

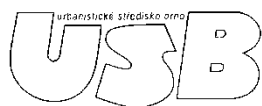
Územně analytické podklady Jihomoravského kraje 2017

Čtvrtá úplná aktualizace

Textová část B

Rozbor udržitelného
rozvoje území
Jihomoravského kraje





Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., Příkop 8, 602 00 Brno

dílo:	Územně analytické podklady Jihomoravského kraje 2017
objednatel:	Jihomoravský kraj Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno
zhotovitel:	Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o. Příkop 8, 602 00 Brno
jednatelé společnosti:	Ing. arch. Vanda Ciznerová Mgr. Martin Novotný
vedoucí týmu:	Ing. arch. Vanda Ciznerová
řešitelský tým:	
• urbanismus a udržitelný rozvoj území	Ing. arch. Vanda Ciznerová Ing. arch. Ivana Golešová
• osídlení a obyvatelstvo	Mgr. Ondřej Mulíček, PhD.
• příroda a krajina	Mgr. Martin Novotný
• dopravní infrastruktura	Ing. Jiří Hrnčíř
• technická infrastruktura	Ing. Pavel Veselý
• životní prostředí	RNDr. Milan Macháček Mgr. Jakub Bucek
• veřejné zdraví	Mgr. Jan Karel
• hospodářství	Mgr. Ondřej Mulíček, PhD. Ing. arch. Aleš Stuchlík
• geografický informační systém (GIS)	Mgr. Martin Novotný
datum:	červen 2017

Obsah textové části B:

1. ZÁKLADNÍ INFORMACE A METODIKA	7
1.1. Základní informace.....	7
1.2. Metodika.....	7
1.2.1. Metoda zpracování SWOT analýz	8
1.2.2. Metoda vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro URÚ	8
1.2.3. Metoda určení problémů k řešení v ÚPD.....	9
1.2.4. Metoda zpracování kartogramů	9
1.2.5. Metoda zpracování grafické části	10
1.2.6. Metoda zpracování kartogramů	10
2. ZJIŠTĚNÍ A VYHODNOCENÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ JIHMORAVSKÉHO KRAJE S UVEDENÍM JEHO SILNÝCH A SLABÝCH STRÁNEK, PŘÍLEŽITOSTÍ A HROZEB (SWOT ANALÝZY)	10
2.1. Horninové prostředí a geologie	10
2.2. Vodní režim	12
2.3. Hygiena životního prostředí	15
2.4. Ochrana přírody a krajiny.....	18
2.5. Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkce lesa.....	21
2.6. Veřejná infrastruktura (dopravní a technická).....	23
2.6.1. Veřejná dopravní infrastruktura	23
2.6.2. Veřejná technická infrastruktura	28
2.7. Sociodemografické podmínky (včetně sídelní struktury)	31
2.8. Bydlení	33
2.9. Rekreace	35
2.10. Hospodářské podmínky.....	36
3. VYHODNOCENÍ VYVÁŽENOSTI VZTAHU ÚZEMNÍCH PODMÍNEK PRO PŘÍZNIVÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, PRO HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A PRO SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL ÚZEMÍ (UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ) JIHMORAVSKÉHO KRAJE	38
3.1. Metoda vyhodnocení vyváženosti	38
3.2. Vyhodnocení jednotlivých pilířů URÚ a indikátory	39
3.3. Vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území.....	43
3.4. Určení příčin nevyvážeností rozvoje území.....	47
4. URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ V ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍCH DOKUMENTACÍCH	53
4.1. Požadavky na odstranění nebo omezení urbanistických závad.....	53
4.2. Požadavky na odstranění nebo omezení dopravních závad a problémy	55
4.3. Požadavky na odstranění nebo omezení hygienických závad	58

4.4. Požadavky na odstranění nebo omezení vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území	59
4.5. Požadavky na odstranění nebo omezení střetů záměrů na provedení změn v území s limity využití území.....	68
4.6. Požadavky na odstranění nebo omezení slabých stránek.....	80
4.7. Požadavky na odstranění nebo omezení hrozeb	83
4.8. Požadavky na odstranění nebo omezení rizik souvisejících s nevyvážeností územních podmínek udržitelného rozvoje území	85
4.9. Souhrnný přehled hlavních problémů k řešení v zásadách územního rozvoje	85
4.10. Potenciální kumulativní jevy a synergické vazby v území	87
5. SEZNAM ZKRATEK	90

Seznam obrázků

obr. 3.1: Výsledné vyhodnocení stavu územních podmínek udržitelného rozvoje za jednotlivé pilíře u obcí s rozšířenou působností na území Jihomoravského kraje	45
obr. 3.2: Celkové vyhodnocení stavu územních podmínek udržitelného rozvoje obcí s rozšířenou působností na území Jihomoravského kraje	46

Seznam tabulek

tab. 4.1: Vzájemné střety vybraných záměrů na provedení změn v území	60
tab. 4.2: Střety záměrů LAPV s vybranými limity využití území	68
tab. 4.3: Střety záměrů dopravní infrastruktury s vybranými limity využití území.....	69
tab. 4.4: Střety technické infrastruktury (nadzemních vedení) s vybranými limity využití území.....	77
tab. 4.5: Střety technické infrastruktury (podzemních vedení) s vybranými limity využití území.....	78

Seznam příloh

Příloha č. B.1 – Kartogramy

Příloha č. B.2 – Tabulky

Grafická část

B.1. Výkres problémů k řešení v územně plánovacích dokumentacích	1 : 100 000
--	-------------

1. ZÁKLADNÍ INFORMACE A METODIKA

1.1. Základní informace

Část B Územně analytických podkladů Jihomoravského kraje 2017, tedy Rozbor udržitelného rozvoje území, je zpracována dle náležitostí, jež vyplývají ze zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění a z vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, v platném znění¹.

Struktura a obsah textové části B ÚAP JMK vyplývá z ustanovení § 4, odst. 1, písm. b) vyhlášky č. 500/2006 Sb.:

- zjištění a vyhodnocení udržitelného rozvoje území s uvedením jeho silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb v tematickém členění zejména na horninové prostředí a geologii, vodní režim, hygienu životního prostředí, ochranu přírody a krajiny, zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa, veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, sociodemografické podmínky, bydlení, rekreaci, hospodářské podmínky (viz *kap. 2*);
- závěrem těchto tematických zjištění a vyhodnocení udržitelného rozvoje území (URÚ) je vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území (viz *kap. 3*);
- určení problémů k řešení v územně plánovacích dokumentacích (ÚPD) zahrnující zejména požadavky na odstranění nebo omezení urbanistických, dopravních a hygienických závad, vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území a střetů těchto záměrů s limity využití území, slabých stránek, hrozeb a rizik souvisejících s nevyvážeností územních podmínek URÚ (viz *kap. 4*).

1.2. Metodika

V následujícím textu je uvedeno metodické vysvětlení zpracování 4. úplné aktualizace územně analytických podkladů Jihomoravského kraje, včetně tabelárních a grafických příloh. V opodstatněných případech jsou popsány úvahy a důvody, které zpracovatele vedly ke zvolenému způsobu zpracování. Jedním ze základních cílů územního plánování podle § 18, odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu v platném znění² je „vytvářet předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích“.

¹ dále také vyhláška č. 500/2006 Sb.

² zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), dále také stavební zákon

V této podkapitole je představen přístup ke zpracování části B rozbor udržitelného rozvoje území. Je popsán způsob aktualizace SWOT analýz, základní teze použitého přístupu k vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro URÚ.

1.2.1. Metoda zpracování SWOT analýz

Analýza SWOT představuje metodu, která pomáhá dané entitě (v tomto případě kraji) identifikovat hlavní klady, zápory, ohrožení do budoucna, či dosud nevyužitý potenciál. Smyslem SWOT analýzy je utřídit a systematizovat hlavní poznatky. Informace o kraji jsou metodou SWOT standardně tříděny do 4 kategorií:

- silné stránky (S = strengths),
- slabé stránky (W = weaknesses),
- příležitosti (O = opportunities),
- hrozby (T = threats).

Silné a slabé stránky popisují vnitřní faktory území, přítomnost, výchozí aktuální stav. Zatímco příležitosti a hrozby popisují vnější faktory, jež ovlivňují budoucnost.

Zpracovatel při formulaci tematických SWOT analýz v části B – RURÚ postupoval níže uvedeným způsobem:

1. Za výchozí podklad byly považovány SWOT analýzy zpracované v roce 2015 v rámci 3. úplné aktualizace ÚAP JMK.
2. Dalším zdrojem pro aktualizaci SWOT analýz byly aktuální statistické údaje ČSÚ (vedené např. v rámci Městské a obecní statistiky (MOS) nebo v rámci veřejných databází). Dále byly využity oborové statistiky, další dostupné odborné podklady, údaje o území předané poskytovateli, ÚAPO a znalost území, situace a vztahů v něm.
3. Následně byly SWOT analýzy aktualizovány – na základě zjištěných údajů a jejich vyhodnocení byly vypuštěny neaktuální výroky, doplněny nové výroky popisující silné a slabé stránky, resp. příležitosti a hrozby, aktuální k roku 2017 a aktualizovány shrnující doprovodné komentáře.
4. Posledním krokem bylo zpracování SWOT analýz za jednotlivé pilíře (ekonomický, environmentální a sociální) – jedná se o agregaci nejdůležitějších výroků z tematických SWOT analýz za témata, jež obsahově spadají do daného pilíře.

1.2.2. Metoda vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro URÚ

Pro vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek zvolil zpracovatel takový přístup, který navazoval na přístup zpracovatele 3. úplné aktualizace v roce 2015. Jedná se o dvoufázové hodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek za jednotlivé správní obvody obcí s rozšířenou působností.

První fáze hodnocení využívá konkrétní hodnoty indikátorů. Ke zjištění a rozložení hodnot indikátorů byla zvolena metoda standardizovaného skóre (z-skóre), s cílem dosáhnout normálního rozdělení dat (dle Gaussovy křivky). Z důvodu zajištění kontinuity hodnocení jsou v maximální míře zachovány indikátory zvolené v předchozí aktualizaci ÚAP JMK v r. 2015. Údaje byly aktualizovány z dostupných datových zdrojů, zejména ČSÚ. Obdobně je přistoupeno i k výpočtu každého z indikátorů. Takto zjištěné hodnoty jsou součástí přehledné tabulky za

každý z pilířů (Příloha č. B.2 textové části B – Tabulky). Výsledkem je kladná nebo záporná hodnota pilíře za každé SO ORP.

Druhou fází je pak empirické hodnocení jednotlivých SO ORP, na kterém se podílí další údaje o území zkušenost a znalost území a vztahů v něm. Pro toto rozhodování slouží i informace, které byly zpracovány na základě aktualizovaných dat kartogramů uvedených v příloze č. 1 části B. Součástí tohoto hodnocení jsou i aktualizované údaje některých původních indikátorů, které nebyly v první fázi hodnocení použity. Indikátory nebyly z hodnocení vyřazeny, ale byly použity v rámci empirického hodnocení v další fázi hodnocení.

Oproti aktualizaci ÚAP JMK v roce 2015 byly provedeny tyto změny:

- V první fázi hodnocení vyváženosti bylo zvoleno nejméně sedm až osm indikátorů za každý z pilířů. Oproti aktualizaci ÚAP JMK 2015 byly některé indikátory zrušeny, avšak data byla aktualizována a vyjádřena v kartogramech (viz příloha č. B.1 textové části B.) a dále hodnocena empiricky v rámci druhé fáze zpracování. Důvodem byly např. změny v metodice sledování nezaměstnanosti, obsahový překryv některých indikátorů nebo nedostupnost dat.
- Hodnoty indikátorů byly aktualizovány z dostupných zdrojů (statistické údaje, sledované jevy). V případě nejednoznačnosti původně využitých zdrojů dat byly data nahrazeny adekvátní datovou sadou, která významově odpovídá hodnocené oblasti. Jedná se například o údaje o rekreaci.
- Nedílnou součástí vyhodnocení vyváženosti je také verbální komentář vyhodnocení stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území v Jihomoravském kraji.

Další údaje o postupu hodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek a zdůvodnění použitých indikátorů je uveden v podkapitole 3.1. a 4.3.

Tento přístup umožnil interpretovat vyhodnocení vyváženosti a hledat příčiny jednotlivých zjištění a souvislosti v území.

1.2.3. Metoda určení problémů k řešení v ÚPD

Problémy k řešení v ÚPD jsou členěny dle vyhlášky č. 500/2006 Sb. na požadavky na odstranění nebo omezení:

- urbanistických závad,
- dopravních závad,
- hygienických závad,
- vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území,
- střetů záměrů na provedení změn v území s limity využití území,
- slabých stránek, hrozeb a rizik souvisejících s nevyvážeností územních podmínek udržitelného rozvoje území.

1.2.4. Metoda zpracování kartogramů

Aktualizovány byly kartogramy (viz Příloha č. 1 B.2 textové části B – Kartogramy).

Kartogramy zachovávají základní způsob označení dle principu v ÚAP JMK 2015, tedy číslem 1 jsou označeny kartogramy hodnocené v rámci environmentálního pilíře, číslem 2 kartogramy sociálního pilíře a číslem 3 kartogramy hospodářského pilíře. Malým písmenem, které

následuje za každým z čísel, jsou pak odlišena dílčí tematická data. Z důvodu maximálního zachování původního označení byly v případech, kdy byla data rozšířena, doplněno číselné označení za písmenem, a to římskou číslicí I nebo II. Jako příklad lze uvést kartogram 2e z ÚAP JMK 2015, který zobrazuje podíl vysokoškolsky vzdělaných osob, v ÚAP JMK 2017 byla data rozšířena o podíl osob se základním vzděláním. Z tohoto důvodu jsou aktuální kartogramy za vzdělanost obyvatel identifikovány 2eI a 2eII.

Aktualizovány byly použité barevné sady v souladu s kartografickými zobrazovacími zásadami. Jedná se např. o práci s teplotou barev (teplejší barvy – příznivější stav, studenější barvy – nepříznivý stav), jasně, sytostí nebo barvou (např. zelená → příroda). Cílem bylo živěji a názorněji prezentovat hodnocená data.

1.2.5. Metoda zpracování grafické části

Při zpracování grafické části bylo použito standardního postupu zobrazování jevů.

1.2.6. Metoda zpracování kartogramů

Popis způsobu aktualizace dat jednotlivých kartogramů je součástí přílohy č. B.1 textové části B Kartogramy.

2. ZJIŠTĚNÍ A VYHODNOCENÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ JIHMORAVSKÉHO KRAJE S UVEDENÍM JEHO SILNÝCH A SLABÝCH STRÁNEK, PŘÍLEŽITOSTÍ A HROZEB (SWOT ANALÝZY)

2.1. Horninové prostředí a geologie

silné stránky	slabé stránky
- Existence zdrojů ropy a zemního plynu (lokalizace dále v textu) - Ověřená ložiska lignitu (Hodonín, Kyjov, Břeclav) - 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-Mušov, Charvátská Nová Ves, Šaratice)	- Těžba lignitu přerušena z důvodu její neefektivnosti - Časté střety zájmů těžby (vápenec – Moravský kras, Pavlovské vrchy, slévárenské písků – Blansko 1 – Jezírka, Nýrov, Rudice-Seč, Voděradky, Spešov-Dolní Lhota) a ochrany přírody a vodních zdrojů - Výskyt sesuvných území a jiných svahových deformací převážně v oblasti Západních Karpat a v oblasti Boskovické brázdy - Zvýšená zranitelnost podzemní vody hydrogeologických rajonů, vázaných především na kvartérní uloženiny na dolních tocích řek a na neogén Vyškovské brány - Vysoký podíl poddolovaných území s možnými negativními vlivy na oblast SO ORP Boskovice, Blansko, Tišnov, Kyjov a Hodonín - Narušení obrazu krajiny a charakteru území u průzkumných území ropy a zemního plynu
příležitosti	hrozby
- Využití podzemních vod v kvartéru Dolnomoravského úvalu a v Moravském krasu - Kvalitní revitalizace vytěžených ploch	- Trvalé znemožnění využití některých ložisek nebo jejich částí, z důvodu zájmů na ochraně přírody, případně rozvoje stavební činnosti - Vysoké riziko znečištění podzemních vod v rajonu

• Využití přírodních léčivých zdrojů • Nalézání ložisek, těžba a využití zásob strategických paliv – např. ropy a zemního plynu • Využívání vytěžených ložisek nerostných surovin jako podzemních zásobníků plynu	2230 Vyškovská brána • Ohrožení rekreačního potenciálu nevhodným využitím (např. skládkování) opuštěných dobývacích prostorů po povrchové těžbě písků a štěrkopísků, případně možnost vzniku brownfields • riziko ohrožení podzemních povrchových vod z nezlikvidovaných starých těžebních a průzkumných vrtů na ropu a plyn
---	--

Komentář:

Na území Jihomoravského kraje je ze střednědobého hlediska surovinová základna stabilizovaná, progresivním vývojem prochází zejména rozvoj těžby ropy a zemního plynu. V jihovýchodní a východní části Jihomoravského kraje je od r. 2004 vymezeno průzkumné území ropy a zemního plynu (Svahy Českého masivu) jehož účelem je zjišťování dalších zásob a potenciálních ložisek ropy a zemního plynu. Menší průzkumná území potenciálních ložisek ropy a zemního plynu se nacházejí v okolí Bučovic.

Těžba ropy a zemního plynu má ze všech krajů největší podíl na celkové produkci právě v Jihomoravském kraji. Jedná se o ložiska na Hodonínsku, Břeclavsku a Vyškovsku. Domácí produkce ropy má rostoucí tendenci a ropa avšak vytěžená na jihu Moravy uspokojí cca 5 % celkové spotřeby ČR. Jedná se, ale o velmi kvalitní ropu, která se využívá výhradně v chemickém průmyslu. Celkově se v Jihomoravském kraji nachází téměř 70 ložisek ropy nebo zemního plynu. Zemní plyn se v současné době těží z 30 ložisek, např.: Charvátská Nová Ves, Lužice, Týnec na Moravě, Ždánice, Poštorná, Josefov u Hodonína, Břeclav, Hrušky, Lanžhot, Podivín, Moravský Žižkov, Poddvorov, Velké Bílovice, Lednice, Těšany, Prušánky, Žarošice, Borkovany. Dosud netěžené ložisko ropy a zemního plynu jsou Tvrdonice – Kostice. Ložiska ropy (celkem 11 ložisek) se nacházejí např. u těchto obcí: Vracov, Hrušky, Lanžhot, Lužice, Josefov, Týnec na Moravě, Ždánice, Moravská Nová Ves. Ropu i zemní plyn zároveň poskytují tato ložiska: Mutěnice, Hrušky (Tvrdonice), Ždánice, Žarošice, Bošovice, Prušánky, Uhřetice-jih, Poštorná, Koryčany, Poddvorov, Mutěnice, Poštorná – Charvátská Nová Ves, V. Bílovice – Moravský Žižkov, Dambořice, Břeclav-Ladná a Lanžhot-sever. Nadále probíhají další průzkumy s cílem nalezení nových ložisek.

V roce 2009 došlo k přerušení těžby lignitu v Mikulčicích (Důl Mír), jednalo se o poslední lignitový důl v Jihomoravském kraji. Důvodem přerušení byla nízká ekonomická výtěžnost ložiska. Ověřená dosud netěžená ložiska lignitu se nacházejí v okresech Břeclav a Hodonín. Do roku 2017 nebyla těžba lignitu v Mikulčicích obnovena.

Jihomoravský kraj má dostatečné zásoby stavebních surovin, přičemž ložiska pokrývají potřebu samotného kraje a dotují i okolní kraje. Ložiska štěrkopísků jsou soustředěna v jižní části kraje (ložiska Bratčice, Hrušovany, Ledec – Hrušovany). Problémem těžby štěrkopísků je kvalitní revitalizace vytěžených ploch, případně ohrožení režimu podzemních vod. Velmi významnou je cihlářská surovina (Hodonínsko, Šlapanice, Hevlín, Novosedly), jejíž těžba v Jihomoravském kraji představuje necelou čtvrtinu produkce ČR. Významná jsou i ložiska vápence (Moravský kras, Pavlovské vrchy), jelikož se, ale jedná o území s vysokou přírodní hodnotou, prohlášená za chráněná území, dochází zde ke střetům těžby se zájmy ochrany přírody. Nadregionální význam mají ložiska písků slévárenských (Blansko 1 – Jezírka, Nýrov, Rudice-Seč, Voděrady, Spešov-Dolní Lhota). I zde dochází ke střetům s ochranou přírody a Regionální surovinová politika doporučuje některá ložiska dotěžit a začít sanovat.

Zásoby podzemních vod v Jihomoravském kraji jsou vázané zejména na kvartérní sedimenty v Dolnomoravském úvalu a horniny Moravského krasu. Právě u devonského karbonátového komplexu Moravského krasu (rajon 6630) je ochrana podzemních vod z vodohospodářského hlediska považována za problematickou a vyžaduje si úzkou spolupráci s orgány ochrany přírody a krajiny. Dle charakteristiky z Hydrogeologické rajonizace České republiky se jako značně zranitelná jeví podzemní voda v rajonu č. 2230 – Vyškovská brána.

Podpora využívání přírodních léčivých zdrojů je jednou z priorit Jihomoravského kraje. Zdroje jodobromových vod jsou využívány v lázních Hodonín a Lednice, termální vody v oblasti Pasohlávky – Mušov.

Sesuvná území a jiné svahové deformace, vyskytující se v oblasti Západních Karpat a Boskovické brázdy, jsou jevem bezprostředně ohrožujícím obecný zájem (život a zdraví osob, jejich majetek, stávající nebo připravované investice, produktovody, plynovody, silniční a železniční komunikace apod.) a omezujícím faktorem využití území.

2.2. Vodní režim

silné stránky	slabé stránky
• Dlouhodobě se zlepšující stav kvality vod podzemních i povrchových • Využívání kvalitní povrchové a podzemní vody pro zásobování většiny obyvatel pitnou vodou • Podstatné snížení emisí z bodových zdrojů znečištění (splaškové a průmyslové odpadní vody) • Zvyšování zadržování vody v území ve vodních nádržích, rybníčních soustavách a revitalizacích drobných vodních toků • Zabezpečení prevence závažných havárií, zejména s chemickými látkami • Uplatňování legislativy ES v oblasti vod v právních předpisech ČR • Plánování v oblasti vod	• Snížená přirozená retenční schopnost krajiny jako důsledek dřívějšího způsobu obdělávání zemědělské půdy • Nepříznivý morfologický stav vodních toků, přetrvávající nevhodné stavební úpravy a vysoký stupeň technických úprav vodních toků v souvislosti s intenzivním využíváním krajiny • Eutrofizace vodních nádrží a významných vodních toků • Nepříznivé vodohospodářské přírodní podmínky ve srovnání s celou ČR – 90 % kraje s nejméně vhodnou vodností, oblasti s velmi malou retenční schopností, nízký koeficient odtoku • Převaha vodních útvarů silně ovlivněných a vodních útvarů rizikových z hledisek ekologického a chemického stavu • Nedostatečná protipovodňová ochrana měst a obcí a s tím spojená nevhodná urbanizace záplavových území – střety záplavových území se zastavěnými a zastavitelnými územími obcí • Vysoký podíl ohrazování vodních toků v zemědělské krajině, nevyužívání retenčního potenciálu nezastavěných údolních niv • Obtížná dostupnost pozemků nezbytných pro zlepšení stavu vodních toků a realizaci přírodě blízkých způsobů protipovodňové ochrany • Nízká migrační prostupnost toků • Znečištění vodních toků vlivem chybějící kanalizační sítě a likvidace odpadních vod • Existence oblastí s deficitem zdrojů vody pro

³ Viz (Atelier Fontes, 2004)

	veřejnou potřebu • Negativní dopady změny klimatu, zejména pak extrémní jevy dopadu změny klimatu, tj. sucha a lokální přívalové srážky
příležitosti	hrozby
• Rozšiřování realizace komplexních pozemkových úprav • Území s příznivými přírodními podmínkami pro akumulaci povrchových vod (LAPV) • Revitalizace drobných vodních toků, uplatňování přírodě blízkých způsobů retence vod • Výstavby čistíren odpadních vod a kanalizací • Realizace opatření projektů zabývajících se eutrofizací vodních nádrží a stavem povodí vodních toků • Realizace protipovodňových opatření • CHOPAV Kvartér řeky Moravy je využitelný přírodní zdroj pro pitnou vodu • Využití přírodních léčivých zdrojů, podmínky pro rozvoj lázeňství	• Očekávané klimatické změny a nevhodné vodo-hospodářské poměry v krajině (přívalové deště, bleskové povodně) a jejich negativní dopad na vodní režim v území • Ohrožení vodních zdrojů při mimořádných situacích (povodňové stavy, období sucha, havárie) • Pokračující urbanizace záplavových území a říčních niv • Střet průplavního propojení D-O-L s ekologickými funkcemi vodních toků • Vznik povodní a potřeba protipovodňové ochrany je výrazně závislá na územích ležících mimo Jihomoravský kraj • Lokální hrozbou může být nedostatek zdrojů pitné vody⁴ • Ohrožení a možnost znečištění podzemních vod vodního zdroje Bzenec připravovanou těžbou šterkopísků v Uherském Ostrohu (Zlínský kraj)

Komentář:

Dle Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základní zásady využití těchto území (Generel LAPV⁵) se v Jihomoravském kraji nachází 10 lokalit vhodných pro akumulaci povrchových vod. Konkrétně se jedná o lokality s názvem Čučice (Oslava), Horní Kounice (Rokytná), Kuřimské Jestřabí (Libochovka), Otaslavice (Brodečka), Plaveč (Jevišovka), Rychtářov (Velká Haná), Terezín (Trkmanka), Úsobrno (Úsobrnka), Vysočany (Želetavka) a Želešice (Bobrava). Stanovené lokality jsou vhodné pro rozvoj vodních zdrojů, akumulaci povrchových vod a jsou jedním z možných adaptačních opatření pro řešení případné klimatické změny (zajištění pitné vody, snížení nepříznivých dopadů povodní).

