

B.2 HODNOCENÍ VYVÁŽENOSTI VZTAHU ÚZEMNÍCH PODMÍNEK UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ

B.2.1 Pilíře udržitelného rozvoje území

Jedním ze základních cílů územního plánování podle §18 odst.1 stavebního zákona č.186/2006 Sb. je „vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.“ Účinná ochrana životního prostředí a šetrné využívání přírodních zdrojů, kvalita podmínek pro ekonomický růst a zaměstnanost a kvalita podmínek pro sociální rozvoj jsou podle definice Komise OSN pro životní prostředí a rozvoj z roku 1987 třemi základními pilíři udržitelného rozvoje území (URÚ).

Základní charakteristiky hlavních tématických okruhů a dílčích témat URÚ a jejich rozsahy a vlivy na území Jihomoravského kraje jsou popsány v části A. Podklady pro rozbor URÚ a vyhodnoceny prostřednictvím tématických SWOT analýz v kapitole B.1, s vyobrazením jejich dílčích územních průmětů a analytických hodnocení v **kartogramech č. 2 – 73** grafické přílohy ÚAP.

Následující hodnocení v kapitole B.2.2 jsou prováděna s cílem zjištění vyváženosti vztahu územních podmínek URÚ Jihomoravského kraje: vystižení stěžejních charakteristik jednotlivých pilířů URÚ, vyhodnocení jejich vzájemných vztahů a rozložení míry jejich působnosti v území kraje s vyobrazeními v **kartogramech č. 74 – 76**. Na tato hodnocení navazuje v kapitole B.2.3 souhrnný popis silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb URÚ kraje, včetně souhrnného hodnocení vztahu územních podmínek pro zajištění URÚ kraje, s vyobrazením jejich územního rozložení a míry jejich uplatnění v **kartogramu č. 77**.

B.2.2 Vyhodnocení pilířů URÚ

Vyhodnocení pilířů URÚ Jihomoravského kraje je provedeno textově a graficky. K **textovému vyhodnocení** charakteristik pilířů URÚ Jihomoravského kraje a jejich vzájemných vazeb byla zvolena metoda dílčích SWOT analýz pro každý pilíř URÚ kraje samostatně. K tomu byl zvolen následující postup:

1. Sloučení jednotlivých **S.**, **W.**, **O.** a **T.** analýz hlavních tématických okruhů z kapitoly B.1.
2. Vyřazení těch hodnocení S., W., O. a T., které nemají vazbu na územní rozvoj a těch, které se netýkají problematik s nadmírným významem.
3. Posouzení vztahu zbývajících hodnocení k environmentálnímu, ekonomickému či sociálnímu pilíři, s rozlišením: **2** = silná vazba, **1** = slabá vazba, **0** = bez vazby.
4. Výběr položek se silnou vazbou **2** k příslušnému pilíři.
5. Závěrečné sloučení a zobecnění vybraných položek u každého z pilířů.

Výsledky takto sestavených SWOT analýz za jednotlivé pilíře URÚ Jihomoravského kraje jsou následující:

