajiny je další z trvale působících vlastností území. Částečné zlepšení lze postupně dosahovat technicko hospodářskými úpravami pozemků, jejichž úkolem je mimo jiné zlepšovat prostupnost krajiny obnovou původní struktury pozemkového vlastnictví a obnovou původních polních a ledních cest.

PŘÍLEŽITOSTI

Rozvoj spolupráce v oblasti cestovního ruchu se sousedními státy je využitím příznivé geografické polohy kraje.

Rozvoj netradičních atrakcí spojených s poznáváním místních specifíků je jedním ze způsobů potlačení sezónnosti cestovního ruchu.

Zvyšování atraktivity méně turisticky využívaných území (Vyškovsko, Českomoravská vrchovina, Dražanská vrchovina) je dlouhodobým úkolem naplňování koncepce rozvoje cestovního ruchu.

HROZBY

Nedostatečná spolupráce se sousedními kraji a státy. Vedle rozvinuté spolupráce s Rakouskem je nezbytné rozvíjet i spolupráci se Slovenskem. Nadějně jsou zlepšení prostupnosti hranice, poznávací turistika archeologických památek Velkomoravské říše, využití turistiky na Baťově kanálu apod.

Nadměrné zatížení přírodně cenných lokalit s vysokou koncentrací cestovního ruchu, zejména v území Moravského krasu, Lednicko – valtické areálu a Vranovské přehrady. Zde je nutné do rekreačního využití zapojit i zázemí těchto rekreačních oblastí.

Dlouhodobé chátrání některých památkových objektů je bezesporu celorepublikový problém. Jeho řešení lze vidět ve spolupráci soukromého a veřejného sektoru, měst a obcí, církví a soukromých vlastníků památkových objektů. Bez takové spolupráce je problém v podstatě neřešitelný.

B.1.9 Hospodářské podmínky

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
Rozvinutá a odvětvově pestrá ekonomická základna	Výrazné snížení počtu pracovních míst mezi lety 1991 a 2001
Poloha na hlavních evropských dopravních tazích	Vysoká koncentrace pracovních míst do několika málo měst
Dobudované dálniční propojení se sousedními oblastmi	Slabá ekonomická základna měst a obcí v zázemí Brna
Blízkost investičně silné rakouské ekonomiky	Nižší míra podnikatelských aktivit v řadě obcí jihozápadní a jihovýchodní části kraje
Průběh procesu konvergence a terciarizace ekonomiky	Vysoká nezaměstnanost v řadě obcí v jihovýchodní a jihozápadní části kraje
	Malý počet průmyslových rozvojových zón ve Znojmě a jeho okolí
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
Další rozvoj průmyslových zón (i v okrajových částech kraje)	Pokračující koncentrace ekonomické základny do měst
Využití brownfields pro rozvoj ekonomiky kraje	Přetrvávající koncentrace ekonomiky do Brna a několika dalších měst
Rozvoj průmyslových zón v Brně a přestavba Jižního centra	Trvalé zaostávání ekonomické základny Znojemska
Využití vědeckovýzkumné základny Brna pro rozvoj inovačních technologií	Dlouhodobá devastace nevyužívaných výrobních i nevýrobních objektů

KOMENTÁŘ

SILNÉ STRÁNKY

Rozvinutá a odvětvově pestrá ekonomická základna dává dobré předpoklady pro využití zdrojů pracovních sil, na druhé straně je odolnější proti konjunkturálním změnám a ekonomické regresi.

Poloha na hlavních evropských dopravních tazích dává výhodné předpoklady pro hospodářský a územní rozvoj. V případě Jihomoravského kraje se tato polohová výhoda uplatňuje především ve využití prostoru mezi D1, D2 a letištěm v Tuřanech, kde je umístěno těžiště budoucího ekono-

mického rozvoje kraje. Dobudované dálniční propojení se sousedními oblastmi usnadňuje vstup zahraničních investorů, ale uplatňuje se i při lokalizaci vnitrostátních aktivit.

Blízkost investičně silné rakouské ekonomiky je předností Jihomoravského kraje. Spolu s příznivými územně technickými podmínkami je tato možnost unikátní. V Jihočeském kraji a v kraji Vysočina, jako i v dalších krajích má rakouská ekonomika méně vhodné možnosti uplatnění než v Jihomoravském kraji.

Průběh procesu konvergence a terciarizace ekonomiky. Tento proces proběhl na jižní Moravě a zejména v Brněnské aglomeraci velmi dobře v porovnání s jinými územími státu. Zejména Brno posílilo svoji pozici centra služeb a vzdělání a posílilo svoji atraktivitu proti období, kdy bylo především silným průmyslovým centrem.

SLABÉ STRÁNKY

Výrazné snížení počtu pracovních míst mezi r. 1991 a 2001 je obdobou vývojových tendencí v celé české ekonomice. Situace v Jihomoravském kraji není odlišná a je možné konstatovat, že díky skladbě své ekonomické a zejména průmyslové základny se s touto tendencí vývoje vyrovnal ještě úspěšněji.

Vysoká koncentrace pracovních míst do několika mála měst je jedním ze specifíků ekonomiky jižní Moravy. Ve svých důsledcích to přináší velké problémy, např. na Znojmsku, kde v podstatě chybí další významné ekonomické a sídelní centrum stojící vedle Znojma a poskytující možnost zaměstnání a využívání nadmístních služeb v obcích při hranicích s Jihočeským krajem. Obdobná je situace v severní části kraje (Drahanská vysočina).