Jedinou chráněnou oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV) v Jihomoravském kraji je Kvartér řeky Moravy, jež je vhodným zdrojem pro pitnou vodu i jako území s vhodnými podmínkami pro obnovu cenných částí přírody a krajiny. Dle Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020 je jedním z problémových míst nedostatek zdrojů pitné vody. V některých oblastech kraje, dochází k ohrožování obcí suchem, což může mít za následek nedostatek pitné vody či vody pro zemědělství. Nejvýznamnějšími povrchovými zdroji pro zásobování pitnou vodou JMK jsou vodárenská nádrž Vír (kraj Vysočina), vodárenské nádrže Vranov, Znojmo a podzemními zdroji jsou JÚ Březová (Pardubický kraj), JÚ Bzenec – komplex.

Plánování v oblasti vod je rozděleno do tří plánovacích období:

⁴ Viz (SPF Group, 2012)

⁵ Dostupné z: http://eagri.cz/public/web/file/133229/Generel_LAPV___vc._protokolu.pdf

Přípravné práce I. plánovacího období probíhaly v letech 2004 – 2009 a zahrnovaly tvorbu plánů. Jejím výsledkem je „*Plán oblasti povodí Moravy*“ a „*Plán oblasti povodí Dyje*“, které byly platné pro období 2009 – 2015.

Přípravné práce II. plánovacího období probíhaly v letech 2009 – 2015, kdy se prováděla první aktualizace Plánů oblastí povodí. Výsledkem je „*Plán dílčího povodí Moravy a přítoků Váhu*“ a „*Plán dílčího povodí Dyje*“, které jsou platné pro období 2015 – 2021.

Přípravné práce III. plánovacího období probíhají a budou probíhat v letech 2015 – 2021, kdy se bude provádět další aktualizace plánů povodí. Jejich výsledkem budou plány dílčích povodí platné pro období 2021 – 2027.

Základním cílem plánů oblasti povodí Moravy a Dyje bylo nezhoršovat současný stav vod a postupně dosáhnout dobrého stavu vod ve všech vodních útvarech v oblasti povodí Moravy a Dyje, postupně eliminovat prioritní nebezpečné látky, pokud by se ve vodním prostředí vyskytly a dosáhnout snížení obsahu živin ve vodách, a tak přispět ke snížení koncentrací těchto látek ve vodních tocích i mořském prostředí tak, aby byly blízké hodnotám jejich přirozeného výskytu.

Plány dílčích povodí obsahují stanovené cíle pro ochranu a zlepšování stavu povrchových a podzemních vod a vodních ekosystémů, ke snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, pro hospodaření s povrchovými a podzemními vodami a udržitelné užívání těchto vod pro zajištění vodohospodářských služeb a pro zlepšování vodních poměrů a pro ochranu ekologické stability krajiny. Dále stanovují návrhy programů opatření, které jsou nutné k dosažení cílů pro dané dílčí povodí na základě zjištěného stavu povrchových a podzemních vod, hodnocení povodňových rizik, potřeb užívání vodních zdrojů, a časový plán jejich uskutečnění. Souběžně byly v koordinaci zpracovány „*Plány pro zvládání povodňových rizik*“, které implementují požadavky Směrnice 2007/60/ES o vyhodnocování a zvládání povodňových rizik, jehož součástí bylo rovněž vymezení oblastí s významným povodňovým rizikem, pro něž byly zpracovány mapy povodňového nebezpečí a povodňových rizik.

V jakosti vod je v kraji dosahováno postupného zlepšení, k čemuž přispívají realizované projekty řešící problém eutrofizace vodních nádrží nebo realizované projekty směřující ke zlepšení povodí řek (především výstavba kanalizací a čistíren odpadních vod).

V návaznosti na extrémní povodně v posledních letech byla vypracována Strategie ochrany před povodněmi v České republice, která mimo jiné udává nutnost zlepšovat všechny možnosti prevence před povodněmi. Konkrétní protipovodňová ochrana je blíže specifikovaná v Plánu dílčího povodí Dyje a Plánu dílčího povodí Moravy a přítoků Váhu. Jihomoravský kraj má v této návaznosti vypracovaný i vlastní povodňový plán, který je základním dokumentem pro řízení povodňové ochrany v dílčí oblasti vymezené Povodňovým plánem ČR a je podkladem pro rozhodování Povodňové komise Jihomoravského kraje pro případ povodní ohrožujících větší územní celky. Riziko povodní v Jihomoravském kraji je výrazně závislé na územích ležících mimo samotný kraj. Vznik povodní je zde totiž ovlivněn především kritickými srážkami v oblastech Jeseníků, Beskyd a Vysočiny. Na základě výše zmíněné strategie jsou v kraji vymezována a aktualizována záplavová území a jejich aktivní zóny a zejména protipovodňová opatření, přispívající k lepšímu a účelnějšímu zvládání povodní a omezení ztrát na zdraví a majetku. I přes tato vymezení stále dochází ke střetům se zastavěnými a zastavitelnými plochami obcí a měst. Na základě ustanovení § 25 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně

některých zákonů (vodní zákon) byl vypracován pro období 2015 – 2021 „*Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje*“.

V Jihomoravském kraji se nachází několik vodních děl, které mohou za určité situace (dlouho trvající vydatné deště, sesuvy půdy atd.) představovat hrozbu pro veřejné zdraví a majetek. Tzv. zvláštní povodní pod vodním dílem se rozumí porucha vodního díla, která může vést až k jeho havárii. V Jihomoravském kraji se dle Portálu krizového řízení pro JMK⁶ jedná o vodní díla Nové Mlýny, Boskovice, Letovice, Brno, Opatovice, Oleksovice, Jevišovice, Vranov, Těšetice, Výrovce, Znojmo a vodní díla Vír, Dalešice, Mohelno, Mostiště, Koryčany a Osvětimany, nacházející se na území sousedních krajů, ale s možným ohrožením obcí kraje Jihomoravského. Důležité je zabezpečení prevence závažných havárií ohrožujících vodní zdroje, například v souvislosti s chemickými látkami, kterou v kraji zabezpečuje Havarijní plán Jihomoravského kraje.

Jednou z priorit Programu rozvoje Jihomoravského kraje pro období 2014 – 2017 je „*Atraktivní region pro obyvatele, návštěvníky i investory*“, která obsahuje kapitolu „*Zvyšování kvality životního prostředí, udržitelný rozvoj území*“. V souvislosti s problematikou povodní se jedná o „*Zvyšování ochrany proti živelným pohromám, posílení schopnosti krajiny zadržet vodu a ochrana lokalit přirozené akumulace vody*“. Cílem těchto opatření je rekonstrukce a nová výstavba protipovodňových ochranných polderů zachycujících přívalové srážky, prvků s primárně protipovodňovou funkcí atd.

Dalším opatřením je „*Podpora výstavby čistíren odpadních vod a kanalizací*“, jehož realizace je jedním z předpokladů omezení komunálního znečišťování vodních toků a celkového zlepšení jakosti vody v tocích.

Jednou ze slabých stránek vodního režimu Jihomoravského kraje je špatná prostupnost vodních toků pro migraci živočichů. Tento problém by mělo řešit opatření navržené v Programu rozvoje kraje s názvem „*Podpora revitalizace vodních toků a zprůchodnění vodních překážek*“.

Další ze slabých stránek Jihomoravského kraje jsou oblasti sucha. Negativní dopady změny klimatu, zejména pak extrémní jevy dopadu změny klimatu, tj. sucha a lokální přívalové srážky jsou na základě dosavadních klimatických dat a očekávaných scénářů považovány za nejvíce ovlivňující území Jihomoravského kraje. Na území JMK je vypsán dotační program „*Podpora boje proti suchu a na zadržení vody v krajině na území Jihomoravského kraje v roce 2017*“.

2.3. Hygiena životního prostředí

silné stránky	slabé stránky
• Emise produkované na jednoho obyvatele jsou, dle ČHMÚ, výrazně pod průměrem ČR • Vliv vyjmenovaných zdrojů znečišťování ovzduší lze považovat v kontextu kraje i celé ČR za méně významné jak z hlediska emisního, tak i imisního. V rámci jihomoravského kraje nepředstavují vyjmenované zdroje zásadní problém z hlediska	• Zvýšené imisní a hlukové zatížení na území města Brna a především významný podíl obyvatel žijících ve zvýšeném imisním a hlukovém zatížení. • Hlavními producenty emisí na území Jihomoravského kraje zdroje jsou dálkový transport, nevymenované zdroje (domácí vytápění), resuspenze z polí a v menší míře taktéž automobilová do-

⁶ Dostupné z: <http://krizport.firebrno.cz/>

kvality ovzduší. • U většiny sledovaných látek a jejich dlouhodobých imisních charakteristik, nedochází za běžných klimatických podmínek k plošnému překračování imisních limitů. Imisní limity jsou překračovány na rozsahem mizivém území. • Celková míra znečištění ovzduší Jihomoravského kraje je vyjma města Brna a jeho blízkého okolí v rámci ČR na dobré úrovni • Dobrá informovanost a vzdělávání obyvatel kraje o správných způsobech nakládání s odpady • Energetické využívání smíšeného komunálního odpadu – spalovna SAKO Brno, a. s. • Centrální zásobování teplem ve všech významných městech jihomoravského kraje. • Integrovaný krajský systém nakládání s odpady	prava • Překračování imisních limitů benzo(a)pyrenu v oblastech s vysokou intenzitou dopravy, hustě osídlených oblastech a v obcích, kde je pro vytápění užíváno spalování pevných paliv • Překračování stanovených hygienických limitů hladiny hluku, zejména ze silniční dopravy v hustě obydlených oblastech • Dálkový přenos škodlivin z Polska a MSK • Významným zdrojem znečišťování ovzduší je taktéž větrná eroze • Významná lokalita sanace v předpolí prameniště Bzenec
příležitosti	hrozby
• Pozitivní dopady vyřešení dopravní situace v Metropolitní rozvojové oblasti Brno ve výrazném snížení imisního a hlukového zatížení v centrální části Brna, jedná se především o dostavbu VMO a D43. • Dosáhnout zlepšení kvality ovzduší v obcích (PM₁₀, benzo(a)pyren) vytěsněním spalování tuhých paliv v malých zdrojích osvětou v oblasti týkající se emisí ze spalování odpadů • Zásadními opatřeními v dopravě (zejména výstavba obchvatů a páteřních komunikací mimo zastavěné části obcí) lze souběžně snížit v sídlech znečištění ovzduší i hlukovou zátěž • Významnou příležitostí je i snížení větrné eroze v postižených oblastech. • Podpora sanace starých ekologických zátěží, jakožto jedno z opatření Programu rozvoje Jihomoravského kraje 2014 – 2017 • Snížení množství emisí pomocí opatření zaměřených na zkvalitnění a obměnu vozového parku (zejména hromadné dopravy) a podporu vozidel s nízkými emisemi • Počet časově omezených výjimek pro hlukovou situaci se bude realizací opatření (zejména obchvatů měst) významně snižovat. • Nově budované komunikace budou zohledňovat stávající obytnou zástavbu a lokality pro obytnou zástavbu v územních plánech měst a obcí	• Trvale rostoucí zatížení vozidlovou dopravu a tomu neodpovídající rozvoj dopravní sítě, což vede mj. k nárůstu imisního a hlukového zatížení na větším území, než by tomu bylo při odpovídající konfiguraci sítě. Hrozbou je další zdržování prioritních komunikací (např. D52 a D43). • Nárůst spalování tuhých paliv (ekonomické příčiny), způsobující lokální nárůst imisní zátěže zejména v malých obcích • Nedostatek a nevhodnost prostoru, zejména v blízkosti sídelní zástavby, pro realizaci protihlukových opatření • Zásadní problémy s prosazováním obchvatů a nových páteřních komunikací povedou, především v Metropolitní rozvojové oblasti Brno, k nárůstu imisního zatížení ještě na větším území než za stávajících podmínek. • Významnou hrozbou je i změna imisního limitu pro škodlivinu PM_{2,5}. Tato změna povede k významnému nárůstu lokalit s překročením imisního zatížení. Na úrovni jihomoravského kraje lze předpokládat překračování imisních limitů pro škodlivinu PM_{2,5} na cca 1/3 jihomoravského kraje a cca 1/2 obyvatel bude žít v území s překročenými imisními limity. • Významnou hrozbou jsou zastavěná území v blízkosti připravovaných dopravních záměrů, včetně přivaděčů k těmto dopravním záměrům. • Výstavba protihlukových opatření na páteřních komunikacích není v některých lokalitách dostatečná.

Komentář:

V produkci emisí se Jihomoravský kraj řadí pod celorepublikový průměr, a to jak v absolutních, tak i v relativních číslech. Dochází k plošnému překračování denních imisních limitů prachových částic PM₁₀, a to zejména v hustě zalidněných oblastech, jako jsou centrální části města Brna, a kolem intenzivně využívaných dopravních komunikací (dálnice D1, křížení s dálnicí D2

a komunikace Vídeňská). Kromě prachových částic je v Jihomoravském kraji problémem benzo(a)pyren, a to v obcích, kde je pro vytápění užíváno spalování pevných paliv a dále kolem výše zmiňovaných intenzivně využívaných dopravních komunikací, které jsou významným liniovým zdrojem benzo(a)pyrenu. Dle Integrovaného programu ke zlepšení kvality ovzduší Jihomoravského kraje mají největší podíl na imisním zatížení znečišťující látkou benzo(a)pyren nevyjmenované zdroje (malé stacionární zdroje – lokální topeniště) a doprava (mobilní zdroje), jejichž podíl na zatížení se pohybuje na úrovni od 8 do 96 %, respektive od 3 do 79 %. Právě zdroje tyto typy zdrojů jsou na území kraje hlavními producenty emisí, zejména u dopravy se jedná o dlouhodobý problém v oblasti města Brna a jeho okolí. Řešením může být rozložení automobilové dopravy do větší plochy v kombinaci s omezením osobní automobilové dopravy a také pomocí opatření zaměřených na zkvalitnění a obměnu vozového parku a podporu ekologicky šetrných vozidel. V dlouhodobé perspektivě se problémovým může zdát množství emitovaných oxidů dusíku, jehož primárním zdrojem je doprava. Dle Integrovaného programu ke zlepšení kvality ovzduší Jihomoravského kraje, toto množství v roce 2010 téměř (97,4 %) dosáhlo určeného emisního stropu pro emise NO_x). Částečným přispěvovatelem ke stavu ovzduší v kraji je v rámci dálkového transportu Polsko a Moravskoslezský kraj, a to díky vlivu proudění a topografie v Hornomoravském a Dolnomoravském úvalu.

Jedním z významných negativních vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel je hluk, a to zejména způsobený silniční dopravou. Stanovené hygienické limity hladiny hluku jsou překračovány zejména v blízkosti významných dopravních komunikací (dálnice, silnice I. třídy), přičemž velkým problémem je tato skutečnost v hustě obydlených oblastech. Tyto negativní vlivy jsou nejvíce kumulovány zejména v Brně a v jeho okolí (dálnice D1, dálnice D2, silnice I/52, I/42 a brněnský městský okruh). Kromě města Brna a jeho okolí je hladina hluku překračována například v okolí měst Břeclav (I/55), Bučovice (I/50) nebo Znojmo (I/38). Problematiku hlukové zátěže může vyřešit výstavba silničních obchvatů daných sídel nebo protihluková opatření nižšího rozsahu, jako jsou protihlukové stěny, zemní valy nebo bariérové objekty. Překážkou pro výstavbu protihlukových opatření může být, v některých lokalitách, nedostatek prostoru, a to zejména v blízkosti sídelní zástavby. Podpora ochrany před nadlimitním hlukem z dopravy je i jedním z opatření Programu rozvoje Jihomoravského kraje 2014 – 2017, financované dotacemi z EU OP Doprava, IROP) a částečně krajem (cca 4 mil. Kč/rok).

Problematika nakládání s odpady je na úrovni kraje řešena v Plánu odpadového hospodářství Jihomoravského kraje. Jedním z cílů programu je dostatečné informování veřejnosti o správných způsobech nakládání s odpady a poskytování environmentální výchovy a vzdělávání mladé generaci. Tento cíl je v současné době v kraji dostatečně naplňován, jsou prováděny semináře v rámci ekologické výchovy, osvětové akce zaměřené na zpětný odběr některých výrobků, Den Země atd. Významnou pozici v odpadovém hospodářství kraje má společnost SAKO Brno, a. s., provozující spalovnu komunálních odpadů v Brně. Právě preference spalování směsného komunálního odpadu s energetickým využitím před jeho skládkováním, které všeobecně negativně působí na životní prostředí, je jedním z dlouhodobých cílů Programu odpadového hospodářství JMK. Cíl je dostatečně naplňován, neboť v roce 2013 bylo v kraji energeticky využito 78,94 % směsného komunálního odpadu z celkové produkce v kraji, přičemž cíl pro rok 2010 byl stanoven na 65 %. V kraji byl vytvořen funkční Krajský integrovaný systém odpadového hospodářství (KISOH), jakožto jeden z cílů Programu odpadového

hospodářství, který tvoří zejména hustá síť sběrných dvorů, kompostáren, bioplynových stanic a dalších zařízení.

2.4. 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 - Velký počet maloplošných zvláště chráněných území na území kraje - Soustava ptačích oblastí a evropsky významných lokalit Natura 2000 - Území s velmi vysokou biologickou diverzitou, dané zejména pestrostí biotopů v různých geologických, geomorfologických a klimatických podmínkách - Jediné území v ČR, které zasahuje do panonské biogeografické oblasti – unikátnost přírody v jižní části kraje v rámci ČR - Unikátnost území v širším prostoru soutoku Moravy a Dyje – rozsáhlé území lužních lesů středoevropského významu, navazující území Lednicko-valtického areálu a Pavlovských vrchů - Unikátnost území Bílých Karpat – odlesněná území (bělokarpatské květnaté louky) s jednotlivými mohutnými stromy, krajina charakteru rozsáhlého anglického parku s mimořádně cennou flórou	- Intenzivní zemědělská činnost narušující přírodní ekosystémy a biotopy - Dosud neukončená konsolidace a stabilizace území po výstavbě Novomlýnských nádrží. Výrazná kvalitativní změna původně mimořádně cenného území lužních lesů, mokřadů a přirozeného vodního toku Dyje - Nefunkční současný stav řady biokoridorů i bio-center, zejména v intenzivně zemědělsky využívané krajině jižně od Brna - Území intenzivně zemědělsky využívaných scelečných ploch zejména v jižní části kraje, která postrádají vegetační prvky a jsou tak náchylná k vodní a větrné erozi a suchu
příležitosti	hrozby
- Jednotně, koncepčně zpracované vymezení regionální a nadregionální úrovně ÚSES pro celé území kraje vymezením v zásadách územního rozvoje - Využití řady dotačních programů k nápravě škod na přírodě a krajině (MŽP, MMR, MZe, Jihomoravský kraj aj.) - Vysoká rozmanitost a pestrost přírodních podmínek a způsob využití území přispívající ke vzniku, existenci a zachování vysokého počtu rozmanitých chráněných území přírody	- Nerespektování principů trvalé udržitelnosti rozvoje, s důsledkem další degradace volné krajiny a jejích biologických složek - Ohrožení 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 - Střety dopravní a technické infrastruktury se zájmy ochrany přírody a krajiny - Fragmentace krajiny a zvyšování bariérového efektu u liniových a plošně rozsáhlých staveb ve vztahu k přírodním migračním liniím v území - Plošný růst sídel a rekreačních areálů – suburbanizace v okolí velkých měst, růst významných rekreačních oblastí (např. Vranovsko, Novomlýnské nádrže)

Komentář:

Funkční koncepční systém ochrany přírody a krajiny v kraji vytváří Koncepce ochrany přírody JMK 2004 – 2019, která je zároveň i nejpodstatnějším zdrojem informací pro kapitolu Ochrana přírody a krajiny tohoto dokumentu. Území Jihomoravského kraje je specifické výrazným

zastoupením zvláště chráněných území, které zabírají cca 7 % z celkové rozlohy kraje. Jejich rozložení, zejména velkoplošných, na území kraje je, ale značně nerovnoměrné. Velkoplošná chráněná území, mezi které patří národní parky a chráněné krajinné oblasti, jsou zastoupena NP Podyjí, CHKO Bílé Karpaty, CHKO Pálava, CHKO Moravský kras. Na území kraje se nacházejí i dvě biosférické rezervace (z celkově 6 v ČR), které jsou součástí celosvětové sítě UNESCO. Konkrétně se jedná o biosférickou rezervaci Bílé Karpaty a biosférickou rezervaci Dolní Morava. BR Dolní Morava byla vyhlášena v roce 2003 rozšířením bývalé BR Pálava. Kromě velkoplošných ZCHÚ se na území kraje nachází i velký počet maloplošných zvláště chráněných území, mezi které se řadí národní přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní rezervace a přírodní památky. Dle databáze Ústředního seznamu ochrany přírody, vytvořené Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR, se v Jihomoravském kraji nachází k 7. 3. 2017 více jak 350 maloplošných chráněných území (kategorie národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace a přírodní památka). Maloplošná zvláště chráněná území se nacházejí rovnoměrně po celém kraji, největší z nich jsou však soustředěna severně od města Brna a v jižní části kraje.

Významné zastoupení mají v kraji i oblasti a lokality soustavy území chráněných podle směrnic EU – Natura 2000. Tuto soustavu tvoří dvě kategorie chráněných území – ptačí oblasti a evropsky významné lokality. Na území Jihomoravského kraje je vyhlášeno 8 ptačích oblastí (Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, Hovoransko – Čejkovicko, Jaroslavické rybníky, Lednické rybníky, Pálava, Podyjí, Soutok-Tvrdonicko, Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny) a více jak 200 evropsky významných lokalit.

V souvislosti s ochranou přírody a krajiny hrozí střety zájmů s budováním dopravní a technické infrastruktury, případně s potenciálním vybudováním průplavního spojení D-O-L. V tomto případě by hrozilo narušení zbytků lužních lesů a přirozených úseků vodních toků. Hrozbou může být i pokračující proces suburbanizace, výstavby na „zelené louce“ případně rozšiřování rekreačních areálů (např. Vranovsko, Novomlýnské nádrže).