ENVIRONMENTÁLNÍ PILÍŘ	
SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
▪ Značné zásoby podzemních vod vázané především na kvartérní sedimenty Dolnomoravského úvalu a horniny Moravského krasu, vymezení a ochrana území pro akumulaci povrchových vod	▪ Zvýšená zranitelnost podzemní vody hydrologických rajonů, vázaných především na kvartérní uloženiny na dolních tocích řek a na neogén Vyškovské brány
▪ Existence přírodních léčivých zdrojů Hodonín, Pásohlávky, Charvátská Nová Ves	▪ Vysoký podíl zornění zemědělské půdy, poškození a degradace půd, snížená přirozená retenční schopnost krajiny, nedostatek ekologických stabilizačních prvků v povodí
▪ Vymezení stanovených záplavových území, realizace ochranných opatření	▪ Nedostatečná zabezpečenost ochrany měst a obcí před povodněmi, dlouhodobě pokračující urbanizace záplavových území
▪ Dobrá úroveň míry znečištění ovzduší a hlukové zátěže, emise na jednoho obyvatele výrazně pod průměrem ČR, zdroje kategorie REZZO1 méně významné	▪ Překračován emisní strop pro oxidy dusíku, na velké části území překračovány imisní limity denních koncentrací částic PM10 a pro benzo(a)pyren, k překračování limitů hluku dochází i v intravilánech některých obcí, zejména Brna
▪ Značná zastoupení území přírody a krajiny republikového i mezinárodního významu, unikátnost území v širším prostoru soutoku Moravy a Dyje a navazujícím území Lednicko-valtického areálu a Pavlovských vrchů, rozsáhlá síť přírodních parků	▪ Velký podíl území s koeficientem ekologické stability nižším než 1,00 (krajina s narušenými přírodními strukturami), vysoká míra ohrožení půdy působením degradačních činitelů (větrná, vodní eroze, sesuvy, hutnění podorníční půdy používáním těžké mechanizace v agrotechnice aj.)
▪ Výrazná různorodost charakteru a zřetelná rázovitost krajiny, tradice vinařství a ovocnářství projevující se ve struktuře krajiny a v krajinné scéně	▪ Nízké procento obyvatel připojených na kanalizace, nedostatečná kanalizační síť u 11 aglomerací¹, nutnost rozšíření ČOV u 29 aglomerací s počtem EO nad 2000, absence odvádění a likvidace odpadních vod v obcích s EO do 2000

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
▪ Snížení znečištění ovzduší i hlukové zátěže v sídlech opatřeními v dopravě	▪ Vysoké riziko znečištění podzemních vod v rajonu 2230 Vyškovská brána
▪ Závazné vymezení a schválení regionální a nadregionální úrovně ÚSES pro celé území JMK v ZÚR	▪ Devastace zbytků lužních lesů a přirozených úseků vodních toků výstavbou průplavního spojení D-O-L v části týkající se JMK, vč. napojení Břeclavi
▪ Dotváření prostorové struktury krajiny a její estetické atraktivnosti vegetačními úpravami v souvislosti se snižováním rizika eroze	▪ Realizace záměrů, zejména ve sféře dopravní a technické infrastruktury, u kterých dochází k významnému střetu s veřejným zájmem ochrany přírody a krajiny
▪ Zkvalitnění životního prostředí zalesňováním pozemků v oblastech s útlumem zemědělské výroby a v oblastech s potřebou ochrany zemědělské půdy před erozí	▪ Rozvíjení příliš intenzivní zemědělské výroby, posilování agrárního charakteru krajiny snížením a zanikáním biologické rozmanitosti území

¹ aglomerací je míněna hranice zastavitelného území sídel, z nichž je odpadní voda efektivně shromažditelná

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
Zavádění integrovaných přepravních systémů pro osobní dopravu s vyšším uplatnění železnice ke snížení ekologické zátěže území	Snižování hodnot krajinného rázu výstavbou ve volné krajině, zábory kvalitní půdy pro výstavbu, změny zemědělských pozemků na pozemky stavební