Slabá ekonomická základna měst a obcí v zázemí Brna. V zázemí Brna je relativně slaběji rozvinutá ekonomická základna obcí s výjimkou Blanska, čímž zde na ekonomicky rozvinutá centrum navazuje v podstatě zemědělské zázemí se slabě rozvinutým průmyslem a velmi nízkou úrovní vybavenosti. Je to způsobeno i absencí větších měst v zázemí Brna.

Nižší míra podnikatelských aktivit v řadě obcí v JZ a JV části kraje je jen těžko odstranitelná. Je ovlivněna i vzdělanostní úrovní obyvatelstva a nižší poptávkou po řadě služeb.

Vysoká nezaměstnanost v řadě obcí v jihovýchodní a jihozápadní části kraje je dlouhodobě působícím fenoménem. Jeho negativní působení lze jen těžko omezovat. Dlouhodobým řešením je zvyšování vzdělanostní a kvalifikační úrovně obyvatelstva a také růst životní úrovně, který bude generovat poptávku po řadě služeb a podmíní tak rozvoj malého podnikání. Obdobně by mohlo působit též vytváření menších průmyslových rozvojových zón. Vzhledem k vzdálenosti sídel a nízké hustotě zalidnění tento problém může působit dlouhodobě.

Malý počet průmyslových rozvojových zón ve Znojmě a jeho okolí je do značné míry způsoben odlehlostí tohoto území a rovněž vzdělanostní a kvalifikační skladbou obyvatelstva a jeho dřívější orientací na zemědělství a potravinářský průmysl, tj. odvětví procházející regresí. Přes tuto regresi je zde menší zájem o vytváření průmyslových zón, zatímco situace z hlediska brownfields je zde již poněkud příznivější a je možné předpokládat, že budoucí využití brownfields by mohlo v tomto území nahradit průmyslové zóny.

PŘÍLEŽITOSTI

Další rozvoj průmyslových zón, a to i v okrajových částech kraje záleží jednak na poptávce, jednak na stimulaci pro vytváření těchto zón. Zde jsou rezervy především na straně regionálního rozvoje a podpory místních a obecních aktivit.

Využití brownfields pro rozvoj ekonomiky kraje je možné obdobně jako u průmyslových zón. V procesu konverze ekonomiky se uvolnila řada stavebních fondů prakticky v každé obci v důsledku útlumu zemědělství. Využití těchto fondů je ovšem podmíněno zájmem vlastníků. V první řadě by se mělo dbát na omezení negativního působení nevyužívaných objektů na okolí a zároveň zvažovat možnosti např. daňového znevýhodnění nevyužívaného vlastnictví. To je však záležitost neřešitelná na úrovni kraje, kraj může ale požadovat legislativní řešení těchto problémů na orgánech státu. Řešení je tedy dlouhodobé a s málo jistými výsledky.

Rozvoj průmyslových zón v Brně a přestavba Jižního centra. Využití jádrového území města i celé aglomerace je jednou z hlavních rozvojových příležitostí ekonomiky kraje. Velké přestavbové území v centru Brna zvýší atraktivitu a také přitažlivost města pro další rozvojové aktivity.

Využití vědecko výzkumné základny Brna pro rozvoj inovačních technologií. Brno má z hlediska využití vědecko výzkumné základny jednu z nejlepších předpokladů srovnatelných s Prahou. Proto je nutné podporovat akce typu vytváření vědecko technických parků a inovačních center a využívat jejich synergické efekty a šíření inovací.

HROZBY

Pokračující koncentrace ekonomické základny do měst se vedle vlastní koncentrace a využívání příznivějších podmínek pro rozvoj výrobních a obslužných aktivit projevuje nepřímo i působením procesu suburbanizace, kdy obyvatelstvo přemísťující se do zázemí měst není v dostatečné míře doprovázeno výrobním a obslužnými aktivitami. V důsledcích to vede ke zvyšování objemů pohybu za prací a rovněž k zaostávání vybavenosti (např. školské) v obcích v zázemí měst.

Přetrvávající koncentrace ekonomiky do Brna a několika dalších měst vytváří jejich nežádoucí superpozici a projeví se výrazně po vybudování a naplnění všech rozvojových aktivit v prostoru mezi Brnem a Šlapanicemi, v menší míře i dalších okresních měst. Následkem bude zvyšování disproporcí mezi městy a venkovem, zvyšování dojíždky za prací a snižování atraktivity venkovského osídlení pro bydlení.

Trvalé zaostávání ekonomické základny Znojemska je dlouhodobým problémem, jehož řešení lze spatřovat ve zvyšování kvality lidských zdrojů (vzdělání a kvalifikace) a ve využívání místních fondů (desítky potenciálních přestavbových brownfields ve venkovském osídlení).

Dlouhodobá devastace nevyužívaných výrobních i nevýrobních objektů je celostátní problém obtížně řešitelný na krajské úrovni. Místní a zejména obecní orgány mohou jen vyvíjet tlak na využití těchto objektů pro podnikání, nebo alespoň dostupnými prostředky v možnosti obcí zmenšovat jejich negativní působení na okolí (ochranná zeleň navrhovaná v územních plánech obcí).