Krajina – charakter, ráz, identita

silné stránky	slabé stránky
• Výrazná různorodost charakteru krajiny, kontrasty severní a západní části kraje (krajina Českomoravské vysočiny) a jižní a jihovýchodní zemědělské krajiny panonského typu (vinohrady, Pálava...) • Zřetelná rázovitost krajiny – zastoupení oblastí s charakteristickým a specifickým rázem – např. specifikum jihomoravských obcí se zachovalou strukturou záhumenků, jako typického přechodového prvku do krajiny • Silný vliv dochovaných místních tradic a etnografických hodnot na utváření krajiny (např. Hornácko-bělokarpatské louky). • Tradice vinařství projevující se ve struktuře krajiny a v krajinné scéně jižní a jihovýchodní části kraje • Přítomnost území s významnými kulturně historickými hodnotami a stopami kultivace krajiny (Lednicko-valtický areál) • Přítomnost významných kulturních památek, rezervací a zón spoluvytvářejících ráz a identitu	• Velké měřítko (území s velkými plochami zemědělské půdy) a absence prostorového členění agrární krajiny (vegetační úpravy, prvky) • Velký podíl sídel s podstatným narušením urbanistické struktury zástavby – důsledek rozšiřování městského typu architektury na venkově ve 2. pol. 20. století. • Nedostatečná ochrana charakteristické krajiny a její identity (včetně údolních niv) před rozšiřující se zástavbou a nevhodnou stavební činností • Realizace fotovoltaických elektráren ovlivnila lokálně (ale téměř na území celého JMK) krajinný ráz, a to i na území vyhlášených přírodních parků • Agrární charakter většiny území Jihomoravského kraje • Chybějící horské oblasti

kulturní krajiny • Rozsáhlá síť přírodních parků zahrnujících reprezentativní charakterové typy jihomoravské krajiny	
příležitosti	hrozby
• Rozvoj nových forem cestovního ruchu a rekreace, zaměřených na vinařství, lidovou kulturu, agroturistiku a jedinečnou atraktivnost krajiny (Lednicko-valtický areál, Slavkovské bojiště, lidové tradice Slovácka) • Dotváření prostorové struktury krajiny a její estetické atraktivnosti vegetačními úpravami v souvislosti se snižováním rizika eroze • Rozvoj mimoprodukční funkce zemědělství a lesnictví	• Posilování agrárního charakteru krajiny snížením a zanikáním biologické rozmanitosti • Degradace kulturních památek neúdržbou nebo nevhodným využíváním • Další rozvoj výstavby nákupních center, terminálů s vazbou na logistická centra, pokračování procesů suburbanizace, výstavby ve volné krajině (na „zelené louce“), nevhodné umísťování velkých stavebních záměrů, čímž se snižuje hodnota krajinného rázu

Komentář:

Na území Jihomoravského kraje se nacházejí 3 krajinné památkové zóny (Lednicko-valtický areál, Území bojiště bitvy u Slavkova, Vranovsko-Bítovsko), které představují dochovanou kulturní krajinu, bez výraznějších negativních zásahů člověka. Významnou specifickou hodnotou kraje je i tradice pěstování vinné révy a s ní spojené vinařství, které ovlivňuje převážnou jižní a jihovýchodní část kraje, a to jak strukturou krajiny, tak i její identitou a charakterem. Celkově je charakter krajiny Jihomoravského kraje výrazně různorodý. Severní a západní část kraje tvoří krajina Českomoravské vrchoviny (Drahanská vrchovina – Moravský kras) se všemi svými specifiky (jeskyně, propast Macocha atd.). Jižní a jihovýchodní část je výrazně zemědělská s množstvím vinohradů a charakteristickou oblastí Pálavy. Pro tuto část České republiky je specifický i silný vliv dochovaných tradic a etnografických hodnot (typické zvyky, forma zástavby, tradiční způsoby obhospodařování krajiny, nářečí atd.), které měly a stále mají vliv na utváření krajiny.

Jednou z příležitostí v oblasti krajiny Jihomoravského kraje je zvýšení soustředění se na mimoprodukční funkce zemědělství a lesnictví, spojené s jejich rekreačním využíváním. Kraj má příhodné podmínky pro rozvoj nových forem cestovního ruchu a rekreace, jako jsou například vinařský cestovní ruch, agroturistika, cestovní ruch orientovaný na jedinečnou atraktivitu místní krajiny (Lednicko-valtický areál, Slavkovské bojiště) nebo místní tradice (Slovácko a další).

Problémem některých území Jihomoravského kraje je riziko eroze půdy (větrné i vodní). Opatření pro snížení tohoto rizika jsou vegetační úpravy, které mimo funkce protierozní a ochranné, dotvářejí prostorovou strukturu krajiny a její estetickou atraktivnost. „Oslabování působení větrné a vodní eroze v krajině“ je i jedním z opatření v Programu rozvoje Jihomoravského kraje 2014 – 2017. Estetická atraktivita může být naopak negativně ovlivněna pokračujícím procesem suburbanizace či výstavbou nadměrných staveb (nákupní centra, terminály s vazbou na logistická centra atd.) tzv. na „zelené louce“. Nevhodná stavební činnost má za následek i narušení lidové architektury a historické urbanistické struktury. Zániku biologické rozmanitosti, v negativním smyslu slova, napomáhá i intenzivní zemědělská činnost a celkově agrární charakter krajiny Jihomoravského kraje. Území kraje tvoří velké zemědělské plochy a chybí výraznější prostorové členění agrární krajiny, například pomocí vegetačních úprav a prvků. Mimo degradace přírodní krajiny může docházet i k úpadku kulturních památek, které mají příznivý vliv na ráz a identitu kulturní krajiny kraje. Stát se tak může nevhodným

užíváním a neudržováním těchto památek. Slabou stránkou kraje z pohledu krajiny a krajinného rázu je výstavba fotovoltaických elektráren na území téměř celého Jihomoravského kraje. Elektrárny nejen že zabírají velké plochy půdy, ale jsou i rušivým elementem v krajině. Některé z nich jsou realizovány i na území přírodních parků.

2.5. Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkce lesa

silné stránky	slabé stránky
- Nadprůměrné fyzicko-geografické předpoklady k rozvoji produkční funkce zemědělství - Na území se nachází relativně vysoká výměra ZPF vysoké kvality (cca 235 000 ha ZPF z celkové výměry JMK, tj. celkem 33% náleží k I. a II. třídě ochrany ZPF) - Zemědělství (včetně vinařství a ovocnářství) vzhledem k přírodním podmínkám (nadprůměrná kvalita zemědělského půdního fondu) tvoří významnou hodnotu na území kraje. Vinařství má mezi kraji ČR v JMK ojedinělé postavení - Poměrně dobrý zdravotní stav lesů, jejich celkově dosti vysoká ekologická hodnota a značný rekreační význam - Pestré přírodní podmínky – 8 přírodních lesních oblastí (část Českomoravské vrchoviny, část Drahanské vrchoviny, část Českomoravského mezihoří, část Předhoří Českomoravské vrchoviny, část Hornomoravského úvalu, část Středomoravských Karpat a část Bílých Karpat + celá přírodní lesní oblast Jihomoravské úvaly)	- Velký podíl zornění rozsáhlých půdních bloků zemědělské půdy způsobuje problémy s ekologickou stabilitou ploch, vodní a větrnou erozí - Vysoká zastoupení půd ohrožených působením degradačních činitelů (větrná, vodní eroze, sesuvy, hutnění podorníční půdy používáním těžké mechanizace v agrotechnice aj.) - Nízká míra zalesnění – v rámci ČR jedna z nejnižších lesnatostí mezi kraji - Nedostatečně vyvinutý ekologický způsob obdělávání zemědělského půdního fondu - Nízké zastoupení produkce zeleniny, zejména produkce ve sklenících a využívání závlahových systémů - Četnost lesních požárů (velmi vysoká ve srovnání s ostatními kraji ČR) z důvodů sucha a nerespektování stanovených zákazů při obecném užívání lesů jeho návštěvníky - Větrná eroze, zejména v jižní, zemědělské části kraje (zejména v obcích Velké Bílovice, Moravský Žižkov, Starý Poddvorov a v části Derflice, která je součástí města Znojma)
příležitosti	hrozby
- Postupné ekostabilizační zásahy (např. realizace pozemkových úprav) na půdním fondu umožní uchovat krajinu pro vyvážené zemědělské hospodaření - Využití dřeva, dřevního odpadu pro částečnou energetickou soběstačnost obcí - 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 - Využití pozemkové úpravy jako nástroje k řešení protierozní ochrany, prostupnosti krajiny, realizace ÚSES - Regionální zemědělství, přímé zásobení Brna - snižování rizika ohrožení zemědělským suchem vhodným technickým řešením, změnou skladby plodin s využitím zkušeností ze zahraničí, existence dotačního titulu podporujícího snižování negativních následků sucha na území Jihomoravského kraje.	- Degradace ZPF v důsledku hospodaření na nadměrně rozsáhlých lánech půdy, které snižují celkovou ekologickou stabilitu území - prohlubování rizika vodní a větrné eroze nevhodným managementem zemědělských ploch - Zábory kvalitní půdy pro výstavbu (především I. a II. třídy přednosti v ochraně ZPF), zábory půdy poblíž dálnic atraktivní pro investory, snaha investorů a majitelů pozemků o změnu zemědělských pozemků na pozemky stavební - Riziko snižování druhové rozmanitosti v území při zalesnění luk postagrárních lad (bývalých luk, pastvin, starých sadů a zahrad) - JMK patří v rámci ČR ke krajům s nejvyšší průměrnou roční teplotou vzduchu. Vzhledem ke klimatickým poměrům se jedná o kraj s mimořádným rizikem ohrožením suchem

Komentář:

Zastoupení zemědělsky využívané půdy je v JMK vlivem příhodných přírodních podmínek v republikovém srovnání nadprůměrné. Obce s nejvyšším podílem zemědělské půdy na celkové rozloze se nacházejí převážně v okresech Hodonín, Znojmo a Břeclav. Naopak obce s velkým zastoupením trvalých travních porostů se nacházejí v severní části kraje. Pro možnost a způsob využití zemědělské půdy pro zemědělství, vinařství, ovocnářství a jiné aktivity (např. lesní hospodářství) jsou důležitými faktory – kvalita půdy (podíl půdy nejvyšší kvality, tedy I. a II. třídy ochrany zemědělského půdního fondu, činí cca 33 % zemědělské půdy JMK) a potřeba relativně teplého a suchého klimatu na velké části území (což je v případě JMK splněno). Z těchto podmínek vyplývá mj. vysoké procento zornění zemědělské půdy (výrazně nad celostátním průměrem) a v rámci republiky mimořádné zastoupení vinic, což tedy tvoří krajevou specialitu.

Vysoká kvalita půdy, značná míra zornění a nedostatečně vyvinutý ekologický, méně intenzivní způsob obdělávání zemědělského půdního fondu s sebou nese i negativní efekty – zejm. omezení pro rozvoj sídel obklopených zemědělskou půdou s nejvyššími stupni ochrany, nízké zastoupení ekostabilizující vegetace v neintenzivněji obhospodařovaných partiích krajiny a ohrožení a degradace půdy vlivem eroze a narušení vodního režimu a struktury (např. zhutnění). Je nutné dbát a doporučovat výraznější uplatňování protierozní ochrany zemědělské půdy včetně ekologicky příznivých vegetačních opatření (zatravňování a zalesňování erozně výrazně ohrožených ploch a ploch pro zemědělství málo vhodných – zejm. na půdách ve IV a V. třídě přednosti ochrany ZPF) a zvyšování rekreační atraktivnosti zemědělské krajiny (obnova a doplnění cestní sítě, výsadby stromořadí aj.). V obou případech hrají zásadní, těžko zastupitelnou, dosud však nedostatečně důsledně uplatňovanou roli pozemkové úpravy. Vysoce kvalitní zemědělskou půdu (v I. a II. třídě přednosti ochrany ZPF) je obecně třeba chránit před rozsáhlejší zástavbou s tím, že je ovšem nutné přihlížet k místním specifikům (a umožnit zejm. přiměřený, z urbanistického hlediska logický rozvoj sídel).

S nadprůměrným zastoupením zemědělské půdy souvisí logicky vzhledem ke kontextu celé České republiky mírně podprůměrné zastoupení lesů. Vzhledem k tomu, že rozložení lesů v kraji je značně nerovnoměrné, jsou na území JMK oblasti, které mají lesnatost vysokou a to i v celorepublikovém měřítku (např. Blanensko). Rozšíření lesů je dáno historicky, ve spojitosti s přírodními podmínkami a rozšířením zemědělství. K pozitivním vlastnostem lesů na území kraje patří především skutečnosti, že jsou relativně málo imisně ohrožené, z velké části s přírodě blízkou druhovou skladbou a i s ohledem na své rozložení v krajině mají značný rekreační význam. Kraj podporuje zvyšování podílu lesů v oblastech s nízkou lesnatostí, pokud je to v těchto oblastech žádoucí – např. s ohledem na potřeby protierozní či protipovodňové ochrany. Mezi další opatření patří zlepšování kvality lesů jak z pohledu druhové skladby (preferenze geograficky původních dřevin), tak i z pohledu vnitřní struktury porostů (např. věkové rozrůznění), a s tím související posílení mimoprodukčních funkcí lesa (ekologické, půdoochranné, vodohospodářské, rekreační atd.).

Dle Programu rozvoje lesního hospodářství Jihomoravského kraje, je jedním z problémů v kraji četnost lesních požárů, a to, jak z důvodů sucha, které je způsobeno jednou z nejvyšších průměrných ročních teplot v ČR, tak z důvodu nedodržování stanovených zákazů při obecném užívání lesů jeho návštěvníky.

Více informací o zemědělském půdním fondu a o pozemcích určených k plnění funkce lesa na území JMK je uvedeno v části A – Podklady pro rozbor udržitelného rozvoje území, v kapitole Sledované jevy v ÚAP kraje. Konkrétně se jedná o jevy B22 – B32.

2.6. Veřejná infrastruktura (dopravní a technická)

2.6.1. Veřejná dopravní infrastruktura

Silniční doprava

silné stránky	slabé stránky
• 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 • Relativně vysoký podíl realizovaných a provozovaných úseků a tras dálnic (D1, D2, D46 v plném rozsahu – po Středočeském kraji druhá nejrozsáhlejší provozovaná síť dálnic na území kraje) • Cca 25 % z celkového počtu obcí JMK je v dostupnosti do 5 km k MÚK stávajících dálnic • Převažující rozsah území Jihomoravského kraje je dopravně obsluhováno silnicemi I. a II. třídy v dostupnosti obcí do 2 km	• Chybějící kapacitní napojení na centra ekonomického růstu evropského měřítka (zejm. Vídeň) • Vysoká intenzita dopravy na dálnici D1 v úseku Kývalka – Holubice se sloučenými funkcemi tranzitními a obslužnými • Přetížení a nevyhovující stav silnice I/43 v úseku Brno – Sebranice, II/374 v severozápadním segmentu širšího prostoru Brna a nedostatečná silniční síť v prostoru Znojma včetně souvisejících hlavních mezinárodních silničních tahů (silnice I/38 – E59 D1 – Jihlava – Znojmo – Vídeň, I/53 Znojmo – Brno), dále silnice I/19, I/23, I/41, I/53, I/54 a dílčí úseky silnice I/50. • Omezený rozsah realizovaných úseků silnice I/42 (VMO) – problémy přetížení stávající komunikační sítě města Brna. • Nevyhovující stavební a dopravně technický stav většiny úseků silnic II. a III. třídy • Průchod silnic II. a III. třídy zastavěným územím sídel • Z hlediska dostupnosti obcí k dálnicím, a silnicím I. a II. třídy jsou nepříznivě napojeny obce západní a jižní okrajové části SO ORP Znojmo, severovýchodní část SO ORP Tišnov, jihozápadní oblast SO ORP Boskovice, jižní a východní část SO ORP Veselí na Moravě. • Problémová místa s omezenou až nedostatečnou dostupností k dálnicím, ostatním silnicím I. třídy a krajským silnicím II. třídy (SO 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)) • Existence periferních oblastí a jejich špatné napojení na centrální část kraje. Vysoký podíl silničních komunikací v havarijním stavu
příležitosti	hrozby
• Záměry ČR a Rakouska na vybudování kapacitního spojení Brno – Vídeň (UV č. 738/2008 Sb.) • Zkapacitnění dálnice D1 v úseku hr. Kraje Vysoči-	• Enormní nárůst osobní a nákladní silniční dopravy, zvláště dálkové tranzitní, která je dnes oproti kolejové dopravě prostorově a časově flexibilnější

na – Kývalka – Holubice • Zkvalitnění a zkapacitnění dopravního napojení JMK na Pardubický, Královéhradecký a Olomoucký kraj, zlepšení dopravní dostupnosti města Brna ze severních částí JMK – dálnice D43 (Brno – Moravská Třebová) a D55, která propojí Břeclav přes Hulín a Přerov s Olomoucí • Příprava a realizace chybějících obchvatů silnic I. třídy (zejm. Znojma, Břeclavi, Mikulova a Lechovic) • Realizace VMO v Brně včetně navazujících dopravních staveb	(doprava z místa na místo bez nezbytné překládky) • Zvyšující se tlak na rozsah a kapacitu dálniční a silniční infrastruktury – rostoucí zábery, nepříznivé dělící účinky liniových staveb v území, zvětšování podílu zpevněných ploch • 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 • Zdržování realizace dálnice D52 a D43, prioritně v úseku Brno/D1 – Kuřim • Neřešení existujících bodových i liniových dopravních závad a jiných nedostatků (obchvatů sídel, modernizace silnic nižších tříd a opatření směřujících k bezpečnějšímu provozu)
---	--

Železniční doprava

silné stránky	slabé stránky
• Dokončená modernizace II. tranzitního železničního koridoru (v úseku Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné) a převažujících úseků I. tranzitního železničního koridoru • Celý kraj pokryt funkčním integrovaným dopravním systémem s jednotným jízdním dokladem a tarifem • Cca 60 % z celkového počtu obcí JMK je v dostupnosti do 5 km ke stanici nebo zastávce na celostátních a regionálních železničních tratích.	• Nedokončená modernizace I. tranzitního železničního koridoru v úseku Česká Třebová – Brno nesplňuje základní standardy dohody AGC – hlavní železniční magistrály, do jejichž sítě je trať začleněna • Nevyhovující stav železničního uzlu Brno – většina zaústěných tratí neumožňuje plné využití potenciálu příměstské železnice v Metropolitní rozvojové oblasti Brno • Nevyhovující úroveň úseku železniční trati Brno – Přerov významného mezinárodního koridoru Vídeň – Brno – Ostrava – Varšava • Nevyhovující úroveň mezikrajského kolejového propojení Brno – Jihlava – České Budějovice; zanedbaný technický stav ostatních celostátních a regionálních tratí včetně stanic a zastávek. • Nepříznivý stav železniční sítě spojený s nevyhovujícími prostorovými parametry stávajících tratí neumožňují kvalitní obsluhu Znojemska železniční dopravou (dálkovou i regionální) – s výjimkou napojení na Vídeň. • Z hlediska dostupnosti obcí ke stanicím a zastávkám celostátních a železničních jsou nedostatečně napojeny oblasti v západní a severozápadní části ORP Znojmo, jihozápadní část SO ORP Moravský Krumlov, okrajové oblasti na styku SO ORP Tišnov a SO ORP Boskovice, oblasti trojmezí SO ORP Blansko, SO ORP Vyškov a SO ORP Šlapanice a trojmezí SO ORP Slavkov u Brna, Kyjov a Hustopeče. • S ohledem na omezenou prostorovou flexibilitu železnice je převedení zásadnějšího objemu nákladu na železnici neatraktivní
příležitosti	hrozby
• Větší zapojení železniční dopravy do systému	• Časové posuny v přípravě a realizaci navrhova-

krajského IDS • Intenzivně 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 • Začlenění železnice do systému kombinované dopravy s maximálním uplatněním veřejné logistiky • Využití regionálních železničních tratí a výstavba nových k optimalizaci dopravy v Brně a jádrovém území kolem Brna	ných staveb • Neujasněnost koncepce vysokorychlostních tratí • Nerealizace modernizačních opatření na tratích Brno – Jihlava, Znojmo – Břeclav, Brno – Veselí n. M., Brno – Křižanov, povedou k poklesu hromadné kolejové dopravy • Prodlužování přípravy přestavby železničního uzlu Brno • Neustále se zhoršující železniční napojení města Brna a s tím související zintenzivnění přesunu cestujících a nákladů na kamiony a do automobilů na silnicích. Pokles atraktivity města Brna v důsledku neřešení přestavby železničního uzlu Brno.
--	---

Komentář k silniční a železniční dopravě:

Jihomoravský kraj vzhledem ke svému významu a geografické poloze je územím s koncentrací významných transevropských (označovaných jako dopravní síť TEN-T), mezinárodních a vnitrostátních přepravních vztahů tranzitního, zdrojového i cílového charakteru. Existence silně urbanizovaného prostoru a ekonomického pólu středoevropského významu je základním potenciálem pro rozvoj území, ale zároveň vytváří silný tlak na rozvoj dopravní infrastruktury v tomto území.

Hlavní přepravní objemy na území kraje jsou realizovány na silniční síti, většímu zapojení ostatních druhů dopravy brání nedostatečná systémová podpora kombinovaných způsobů dopravy spojených se sítí veřejných terminálů s vazbou na logistická centra. Železniční doprava je však pro kraj vzhledem k existenci dvou významných dopravních uzlů s mezinárodním významem rovněž podstatná a to zejména z hlediska osobní přepravy.

Síť silnic republikového významu je stabilizovaná, existují však úseky velmi dopravně přetížené vyžadující zkapacitnění a modernizaci. Je nutno řešit jednak napojení kraje na Rakousko (D52), na Pardubický kraj (D43), na Zlínský a Olomoucký kraj (D55), u ostatních silnic republikového významu je nutné chránit sídla před imisním zatížením budováním obchvatů (zejm. silnice I/38, I/40 a I/50). Většina obcí JMK je dobře dopravně dostupných, $\frac{1}{4}$ obcí kraje je v bezprostřední dostupnosti k MÚK dálnic. Přesto je nutné dbát na modernizaci a zvyšování bezpečnosti také silnic II. a III. třídy.

Doprava v kraji je řešena v Programu rozvoje Jihomoravského kraje v letech 2014 – 2017 v rámci priority „Rozvoj dostupnosti a dopravní obslužnosti kraje“, kde jsou nadefinována opatření pro zkapacitnění a kvalitní napojení kraje na globální centra sítě TEN-T, rozvoj silniční sítě kraje a rozvoj infrastruktury pro kolejovou dopravu v kraji. Z hlediska železniční dopravy v kraji je k řešení rovněž problematika přestavby železničního uzlu Brno s přesunem hlavního nádraží, oddalování realizace však přináší komplikace jak železniční dopravě, tak připravované revitalizaci jižní části města.

Ostatní druhy dopravy (letecká, vodní, kombinovaná doprava a logistika, VHD a cyklistická doprava)

silné stránky	slabé stránky
• Existence mezinárodního letiště Brno-Tuřany, ve vlastnictví kraje, s atraktivní polohou v jádrovém území kraje a metropole Brna a pravidelnými	• Pravidelné letecké spojení pouze do několika destinací • Hluková zátěž dotčených obcí z provozu letecké

linkami • Plošně rozprostřená síť (Břeclav, Kyjov, Medlánky, Vyškov) veřejných vnitrostátních letišť pro nepravidelné lety a sportovně letecké využití • Průplav Otrokovice - Rohatec – významná atraktivita a potenciál pro rozvoj rekreace a turistiky v jihovýchodní okrajové části JMK • Existence dvou křižovatkových uzlů (Brno, Břeclav) multimodální dopravy evropského významu • Fungující veřejné dopravní systémy (IDS, MHD) • Vymezení dálkových a regionálních cyklotras a cyklistické sítě EuroVelo	dopravy a sportovně leteckých aktivit • Nedostatečná infrastruktura pro multimodální nákladní přepravy s využitím veřejných terminálů s vazbou na logistická centra a ekologicky příznivějších forem kombinované dopravy • Neuspokojivý stav některých přestupních uzlů IDS • Nedostatečná segregace cyklistické dopravy – zvýšené riziko střetů, nedostatek souvisejících služeb a vybavenosti
příležitosti	hrozby
• Rozvojový potenciál mezinárodního veřejného letiště Brno-Tuřany pro osobní i nákladní dopravu (součást Vlb. TEMMK sítě TEN-T), jež patří mezi strategické opatření kraje pro období 2014 – 2017 • Veřejná vnitrostátní letiště (Břeclav, Kyjov, Medlánky, Vyškov) – potenciál pro rozvoj rekreace a sportu včetně doprovodných služeb v přílehlém regionu • Reálnost etapového napojení jižní Moravy a přístavu Břeclav (součásti veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum) na Dunajskou vodní cestu. Napojení kraje na evropské vodní cesty a námořní přístavy v Černém, Baltském a Severním moři • Zapojení železniční dopravy do systému krajského IDS • Využití regionálních železničních tratí k optimalizaci dopravy v Brně a jádrovém území kolem Brna • Modernizace přestupních uzlů integrované dopravy včetně posilování bezbariérové dostupnosti • Rozvoj šetrné formy každodenní dopravy (cyklistika), rekreace a turistiky • Realizace terminálů typu „Bike & Ride“ s denní úschovou kol v prostoru železničních stanic a zastávek v okolí železničních tratí na Blanensku (trať č. 260), v okolí Brna (trať č. 250, 300), na Břeclavsku (trať č. 250, 246) a na Znojemsku (trať č. 246).	• Letiště Brno-Tuřany má silnou konkurenci v nejbližších mezinárodních letištích, (Bratislava, Ostrava) • Nedostatečná dopravní obsluha letiště Brno-Tuřany v případě významného nárůstu cestujících (zlepšení obsluhy je vázáno až na III. etapu modernizace tratě Brno – Přerov) • Lokalizace veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum, u něhož je nutné iniciovat jednání ohledně umístění, podporovat rozhodnutí o umístění a podporovat projektovou a správní přípravu souvisejících investic. Hrozí prodlužování přípravy realizace. • Další snižování počtu spojů veřejné dopravy a nutné omezování obslužnosti odlehlých částí kraje • Významné střety sledovaného koridoru průplavního spojení D-O-L (dunajská větev) s ochranou přírody a krajiny a s rozvojovými předpoklady dotčených sídel

Komentář k ostatním druhům dopravy:

Významným rozvojovým potenciálem JMK je mezinárodní letiště Brno-Tuřany, které patří mezi čtyři nejvýznamnější mezinárodní letiště v ČR a v posledním období prošlo dynamickým rozvojem. Síť ostatních letišť na území kraje má pro leteckou dopravu pouze omezené předpoklady a okrajový význam. Celkově se na území kraje nachází jedno veřejné mezinárodní letiště (Brno/Tuřany), 4 veřejná vnitrostátní letiště (Břeclav, Kyjov, Medlánky, Vyškov), neveřejné vnitrostátní letiště ve Znojmě a 7 ploch SLZ (plochy pro přistání a vzlet sportovních leteckých zařízení a letounů) v Boleradicích, Borovníku, Bořitově, Kotvrdovicích, Letovicích, obci Miroslav a ve Strážnici.