EKONOMICKÝ PILÍŘ	
SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
Rozvinutá a odvětvově pestrá ekonomická základna, posilovaná exponovanou polohou kraje při hranici s Rakouskem a Slovenskem	Výrazné snížení počtu pracovních míst mezi lety 1991-2001 a jejich vysoká koncentrace do několika málo měst, slabá ekonomická základna měst a obcí v zázemí Brna
Poloha na hlavních evropských a republikových silničních a železničních dopravních tazích, mezinárodní letiště Brno-Tuřany	Nižší míra podnikatelských aktivit a vysoká nezaměstnanost v řadě obcí v jihozápadní a jihovýchodní části kraje
Dobrá vybavenost území technickou infrastrukturou (vydatné zdroje vody, pokrytí území distribučními sítěmi elektřiny a plynu)	Nevyhovující úroveň nadřazené silniční sítě a nepříznivá konstelace železničních tratí na Znojemsku neumožňují kvalitní propojení s centrem kraje ani dalšími kraji ČR
Pestrá nabídka pro rozmanité formy cestovního ruchu, přítomnost veletržního a kongresového centra v Brně, tradice vinařství a vinařské turistiky, atraktivní, tematicky specifické památky, Baťův kanál	Nevyhovující stavební a dopravně technický stav naprosté většiny úseků silnic II. a III. tř.
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
Možnosti další výstavby průmyslových zón (též v okrajových částech kraje) a využití brownfields pro rozvoj ekonomiky kraje	Přetrvávající koncentrace ekonomiky do Brna a několika dalších měst
Předpoklady posílení větve VI b TEMMK sítě TEN-T průplavním spojením D-O-L s návaznostmi na Dunajskou vodní cestu, přístavy v Baltském a Severním moři a na evropské logistické přepravní řetězc; předpoklad rozvoje přístavu Břeclav jako logistického centra nadnárodního významu	Další zaostávání ekonomické základny Znojemska
Založení funkčního systému veřejné logistiky s přesahem na Slovensko a Rakousko	Časové posuny v přípravě a realizaci navrhovaných staveb a sledované přestavby silniční a železniční sítě
Zlepšení dostupnosti dopravně odlehlejších oblastí, zvýšení atraktivity pro jejich ekonomický rozvoj	Ohrožení realizace průplavního spojení D-O-L pro zásadní střety s ochranou přírody a krajiny

SOCIÁLNÍ PILÍŘ	
SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
Přírůstek obyvatelstva po roce 1991 v okolí Brna (zejména SO ORP Kuřim, Šlapanice, Židlochovice)	Úbytek obyvatelstva v Brně a na Hodonínsku (nejvíce v SO ORP Veselí nad Moravou), nerovnoměrný populační vývoj v rámci kraje, nepříznivá věková struktura obyvatelstva, zejména v krajském městě
Relativně vysoká intenzita bytové výstavby na většině území kraje (zejména v okolí Brna)	Nižší počet bytů na obyvatele, nerovnoměrná intenzita bytové výstavby v rámci kraje (nízká v SO ORP Hodonín), nižší intenzita bytové výstavby v menších obcích, silná tendence suburbanizace
Relativně dobrá vybavenost školou a poštou na většině území kraje, velmi dobrá vybavenost v SO ORP Břeclav	Nižší vybavenost v SO ORP Tišnov, Znojmo a Boskovice
Malá rozdrobenost sídel, vyšší průměrná velikost jednoho sídla	Velká nerovnoměrnost ve velikosti sídel, vyšší podíl malých obcí na severu a západě kraje
Vysoké procento obyvatel připojených na vodovody, území pokryto distribučními sítěmi pro zásobování elektrickou energií a plynem, dobrý stav odpadového hospodářství	Nepříznivá dopravní dostupnost Znojemska (západní část), Rosic (severní část), Tišovska (střední a západní část), Boskovicka a Blanenska (východní část), Hustopečí (SV část), Kyjova (východní část), Veselí nad Moravou (východní část)
Přímé napojení na transevropské cyklotrasy EV č. 4 (Roscoff - Kyjev) a EV č. 9 (od Baltu k Jadranu) s křižovatkou v jádrovém území kraje, stabilizovaná síť navazující nadřazené sítě cyklotras	Nedostatečně připravená cykloturistická infrastruktura; většina úseků vedena společně s motorovou dopravou bez segregace do samostatných cyklistických stezek
Migrační potenciál ze Slovenska a ze sousedních krajů ČR - zlepšování migračního pohybu obyvatel	Nedostatečná kanalizační síť u 11 aglomerací, nutnost rozšíření ČOV u 29 aglomerací s počty nad 2000 EO, častá absence odvádění a likvidace odpadních vod v obcích do 2000 EO
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
Zkvalitnění a zlepšení dopravní dostupnosti především odlehlejších oblastí, zvýšení atraktivity pro jejich možný ekonomický rozvoj a sociální stabilitu	Pokračující koncentrace obyvatelstva do zázemí krajského města na úkor ostatních částí kraje, postupný úbytek obyvatel v okrajových částech kraje
Rozvoj veřejných vnitrostátních letišť JMK – potenciál pro rozvoj rekreace a sportu včetně doprovodných služeb v přílehlém okolí	Prohlubování rozdílů v bytové výstavbě v rámci jednotlivých částí kraje
Zatraktivnění cyklistické dopravy a vyšší využívání navazující sítě cyklistických tras a stezek	Nedostatečná segregace cyklistické dopravy (riziko střetů, nízká atraktivita a omezené využívání)
	Potenciální ohrožení vodárenských a kanalizačních systémů při krizových situacích (povodně)