Koridor průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe (Oderská větev) jako součást hlavních vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu je územně vymezen. Problémem však zůstávají jeho střety s ochranou přírody a krajiny a stávajícím využitím území.

Jedním z možných řešení pro odlehčení silniční dopravy je využití regionálních železničních tratí pro optimalizaci veřejné hromadné dopravy v Brně a jeho bezprostředním okolí. Jihomoravský kraj výrazně zapojuje železnici do regionální osobní dopravy v rámci IDS. Většina obcí v kraji (takřka 70 %) je velmi dobře až dobře dostupná ze stanic a zastávek sítě celostátních a regionálních železnic. Přesto existuje významná množina obcí, jež přes tento potenciál nemá dobré spojení s krajským městem po železnici – např. na trati Brno – Přerov je první zastávkou Vyškov, který je od Brna vzdálený cca 40 km. Obce mezi Brnem a Vyškovem musejí využívat primárně autobusové spojení.

Také Program rozvoje Jihomoravského kraje v letech 2014 – 2017 v řadě opatření řeší problematiku dopravy. V rámci priority „Rozvoj dostupnosti a dopravní obslužnosti kraje“ jsou nadefinována opatření – pro rozvoj veřejné dopravy v kraji a rozvoj infrastruktury pro nemotorovou dopravu. Jedná se o opatření, jež omezují nebo oslabují slabé stránky VHD (výstavba a modernizace přestupních uzlů integrované dopravy, vyšší zapojení regionálních železničních tratí do systémů VHD a MHD, propojení IDS JMK se systémy existujícími v sousedících územích) nebo cyklistické dopravy a dalších druhů nemotorové dopravy (podpora systematického rozvoje cyklostezek mezinárodní sítě EuroVelo a dalších významných dálkových tras, podpora zlepšení průchodnosti sídel pro cyklodopravu, optimalizace sítě a značení cyklotras, podpora návaznosti cyklodopravy na IDS – parkování kol, cyklobusy atd.). JMK disponuje poměrně hustou sítí cyklistických tras, z nichž je však většina vedena společně s automobilovou dopravou po silnicích II. a III. tříd, což je z pohledu bezpečnosti nevyhovující.

Cílem budování veřejných terminálů s vazbou na logistická centra je umožnit přesun nákladní dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční, leteckou, případně i vodní dopravu. V současné době nejsou na území ČR ani Jihomoravského kraje vytvořeny podmínky pro vyšší uplatňování kombinované dopravy a veřejných terminálů s vazbou na logistická centra. Na území kraje jsou sledovány dvě lokality pro umístění veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum – logistické centrum celostátního významu Brno a logistické centrum Břeclav.

2.6.2. Veřejná technická infrastruktura

Zásobování elektrickou energií

silné stránky	slabé stránky
• Celé území Jihomoravského kraje je pokryto hustou sítí distribučních vedení VVN 110 kV i VN 22 kV • Distribuční soustava je modernizována a rozšiřována tak, aby zajišťovala bezproblémovou distribuci k odběratelům, i požadavky na připojování zdrojů pracujících paralelně do sítě • Transformovny distribuční soustavy (DS) mají ve střednědobém horizontu dostatečnou výkonovou rezervu • Předpokládaný nárůst spotřeby elektrické energie ve všech odběratelských segmentech je zajištěn • Trh s elektřinou je otevřen pro všechny odběratelské kategorie	• Na území kraje se nenacházejí žádné systémové zdroje patřící do elektrizační soustavy ČR, z toho pohledu je Jihomoravský kraj výrazně dovozový • Lokální zdroje pracující paralelně do distribuční soustavy jsou s výjimkou elektrárny Hodonín a teplárenských zdrojů Brno Špitálka a Červený Mlýn zdroje s malými instalovanými výkony • 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 • Provázané vlastnické vztahy energetických společností neumožnily ani po otevření trhu s elektřinou faktický vznik konkurenčního prostředí • Malý podíl výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů • Rozšíření ploch fotovoltaických a větrných elektráren v krajině • Omezení území trasami a jejich ochrannými pásmy
příležitosti	hrozby
• Možnost investorů získat dotaci z operačních programů Evropské Unie i národních titulů • Zvyšování životní úrovně s možností výběru topného média • Rozšíření stávajících rozvodů, zahuštění elektrických stanic	• Budování OZE (obnovitelné zdroje energie) bez detailních a dlouhodobých analýz území přináší problémy s dosahováním předpokládaných a plánovaných parametrů a finančních efektů • Rozšíření ploch fotovoltaických a větrných elektráren v krajině

Zásobování zemním plynem

silné stránky	slabé stránky
• Počet plynofikovaných obcí na území Jihomoravského kraje dosahuje 93 %. Jedná se o plošnou plynofikaci, zásobovány jsou obce i jejich místní části • Zemní plyn je na území kraje zcela dominantním palivem • Plyn je ekologické palivo, které vykazuje oproti ostatním fosilním palivům výrazně nižší emise znečišťujících látek • Existující síť podzemních zásobníků plynu umožňuje vyrovnávat případné výpadky dodávek	• Vložené investice do plošné plynofikace nepřinášejí předpokládané finanční efekty, neboť distribuční síť není odběrateli plně využívána • Omezení území trasami a jejich ochrannými a bezpečnostními pásmy
příležitosti	hrozby
• Snižování energetické náročnosti budov i technologických procesů • Možnost investorů získat dotaci z operačních programů Evropské Unie i národních titulů • Zvyšování životní úrovně s možností výběru top-	• Značný a trvalý nárůst ceny zemního plynu snižuje zájem o jeho vyšší využití především u kategorie domácností. Stagnace nebo případný pokles spotřeby zemního plynu snižuje ekonomii provozu distribučních sítí a zájem o další rozšiřování • Neomezitelná závislost na dovozu zemního plynu.

ného média • Doplnění VTL a STL plynovodů – posílení tranzitu a distribuce zemního plynu, přechod z NTL plynovodů na STL plynovody	Území je plně závislé na zemním plynu, diversifikace palivové základny je značně omezena a finančně náročná díky plošné plynifikaci
---	---

Produktovody, ropovody, teplovody

silné stránky	slabé stránky
• Tranzit ropy na území ČR	• Omezená kapacita ropovodu ve střední ose řeky Moravy mezi Rohatcem a Holíčí – Klobouky a v úseku Klobouky – Rajhrad (potřeba zdvojení) • Omezení území trasami a jejich ochrannými pásmy
příležitosti	hrozby
• Navyšování dodávky ropy ze států produkujících ropu pro potřeby zpracovatelů ropy	• Narušení a střety bezpečnostní vzdálenosti a zabezpečovacího pásma produktovodů a ropovodů novými záměry

Komentář

Velmi dobrý stav zásobování energiemi Jihomoravského kraje je dán vysokým procentem pokrytí území distribučními sítěmi, které jsou průběžně obnovovány a doplňovány a mají dostatečné možnosti pro zajištění požadovaných nárůstů spotřeby.

Z hlediska zásobování energiemi je územím výrazně dovozovým. Disponuje pouze omezenými zásobami primárních paliv (ropa, zemní plyn, lignit) a proto není v Jihomoravském kraji ve střednědobém horizontu plánována výstavba systémového zdroje energetické soustavy ČR. Dominantní postavení zemního plynu nedává ani v budoucnosti možnost zásadní diverzifikace palivové základny. Využitelný potenciál bude nutné nalézt především v obnovitelných zdrojích energie v kategoriích sluneční energie (solární ohřev teplé vody), biomasa a bioplyn. Neujasněné systémové řešení však přináší problémy při zavádění nových prvků jak vlastním energetickým systémům tak v jejich negativních dopadech do území.

Zásobování vodou, kanalizace a čištění odpadních vod

silné stránky	slabé stránky
• Vyhovující jakost pitné vody z vodovodů pro veřejnou potřebu • Využívání kvalitní podzemní a povrchové 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 • Vybudované kanalizace s následnou likvidací odpadních vod u velkých zdrojů	• Částečně nevyhovující jakost místních zdrojů pitné vody • Dlouhodobě vysoké ztráty vody ve vodovodech pro veřejnou potřebu • Nízké procento obyvatel připojených na kanalizace pro veřejnou potřebu hlavně u menších obcí • Nedostatečná kanalizační síť včetně množství čistíren odpadních vod u aglomerací s počtem EO větším než 2000 • Absence odvádění a likvidace odpadních vod v obcích s EO do 2000 • Nedostatečná řešení odvádění dešťových vod ze zastavěného území obcí • Nízké využití zasakování a jímání dešťových vod v zastavěném území
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 • Rozvoj výrobních technologií se zvýšeným podílem recyklované vody • Realizace a doplnění kanalizačních sběračů včetně budování čistíren odpadních vod • Realizace systémů hospodaření s dešťovou vodou (HDV)	• Potenciální ohrožení vodárenských a kanalizačních systémů při krizových situacích (povodně, období sucha) • Zpomalení přechodu výrobních podniků na progresivní technologie s eliminací vypouštěného znečištění • Nedostatek finančních prostředků na stavby technické infrastruktury převážně kanalizací

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 $\frac{1}{5}$ 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 částečně nahrazována kanalizačními systémy s napojením na společné kanalizační systémy či centrální čistírny odpadních vod.

2.7. Sociodemografické podmínky (včetně sídelní struktury)

Sociodemografické podmínky

Komentář:

silné stránky	slabé stránky
• Pozitivní populační vývoj kraje jak přirozenou měnou, tak migrací • Přírůstky obyvatelstva po roce 1991 v zázemí Brna (zejména SO ORP Kuřim, Šlapanice) a související zlepšování demografické struktury obyvatelstva v suburbanizovaných obcích • Nadprůměrná vzdělanostní úroveň obyvatel v krajském městě a v obcích Metropolitní rozvojové oblasti Brno	• Nerovnoměrný populační vývoj v rámci kraje, zvýšená koncentrace obyvatelstva v Metropolitní rozvojové oblasti Brno • Depopulační trendy zejména v periferních a populačně malých obcích kraje • Nepříznivá věková struktura obyvatelstva, zejména v krajském městě a v malých obcích kraje • Vysoká diferenciací SO ORP z hlediska populační velikosti a hustoty zalidnění • Nízká vzdělanostní úroveň mimo krajské město a obce jeho zázemí
příležitosti	hrozby
• Zvyšování migrační atraktivity Brna v důsledku růstu ekonomického potenciálu města, a to zejména pro mladé obyvatelstvo • Využití pozitivních efektů amenitní migrace (migrace mladších seniorů z měst do venkovských obcí) pro oživení depopulací ohrožených obcí	• Pokračující koncentrace obyvatelstva do Metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to na úkor ostatních částí kraje • Zesílení trendu demografického stárnutí populace dané dalším navyšováním podílů starších obyvatel • Rozvolňování tradičních sociálních struktur v intenzivně suburbanizovaných obcích, především v zázemí Brna • Další rozevírání nůžek mezi vzdělanostní úrovní obyvatelstva v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a v ostatních částech kraje • Trvalý pokles podílu ekonomicky aktivního obyvatelstva na celkové populaci kraje

Komentář:

Jihomoravský kraj je po Středočeském kraji, Hlavním městě Praze a Moravskoslezském kraji čtvrtým nejlidnatějším krajem ČR. V období 2011 – 2016 je populačně ziskový, a to jak prostřednictvím přirozené, tak i mechanické měny obyvatelstva (migrace). Rozložení obyvatelstva v kraji je nerovnoměrné, těžištěm je Brno a Metropolitní rozvojová oblast Brno, ve kterém dlouhodobě probíhají silné suburbanizační procesy sycené migrací vzdělaného a ekonomicky silnějšího obyvatelstva z Brna. Ekonomická pozice Brna vytváří předpoklady pro výraznou imigraci, a to i z obcí mimo území JMK. Posilování pozice krajského města však

zároveň představuje největší hrozbu pro rovnoměrný rozvoj kraje ve všech jeho prostorových aspektech. Depopulační trendy ohrožují zejména obce v periferních částech kraje.

Území kraje je rovněž diferencováno z hlediska věkové a vzdělanostní struktury obyvatelstva. Mezi demograficky staré oblasti lze započítat samotné krajské město a periferní obce, naopak suburbanizované obce většinou vykazují zlepšování demografické struktury. V oblasti vzdělanosti existuje ostrý gradient na přechodu mezi krajským městem, obcemi v jeho zázemí a ostatními obcemi kraje. V tomto parametru rovněž hrozí další prohlubování vnitrokrayských rozdílů.

Občanská vybavenost

silné stránky	slabé stránky
• Relativně dobrá vybavenost zejména školou a poštou na většině území kraje • Poměrně rovnoměrné územní rozložení obslužných center různé hierarchické úrovně • Občanská vybavenost Brna (druhého největšího města v ČR) uspokojuje do značné míry poptávku obyvatel i mimo území JMK	• Nižší vybavenost v SO ORP Tišnov, Znojmo a Boskovice související mj. s nižší průměrnou velikostí obcí • Chybějící úroveň měst střední vyšší velikosti v sídelním systému JMK a související koncentrace vybraných specializovaných služeb pouze na území Brna
příležitosti	hrozby
• Růst počtu obyvatel v některých částech kraje (zejména v suburbanizovaných územích) může vyvolat poptávku po nových zařízeních občanské vybavenosti • Růstový efekt může být u vybraných typů služeb nastartován rovněž rozvojem tzv. amenitní migrace, zvýšením turistické atraktivity obcí, resp. zvýšením intenzity přeshraničních kontaktů	• Možné omezování provozu zařízení OV v malých obcích (zdravotnická zařízení, pošty, školy, knihovny) za účelem jejich optimalizace • Pokles významu malých obslužných center v důsledku zvýšené mobility obyvatelstva a rostoucí dojížděky za službami do center vyššího řádu • Další koncentrace komerční vybavenosti především do oblastí s vyšší kupní silou obyvatelstva (např. suburbanní lem krajského města) • Riziko marginalizace území podél krajské hranice s Krajem Vysočina • Zvýšené riziko sociální exkluze a nedostupnosti služeb pro skupiny obyvatel s nižší mírou osobní mobility

Komentář:

Ve všech sledovaných kategoriích občanské vybavenosti zaznamenává Jihomoravský kraj nadprůměrné hodnoty vůči průměru ČR. Zastoupení služeb je v čase značně proměnlivé, a to v závislosti na lokálních demografických či ekonomických podmínkách či na komerčních strategiích zřizovatelů. Výhledově je vhodné definovat tzv. služeb veřejného zájmu (SGI, services of general interest) a stanovení koncepce jejich prostorového rozložení. U obcí s nižším podílem vybavenosti může být tento deficit kompenzován dobrým dopravním spojením do blízkého centra. V opačném případě hrozí riziko tzv. prostorového uzavření obyvatel s nižší individuální mobilitou (např. starší osoby bez možnosti využívat osobní automobil).

2.8. Bydlení

Bydlení

silné stránky	slabé stránky
• Vysoká intenzita bytové výstavby, zejména v obcích širším zázemí Brna • Nadprůměrný podíl obydlených bytů v rodinných domech • Relativně dobrá infrastrukturní vybavenost bytového fondu • Relativně nižší podíl neobydlených bytů ve srovnání s celorepublikovou úrovní • Nižší průměrné stáří bytového fondu ve srovnání s ČR	• Poněkud nižší počet bytů na obyvatele oproti celostátnímu průměru • Nerovnoměrná intenzita bytové výstavby v rámci kraje částečně korespondující s demografickými a ekonomickými trendy • Soustředění nové výstavby především do obcí v zázemí velkých měst • V řadě obcí typově omezená nabídka dostupného bydlení (nájemní, vlastnické, malometrážní, startovací, apod.)
příležitosti	hrozby
• Proces reurbanizace/gentrifikace, znovuoživení jádrových částí měst • Využití neobydlených bytů pro rekreační účely a pro trvalé bydlení – proces amenitní migrace • Postupné zpřístupňování nového bydlení i středním příjmovým vrstvám (stavební spoření, menší hypotéky, nízké úrokové sazby, státní podpora)	• Prohlubování rozdílů v bytové výstavbě v rámci jednotlivých území kraje, trvající stagnace nové výstavby na Znojemsku, Hodonínsku či Veselsku • Další prohlubování negativních dopadů suburbanizace (deficity veřejné infrastruktury, sociální segregace) • Prodlužování časových vzdáleností mezi místem bydliště a pracoviště, tvorba enkláv „rezidenčních nocleháren“

Komentář:

Intenzita bytové výstavby je v rámci JMK prostorově diferencovaná a koresponduje s ostatními socioekonomickými a demografickými charakteristikami, jež strukturují území kraje. Rozložení aktuální bytové výstavby v kraji souvisí s tím, které obce jsou významně migračně ziskové (tzn. tvoří suburbanizační prostor pro Brno a další města v kraji). Naopak oblasti, které jsou z hlediska populačních změn deficitní, zaznamenávají nižší hodnoty nové bytové výstavby. Tempo bytové výstavby je ve střednědobém horizontu stabilizované, v období 2010 – 2015 patří kraj společně s Prahou a Středočeským krajem k regionům s velice intenzivní bytovou výstavbou.

Bytový fond je ve větší míře (v porovnání s ČR) soustředěn do rodinných domů. Tato struktura je odrážena i v nové výstavbě. Zejména v případě větších městských sídel je vhodné podporovat intenzivnější výstavbu bytů v bytových domech.

Otevřenou otázkou zůstává doba nástupu a očekávaná intenzita některých nových trendů bydlení, kam spadají např. gentrifikační procesy (příchod sociálně silnějších skupin obyvatelstva do vybraných částí vnitřních měst, soudržnost tohoto nově příchozího obyvatelstva s původním obyvatelstvem a územím), adaptace rekreačních objektů a objektů druhého bydlení na bydlení trvalé (amenitní migrace) či proces stěhování seniorů (již nyní v některých obcích senioři žijící ve zde umístěných domovech pro seniory nebo v domovech s pečovatelskou službou tvoří významnou část obyvatelstva těchto obcí).

Osídlení

silné stránky	slabé stránky
• Silná pozice krajského města, nadregionální působnost Brna • Vyšší průměrná velikost sídla, poměrně nízká roztříštěnost sídelní struktury (s výjimkou západních a severních periferních oblastí kraje) • Relativně rovnoměrné rozložení center osídlení na území kraje • Poměrně efektivní propojení sídelního systému prostřednictvím Integrovaného dopravního systému JMK	• Velká velikostní diferenciacie sídel, zejména rozdíl mezi velikostí krajského města a ostatními regionálními centry kraje • Vyšší podíl populačně a funkčně malých obcí na severu a západě kraje • Větší vzdálenost mezi sídly, zejména na jihovýchodě kraje • Pouze omezená shoda průběhu hranic SO ORP a funkčních mikroregionů, zejména v zázemí Brna • Existence periferních oblastí se zhoršenou dostupností pracovních a obslužných center v JV a JZ části kraje • Příliš silná polarizace sídelní struktury v důsledku existence dominantního městského centra národního významu – předpoklad pro vznik hlubokých regionálních disparit • Velké rozdíly ve velikosti správních obvodů obcí s rozšířenou působností • Negativní projevy suburbanizace, zejména v zázemí Brna (zabor zemědělského půdního fondu, zvýšené nároky na dopravu)
příležitosti	hrozby
• Využití výhod silně urbanizovaného území v okolí Brna • Vytvoření efektivních rozvojových politik pro poměrně dobře odstupňované hierarchické úrovně regionálních, mikroregionálních a lokálních center • Podpora polycentrického sídelního rozvoje v oblastech jižní a jihovýchodní Moravy; v modifikované podobě také v Metropolitní rozvojové oblasti Brno	• Pokračující nízká koordinace suburbanizačních procesů • Obtížné vytvoření efektivní plánovací platformy pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno v důsledku rozdílů funkční velikosti Brna a ostatních blízkých sekundárních center • Prohlubování závislosti širšího spádového regionu Brna na ekonomice jádrového města • Dekoncentrace nerezidenčních aktivit a pracovních příležitostí do zázemí Brna, riziko vzniku tzv. křížové dojíždky za prací (cross-commuting)

Komentář:

Sídelní struktura Jihomoravského kraje je monocentrická, její fungování je výrazně ovlivňováno přítomností Brna jako dominantního městského centra. Metropolitní rozvojová oblast Brno představuje klíčovou oblast, ve které se odehrává významná část sídelní dynamiky kraje vyjádřené ukazateli pracovní dojíždky, bytové výstavby či populačního přírůstku. Právě v zázemí Brna je nejzřetelnější nesoulad mezi administrativním (SO ORP) a funkčním uspořádáním území (spádové regiony). Rozvoj sekundárních center v zázemí Brna (Kuřim, Šlapanice, Rosice, Rajhrad) je výrazně ovlivňován přítomností velkoměstské ekonomiky a je odlišný od vývoje srovnatelných sídel v jiných, nemetropolitních územích kraje.

Specifickou vlastností kraje je menší rozdrobenost jeho sídelní struktury, kdy je většina obcí tvořena pouze jedním sídlem. Průměrný počet obyvatel jednoho sídla je tak téměř dvojnásobný vůči průměru za celou republiku. Je ovšem nutné brát ohled na velké rozdíly v tomto ukazateli mezi západní, resp. severozápadní částí kraje a částí jižní, resp. jihovýchodní.

Problematickým může být výrazně rozdílný počet obcí, jež spadají do jednotlivých správních obvodů obcí s rozšířenou působností. V JMK je celkem 673 obcí, z nichž je 21 ORP – to dává průměrně 32 obcí na jeden správní obvod. V některých SO ORP je však počet obcí výrazně vyšší – zejména Znojmo se 111 obcemi.

2.9. Rekreace

silné stránky	slabé stránky
• Exponovaná poloha při hranici s Rakouskem a Slovenskem • Pestrá nabídka pro rozmanité formy cestovního ruchu • Tradice vinařství a vinařské turistiky • Rozvinutá turistika a cykloturistika • Zachovaný folklor a folklorní slavnosti • Existence Masarykova okruhu a konání Velké ceny ČR • Rekreační potenciál CHKO Moravský kras v bezprostřední návaznosti na město Brno	• Málo kvalitních vodních ploch pro rekreaci • Intenzivní zemědělství omezující prostupnost krajiny • Výrazná sezónnost cestovního ruchu v kraji, nízká průměrná doba pobytu hostů • Malé využití potenciálu Brna pro realizaci kongresové turistiky • Nedostatečně využitý potenciál přeshraničního cestovního ruchu – vysoký podíl návštěv turistů z Rakouska je pouze jednodenní
příležitosti	hrozby
• Rozvoj spolupráce v oblasti cestovního ruchu se sousedními státy • Zvyšování atraktivity méně turisticky využívaných území (Vyškovsko) • Rozvoj rekreačních oblastí, rozvoj lázeňství (termální resort Pasohlávky atd.) • Vybudování nových vodních ploch využitelných i pro rekreaci (např. využití dobývacích prostorů s ukončenou těžbou) • Potenciál rozšíření Baťova kanálu až do Hodonína, popřípadě dále po řece Moravě, rozvoj turistického ruchu daný přítomností rekreačního přístavu nebo přístaviště. • Větší využití potenciálu Brna pro realizaci kongresové turistiky. • Ochrana rázovitosti krajiny v jednotlivých krajinných typech, zejm. v oblastech s lokalitami vhodnými pro agroturistiku a regionální cestovní ruch ve zvláště chráněných územích (NP Podyjí, CHKO Pálava, CHKO Bílé Karpaty, CHKO Moravský kras) a v maloplošně chráněných územích. • Větší využití potenciálu území pro rozvoj vinařství a nových forem cestovního ruchu a rekreace (agroturistika, cykloturistika a lázeňský cestovní ruch) v souvislosti s lidovou kulturou, agroturistikou a jedinečnou atraktivností krajiny (Lednicko-valtický areál, Slavkovské bojiště, lidové tradice Slovácka). Zlepšení využití území Moravského krasu a vodních ploch v JMK pro cestovní ruch a rekreaci. Zintenzivnění spolupráce v oblasti cestovního ruchu s okolními regiony a státy.	• Další zhoršování ukazatelů incomingového cestovního ruchu (snížení počtu turistů v ubytovacích zařízeních, snižování podílu zahraničních turistů, nízký počet přenocování v kraji) • Utlumování aktivit spojených s veletržnictvím • Zánik turistických atraktivit území, tedy místního rázu zástavby a obrazu krajiny, spojený s tzv. konzumním způsobem života

Komentář:

Významnou příležitostí rozvoje cestovního ruchu a rekreace Jihomoravského kraje je jeho výhodná poloha u hranic s Rakouskem a Slovenskem, díky které mohou být na území těchto dvou zemí generováni potenciální návštěvníci atraktivit cestovního ruchu na území JMK.

Kraj díky pestrosti krajinných typů poskytuje širokou nabídku forem cestovního ruchu včetně specifických atraktivit spojených s vinařstvím (vinařská turistika) nebo místním folklorem (folklorní slavnosti). Nabídka z pohledu cestovního ruchu a rekreace je v kraji široká – jsou zde výborné podmínky pro rozvoj cykloturistiky (dobudování páteřních stezek s návazností na mezinárodní trasy), vinařských stezek, běžeckých tras, hipoturistiky, je zde Masarykův okruh, jsou zde zvláště chráněná území (NP Podyjí a chráněné krajinné oblasti), četné památky historické, archeologické, technické i vojenské (areál slavkovského bojiště patří mezi nejvýznamnější bitevní areály 19. století).

Významná je také kongresová a veletržní turistika, pro kterou je vybudovaný veletržní areál v Brně i další zařízení pro pořádání kongresů a výstav. Kongresovou turistiku generují i vysoké školy na území města Brna.

Důležitá jsou také tradiční sportovní odvětví (lední hokej, fotbal, volejbal, basketbal, baseball ad.), která generují významnou fanouškovskou základnu těchto sportů v Brně, ale i širokém okolí s celokrajským významem. Kromě týmových sportů je pro kraj důležité také pořádání jednorázových opakujících se akcí (Velká cena ČR silničních motocyklů, turnaj hokejových národních mužstev Euro Hockey Tour – pokud se nekoná na jiném místě v ČR), které mají marketingový přínos pro celý kraj. S podporou tradičních sportovních odvětví souvisí i nutnost výstavby nových a rekonstrukce stávajících sportovních objektů.

Chybějící kvalitní vodní plochy pro rekreaci u vody lze nahradit výstavbou aquacenter a podobných zařízení, uvažuje se o úpravě Baťova kanálu a jeho splavnění včetně vybudování související infrastruktury. Pro rekreaci obyvatel Brna má díky dostupnosti MHD význam CHKO Moravský kras a Brněnská přehrada.

2.10. Hospodářské podmínky

silné stránky	slabé stránky
• Rozvinutá a odvětvově pestrá ekonomická základna • Poloha na hlavních evropských dopravních tazích • Velký význam a tradice strojírenského, elektro-technického a potravinářského průmyslu, zejména v Brně, ale i Blansko, Kuřim, Boskovice, Břeclav, Znojmo, Mikulov • Strategická poloha kraje z pohledu průchodu energovodů (ropovod a plynovod), vhodné geologické podmínky pro strategické zásobníky podzemního plynu • Tradice vysokého školství v Brně, podpora aplikované vědy, výzkumu, inovací; nadprůměrný podíl obyvatel s vysokoškolským vzděláním • Průmyslové zóny, umísťování výroby s vyšší přidanou hodnotou, zejména v Brně • Úrodná zemědělská oblast • Umísťování ekonomických aktivit s vyšší přidanou	• Výskyt marginalizovaných území vyznačujících se aktuálními či potenciálními problémy socioekonomického charakteru (nedostatek pracovních míst, úbytek počtu obyvatel) • Vysoká koncentrace pracovních míst do omezeného počtu pracovních center, zejména města Brna • Nižší míra pracovní autonomie pracovních mikroregionů v širším zázemí Metropolitní rozvojové oblasti Brno, související vysoké hodnoty denní vyjížďky za prací mimo obec v tomto území • Trvale vyšší podíl nezaměstnaných ve srovnání s celorepublikovou hodnotou • Vysoká nezaměstnanost v řadě obcí v jihovýchodní a jihozápadní části kraje (zejm. SO ORP Znojmo, Moravský Krumlov, Hodonín, Veselí nad Moravou). • Malá provázanost mezi vysokým potenciálem

hodnotou, zejména v Brně. V JMK je druhá nejvýkonnější regionální ekonomika republiky (po středočeském prostoru)	zemědělské produkce (zelinářská, ovocnářská) a navazujícím zpracovatelským průmyslem
příležitosti	hrozby
• Profilace Brna jako silného centra inovativní produkce a přelévání případných pozitivních efektů do ostatních částí kraje • Využití potenciálu vinařství pro rozvoj navazujících hospodářských aktivit, zejména v terciárním sektoru • Využití hospodářského potenciálu letiště Brno-Tuřany • Strategická poloha Brna na křižovatce multimodálních dopravních koridorů mezinárodního významu pro rozvoj výroby, logistiky, vědy a výzkumu • Re-industrializační procesy vázané na příchod silného investora oživující mikroregionální ekonomiky ve vybraných oblastech kraje • Zemědělská a potravinářská výroba zaměřená na produkci čerstvých potravin pro vlastní zásobování kraje (závlahy, skleníky) • Využití potenciálu v oblasti rekreace a cestovního ruchu pro ekonomické posílení kraje	• Rozevírání nůžek mezi relativně inovativními odvětvími soustředěnými do Metropolitní rozvojové oblasti Brno a rutinní výrobou v ostatních částech kraje • Trvalé zaostávání ekonomické základny Znojemska • Dlouhodobá devastace nevyužívaných výrobních i nevýrobních objektů • Soustředění komerčních ploch, výrobních areálů a terminálů s vazbou na logistická centra v jižní a jihovýchodní části Brna bez koncepčního a koordinovaného řešení dopravní a technické infrastruktury • Další pokles zaměstnanosti v primárním sektoru s potenciálními negativními dopady do života zemědělských obcí a do údržby krajiny • Zábory zemědělské půdy pro zástavbu včetně fotovoltaických elektráren • Trvalý pokles podílu ekonomicky aktivního obyvatelstva na celkové populaci kraje

Komentář:

Rozvinutá a odvětvově pestrá ekonomická základna kraje dává dobré předpoklady pro využití pracovních sil a současně je odolnější proti konjunkturálním změnám a ekonomické regresi. Přítomnost silné brněnské městské ekonomiky a vysokého školství je nezpochybnitelnou silnou stránkou kraje, na druhou stranu ovšem vytváří riziko velké ekonomické a kvalifikační polarizace na území kraje. Složitou otázkou zůstává efektivní provázání brněnské ekonomiky a ekonomik nemetropolitních území kraje. V Brně je koncentrován významný podíl pracovních míst v kraji, což vyvolává masivní pracovní dojížděku na vyšší vzdálenosti. Hrozbou pro oblast Brna a jeho bezprostředního okolí je další soustředění ploch pro ekonomické aktivity (komerčních ploch, výrobních areálů a terminálů s vazbou na logistická centra) v jižní a jihovýchodní části Brna bez odpovídajícího řešení dopravní a technické infrastruktury.

Jihomoravský kraj (a specificky některé jeho oblasti) vykazuje trvale vyšší hodnoty míry nezaměstnanosti ve srovnání s republikovým stavem. Dílčím řešením je zvyšování vzdělanostní a kvalifikační úrovně obyvatelstva, tak aby i periferní oblasti kraje mohly čerpat z případných dopadů ekonomického růstu Brna a jeho okolí, zlepšování podmínek pro udržitelnou prostorovou mobilitu obyvatelstva a podpora regionálně tradičních odvětví a výroby.

Potenciálem kraje pro budoucí hospodářský rozvoj je jeho geografická poloha při hranicích s Rakouskem a Slovenskem a rovněž existence mezinárodního letiště (Brno-Tuřany). Dalším významným potenciálem JMK jsou podmínky pro rekreaci, turistiku a cestovní ruch.

3. VYHODNOCENÍ VYVÁŽENOSTI VZTAHU ÚZEMNÍCH PODMÍNEK PRO PŘÍZNIVÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, PRO HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A PRO SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL ÚZEMÍ (UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ) JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

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).

3.1. Metoda vyhodnocení vyváženosti

Součástí rozboru udržitelného rozvoje území dle § 4 odst. 1 vyhlášky č. 500/2006 Sb. je vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, jež tvoří závěr tematických zjištění a vyhodnocení udržitelného rozvoje.

Postup vyhodnocení udržitelného rozvoje území (URÚ), zvolený v rámci zpracování 4. úplné aktualizace územně analytických podkladů Jihomoravského kraje, vychází z metody vyhodnocení URÚ v předcházející etapě (hodnocení pomocí zvolených indikátorů). Indikátor je základní číselný ukazatel, který charakterizuje zejména stav dílčí oblasti posuzované v rámci některého z pilířů udržitelného rozvoje. Význam vhodně zvolených indikátorů spočívá zejména v možnosti hodnotit vzájemně určitá území, sledovat trendy a s přípustnou mírou generalizace prezentovat i relativně složité komplexní jevy v území a hodnotit jejich vzájemné souvislosti. Zvolenou metodou hodnocení je zachována kontinuita posouzení udržitelného rozvoje území. Převážná většina zvolených indikátorů byla zachována, případně aktualizována. Z důvodu nově zjištěných skutečností z podkladů pro rozbor udržitelného rozvoje a z jeho rozborů byly některé indikátory nahrazeny (např. indikátor rizika výskytu zemědělského sucha v rámci environmentálního pilíře). Základní hodnotící jednotkou je území správního obvodu obce s rozšířenou působností (SO ORP). Hodnocení územních podmínek udržitelného rozvoje území za SO ORP umožňuje komplexně a v souvislostech identifikovat příčinu nevyváženosti v širším území a lépe popsat rozdíly mezi jednotlivými oblastmi v rámci kraje.

Indikátory jsou definovány za jednotlivé pilíře (minimálně 7 indikátorů za posuzovaný pilíř). Hodnota každého z indikátoru pro jednotlivé SO ORP byla posouzena ve vztahu k referenční hodnotě daného indikátoru za Jihomoravský kraj. Např. v případě posouzení zastoupení lesa na území SO ORP je hodnota posouzena s průměrnou lesnatostí za Jihomoravský kraj, zda je údaj podprůměrný nebo nadprůměrný a hodnota je normována směrodatnou odchylkou posuzovaných dat za příslušný indikátor.

Základní charakteristiky hlavních tematických okruhů a dílčích témat URÚ a jejich rozsahy a vlivy na území Jihomoravského kraje jsou aktualizovány a popsány v části A textové části. Rozbor udržitelného rozvoje území a vyhodnocení prostřednictvím tematických SWOT analýz (analýz slabých a silných stránek, vnějších příležitostí a hrozeb) jsou uvedeny v kapitole 2.

Na základě takto zjištěného rámcového přehledu byly v druhém kroku popsány oblasti se shodnými územními podmínkami pro udržitelný rozvoj území. Dílčí vyhodnocení jednotlivých pilířů na území kraje je znázorněno v kartogramech (obr. 3.1), a to včetně výsledného hodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území (a obr. 3.2) a v příloze B.1 textové části B Kartogramy.

3.2. Vyhodnocení jednotlivých pilířů URÚ a indikátory

Indikátory použité v RURÚ Jihomoravského kraje 2017

Indikátory zvolené při aktualizaci ÚAP JMK 2017 navazují na předcházející aktualizaci v r. 2015. Část indikátorů, která vychází z dat statistického šetření Českého statistického úřadu – Sčítání lidu, domů a bytů v r. 2011 zůstává beze změny. Část dat, která byla podkladem pro aktualizaci indikátorů, je sledována Českým statistickým úřadem a je dostupná v rámci veřejné databáze. Tato data jsou aktualizována převážně k 30. 6. 2016. Za každý z pilířů udržitelného rozvoje bylo zvoleno minimálně 7 indikátorů. Ve srovnání s předchozí aktualizací ÚAP JMK byly některé indikátory zrušeny a nahrazeny obsahově a tematicky souvisejícím indikátorem. Důvodem byly např. změny v metodice sledování nezaměstnanosti, obsahový překryv některých indikátorů nebo nedostupnost dat. Redukován byl např. indikátor průměrného věku obyvatel, a to z důvodu, že se obsahově překrýval s indikátory podílu obyvatel v předproduktivním věku (0 – 14 let) a podílu obyvatel v poproduktivním věku (65 let a více). Všechny tyto indikátory byly hodnoceny v rámci sociálního pilíře. Vzhledem k zachování poměru a váhy jednotlivých indikátorů pak byly vypuštěny např. indikátor podílu zastavěných území.

Environmentální pilíř:

Imisní zatížení území

Indikátor hodnotí území z hlediska zatížení imisemi. Území JMK je hodnoceno na základě pětiletého průměru v letech 2010 – 2015 (pětiletý průměr ročních průměrů) z hlediska zatížení území látkami (oxid dusičitý, částice PM₁₀, jemné částice PM_{2,5}, benzen, benzo(a)pyren, oxid siřičitý, arsen, olovo, nikl a kadmium. Zdrojem dat je ČHMÚ. Aktuální hodnocení je součástí doložených kartogramů. Indikátor je negativní – tzn. rostoucí hodnoty indikují nepříznivou situaci v území

Hluková zátěž území

Indikátor je hodnocen kvalitativně – expertním ohodnocením na základě podkladů (časově omezených povolení, jež byly vydány ke konkrétním silničním a železničním úsekům z důvodů nadlimitních zdrojů hluku a které vydává Krajská hygienická stanice JMK, hlukových map, jež jsou aktualizovány Ministerstvem zdravotnictví ČR, sčítání dopravy 2010 (zdrojem ŘSD) hlukových pásem letišť.

Koeficient ekologické stability

KES je podíl stabilních prvků ekosystému (např. lesní půda, vodní plochy a toky, trvalé travní porosty) na nestabilních prvních ekosystému (např. orná půda, antropogenizované plochy). Čím vyšší hodnota KES, tím je možno dané území hodnotit jako stabilnější. Zdrojem dat je databáze údajů pro ÚAP aktualizovaná k 30. 6. 2016 Českým statistickým úřadem. Indikátor je sledovaným jevem (B30) ÚAP.

Chráněná území

Indikátor vyjadřující poměr rozlohy chráněných území (vyhodnoceno bez překryvu jednotlivých chráněných území) k ploše SO ORP. Do hodnocení byla zahrnuta velkoplošná zvláště chráněná území (národní parky a chráněné krajinné oblasti) a maloplošná zvláště chráněná území (národní přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní rezervace a přírodní památky). Důvodem zařazení indikátoru je to, že na jednu stranu vytvářejí limity územního rozvoje, na druhou stranu jsou díky nim chráněny hodnoty v území, rozsah dokládá kvalitu přírodního prostředí (krajiny) z hlediska druhové rozmanitosti. Zdrojem dat jsou podklady AOPK zpracované do datového modelu ÚAP JMK 2017.

Podíl obyvatel v bytech s napojením na kanalizační síť

Údaj se statistického šetření – sčítání lidu, domů, bytu (SLDB) z 26. 3. 2011 Indikátor vyjadřuje podíl osob v bytech napojených na kanalizační síť na celkovém počtu obyvatel. Z nízkých hodnot indikátoru lze usuzovat na větší riziko a negativní dopad na životní prostředí, zejména ovlivnění kvality vody ve vodních tocích, zvýšeného podílu nitrifikace apod.

Podíl obyvatel v bytech s napojením na plyn

Údaj se statistického šetření – sčítání lidu, domů, bytu (SLDB) z 26. 3. 2011 Indikátor vyjadřuje podíl osob v bytech napojených na plyn na celkovém počtu obyvatel. Z nízkých hodnot indikátoru lze usuzovat na větší riziko a negativní dopad na životní prostředí, zejména zhoršení kvality ovzduší v okolí obcí.

Podíl lesních pozemků

Na území ČR je míra lesnatosti území (tedy podíl lesních pozemků) zhruba $\frac{1}{3}$. Pro potřeby zjištění a vyhodnocení udržitelného rozvoje území ukazují vyšší hodnoty tohoto indikátoru ukazovat na příznivější podmínky z hlediska environmentálního pilíře, a to zejména s ohledem na zadržení vody v krajině, mikroklimatické podmínky, krajinný ráz apod. Na území jižní a jihovýchodní Moravy je podíl lesních porostů historicky nízký, vycházející z přírodních podmínek a historického vývoje tradice zemědělství na mimořádně úrodných půdách. Zdrojem dat je databáze údajů pro ÚAP aktualizovaná k 30. 6. 2016 Českým statistickým úřadem. Indikátor je sledovaným jevem (B29).

Sociální pilíř

Přírůstek obyvatelstva přirozenou měnou

Přírůstek obyvatelstva přirozenou měnou je rozdíl mezi počtem narozených a zemřelých za konkrétní časové období v konkrétně vymezeném území. Jedná se o jeden ze základních demografických ukazatelů. Vzhledem k tomu, že absolutní počet (rozdíl mezi počtem narozených a zemřelých) je neporovnatelný mezi územními jednotkami s různým počtem obyvatel, byla pro potřeby hodnocení indikátoru tato absolutní hodnota relativizována přepočtem na 1.000 obyvatel. Důvodem zařazení indikátoru je přehled o progresivitě nebo regresivitě jedné ze složek ovlivňující počet obyvatel v obci a s tím spojených vazeb. Zdrojem dat je databáze údajů pro ÚAP aktualizovaná k 30. 6. 2016 Českým statistickým úřadem.

Přírůstek obyvatelstva stěhováním

Přírůstek obyvatelstva stěhováním (migrační saldo) udává rozdíl mezi počtem osob, jež se do konkrétního území v daném časovém období přistěhovaly, a mezi počtem osob, jež se vystěhovaly. Vzhledem k tomu, že absolutní počet je neporovnatelný mezi územními jednotkami s různým počtem obyvatel, byla pro potřeby hodnocení indikátoru tato absolutní

hodnota relativizována přepočtem na 1.000 obyvatel. Důvodem zařazení indikátoru je přehled a srovnání o pohybech obyvatel, atraktivitě území, vazbě na zaměstnání apod. Zdrojem dat je databáze údajů pro ÚAP aktualizovaná k 30. 6. 2016 Českým statistickým úřadem.

Podíl rodáků v obyvatelstvu

Údaj se statistického šetření – sčítání lidu, domů, bytu (SLDB) z 26. 3. 2011. Indikátor popisuje území z hlediska toho, jaká je soudržnost obyvatelstva s územím, ze kterého obyvatelé pocházejí. Rodákem pro potřeby tohoto indikátoru je osoba, která žije ve stejné obci, ve které žila po svém narození (resp. ve které měla trvalý pobyt matka osoby v době, kdy se daná osoba narodila).

Podíl obyvatelstva ve věku 0 – 14 let na celkovém počtu obyvatel

Vyšší podíl obyvatel v předproduktivním věku indikuje progresivní vývoj obce, potřeby zajistit odpovídající vybavenost a je hodnocen pozitivně. Nadprůměrný podíl dětské složky populace v území, ve kterém jsou hodnoty porodnosti pod hodnotami potřebnými k zastavení jevu stárnutí populace, udává z hlediska sociálního pilíře pozitivní situaci. Zdrojem dat je databáze údajů pro ÚAP aktualizovaná k 30. 6. 2016 Českým statistickým úřadem.

Podíl obyvatel ve věku nad 65 let na celkovém počtu obyvatel

Vysoká hodnota tohoto indikátoru udává z hlediska sociálního pilíře negativní jev. Nadprůměrný podíl obyvatelstva v postproduktivním věku indikuje také předpokládané zvýšení nákladů na udržení a rozvoj stávající infrastruktury (včetně sociální infrastruktury a dostupnosti služeb). Zdrojem dat je databáze údajů pro ÚAP aktualizovaná k 30. 6. 2016 Českým statistickým úřadem. Rostoucí hodnoty indikují potřebu řešit zabezpečení sociálních služeb pro seniory apod.

Intenzita bytové výstavby – počet dokončených bytů na 1.000 obyvatel

Indikátor počtu dokončených bytů na 1.000 obyvatel byl přerazen z hospodářského pilíře z důvodu toho, že vyjadřuje stav spíše z hlediska sociální situace daného území. Území, jež vykazuje zvýšenou intenzitu bytové výstavby, je územím atraktivním pro bydlení (např. z důvodu kvalitního životního prostředí, dobré dopravní dostupnosti do center nebo z důvodu blízkosti poskytovatele zaměstnání). Zdrojem dat je databáze údajů pro ÚAP aktualizovaná k 30. 6. 2016 Českým statistickým úřadem.

Podíl osob s vysokoškolským vzděláním

Údaj se statistického šetření – sčítání lidu, domů, bytu (SLDB) z 26. 3. 2011. Čím vyšších hodnot indikátor podílu osob s VŠ vzděláním dosahuje, tím se dá území hodnotit jako stabilnější z hlediska sociálního a ekonomického pilíře. V případě většiny územních jednotek platí korelace mezi vysokým podílem VŠ vzdělaných a nízkým podílem nezaměstnaných v populaci.

Hospodářský pilíř

Podíl nezaměstnaných osob dosažitelných

Podíl nezaměstnaných osob je jedním ze základních ukazatelů v rámci hospodářského pilíře. Vyjadřuje podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání ve věku 15 – 64 let ze všech obyvatel ve stejném věku. Tento ukazatel nahrazuje doposud zveřejňovanou míru registrované nezaměstnanosti (užíváno do r. 2013). Zdrojem dat je databáze údajů pro ÚAP aktualizovaná k 30. 6. 2016 Českým statistickým úřadem. Rostoucí hodnoty indikují nepříznivou situaci v území s dopady do socioekonomického sektoru.

Uchazeči o zaměstnání v evidenci úřadu práce – absolventi

Specifický podíl nezaměstnaných osob, který sleduje pouze absolventy škol, kteří ještě nenastoupili do svého prvního zaměstnání. Rostoucí hodnoty indikují nepříznivou situaci v území. Zdrojem dat je databáze údajů pro ÚAP aktualizovaná k 30. 6. 2016 Českým statistickým úřadem.

Uchazeči o zaměstnání v evidenci úřadu práce – evidence nad 12 měsíců

Zdrojem dat je databáze údajů pro ÚAP aktualizovaná k 30. 6. 2016 Českým statistickým úřadem. Podíl dlouhodobě nezaměstnaných osob indikuje hlubší problém v rámci sociální nebo hospodářské struktury území.

Podíl dojíždějících do zaměstnání a škol mimo obec na celkovém počtu obyvatel

Indikátor hodnotí atraktivitu z hlediska zaměstnání (příp. indikuje nedostupnost zaměstnání v okolních územích a tím zvýšenou atraktivitu sledovaného území, ve kterém pracovní příležitosti jsou) a spádovost dojížděky žáků a studentů do škol. Zdrojem dat je SLDB.