Výsledky dílčích SWOT analýz pilířů URÚ Jihomoravského kraje potvrzují následující:

- Velká část příležitostí z hlediska ekonomického (další výstavba průmyslových zón, realizace Dunajské větve D-O-L a rozvoj přístavu Břeclav jako logistického centra nadnárodního významu, zlepšení dopravní dostupnosti okrajových částí kraje) je také příležitostmi sociálními

(zvýšení nabídky pracovních míst, dopravní zpřístupnění a zatraktivnění sociálně slabších území kraje), zatímco pro environmentální pilíř patří mezi hrozby.

- Některé hrozby environmentální (zábory kvalitních půd pro výstavbu plynoucí z pokračující suburbanizace měst i menších sídel – zde zvláště ve spádovém území Brna) jsou zároveň hrozbami sociálními (koncentrace obyvatelstva do atraktivních území kraje na úkor oslabených okrajových částí, prohlubování rozdílů v intenzitě bytové výstavby v jednotlivých částech kraje apod.).
- Výrazně příznivý vliv dopravy na stabilitu a posílení ekonomického a sociálního pilíře ohrožuje celá řada nejasností (např. zpochybnění dlouhodobě stabilizovaného koridoru rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec – Napajedla z důvodu ohrožení ptačí oblastí Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, nevyjasněnost vedení koridoru rychlostní silnice R43 Brno – hranice Pardubického kraje a vedení JZ tangenty u Brna, nevyjasněnost koncepce jižního propojení dálnic a rychlostních silnic v nejzatíženějších směrech D1 – R52 – D2, zpoždění přestavby železničního uzlu Brno, odklad modernizace propojení Brno – Přerov s návazností na II. a III. tranzitní železniční koridor s vazbou na případné dálkové a mezinárodní propojení Brno – Přerov – Zlín, případně dále na Slovensko / Púchov, a propojení Wien – Brno – Warszawa, koncepčně nestabilizované napojení jižního úseku řeky Moravy na Dunaj apod.).
- Dobré zajištění území kraje technickou infrastrukturou (zásobováním vodou, elektřinou a plynem, postupující vybaveností obcí kanalizací a ČOV) a nakládání s odpady jsou silnými stránkami pro všechny tři pilíře udržitelného rozvoje území kraje, tj. pro pilíř ekonomický, sociální i environmentální.
- Silnými stránkami environmentálního pilíře na území kraje jsou značná zastoupení přírodních a krajinných hodnot republikového i mezinárodního významu (NP Podyjí, CHKO Bílé Karpaty, Moravský kras a Pálava, BR Dolní Morava a Bílé Karpaty, unikátnost území v širším prostoru soutoku Moravy a Dyje a v navazujícím území Lednicko-valtického areálu a Pavlovských vrchů, rozsáhlá síť přírodních parků, výrazná různorodost charakteru a zřetelná rázovitost krajiny, tradice vinařství projevující se ve struktuře krajiny i v krajinné scéně apod.), které pozitivně spolupůsobí na pilíř sociální (kvalitu životního prostředí, nabídku poznávacích a rekreačních atraktivit) i ekonomický (rozvoj cestovního ruchu a terciární ekonomiky). Zvyšování návštěvnosti chráněných území je však pro environmentální pilíř riziko.
- Vysoký podíl kvalitního ZPF na území kraje je jednou ze silných stránek environmentálního pilíře (jako přírodní hodnota), způsob nakládání s ním je však slabou stránkou téhož pilíře (vysoké procento zornění, poškozování a degradace kvality půd, snížení retenční schopnosti krajiny).
- Určitá rizika sociální (pokračující úbytek obyvatelstva v okrajových částech kraje, případně jejich odliv z těchto území) jsou zároveň i riziky ekonomickými (nedostatek pracovních sil v území, případně odliv kvalifikované pracovní síly – ohrožení zvláště pro zemědělství a služby).