Počet obyvatel v produktivním věku

Zdrojem dat je databáze údajů pro ÚAP aktualizovaná k 30. 6. 2016 Českým statistickým úřadem. Indikátor má souvislost se strukturou obyvatel.

Podíl ekonomicky aktivních zaměstnaných v primárním hospodářském sektoru (priméru) na celkovém počtu zaměstnaných

Indikátor hodnotí strukturu zaměstnanosti. Primární sektor zahrnuje obory zaměřené na získávání produktů a surovin z přírody a obdělávání půdy (těžba, lesnictví, zemědělství, rybářství). Jedná se o důležité ekonomické odvětví, které se ale vyznačuje nižší přidanou hodnotou. Vysoký podíl zaměstnaných v tomto sektoru indikuje potenciální problémy v hospodářské nebo sociální struktuře regionu. Zdrojem dat je SLDB 2011.

Podíl ekonomicky aktivních zaměstnaných v sekundárním hospodářském sektoru (sekundéru) na celkovém počtu zaměstnaných

Průmysl má významný podíl na hrubém domácím produktu a zaměstnanosti v ČR. Zpracovatelský průmysl má tradičně významné postavení v ekonomice Jihomoravského kraje. Zdrojem dat je SLDB 2011.

Podíl vyjíždějících do zaměstnání a škol mimo obec na celkovém počtu obyvatel

Tento indikátor hodnotí území z hlediska toho, zda poskytuje dostatek pracovních příležitostí pro jeho obyvatele, nebo zda jsou zaměstnaní nuceni pracovní příležitosti vyhledávat v sousedních ORP. Zdrojem dat je SLDB 2011. Rostoucí hodnoty indikují nepříznivou situaci v území, indikují vyšší nároky na dopravní spojení s lokálními nebo regionálními centry.

3.3. Vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území

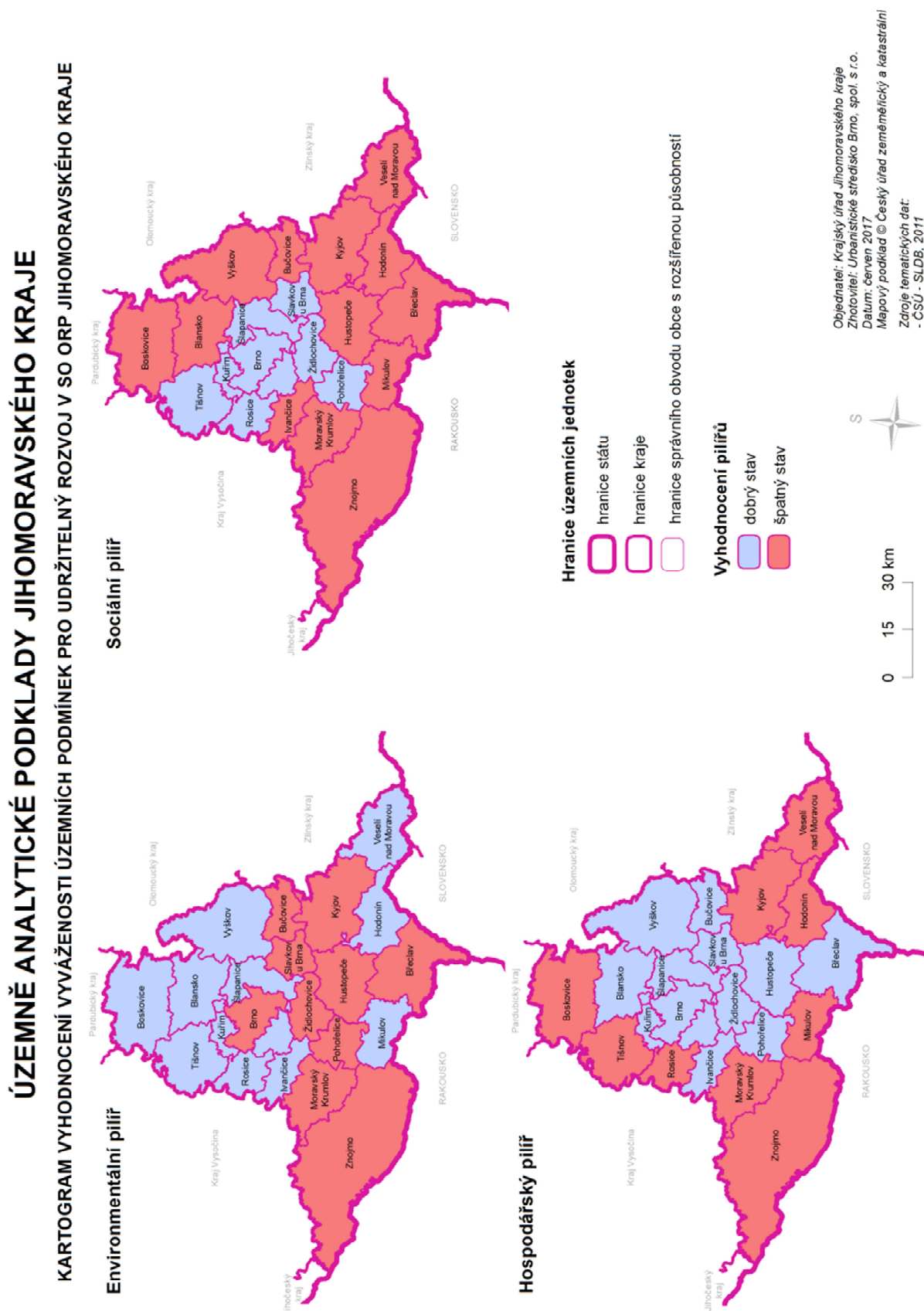
název SO ORP	výsledné hodnocení environmentálního pilíře v SO ORP	výsledné hodnocení sociálního pilíře v SO ORP	výsledné hodnocení hospodářského pilíře v SO ORP	kombinace hodnocení	kategorie
Brno	-	+	+	- + +	2c
Blansko	+	-	+	+ - +	2a
Boskovice	+	-	-	+ - -	3a
Břeclav	-	-	+	- - +	3b
Bučovice	-	-	+	- - +	3b
Hodonín	+	-	-	+ - -	3a
Hustopeče	-	-	+	- - +	3b
Ivančice	+	-	+	+ - +	2a
Kuřim	+	+	+	+ + +	1
Kyjov	-	-	-	- - -	4
Mikulov	+	-	-	+ - -	3a
Moravský Krumlov	-	-	-	- - -	4
Pohořelice	-	+	+	- + +	2c
Rosice	+	+	-	+ + -	2b
Slavkov u Brna	-	+	+	- + +	2c
Šlapanice	+	+	+	+ + +	1
Tišnov	+	+	-	+ + -	2b
Veselí nad Moravou	+	-	-	+ - -	3a
Vyškov	+	-	+	+ - +	2a
Znojmo	-	-	-	- - -	4
Židlochovice	-	+	+	- + +	2c

Poznámka:

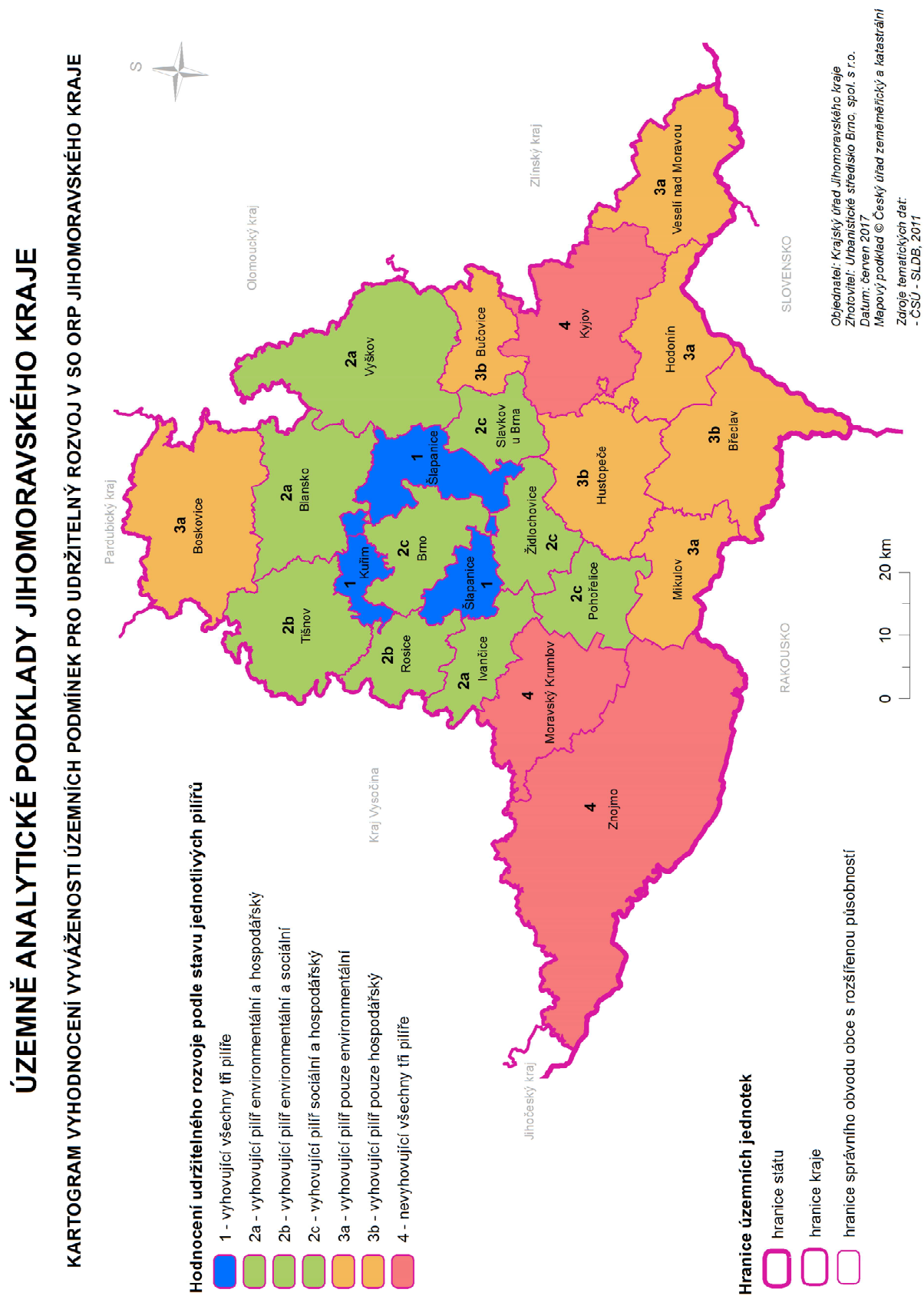
1	+ + +	Všechny tři pilíře hodnoceny pozitivně
2a	+ - +	Sociální pilíř hodnocen negativně, pilíř životního prostředí a hospodářský pozitivně
2b	+ + -	Hospodářský pilíř hodnocen negativně, pilíř sociální a životního prostředí pozitivně
2c	- + +	Pilíř životního prostředí hodnocen negativně, pilíř sociální a hospodářský pozitivně
3a	+ - -	Pilíř sociální a hospodářský hodnocen negativně, pilíř životního prostředí pozitivně

3b	-- +	Pilíř sociální a životního prostředí hodnocen negativně, pilíř hospodářský pozitivně
3c	- + -	Pilíř hospodářský a životního prostředí hodnocen negativně, pilíř sociální pozitivně
4	--- -	Všechny tři pilíře hodnoceny negativně

obr. 3.1: Výsledné vyhodnocení stavu územních podmínek udržitelného rozvoje za jednotlivé pilíře u obcí s rozšířenou působností na území Jihomoravského kraje



obr. 3.2: Celkové vyhodnocení stavu územních podmínek udržitelného rozvoje obcí s rozšířenou působností na území Jihomoravského kraje



3.4. Určení příčin nevyváženosti rozvoje území

Vyhodnocení vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území bylo provedeno za jednotlivé pilíře (environmentální, sociální a hospodářský) na základě hodnot výše uvedených indikátorů. Byl kladen důraz na to, aby se co nejvíce indikátorů shodovalo s jevy, jež jsou dle vyhlášky č. 500/2006 Sb. sledovány v ÚAP.

Stav územních podmínek pro URÚ v každém z pilířů byla ve správních obvodech obcí s rozšířenou působností určena jako průměr hodnocení jednotlivých indikátorů v rámci daného pilíře. Pokud byl průměr indikátorů za pilíř v daném SO ORP kladný, bylo dané území v daném pilíři ohodnoceno „+“, pokud záporný, pak bylo ohodnoceno „-“.

Dle kombinace hodnocení tří pilířů pak bylo každé SO ORP zařazeno do jedné z celkem 8 kategorií:

- SO ORP v kategorii 1 (Brno, Kuřim, Šlapanice) vykazují pozitivní hodnocení všech tří pilířů,
- SO ORP v kategorii 2 (Blansko, Břeclav, Vyškov, Rosice, Tišnov, Pohořelice, Slavkov u Brna, Židlochovice) mají negativně hodnocený jeden z pilířů (označení a, b, c pak odlišuje, který z pilířů je hodnocen negativně – viz poznámka pod tabulkou v předchozí podkapitole),
- SO ORP v kategorii 3 (Břeclav, Boskovice, Hodonín, Veselí n. Moravou, Bučovice, Hustopeče, Ivančice) vykazují negativní stav ve dvou pilířích (označení a, b, c pak poukazuje na kombinaci dvou pilířů, jež jsou hodnoceny negativně – viz poznámka pod tabulkou v předchozí podkapitole),
- SO ORP v kategorii 4 (Kyjov, Mikulov, Moravský Krumlov, Znojmo) mají nevyhovující stav všech tří pilířů.

Územní rozložení ohodnocení jednotlivých pilířů (environmentální pilíř; sociální pilíř; ekonomický pilíř) ve správních obvodech obcí s rozšířenou působností Jihomoravského kraje je znázorněno v kartogramech vyhodnocení vyváženosti na *obr. 3.1 textové části B. a v příloze č. B.1 textové části B Kartogramy*. Celkové vyhodnocení vyváženosti (včetně rozdělení SO ORP do 8 kategorií) je finálním kartogramem (Kartogram vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území), který je zobrazen na *obr. 3.2 a v příloze č. B.1 textové části B Kartogramy*.

V níže uvedeném přehledu jsou ke všem SO ORP v Jihomoravském kraji uvedeny důvody případné nevyváženosti územních podmínek pro URÚ.

Brno

V SO ORP Brno jsou pozitivně hodnoceny pilíře sociální a hospodářský. Správní obvod je tvořen územím krajského města Brna. Stav zejména hospodářského pilíře je možné v Brně hodnotit jako nesrovnatelně nejlepší v celém Jihomoravském kraji. Hodnocení environmentálního pilíře v Brně je nejhorší ze všech SO ORP v kraji. Výrazně negativní je imisní a hluková zátěž obyvatel. Aktuální zjištěný stav pilířů dosaženého rozvoje (vyhodnocení vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj) je ve srovnání s předchozí aktualizací ÚAP JMK nezměněn.

Blansko

V SO ORP Blansko jsou pozitivně hodnoceny pilíře environmentální a hospodářský. Dle aktuálního vyhodnocení vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj je ve srovnání

s předchozí aktualizací ÚAP JMK hodnocen negativně pilíř sociální, jedná se však o hraniční hodnotu. Na negativním hodnocení sociálního pilíře se podílí zejména nepříznivý vývoj aktuálních hodnot věkové struktury obyvatel.

Boskovice

V SO ORP Boskovice je pozitivně hodnocen pilíř environmentální a negativně pilíř sociální a hospodářský. Ve srovnání s předchozí aktualizací ÚAP JMK je hodnocen negativně pilíř sociální. Jedná se však o hraniční hodnotu. Hodnocení hospodářského pilíře je jen mírně podprůměrné (-0,14). Kladné je hodnocení dílčího indikátoru (např. výrazně kladně hodnocený podíl ekonomicky aktivních v sekunděru, jenž ukazuje na industriální potenciál Boskovicka). Na negativním hodnocení sociálního pilíře se podílí většina indikátorů, zejména však nepříznivý vývoj aktuálních hodnot pohybu obyvatel (přirozenou měnou i migrací).

Břeclav

SO ORP Břeclav je pozitivně hodnocen hospodářský pilíř a negativně hodnocen pilíř environmentální a sociální. V pilíři sociálním je negativně hodnocen úbytek obyvatelstva způsobený nepříznivým migračním saldem i přirozenou měnou. Tak jako většina správních obvodů se Břeclavsko potýká s podprůměrným podílem obyvatelstva ve věkové kategorii do 15 let. V posledních letech trvá nízká intenzita bytové výstavby. Na negativním hodnocení environmentálního pilíře se podílí zejména koeficient ekologické stability, kvalita ovzduší (ovlivněna přirozeným transportním koridorem). Aktuální zjištěný stav pilířů dosaženého rozvoje (vyhodnocení vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj) je ve srovnání s předchozí aktualizací ÚAP JMK nezměněn.

Bučovice

V SO ORP Bučovice je negativně hodnocen pilíř – environmentální, a sociální. Oproti předchozí aktualizaci ÚAP JMK 2015 je pozitivně hodnocen hospodářský pilíř.

V případě správního obvodu ORP Bučovice je v rámci environmentálního pilíře negativně hodnocen zejména nízký koeficient ekologické stability, nízká zalesněnost území a podprůměrná vybavenost bytů napojením na kanalizační síť a plyn. Z hlediska sociálního je v SO ORP Bučovice problém struktura obyvatelstva z hlediska věku (nízký podíl mladých do 15 let a vysoký podíl seniorů starších 65 let) a nízký podíl vysokoškolsky vzdělaného obyvatelstva.

Hodonín

V SO ORP Hodonín je negativně hodnocen každý ze tří pilířů – environmentální, sociální a hospodářský. Negativní hodnocení životního prostředí ve SO ORP Hodonín je způsobeno především vysokým imisním zatížením území (transportní koridor), nízkým koeficientem ekologické stability (vysoký podíl zastavěných ploch, nízká lesnatost). SO ORP Hodonín vykazuje výrazně podprůměrné hodnoty sociálního pilíře, a to zejména díky přirozenému přírůstku s ním také útlum bytové výstavby (pod 0,8 bytu na 1.000 obyvatel – nejnižší hodnota v rámci ORP v JMK) a podprůměrný podíl vysokoškolsky vzdělaných obyvatel. Sociální situace souvisí v případě Hodonínska velmi významně se situací v oblasti zaměstnanosti. SO ORP Hodonín je správním obvodem s nejvyšším podílem nezaměstnaných v JMK – bez práce je cca 10 % osob. Negativně hodnocena je také nezaměstnanost absolventů a dlouhodobě nezaměstnaných. Aktuální zjištěný stav pilířů dosaženého rozvoje (vyhodnocení vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj) je ve srovnání s předchozí aktualizací ÚAP JMK nezměněn.

Hustopeče

V SO ORP Hustopeče je pozitivně hodnocen pilíř hospodářský. Negativní stav je možné indikovat v environmentálním a sociálním pilíři. Oproti předchozí aktualizaci ÚAP JMK 2015 je negativně hodnocen sociální pilíř. Hustopeče patří do trojúhelníku správních obvodů ORP jižně od Brna – kde od Moravského Krumlova na západě po Kyjov a Bučovice na východě až po jižní cíp kraje (Břeclav) je negativní stav v environmentálním pilíři. Negativní hodnocení environmentálního pilíře je zde důsledkem vysoké intenzity zemědělského využití, imisní a hlukovou zátěží obyvatel (prochází zde dálnice D2), v území je podprůměrný podíl obyvatel, kteří žijí v bytech napojených na kanalizační síť, i když se postupně (od doby sčítání v r. 2011) situace zlepšuje. Sociální pilíř je za aktuální období hodnocen negativně z důvodu nepříznivého vývoje přirozené měny obyvatel a negativního salda migrace. Nepříznivá je také věková skladba obyvatel, zejména nízký podíl obyvatel ve věkové struktuře 0 – 15 let.

Ivančice

SO ORP Ivančice vykazuje pozitivní hodnocení environmentálního a hospodářského pilíře, ale negativní stav sociálního pilíře. Ve srovnání s předchozí aktualizací ÚAP JMK došlo ke zlepšení stavu hospodářského pilíře, i když se jedná o hraniční hodnotu (+0,03). Z hlediska hospodářského jsou Ivančice ORP s nízkou pracovní soběstačností, tzn. je zde nízký počet pracovních příležitostí, a tak jsou ekonomicky aktivní obyvatelé nuceni za prací dojíždět. Je zde podobná situace jako ve všech ostatních správních obvodech s relativně dobrou dopravní dostupností do Brna. Na zlepšení hodnocení hospodářského pilíře se podílí obecně příznivý vývoj nezaměstnanosti v ekonomice. Nevyhovující sociální situaci v ORP charakterizuje úbytek počtu obyvatel. Správní obvod vykazuje druhý nejhorší přirozený přírůstek (v tomto případě tedy úbytek) obyvatel v JMK. Chybějící pracovní příležitosti se odrážejí kromě úbytku obyvatel v nízké intenzitě bytové výstavby (svázáno s počtem obyvatel) a v odlivu obyvatel s vysokoškolským vzděláním (podprůměrný podíl ve srovnání se zbytkem kraje).

Kuřim

V SO ORP Kuřim jsou pozitivně hodnoceny pilíře sociální a hospodářský i pilíř environmentální. Environmentální pilíř je oproti aktualizaci ÚAP JMK hodnocen kladně. Stav hospodářského a sociálního pilíře výrazně determinuje blízkost Brna, ale velmi významně se na něm podílí i hospodářská základna v Kuřimi a rozvoj ploch pro bydlení. Stav environmentálního pilíře je i přes vyšší zatížení hlukem a stavem ovzduší hodnocen pozitivně, a to zejména z pohledu nově zařazeného indikátoru rizika negativních projevů sucha. Spolu se severní částí Jihomoravského kraje patří do území s relativně nízkým rizikem, ve srovnání s jižní částí.

Kyjov

V SO ORP Kyjov je negativně hodnocen každý ze tří pilířů – environmentální, sociální a hospodářský. Životní prostředí je na Kyjovsku negativně hodnoceno mj. z důvodu imisního i hlukového zatížení obyvatelstva. Kyjovem prochází silnice I/54, silnice prochází nedaleko centra města, obchvat chybí, což způsobuje zátěž na obyvatelstvo. V území je také nízký koeficient ekologické stability. Z hlediska environmentálního pilíře se negativně v hodnocení projevuje riziko sucha. Správní obvod ORP jako většina správních obvodů mimo bezprostřední zázemí Brna postižen úbytkem počtu obyvatel, a to jak přirozenou měnou, tak migračními ztrátami. Obyvatelstvo stárne – klesá podíl obyvatel v nejmladší věkové kategorii do 15 let a roste podíl seniorů starších 65 let. Je zde také podprůměrný podíl vysokoškolsky vzdělané populace. S poklesem počtu obyvatel souvisí také utlumení výstavby bytů. Přesto situace

v sociální soudržnosti území by mohla být ještě horší, zdejší obyvatelé však cítí k území vztah – žije zde výrazně nadprůměrný podíl rodáků než jinde v kraji (téměř 57 %, což je o pět procentních bodů více než v JMK bez započítání Brna). Stagnující stav nebo prohlubující problémy v oblasti sociální jsou svázány s ekonomickou stránkou. Je zde podprůměrný počet obsazených pracovních míst na ekonomicky aktivní obyvatelstvo, i přes snížení nezaměstnanosti je zde míra nezaměstnanosti nadprůměrná (7,75 %). Aktuální zjištěný stav pilířů dosaženého rozvoje (vyhodnocení vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj) je ve srovnání s předchozí aktualizací ÚAP JMK nezměněn.

Mikulov

V SO ORP Mikulov jsou pozitivně hodnoceny pilíře environmentální, negativní stav je indikován v pilíři sociálním a dle aktuálního hodnocení i hospodářském. Oproti předchozí aktualizaci ÚAP JMK 2015 je negativně hodnocen hospodářský pilíř. Sociální pilíř je v Mikulově hodnocen jen velmi mírně podprůměrně (–0,05). Stěžejní je z hlediska sociální soudržnosti ve správním obvodu ORP Mikulov nízký podíl osob s vysokoškolským vzděláním (souvisí to s rurálním charakterem oblasti), přes velmi významný potenciál území z hlediska přírodních a kulturních památek je zde nízký podíl objektů určených k individuální rekreaci. Soudržnosti území nenapomáhá ani nízký podíl rodáků (méně než ½ obyvatelstva – je to způsobeno atraktivitou území a přírodním prostředím, díky němuž je území atraktivní pro osoby, jež se zde nenarodily). Hospodářský pilíř je hodnocen jen velmi mírně podprůměrně (–0,09). Na výsledku se podílela zejména aktuální míra nezaměstnanosti, která je i přes relativně nízkou hodnotu nad průměrem kraje.

Moravský Krumlov

V SO ORP Moravský Krumlov je negativně hodnocen každý ze tří pilířů – environmentální, sociální a hospodářský. Na Moravskokrumlovsku je z hlediska životního prostředí negativně hodnocena nízká ekologická stabilita vyjádřena koeficientem ekologické stability, výrazně podprůměrná je. Negativně je hodnocen nízký podíl osob žijících v bytech napojených na kanalizační síť (jen 47 % oproti průměru JMK mimo Brno, který je 75 %) a na plyn (68 % – průměr kraje mimo Brno je 83 %). Od doby sčítání se již však tento stav postupně zlepšuje, zejména v oblasti odkanalizování. Naopak pozitivní dopad zcela jistě má absence hlavních dopravních koridorů (nízká imisní zátěž i hluk a nízká hustota zalidnění). Moravský Krumlov a obce ve správním obvodu ztrácejí obyvatelstvo přirozenou měnou. Obyvatelstvo stárne (nízký podíl obyvatel do 15 let a vysoký podíl seniorů starších 65 let) a neusazují se zde obyvatelé s vysokoškolským vzděláním (6,8 % – druhá nejnižší hodnota v kraji). Vzhledem k popsané situaci je logicky utlumena výstavba bytů. Jako ve většině ostatních případů souvisí oslabení sociálního pilíře s negativní situací v pilíři hospodářském. Na výsledku se podílela zejména aktuální míra nezaměstnanosti, která je i přes relativně nízkou hodnotu nad průměrem kraje. S popsanou situací souvisí nadprůměrná pracovní otevřenost, tj. vyjíždka obyvatel za zaměstnáním mimo správní obvod. Aktuální zjištěný stav pilířů dosaženého rozvoje (vyhodnocení vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj) je ve srovnání s předchozí aktualizací ÚAP JMK nezměněn.

Pohořelice

V SO ORP Pohořelice jsou pozitivně hodnoceny pilíře sociální a hospodářský a negativní stav je možné indikovat v pilíři environmentálním. Pohořelice patří do trojúhelníku správních obvodů ORP jižně od Brna – kdy ve správních obvodech od Moravského Krumlova na západě po Kyjov

a Bučovice na východě až po jižní cíp kraje (Břeclav) je negativní stav v environmentálním pilíři. Problém Pohořelicka je imisní zatížení území, což je umocněno nízkým podílem obyvatel napojených na plyn (potenciálně tedy hrozí vyšší podíl obyvatel topících tuhými palivy). SO ORP Pohořelice dále vykazují nízký koeficient ekologické stability (s čímž souvisí nízká zalesněnost) a žádná část správního obvodu není chráněným územím přírody. Aktuální zjištěný stav pilířů dosaženého rozvoje (vyhodnocení vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj) je ve srovnání s předchozí aktualizací ÚAP JMK nezměněn.

Rosice

V SO ORP Rosice jsou pozitivně hodnoceny pilíře environmentální a sociální a negativní stav je indikován v pilíři hospodářském. Rosice patří mezi obce s rozšířenou působností při západní hranici kraje, jež jsou negativně hodnoceny z pohledu hospodářského pilíře. Hodnocení hospodářského pilíře je i přes příznivý trend vývoje negativní (-0,13). V případě Rosic způsobeno je vysokou pracovní otevřeností, tedy nízkou autonomií z hlediska pracovních příležitostí. Aktuální zjištěný stav pilířů dosaženého rozvoje (vyhodnocení vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj) je ve srovnání s předchozí aktualizací ÚAP JMK nezměněn.

Slavkov u Brna

V SO ORP Slavkov u Brna jsou pozitivně hodnoceny pilíře sociální a hospodářský a negativní stav je možné indikovat v pilíři environmentálním. Slavkov u Brna patří do trojúhelníku správních obvodů ORP jižně od Brna – kdy ve správních obvodech od Moravského Krumlova na západě po Kyjov a Bučovice na východě až po jižní cíp kraje (Břeclav) je negativní stav v environmentálním pilíři. SO ORP Slavkov u Brna vykazuje druhé nejhorší hodnocení environmentálního pilíře v JMK. Území je mj. z důvodu blízkosti dálnice D1 zatíženo imisemi i hlukem, vykazuje nízký koeficient ekologické stability (mj. vysoký podíl zastavěných ploch a nízká lesnatost území). Území je součástí transportního koridoru škodlivin (úvalovitý charakter území), které přispívá k imisnímu zhoršování stavu ovzduší při nepříznivých povětrnostních situacích. Aktuální zjištěný stav pilířů dosaženého rozvoje (vyhodnocení vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj) je ve srovnání s předchozí aktualizací ÚAP JMK nezměněn.

Šlapanice

V SO ORP Šlapanice jsou pozitivně hodnoceny všechny pilíře udržitelného rozvoje území. Na pozitivním hodnocení sociálního a hospodářského pilíře se zásadně podílí blízkost Brna. Aktuální zjištěný stav pilířů dosaženého rozvoje (vyhodnocení vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj) je ve srovnání s předchozí aktualizací ÚAP JMK nezměněn.

Tišnov

V SO ORP Tišnov jsou pozitivně hodnoceny pilíře environmentální a sociální a negativní stav je indikován v pilíři hospodářském. Tišnov patří s Rosicemi a Boskovicemi mezi tři SO ORP v severní a západní části JMK, kde jediné hospodářský pilíř vykazuje známky negativního hodnocení. Území vykazuje nízkou autonomii z hlediska pracovních příležitostí a je zde nízký podíl počtu obsazených pracovních míst v porovnání s celkovým počtem ekonomicky aktivních. V území je relativně dobrý stav z hlediska podílu nezaměstnaných, a to zejména z důvodu dobré dostupnosti Brna, avšak je zde podprůměrný stav z pohledu dlouhodobé nezaměstnanosti. Aktuální zjištěný stav pilířů dosaženého rozvoje (vyhodnocení vyváženosti

územních podmínek pro udržitelný rozvoj) je ve srovnání s předchozí aktualizací ÚAP JMK nezměněn.

Veselí nad Moravou

SO ORP Veselí nad Moravou vykazuje, přes vysoký podíl imisního zatížení území transportním koridorem škodlivin v ovzduší, pozitivní hodnocení environmentálního pilíře, ale negativní stav v pilířích hospodářském a sociálním. Veselsko vykazuje jeden z nejvyšších úbytků počtu obyvatel v JMK. Výrazně podprůměrné jsou hodnoty jak přírůstku obyvatelstva přirozenou měnou, tak migračním saldem – obyvatel se tedy rodí méně, než umírá, a vystěhování výrazně převažuje nad přistěhovalectvím. Výrazně horší je také věková struktura obyvatelstva – Veselsko vykazuje podprůměrný počet obyvatel ve věkové kategorii do 15 let a nadprůměrný počet seniorů starších 65 let. Z hlediska ekonomického má SO ORP Veselí nad Moravou třetí nejvyšší podíl nezaměstnaných v kraji (8,4 %). Aktuální zjištěný stav pilířů dosaženého rozvoje (vyhodnocení vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj) je ve srovnání s předchozí aktualizací ÚAP JMK nezměněn.

Vyškov

V SO ORP Vyškov jsou pozitivně hodnoceny pilíře environmentální a hospodářský. Oproti předchozí aktualizaci ÚAP JMK 2015 je negativně hodnocen sociální pilíř. Hodnocení environmentálního pilíře je hraniční (pouze +0,10) V rámci environmentálního pilíře se negativně projevuje vyšší emisní a imisní zatížení území. Jedná se o vlivy z dopravy (dálnice D1 a D46) a o fakt, že území je součástí transportního koridoru škodlivin (úvalovitý charakter území), které přispívá k imisnímu zhoršování stavu ovzduší při nepříznivých povětrnostních situacích. Na základě aktuálního hodnocení je negativně posouzen stav sociálního pilíře. Důvodem je aktuální nízký podíl přirozeného přírůstku a podprůměrná hodnota salda migrace. Podprůměrný je za sledované období i podíl předproduktivní složky věkové struktury obyvatel a index dokončených bytů.

Znojmo

SO ORP Znojmo vykazuje negativní hodnocení všech pilířů. Oproti předchozí aktualizaci ÚAP JMK 2015 je negativně hodnocen environmentální pilíř. Zhoršení stavu hodnocení environmentálního pilíře je dán především zahrnutím indikátoru hodnotícího riziko výskytu a dopadů sucha. Tento problém se týká všech SO ORP v jižní části Jihomoravského kraje. Z hlediska sociálního pilíře je Znojmo hodnoceno jako mírně podprůměrný správní obvod – toto hodnocení je způsobeno dílčími negativními hodnoceními jednotlivých indikátorů. Ve SO ORP Znojmo je nepříznivá hodnota přirozené změny obyvatel (méně narozených a více zemřelých), a vystěhovává se více lidí. Je zde podprůměrný podíl rodáků (48,5 % – necelých pět procentních bodů pod krajskou hodnotou). Dále Znojmo vykazuje podprůměrný podíl vysokoškolsky vzdělaných a mírně podprůměrnou intenzitu bytové výstavby. Oba tyto jevy souvisejí s odchodem obyvatelstva a špatnou dostupností pracovních míst. Dostupnost zaměstnání je stěžejním problémem této části kraje. SO ORP Znojmo vykazuje druhý nejvyšší podíl nezaměstnaných v kraji – 9,6 %. S tím souvisí mj. negativní hodnocení nezaměstnanosti absolventů, nízký podíl zaměstnaných v sekundě (orientace na ostatní sektory hospodářství ale není zcela adekvátní) a nízký podíl ekonomicky aktivních z celkového počtu obyvatel.

Židlochovice

Ve SO ORP Židlochovice jsou pozitivně hodnoceny pilíře sociální a hospodářský a negativní stav je možné indikovat v pilíři environmentálním. Židlochovice patří do trojúhelníku správních

obvodů ORP jižně od Brna – kdy ve správních obvodech od Moravského Krumlova na západě po Kyjov a Bučovice na východě až po jižní cíp kraje (Břeclav) je negativní stav v environmentálním pilíři. Z hlediska indikátorů sledovaných v rámci pilíře životního prostředí je většina indikátorů hodnocena podprůměrně. Aktuální zjištěný stav pilířů dosaženého rozvoje (vyhodnocení vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj) je ve srovnání s předchozí aktualizací ÚAP JMK nezměněn.

4. URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ V ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍCH DOKUMENTACÍCH

Součástí rozboru udržitelného rozvoje území dle § 4 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 500/2006 Sb. je určení problémů k řešení v územně plánovacích dokumentacích zahrnujících zejména požadavky na odstranění nebo omezení urbanistických, dopravních a hygienických závad, vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území a střetů těchto záměrů s limity využití území, slabých stránek, hrozeb a rizik souvisejících s nevyvážeností územních podmínek udržitelného rozvoje území. Níže uvedené členění kapitoly na dílčí pasáže vychází z výše uvedené legislativní úpravy.

Požadavky na odstranění nebo omezení problémů, požadavky využitelné pro návrh opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů, stanovené u každého identifikovaného problému, se vztahují k řešení v územně plánovací dokumentaci kraje, územně plánovací dokumentaci obcí, případně k prověření možností řešení v územních studiích.

4.1. Požadavky na odstranění nebo omezení urbanistických závad

Suburbanizace v území Metropolitní rozvojové oblasti Brno

Charakter závady:

Značný rozvoj bydlení v zázemí krajského města Brna bez zajištění adekvátní vybavenosti veřejnou infrastrukturou. Kapacita stávající dopravní sítě v území OB3 přestává dostačovat narůstajícím objemům zejména cílové a zdrojové dopravy a je omezením rozvoje území.

Suburbanizace se projevuje i v jiných částech kraje, např. na Znojemsku. Je však nepoměrně menšího rozsahu než v okolí Brna a nesrovnatelné jsou i problémy, které způsobuje.

Územní identifikace:

Oblast je vymezena územím obcí z SO ORP Brno (Brno), obcemi ve střední, jihovýchodní a jihozápadní části SO ORP Blansko (Adamov, Bukovina, Bukovinka, Habrůvka, Křtiny, Lažany, Lipůvka, Svinošice, Šebrov-Kateřina, Újezd u Černé Hory), obcemi v jihovýchodní části SO ORP Ivančice (Dolní Kounice, Mělčany, Moravské Bránice, Němčičky, Pravlov, Trboušany), obcemi SO ORP Kuřim (Čebín, Česká, Hvozdec, Chudčice, Jinačovice, Kuřim, Lelekovice, Moravské Knínice, Rozdrojovice, Veverská Bítýška), obcemi ve střední a severní části SO ORP Pohořelice (Pohořelice, Přibice, Vranovice), obcemi ve východní části SO ORP Rosice (Babice u Rosic, Ostrovačice, Rosice, Říčany, Tetčice, Veverské Knínice, Zastávka), obcemi v severní části SO ORP Slavkov u Brna (Holubice, Hostěrádky-Rešov, Hrušky, Křenovice, Slavkov u Brna, Šaratice, Velešovice, Zbýšov), obcemi SO ORP Šlapanice (Babice nad Svitavou, Bílovice nad Svitavou, Blažovice, Březina, Hajany, Hostěnice, Jiřkovice, Kanice, Kobylnice, Kovalovice, Modřice, Mokrý-Horákov, Moravany, Nebovidy, Ochoz u Brna, Omice, Ořechov, Ostopovice,

Podolí, Ponětovice, Popůvky, Pozořice, Prace, Prštice, Radostice, Rebešovice, Řícmanice, Silůvky, Sivice, Sokolnice, Střelice, Šlapanice, Telnice, Troubsko, Tvarožná, Újezd u Brna, Velatice, Viničné Šumice, Vranov, Želešice), obcemi v jihovýchodní části SO ORP Tišnov (Drásov, Hradčany, Malhostovice, Sentice, Všechnovice, Skalička) a obcemi SO ORP Židlochovice (Blučina, Bratčice, Holasice, Hrušovany u Brna, Ledce, Medlov, Měín, Moutnice, Nesvačilka, Nosislav, Opatovice, Otmarov, Popovice, Přisnotice, Rajhrad, Rajhradice, Sobotovice, Syrovice, Těšany, Unkovice, Vojkovice, Žabčice, Žatčany, Židlochovice).

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Podporovat v silniční dopravě průchod nadřazené dopravní sítě Metropolitní rozvojem oblastí Brno a rozvedení dopravních proudů do koridorů, které budou schopny ochránit dotčená sídla v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a zvláště město Brno před nadbytečnou dopravou při maximální eliminaci negativních dopadů dopravy na životní prostředí a lidské zdraví.

Vytvářet územní předpoklady pro další rozvoj ekonomických aktivit v oblasti pokročilých služeb, znalostní a vzdělanostní ekonomiky a to především v jádrovém území Metropolitní rozvojové oblasti Brno (Brno, Modřice, Šlapanice).

Podporovat vzájemnou koordinaci rozvoje města Brna a okolních sídel, zejména z hlediska vyváženosti rezidenčních a pracovních funkcí.

Podporovat posílení polycentrického rozvoje Metropolitní rozvojové oblasti Brno prostřednictvím podpory sekundárních center osídlení (Kuřim, Modřice, Rosice, Zastávka, Šlapanice, Veverská Bítýška, dále Pohořelice, Rajhrad, Slavkov u Brna, Tišnov, Židlochovice); vytvářet zde územní podmínky pro stabilizaci a rozvoj veřejné infrastruktury.

Podporovat směřování rozvoje bydlení do center osídlení (Brno, Adamov, Kuřim, Modřice, Pohořelice, Rajhrad, Rosice, Zastávka, Slavkov u Brna, Šlapanice, Tišnov, Veverská Bítýška, Zastávka, Židlochovice) a sídel s odpovídající veřejnou infrastrukturou.

Fotovoltaické elektrárny

Charakter závady:

Na území Jihomoravského kraje se nachází několik fotovoltaických elektráren situovaných na území vyhlášených přírodních parků. Ty byly vyhlášeny s ohledem na ochranu krajinného rázu. Tento v krajině cizorodý prvek tak přispívá i ke snižování vizuálních kvalit krajiny.

Územní identifikace:

SO ORP Boskovice, Znojmo, Slavkov u Brna, Tišnov, Rosice

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Nástroji územního plánování podporovat nevymezování nových ploch fotovoltaických elektráren v přírodních parcích.

4.2. Požadavky na odstranění nebo omezení dopravních závad a problémy

Závady

Nevyhovující dopravní propojení Brna s jižní a jihozápadní částí kraje

Charakter závady:

Mezi Brnem a jihozápadní částí kraje slouží jako hlavní spojnice málo kapacitní silnice I/53 neumožňující rychlý a bezpečný provoz. Kapacitní silnice nebo dálnice do oblasti Znojemska nevedou vůbec.

Silniční dopravní spojení z Brna do Mikulova (hranice ČR / Rakousko) je nevyhovující. Na této trase je dálnice D52 v úseku Rajhrad u Brna – Pohořelice, následně trasa vede pouze po silnicích I. třídy.

Nevyhovující je také železniční propojení Brna se Znojmem a Mikulovem.

Územní identifikace:

Zejména SO ORP Brno, Mikulov, Moravský Krumlov, Znojmo

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Podporovat zkapacitnění stávajících silnic I/53 v úseku Pohořelice – Znojmo a I/38 v úseku Znojmo – hranice s Krajem Vysočina.

Podporovat dokončení dálnice D52 v úseku Brno – Rajhrad u Brna a v úseku Pohořelice – Mikulov (hranice ČR / Rakousko) s návazností na rakouskou dálnici A5.

Vytvářet územní podmínky pro optimalizaci trati č. 246 Znojmo – Mikulov – Břeclav.

Nevyhovující dopravní propojení Brna severním směrem (Moravská Třebová)

Charakter závady:

Od krajského města Brna na sever vede na Svitavy velmi zatížená silnice I. třídy I/43, po které je vedena evropská silnice E461. Počáteční úsek z Brna do obce Česká postavený jako směrově rozdělená čtyřpruhová silnice, je nazýván Svitavská radiála.

Je plánováno její nahrazení dálnicí D43, která je studována v několika variantách. U Moravské Třebové v Pardubickém kraji dojde k napojení D43 na dálnici – D35 (Mohelnice – Moravská Třebová – Litomyšl – Vysoké Mýto – Hradec Králové).

Územní identifikace:

Zejména SO ORP Brno, Kuřim, Blansko, Boskovice

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Rozhodnout o výběru varianty dopravního propojení severním směrem.

Nedořešené umístění železniční stanice Brno – hlavní nádraží

Charakter závady:

Neustále se odsouvající rozhodnutí o situování železniční stanice na území města Brna vnáší nejistotu do využití a plánování navazujícího území. Nádraží sice leží pouze na území Brna, ale jeho případná přestavba zasáhne množství obyvatel cestujících z různých částí kraje za prací, vzděláním nebo kulturou do metropole.

Územní identifikace:

SO ORP Brno

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Nástroji územního plánování podporovat stabilizaci polohy železniční stanice a související dopravní infrastruktury a tím umožnit rozvoj navazujících území.

Průchod dálnice D1 Metropolitní rozvojovou oblastí Brno

Charakter závady:

Trasa dálnice D1 se díky pokračujícímu rozvoji zástavby dostala do těsné blízkosti zastavěného území. Kromě podílu na znečišťování ovzduší v Metropolitní rozvojové oblasti Brno je také významným zdrojem hluku a tvoří urbanistickou bariéru mezi jádrovým územím Brna a jeho jižními suburbánními zónami. Záměry na úpravu nebo výstavbu silnic D2, D52, jihovýchodní a jihozápadní tangenty Brna, které by mohly převzít část dopravy z dálnice D1, vyvolávají odpor okolních obcí a jejich obyvatel, kteří se tam stěhují za kvalitním bydlením a životním prostředím.

Územní identifikace:

SO ORP Brno (jižní část), Šlapanice (jižní část), Židlochovice (severní část)

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Podrobněji prověřit územní podmínky koncepce rozvoje dopravy v jádrovém území Metropolitní rozvojové oblasti Brno.

Problémy:

Výběr varianty D43

Charakter problému:

Záměr republikového významu se dotýká svými několika variantami podstatné části území Metropolitní rozvojové oblasti Brno. Problematický je zejména průchod některých variant trasy v blízkosti zastavěného území.

Územní identifikace:

SO ORP Brno, Blansko (západní část), Kuřim, Rosice (severovýchodní část), Šlapanice (západní část)

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Podrobněji prověřit výběr z možných variant umístění D43.

Vysokorychlostní tratě

Charakter problému:

Záměr republikového významu – územní rezerva pro vysokorychlostní tratě – se dotýká svými několika větvemi (Praha – Brno, Brno – Ostrava, Brno – Vídeň, Brno – Bratislava) podstatné části území Jihomoravského kraje. Problematický je zejména průchod trasy VRT zvláště chráněnými územími přírody a lokalitami Natura 2000 a jeho nedořešené umístění.

Územní identifikace:

SO ORP Brno, Břeclav, Bučovice (severozápadní část), Hustopeče (jihozápadní část), Pohořelice (východní část), Rosice (severní část), Slavkov u Brna (severní část), Šlapanice, Vyškov, Židlochovice (západní část)

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Podporovat řešení VRT územně plánovací dokumentací do doby než stát definitivně rozhodne.

Průplavní spojení D-O-L

Charakter závady:

Týká se dotčeného úseku koridoru průplavního spojení D-O-L na území Jihomoravského kraje. V současné době není zcela vyjasněna koncepce rozvoje vodní dopravy v ČR. Průplavní spojení D-O-L je součástí hlavních vnitrozemských cest mezinárodního významu, pro které platí Evropská dohoda AGN. Aktualizace č. 1 PÚR ČR stanovila úkol prověřit účelnost a reálnost průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe (D-O-L) s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace (včetně environmentálních aspektů), přepravní účinnost a investiční náročnost jednotlivých větví.

Potenciální výstavba průplavu by ale podstatným způsobem ovlivnila vodní režim v území a zasáhla do přírodních hodnot území včetně evropsky významných lokalit a ptačích oblastí Natura 2000.

Územní identifikace:

SO ORP Břeclav (jižní a jihovýchodní část), Hodonín (jižní část), Kyjov (jihovýchodní část), Veselí nad Moravou (severozápadní část)

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Podporovat řešení průplavního spojení D-O-L územně plánovací dokumentací do doby než stát definitivně rozhodne.

4.3. Požadavky na odstranění nebo omezení hygienických závad

Zatížení území imisemi

Charakter závady:

Problémem jsou imise benzo(a)pyrenu a oxidů dusíku (v obcích, kde je k vytápění užíváno pevných paliv a podél intenzivně využívaných dopravních komunikací), přízemního ozonu a problematická je také větrná eroze zhoršující stav ovzduší. Špatný stav ovzduší má prokazatelný vliv na zdravotní stav obyvatelstva.

Významný příspěvek na imisní zatížení PM₁₀ a PM_{2,5} má taktéž dálkový transport a větrná eroze.

Objasnění klasifikace území je obsaženo v Metodice části A.

Územní identifikace:

Podstatné překročení některého z imisních limitů pro ochranu zdraví se týká SO₂ ORP Boskovice, Brno, Břeclav, Bučovice, Hodonín, Kyjov, Slavkov u Brna, Šlapanice, Veselí nad Moravou, Vyškov.

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Podporovat zlepšení kvality ovzduší, zejména realizací komunikací vyšší třídy a postupným nahrazováním stávajících imisních zdrojů technicky dokonalejšími. Podporovat realizaci opatření ke snižování znečištění ovzduší obsažených v PZKO a v koncepčních dokumentech Jihomoravského kraje.

Zatížení území hlukem

Charakter závady:

Území podél páteřní silniční sítě je postiženo hlukem a zplodinami z průjezdné dopravy. Zvýšené je také riziko dopravních nehod. Problém se dále zvyrazňuje s pokračujícím nárůstem intenzity nákladní i osobní dopravy.

Problémem je také hluk z letecké dopravy a výrobních areálů ležících v blízkosti obytné zástavby.

Územní identifikace:

Zejména SO₂ ORP Brno, Břeclav, Hustopeče (podél D2), Kuřim, Slavkov u Brna (podél D1), Šlapanice, Vyškov (podél D1, D46), Židlochovice (podél D1, D52).