Grafická vyhodnocení územní působnosti silných a slabých stránek každého z pilířů URÚ Jihomoravského kraje jsou jednotlivě znázorněny **v kartogramech č. 74 „SWOT analýza územních podmínek pro příznivé životní prostředí“, č. 75 „SWOT analýza územních podmínek pro hospodář-**

ský rozvoj území“ a **č. 76** „SWOT analýza územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel území“.

Uvedená zobrazení byla sestavena metodou GIS syntézy vybraných kartogramů z grafické přílohy ÚAP následujícím postupem:

1. Výběr kartogramů s jevy, které mají nejvýraznější vliv na účinky příslušného pilíře URÚ kraje².
2. Sloučení blízkých hodnot v legendách těchto kartogramů, s rozlišením: **+1** = převážně kladný vliv, **0** = převážně nevýznamný vliv, **-1** = převážně záporný vliv jevu na možnosti zajištění příslušného pilíře v území.
3. Zjištění obcí s kladným, nulovým nebo záporným ohodnocením vlivů za každý vybraný jev a jejich sečtení za každou obec a za každý pilíř URÚ celkem.
4. Zobrazení výsledných součtů u všech obcí kraje za každý pilíř zvlášť.

Tímto postupem byl získán základní rámcový přehled o rozložení a míře působnosti každého pilíře URÚ na celém území kraje.

Z takto získaných přehledů vyplývá:

- Obce s převahou dobrých územních podmínek pro příznivé životní prostředí se nalézají zejména v jihozápadním až západním okraji území při hranici s krajem Vysočina (ORP Znojmo, Moravský Krumlov, Ivančice, Tišnov, Blansko a Boskovice), v území Dražanské vrchoviny severovýchodně od Brna (ORP Šlapanice, Blansko, Boskovice) a v jihovýchodním cípu kraje v území Bílých Karpat (ORP Veselí nad Moravou). Poměrně dobré podmínky vykazuje též území podél řek Litavy a Kyjovky jihovýchodně od Brna (ORP Šlapanice, Slavkov u Brna, Bučovice, Kyjov).
- Naopak nepříznivé až velmi nepříznivé podmínky se projevují kromě Brna především v jižní až jihovýchodní polovině kraje, nejvýrazněji v území ORP Hodonín, Břeclav a Židlochovice, z velké části též Kyjov, Hustopeče a Mikulov, významně Znojmo (jihovýchodní část) a Veselí nad Moravou (severní polovina).
- Územní rozložení těchto ukazatelů potvrzuje zvláště negativní vlivy intenzivního zemědělství (tím i nízké lesnatosti území) a kapacitní silniční dopravy na ekologickou stabilitu území a na možnosti zajištění jeho příznivého životního prostředí.
- Obce s převahou dobrých územních podmínek pro hospodářský rozvoj se nalézají zejména v prostoru Brněnské aglomerace, v území ostatních hlavních center osídlení kraje a v území podél dálničních a hlavních silničních tahů. Zjednodušeně platí, že územní rozložení dobrých územních podmínek pro hospodářský rozvoj kopíruje téměř zcela rozložení nevyhovujících až špatných podmínek pro příznivé životní prostředí na území kraje – a naopak, ačkoliv výběr ukazatelů pro obojí vyhodnocení se liší.

² Pro pilíř **environmentální** bylo vybráno 8 kartogramů (vlivy imisí a hluku, podíl přírodních a krajinných hodnot, ukazatel KES, podíl orné půdy, lesních pozemků a tříd ochrany ZPF), pro pilíř **ekonomický** 10 kartogramů (podíl speciálních zemědělských kultur, hustota zalidnění, intenzita bytové výstavby, vývoj ekonomicky aktivních obyvatel, počty pracovních míst a podnikatelských subjektů, vymezení rekreačních a turistických oblastí, hodnocení prostorové dostupnosti k pozemním komunikacím a k železnici), pro pilíř **sociální** 11 kartogramů (vývoj počtu obyvatel, přírůstek / úbytek obyvatel stěhováním, podíl obyvatel ve věku 65+ a 0-14 let, počet obyvatel s VŠ vzděláním, sídelní stabilita, podíl EA, míra nezaměstnanosti, podíl obyvatel zásobovaných plynem, pitnou vodou z vodovodu a napojených na kanalizaci).

- Územní rozložení prostorů vhodných pro hospodářský rozvoj na území kraje potvrzuje zhruba logiku i rozsah vymezení rozvojové oblasti Brno a vedení rozvojových os podle návrhu PÚR ČR 2008, jako i výsledky ve vymezení hlavních rozvojových os a vedlejších urbanizačních os podle ÚPG Jihomoravského kraje z roku 2004.
- Obce s převahou dobrých územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel se rozkládají především v prostoru Brněnské aglomerace a v území s dobrou dopravní dostupností. V tomto ohledu jsou si územní rozložení dobrých podmínek pro ekonomický rozvoj i pro soudržnost společenství obyvatel velmi blízké.
- Ve sféře sociální spokojenosti obyvatel sehrává však významnou roli též dobré životní prostředí (viz např. kladné výsledky u obcí při Českomoravské vrchovině, Dražanské Vrchovině a v prostoru Dolnomoravského úvalu), a podmínky pro uplatnění na trhu práce (viz důsledky výrazně vysoké míry nezaměstnanosti zvláště v území ORP Znojmo, Moravský Krumlov, Kyjov a Veselí nad Moravou).

Z uvedených vyhodnocení a poznatků vyplývají též formulace příslušných problémů a úkolů k řešení v ÚPD obcí i kraje, které jsou uvedeny v kapitole B.3.

B.2.3 Souhrnná SWOT analýza udržitelného rozvoje území

Pro zpracování souhrnné SWOT analýzy URÚ Jihomoravského kraje byly využity dílčí SWOT analýzy z kapitoly B.2.2. a kartogramy č. 74 – 76 s vyjádřením územní působnosti silných a slabých stránek každého z pilířů URÚ Jihomoravského kraje.

K **textovému vyhodnocení** byl zvolen následující postup: Společným shrnutím dílčích SWOT analýz jednotlivých pilířů URÚ kraje byla získána hlavní témata a charakteristiky pro jednotlivé prvky **S.**, **W.**, **O.** a **T.** souhrnné analýzy URÚ. Výběrem stěžejních témat URÚ kraje, jejich sloučením a příslušným zobecněním byly získány následující výsledky:

SILNÉ STRÁNKY (S)

S1: Značný rozsah přírodních a krajinných hodnot

Území Jihomoravského kraje charakterizují značná zastoupení výjimečně kvalitních území přírody a krajiny republikového a mezinárodního významu, i výrazná různorodost a rázovitost krajiny, obohacená v jižní části kraje činnostmi vinařství. Kvalitní přírodní a krajinné hodnoty zvyšují atraktivitu života obyvatel na území kraje, umožňují intenzivní rekreační a turistické využívání území a významně přispívají k vyšší návštěvnosti kraje a k rozvoji terciární sféry jeho ekonomiky.

S2: Pozitivní trendy vývoje životního prostředí

Pozitivní roli na území Jihomoravského kraje sehrávají trendy směřující ke zlepšení celkové úrovně životního prostředí, projevující se zejména velmi nízkými mírami znečištění ovzduší i hlukové zátěže na rozhodující rozloze kraje, vysokým procentem obyvatel připojených na vodovody a na distribuční síť pro zásobování elektrickou energií a plynem i dobrým stavem od-

padového hospodářství. Další zlepšení do roku 2010 lze očekávat zejména v odkanalizování a čištění odpadních vod zvláště u obcí do 2000 EO a realizací plánovaných opatření pro zlepšení čistoty ovzduší a snížení hlukových zátěží podél kapacitních dopravních cest.

S3: Výhodné podmínky pro rozvoj ekonomiky

Výhodné podmínky pro rozvoj ekonomiky Jihomoravského kraje dokládá vlastní rozvinutá a odvětvově pestrá ekonomická základna (včetně zemědělství a vinařství), významně posilovaná polohou kraje na hlavních republikových a evropských dopravních tazích a sousedstvím kraje s Rakouskem a Slovenskem. Výhodné podmínky podporuje též dobrá vybavenost území technickou infrastrukturou (vydatné zdroje vody, pokrytí území distribučními sítěmi elektřiny a plynu), i pestrá nabídka pro rozmanité formy cestovního ruchu.

SLABÉ STRÁNKY (W)

W1: Zvýšená zranitelnost území

Ke zvýšené zranitelnosti území Jihomoravského kraje přispívají zvláště důsledky vysokého zastoupení zemědělské výroby (ohrožení půd působením degradačních činitelů, potlačení přirozených retenčních schopností krajiny) a nedostatky v technické vybavenosti obcí (nízké procento obyvatel připojených na kanalizaci, způsobující znečištění povrchových a ohrožení zdrojů podzemních vod). K ohrožení dílčích částí území přispívá též nedostatečná zabezpečení ochrany měst a obcí před povodněmi, případně pokračující urbanizace záplavových území.

W2: Socioekonomické oslabení některých částí kraje

Charakteristická pro území Jihomoravského kraje je výrazná koncentrace socioekonomických funkcí do území Brněnské aglomerace a několika větších měst, situovaných na významných dopravních osách. Nesrovnatelně nižší míry podnikatelských aktivit a též vysokou nezaměstnanost vykazují řady obcí zvláště v okrajových, převážně zemědělsky využívaných částech kraje, postižené často i nevyhovující úrovní dopravní infrastruktury. V největším územním rozsahu se slabé až nevyhovující podmínky pro socioekonomický rozvoj projevují především na Znojemsku a Moravskokrumlovsku v jihozápadní části kraje.

PŘÍLEŽITOSTI (O)

O1: Dotváření prostorové a funkční struktury krajiny

Především v těch oblastech Jihomoravského kraje, které jsou dotčeny útlumem zemědělské výroby, a v oblastech s potřebou ochrany zemědělského půdního fondu, je možné zavádět v krajině řadu mimořádných vegetačních i dílčích terénních úprav určených ke snižování rizika ohrožení půd a sídel před vlivy erozí a povodní, která mohou výrazně přispět i ke zvýšení estetické atraktivity zemědělské krajiny.

O2: Posílení ekonomického rozvoje kraje

Z možností, které se pro další rozvoj ekonomiky Jihomoravského kraje nabízejí (např. výstavba nových průmyslových zón a intenzivnější využití brownfields), poskytuje zvláštní příležitost strategická poloha města Břeclavi na křížení významných stávajících i plánovaných mezinárodních dopravních tras v těsném sousedství s Rakouskem a Slovenskem. V případě realizace prů-

plavního spojení Dunajské větve D-O-L v úseku (nejméně) od Břeclavi po přístavy ve Vídni či v Bratislavě, dojde k navázání této cesty na evropské logistické přepravní řetězce a vznikne reálný předpoklad pro rozvoj přístavu Břeclav jako logistického centra nadnárodního významu s výraznými účinky na posílení ekonomiky Břeclavska i zaměstnanosti v jeho širším zázemí.

HROZBY (T)

T1: Významné střety se zájmy ochrany přírody a krajiny

Týkají se realizace záměrů zejména ve sféře dopravní infrastruktury, u kterých dochází k rozporům v obhajobách a prosazování navzájem odlišných veřejných zájmů v území. V tom ohledu lze za zvláště konfliktní na území kraje označit zpochybnění dlouhodobě stabilizovaného koridoru silnice R55 (v úseku Veselí nad Moravou – Hodonín), koridoru průplavního spojení D-O-L (v úseku Dunajské větve na území kraje, včetně napojení Břeclavi), případně též nevyjasněného vedení koridoru silnice R43 od Brna na Moravskou Třebovou, alt. Svítavy.

T2: Nevyváženost územního rozvoje

Soustředění na hlavní rozvojová území a na hlavní rozvojové příležitosti kraje může prohloubit stávající rozdíly v úrovni sociální a hospodářské atraktivity jednotlivých částí Jihomoravského kraje. Malý zájem na řešení problematik socioekonomicky slabších území může vyvolat silnější migraci obyvatelstva do měst a jejich přímého zázemí na úkor zvláště venkovských a okrajových částí kraje (tj. přivodit jejich postupné vyliďňování, prohloubit rozdíly v technické a občanské vybavenosti sídel, v bytové výstavbě, v dopravní obsluze těchto území apod.) a zhoršovat celkové podmínky pro zajištění udržitelného rozvoje území kraje.

Grafické vyjádření územního rozložení vyváženosti vztahu územních podmínek pro zajištění URÚ Jihomoravského kraje bylo sestaveno z výsledků analýz obsažených v **kartogramech č. 74 – 76** pro jednotlivé pilíře URÚ kraje jejich sloučením a příslušným ohodnocením.

Úroveň vyváženost vztahu územních podmínek pro zajištění URÚ v obcích byla rozčleněna do pěti stupňů: **dobrá, vyhovující, průměrná, podprůměrná a nevyhovující** podle výsledné pozice obce po součtu všech tří analýz silných (+) / slabých (–) stránek územních podmínek obce pro zajištění jednotlivých pilířů URÚ.

Územní rozložení jednotlivých stupňů vyváženosti vztahu územních podmínek pro zajištění URÚ Jihomoravského kraje je znázorněno v **kartogramu č. 77** „Výsledná SWOT analýza“, s těmito výsledky:

- **Dobrá a vyhovující úroveň vyváženosti** vztahu územních podmínek pro zajištění URÚ Jihomoravského kraje dominuje zvláště centrální části kraje v prostoru Brněnské sídelní aglomerace, s radiálními výběžky na východ do prostoru Vyškova a Vyškovské brány, na sever do prostorů Tišnova resp. Blanska, Kunštátu a Letovic, na jih do prostorů Židlochovic a Pohořelic (až Mikulova), případně Moravského Krumlova, a podél dálnice D2 z Židlochovic na Hustopeče a Břeclav. Z ostatních území se větší soustředění dobré až vyhovující vyváženosti územních podmínek vyskytuje na rozhraní ORP Kyjov a Veselí nad Moravou (zvláště obce Vracov a Bzenec), na rozhraní ORP Hodonín a Břeclav (zvláště obce Josefov a Mikulčice) a na Znojemsku (zvláště při silnici I/53 a I/38).

- **Průměrná, podprůměrná a nevyhovující úroveň vyváženosti** vztahu územních podmínek pro zajištění URÚ Jihomoravského kraje převažuje především v jižní, zemědělsky využívané polovině kraje (nejvíce při severovýchodním až východním okraji ORP Znojmo a jihozápadním až jižním okraji ORP Moravský Krumlov, a v severní části ORP Hodonín a západní části ORP Kyjov), projevuje se však také v okrajových partiích kraje při hranici s krajem Vysočina a Pardubickým krajem, výrazněji též v prostoru Litenčické pahorkatiny při rozhraní ORP Vyškov, Bučovice, případně na rozhraní ORP Tišnov, Blansko, Boskovice.

Z uvedených vyhodnocení a shrnutí vyplývají též formulace příslušných problémů a úkolů k řešení v ÚPD obcí i kraje, případně i v PÚR ČR, které jsou uvedeny v kapitole B.3.