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

U silnic s nadlimitní hlukovou zátěží případně jiných významných zdrojů hluku minimalizovat rozvojové plochy v jejich blízkosti. Podporovat budování obchvatů obcí a opatření k zajištění plynulosti dopravy.

Znečištění vodních toků

Charakter závady:

Podstatná část obcí v kraji nemá splaškovou kanalizaci s odvodem znečištěných vod na ČOV. Kvůli vypouštění splašků bez předchozího přečištění je velká část zejména významných toků znečištěná. Ekologická zátěž se týká nejen samotných obcí bez kanalizace, ale také všech obcí níže na toku. Ke znečištění toků přispívá také zemědělská činnost a vodní eroze.

Územní identifikace:

Největší koncentrace toků se znečištěnou vodou (třída III), silně znečištěnou vodou (třída IV) a velmi silně znečištěnou vodou (třída V) se nachází na území SO ORP Blansko, Boskovice, Brno, Břeclav, Hodonín, Hustopeče, Ivančice, Kyjov, Mikulov, Moravský Krumlov, Pohořelice, Slavkov u Brna, Šlapanice, Veselí nad Moravou, Znojmo a Židlochovice.

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Nástroji územního plánování podporovat opatření snižující erozní ohrožení – (zatravňování, zalesňování apod.).

4.4. Požadavky na odstranění nebo omezení vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území

Zjištěné záměry na provedení změn v území jsou zpracovány v tabulkovém přehledu nejvýznamnějších vzájemných střetů vybraných záměrů. Zdůrazněny jsou především potenciální střety předpokládaných vodních děl a dopravní infrastruktury. Zvažovaná realizace vodních děl je výraznějším zásahem do území než připravovaná realizace technické infrastruktury. Specifickou skupinou jsou střety s prvky územního systému ekologické stability, které jsou v ÚAP JMK sledovány jako koncepční záměr a jsou plošně výraznější. U vzájemných střetů záměrů dopravní infrastruktury jsou uvedeny pouze ty případy, kdy se jedná o kombinaci dvou zcela nových záměrů v území bez jasného směrového i výškového vedení a je obzvláště nutná vzájemná koordinace. Záměry optimalizace, elektrizace a zdvojkolejnění železničních tratí ve stávající stopě, homogenizace a rozšiřování existujících dálnic a silnic apod., u kterých je zřejmé směrové i výškové vedení, nejsou v přehledu uváděny. Nejkonfliktnějšími záměry na území kraje jsou dálnice D55 a průplavní spojení D-O-L a vysokorychlostní tratě.

Střety vybraných záměrů uvedené v následující tabulkové části jsou rovněž znázorněné ve výkrese B.1. *Výkres problémů k řešení v územně plánovacích dokumentacích.*

tab. 4.1: Vzájemné střety vybraných záměrů na provedení změn v území

záměr			okruhy záměrů, se kterými dochází ke střetu		
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	dopravní infr.	technická infr.	ÚSES
lokality pro akumulaci povrchových vod					
T601	RLAPV01	VD Čučice	–	–	RBC1806 RK1479
T602	RLAPV02	VD Vysočany	–	–	RBC JM34 RK 92B RK 92A
T603	RLAPV03	VD Kuřimské Jestřabí	–	–	–
T604	RLAPV04	VD Otaslavice	–	–	K 132MH K 132T K132MH
T605	RLAPV05	VD Plaveč	–	–	K JM03MH
T606	RLAPV06	VD Rychtářov	–	–	RBC203 RBC204 K 132T K 132 MH RK 1497
T607	RLAPV07	VD Terezín	–	T021	–
T608	RLAPV08	VD Úsobrno	–	–	RBC 1892 K 92MB
T609	RLAPV09	VD Horní Kounice	–	–	RBC 223 RK 1482
T610	RLAPV10	VD Želešice	–	–	RBC 213
dopravní infrastruktura					
silniční doprava					
D001	RDS04	D1 Kývalka – hranice kraje (– Velká Bíteš), rozšíření na šestipruh	–	T104 T003	–
D002	DS10	D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek	–	–	–
D003	RDS05	D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK	–	–	–
D004	DS12	D2 Chrlice II – Brno-jih; zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňové křižovatky	–	–	–
D005	RDS06	D2 MÚK Velké Němčice	–	–	–
D006	DS11	D2 MÚK Velké Pavlovice	–	–	–
D007	RDS07	D2 MÚK Lanžhot	–	–	–
D008A	RDS01-A	D43 Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim; varianta Bystrcká	D502A D502B	–	–
D008B	RDS01-B	D43 Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim; varianta Bítýšská	D502A D502B	T401	NRBC 30

záměr			okruhy záměrů, se kterými dochází ke střetu		
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	dopravní infr.	technická infr.	ÚSES
D008C	RDS01-C	D43 Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim; varianta „Optimalizovaná MŽP“; Základní	D502A D502B	T401 T104	NRBC 30
D008D	RDS01-C/J	D43 Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim; varianta „Optimalizovaná MŽP“; Alternativa Jižní	D502A D502B	T401 T104	NRBC 30
D008E	RDS01-C/Z	D43 Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim; varianta „Optimalizovaná MŽP“; Alternativa Západní	D502A D502B	T401 T104 T003	RBC 240
D009A	RDS34-A	D43 Kuřim – Lysice; varianta „Německá“	–	T104	–
D009B	RDS34-B	D43 Kuřim – Lysice; varianta „Optimalizovaná MŽP“	–	T104	–
D010	DS02	D43 Lysice – Sebranice	–	T104	–
D011	DS03	D43 Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje	–	T007 T014 T104	–
D012	DS13	D46 Vyškov – hranice kraje, homogenizace včetně úpravy mimoúrovňových křižovatek	–	T024	–
D013	DS14	D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2)	–	–	–
D014	DS04	D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko	–	T025	–
D015	DS05	D55 Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec	–	T001 T009	RBC 17 RBC 16
D016	DS06	D55 Rohatec – Hodonín – D2	–	T103	–
D017	RDS02	D55 MÚK Hodonín, východ	–	–	–
D018A	RDS08-A	Jihozápadní tangenta Troubsko (D1) – Modřice (D52/JT); varianta Modřická	D502A	T301	–
D018B	RDS08-B	Jihozápadní tangenta Troubsko (D1) – Modřice (D52/JT); varianta Želešická	D502A	T301	RBC 212
D101	DS15	I/19 Hodonín v okr. Blansko (hranice kraje) – Sebranice (D43), homogenizace včetně obchvatů Rozseče a Sebranic	–	–	NRBC 62
D102	RDS09	I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel	–	–	–
D103	DS16	I/23 Vysoké Popovice, obchvat	–	–	–
D104	DS07	I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo	–	–	NRBC 29
D105	–	I/38 Znojmo, obchvat (ul. Pražská – ul. Únanovská)	–	–	–
D106	DS08	I/38 Znojmo, obchvat (ul. Kuchařovická – I/53)	–	T017	–

záměr			okruhy záměrů, se kterými dochází ke střetu		
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	dopravní infr.	technická infr.	ÚSES
D107	DS09	I/38 Znojmo (I/53) – Hatě – hranice ČR / Rakousko	–	T017	RBC 37
D108	DS17	I/40 Mikulov – Sedlec, západ; homogenizace	–	–	RBC 1535
D109A	RDS10-A	I/40 Sedlec, obchvat; varianta severní	–	–	NRBC 2011
D109B	RDS10-B	I/40 Sedlec, obchvat; varianta jižní	–	–	–
D110	DS18	I/40 Břeclav – Valtice, přeložka s obchvatem Valtic	–	–	–
D111	–	I/40 Břeclav, obchvat	–	–	–
D112A	–	I/41 Brno, Bratislavská radiála; varianta ÚPmB	–	–	RBC 210
D112B	–	I/41 Brno, Bratislavská radiála; varianta Alternativní	–	–	RBC 210
D113	–	I/42 Brno, Velký městský okruh, západ (Kníničská – Hlinky)	–	–	–
D114	–	I/42 Brno, Velký městský okruh, jihozápad (Bítešská – Heršpická)	–	–	–
D115A	–	I/42 Brno, Velký městský okruh, jih (Heršpická – Hněvkovského); Var. ÚPmB	–	–	–
D115B	–	I/42 Brno, Velký městský okruh, jih (Heršpická – Hněvkovského); Var. Alternativní	–	–	–
D116A	–	I/42 Brno, Velký městský okruh, jihovýchod (Hněvkovského – Ostravská); Var. ÚPmB	–	–	–
D116B	–	I/42 Brno, Velký městský okruh, jihovýchod (Hněvkovského – Ostravská); Var. Alternativní	D508	–	RBC 210
D117A	–	I/42 Brno, Velký městský okruh, východ (Ostravská – Provazníkova); Var. ÚPmB	–	–	–
D117B	–	I/42 Brno, Velký městský okruh, východ (Ostravská – Provazníkova); Var. 2	–	–	–
D117C	–	I/42 Brno, Velký městský okruh, východ (Ostravská – Provazníkova); Var. 3	–	–	–
D118A	RDS12	I/43 Kuřim, jižní obchvat	–	–	–
D118B	RDS36	I/43 Kuřim, severní obchvat	–	T104	–
D119	RDS13	I/43 Česká – Kuřim, zkapacitnění	–	–	–
D120	DS19	I/43 Sebranice – Letovice, přeložka	–	–	–
D121	DS20	I/43 Letovice – Stvolová, homogenizace	–	–	–
D122	–	I/50 Bučovice, obchvat	–	T008	–

záměr			okruhy záměrů, se kterými dochází ke střetu		
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	dopravní infr.	technická infr.	ÚSES
D123A	RDS14-B	I/50 Brankovice – Kožušice, obchvat; varianta jižní	–	T103 T008	–
D123B	RDS14-A	I/50 Brankovice – Kožušice, obchvat; varianta střed	–	–	–
D124	RDS15	I/51 Hodonín, obchvat	–	T011	–
D125	DS21	I/53 Znojmo – Pohořelice, homogenizace včetně MÚK	–	T017	–
D126	–	I/53 Lechovice, obchvat	–	–	–
D127	RDS16	I/54 Kyjov, obchvat	–	T103	–
D128	RDS17	I/54 Bzenec – Vracov – Vlkoš, přeložka	–	–	–
D129	–	I/55 Břeclav, obchvat	–	T102	–
D130A	RDS18-A	I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel; varianta A jižně Petrova	–	T001 T009	–
D130B	RDS18-B	I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel; varianta B severně Petrova	–	–	–
D131	RDS19	I/55 Vnorovy – Veselí nad Moravou, přeložka s obchvaty sídel	–	T009 T012	–
D132	DS23	I/71 Blatnice pod Svatým Antonínkem (hranice kraje) – Javorník (hranice ČR / SR), homogenizace	–	–	RBC 81
D201	–	II/152 Ivančice – Ořechov, úprava	–	–	–
D202	RDS20	II/152 Ořechov – Hajany, obchvat	–	–	–
D203	DS25	II/152 Želešice, obchvat	–	–	–
D204A	DS24	Obchvat Chrlic, prodloužení II/152	–	–	–
D204B	–	Obchvat Chrlic, prodloužení II/152, alt. napojení na D2	–	–	–
D205	RDS32	Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152	–	T013	–
D206	–	II/374 Brno, Maloměřice, přeložka	–	–	–
D207	DS28	II/374 Spešov – Rájec-Jestřebí, přeložka	–	–	–
D208	DS26	II/374 Rájec-Jestřebí – Doubravice nad Svitavou – Lhota Rapotina, přeložka	–	–	RBC 281
D209	DS27	II/374 Lhota Rapotina, obchvat – Boskovice	D517	–	–
D210	DS29	II/380 Tuřany, obchvat	–	–	–
D211A	–	II/380 Telnice, obchvat; varianta východ	–	T024	–
D211B	–	II/380 Telnice, obchvat; varianta západ	–	T024 T002	–

záměr			okruhy záměrů, se kterými dochází ke střetu		
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	dopravní infr.	technická infr.	ÚSES
D212A	RDS21	II/380 Těšany – Moutnice, obchvat; varianta Těšany jih	–	T201	–
D212B	–	II/380 Těšany – Moutnice, obchvat; varianta Těšany sever	–	–	–
D213	–	II/380 Borkovany, přeložka	–	–	–
D214	–	II/383 Tvarožná – Sívce, přeložka	–	–	–
D215	DS30	II/385 Hradčany – Čebín, obchvat	–	T003 T104	–
D216	–	II/387 Štěpánovice, Nové Štěpánovice, přeložka	–	–	RBC JM07
D217	RDS22	II/394 Tetčice, obchvat	–	–	–
D218	RDS23	II/394 Neslovice, obchvat	–	T301	–
D219	–	II/395 Moravské Bránice, přeložka	–	–	–
D220	–	II/395 Pohořelice – Nová Ves, nová dopr. D52	–	–	–
D221	–	II/395 Nová Ves – Pasohlávky, nová dopr. D52	–	–	–
D222	–	II/409 Uherčice – Rancířov, úprava	–	–	–
D223	–	II/413 Moravský Krumlov, obchvat	–	–	–
D224	RDS24	II/416 Hrušovany – Ledce – Pohořelice, přeložka	–	–	RBC 48
D225	RDS25	II/416 Vojkovice – Hrušovany, přeložka	–	–	–
D226	DS32	II/416 Blučina, obchvat	–	–	–
D227	–	II/416 Měnin, obchvat	–	–	–
D228	–	II/416 Újezd u Brna, obchvat	–	–	–
D229	RDS26	II/416 Hostěrádky-Rešov – Šaratice, přeložka	–	–	–
D230	RDS27	II/416 Hrušky – Křenovice – Slavkov u Brna, přeložka	D521A	–	–
D231	–	II/417 Kobylnice, obchvat	–	–	–
D232	RDS28	II/419 Terezín – Násedlovice, přeložka	–	–	–
D233	RDS29	II/419 Násedlovice – Uhřice, přeložka	–	–	–
D234	–	II/420 Horní Věstonice – Bavory, nová dopr. D52	–	–	–
D235	RDS30	II/422 (II/431) Svatobořice-Mistřín, přeložka	–	–	RBC JM52
D236	DS35	II/423 Mikulčice, přeložka k D55	–	–	–
D237	–	II/429 Bohdalice – Nesovice, úprava	–	–	–
D238	–	II/430 Vyškov, obchvat	–	T024	–
D239	–	II/431 Bučovice, přeložka západ	–	–	–

záměr			okruhy záležitostí, se kterými dochází ke střetu		
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	dopravní infr.	technická infr.	ÚSES
D240	–	II/431 Manerov, obchvat	–	–	–
D241	–	II/432 Kyjov, severozápadní obchvat	–	–	–
D242	–	II/432 Ratíškovice, přeložka	–	–	–
D243	DS36	II/602 Bosonohy, obchvat	–	–	–
D301A	–	III/0476 Rousínov – Slavkov, přeložka; varianta A	D505	–	–
D301B	–	III/0476 Rousínov – Slavkov, přeložka; varianta B	D505	T024	–
D301C	–	III/0476 Rousínov – Slavkov, přeložka; varianta C	D505	–	–
D302	DS37	III/05531 Mikulčice, obchvat	–	–	–
D303	–	III/15274 Troubsko, přeložka	–	T301	–
D304	RDS33	III/15278 Modřice, severní obchvat	–	–	–
D305	DS33	III/15286 Brno, Slatina, obchvat	D502A	–	–
D306	–	III/3795 Kuřimské Jestřábí – Dolní Loučky, přeložka	–	–	–
D307	RDS35	III/4171 Šlapanice, obchvat	D506A D506B D507A	–	–
D308	–	III/xxxx Hrušky – Břeclav	–	–	–
D309	–	III/xxxx Mikulov – Drasenhofen	–	–	–
D401	–	Pohořelice – Velké Němčice (D2)	D503	T105 T402	–
železniční doprava					
D501	RDZ01	VRT (Praha – Havlíčkův Brod –) hranice kraje – Javůrek	–	T003	–
D502A	RDZ02-A	VRT Javůrek – Brno, varianta A „Řeka“	D008A D008B D008C D008D D008E D018A D018B D303	T003 T104 T301	–
D502B	RDZ02-B	VRT Javůrek – Brno, varianta B „Petrov“	D008A D008B D008C D008D D008E	T003 T104	–
D503	RDZ05	VRT Brno – Břeclav – hranice ČR / Rakousko (– Wien)	D401 D603B	T002 T102	RBC 45
D504	RDZ06	VRT Břeclav – hranice ČR / SR (– Bratislava)		T102	NRBC 109

záměr			okruhy záležitostí, se kterými dochází ke střetu		
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	dopravní infr.	technická infr.	ÚSES
D505	RDZ03	VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava)	D301A D301B D301C	T024	–
D506A	RDZ04-A	Nová trať Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB „Petrov“; Var. A	D307	–	–
D506B	RDZ04-B	Nová trať Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB „Petrov“; Var. B	D307	–	–
D507A	–	Železniční uzel Brno, přestavba; varianta Řeka	D307	–	–
D507B	–	Železniční uzel Brno, přestavba; varianta Petrov		–	–
D508	–	Severojižní kolejový diametr Brno, Řečkovice – hlavní nádraží – Staré Černovice	D116B	–	–
D509	DZ03	Trať č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; optimalizace s elektrizací a částečným zdvojkolejněním	–	T301	–
D510	DZ08	Trať č. 241 Znojmo – hranice kraje, optimalizace a elektrizace	–	–	–
D511	DZ09	Trať č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou / Ivančice – Střelice, optimalizace	–	T002 T025 T301	NRBC 105
D512	DZ07	Trať č. 246 Znojmo – Břeclav, optimalizace	–	T017 T025	NRBC 105 RBC 1535
D513	DZ02	Trať č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice, optimalizace	–	T003 T104	–
D514	DZ06	Trať č. 254 Šakvice – Hustopeče u Brna, optimalizace a elektrizace	–	–	–
D515	DZ05	Trať Hrušovany u Brna – Židlochovice, obnova a elektrizace	–	T402	–
D516	RDZ07	Trať č. 260 Brno – Letovice – hranice kraje (– Česká Třebová), optimalizace	–	T104	RBC 1538 RBC 281 RBC 363
D517	DZ04	Trať č. 260 a 262 Lhota Rapotina – Boskovice („Boskovická spojka“)	D209	–	RBC 281
D518	DZ01	Trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje (Modernizace trati Brno – Přerov)	–	T024	–
D519	RDZ10	Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chřlice – Sokolnice	–	–	–
D520	RDZ09	Výhybna Zbýšov	–	–	–
D521A	RDZ08-A	Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), varianta Jižní	D230	–	–

záměr			okruhy záležitostí, se kterými dochází ke střetu		
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	dopravní infr.	technická infr.	ÚSES
D521B	RDZ08-B	Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), varianta Severní	–	–	–
D522	DZ10	Trať č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje, optimalizace a elektrizace	–	T008 T024 T103	NRBC 93 RBC 19
vodní doprava					
D601	DV01	Rohatec – Hodonín – soutok Morava / Dyje, prodloužení vodní cesty – „Baťův kanál“	–	T011	RBC 3 RBC 21
D602	RDV01	Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; úsek Veselí nad Moravou (hranice kraje) – Hodonín	–	T001 T009 T201	RBC 3 RBC 19 RBC 21
D603A	RDV02-A	Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; úsek Hodonín – hranice ČR; var. A Hodonín – hranice ČR / SR	–	–	NRBC 109
D603B	RDV02-B	Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; úsek Hodonín – hranice ČR; var. B Hodonín – hranice ČR / Rakousko	D503	T102	NRBC 109
letecká doprava					
D701	DL01	Veřejné mezinárodní letiště Brno-Tuřany, modernizace	–	–	–
D702	RDL01	Mezinárodní letiště Brno-Tuřany, rozvoj	–	–	–
integrovaná a kombinovaná doprava					
D801	DG01	Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno	–	–	–
D802	DG02	Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Břeclav	–	–	–
D803	–	Brno-Starý Lískovec, terminál IDS	–	–	–
D804	DI01	Rousínov, terminál IDS	–	–	–
D805	DI02	Ivančice, terminál IDS	–	–	–
D806	DI05	Podivín, terminál IDS	–	–	–
D807	DI06	Zaječí, terminál IDS	–	–	–
D808	DI07	Skalice nad Svitavou, terminál IDS	–	–	–
D809	DI08	Hrušovany nad Jevišovkou, terminál IDS	–	–	–

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Nástroji územního plánování podporovat realizaci předmětných záležitostí.

4.5. Požadavky na odstranění nebo omezení střetů záměrů na provedení změn v území s limity využití území

Z provedených analýz zjištěných záměrů na provedení změn v území je zpracován tabulkový přehled nejzávažnějších potenciálních střetů záměrů na provedení změn v území s vybranými limity využití území.

Významné střety se zájmy ochrany přírody a krajiny se týkají záměrů zejména ve sféře dopravní infrastruktury, potenciálních vodních děl a v menší míře u záměrů technické infrastruktury. V tomto ohledu lze za zvláště konfliktní na území kraje označit plánované vodní nádrže (zejména v západní části Jihomoravského kraje), dálnice D43, D52 a D55, průplavní spojení D-O-L a vysokorychlostní tratě.

Nejvýznamnější střety záměrů s limity jsou uvedené v tematickém členění v další části této kapitoly a znázorněné podbarvenými plochami ve výkrese B.1. *Výkres problémů k řešení v územně plánovacích dokumentacích.*

Lokality potenciálních vodních děl

Vybrané limity využití území: chráněné ložiskové území (CHLÚ), přírodní park (PP), Natura 2000 – evropsky významné lokality (EVL), maloplošné zvláště chráněné území (MZCHÚ), konkrétně národní přírodní památky a národní přírodní rezervace, dálkové migrační koridory (DMK), silnice II. a III. třídy včetně OP, elektrické vedení VVN, zastavěné území (zdrojem dat ZABAGED) a vojenský újezd.

Dále byly analyzovány střety záměrů potenciálních vodních děl s dobývacími prostory, národními parky, chráněnými krajinnými oblastmi, oblastmi Natura 2000 – ptačími oblastmi, dálnicemi a silnicemi I. třídy, plynovody, ropovody a horkovody. VD Rychtářov je ve střetu s vojenským újezdem Březina.

tab. 4.2: Střety záměrů LAPV s vybranými limity využití území

záměr			střety s vybranými limity využití území a zastavěným územím			
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	horninové prostředí a geologie	dopravní a technická infr.	příroda a krajina	zastavěné území ⁷
T601	RLAPV01	VD Čučice	–	VVN	PP, EVL, MZCHÚ, DMK	+
T602	RLAPV02	VD Vysočany	–	S-II	–	+
T603	RLAPV03	VD Kuřimské Jestřabí	–	S-II	–	+
T604	RLAPV04	VD Otaslavice	–	–	–	+
T605	RLAPV05	VD Plaveč	–	–	PP, EVL	+
T606	RLAPV06	VD Rychtářov	–	–	–	–
T607	RLAPV07	VD Terezín	CHLÚ	S-II, VVN	–	+

⁷ Střety záměrů LAPV se zastavěným územím jsou značeny „+“ u těch lokalit, kde zastavěné území je ve střetu s některým záměrem LAPV.

záměr			střety s vybranými limity využití území a zastavěným územím			
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	horninové prostředí a geologie	dopravní a technická infr.	příroda a krajina	zastavěné území ⁷
T608	RLAPV08	VD Úsobrno	–	S-II	DMK, EVL	+
T609	RLAPV09	VD Horní Kounice	–	–	PP, EVL	+
T610	RLAPV10	VD Želešice	–	–	PP, MZCHÚ	+

Dopravní infrastruktura

Dopravní infrastrukturou jsou míněny dálnice I. a II. třídy, silnice I. třídy, krajské silnice II. a III. třídy, železniční tratě, vysokorychlostní tratě, vodní cesty, letiště a veřejné terminály s vazbou na logistická centra.

Střety záměrů silnic nadmístního významu – krajských tahů, železničních tratí (mimo VRT), letiště a veřejné terminály s vazbou na logistická centra nebyly vyhodnoceny. Tyto záměry svým významem a rozsahem v rámci Jihomoravského kraje nevytvářejí zásadní střety s limity využití území.

Vybrané limity využití území: dálkové migrační koridory (DMK), dobývací prostor (DP), chráněné ložiskové území (CHLÚ), záplavové území Q₁₀₀ (Q100), OP vodního zdroje I. a II. stupně vnitřní (OPVZ), OP přírodních léčivých zdrojů I. a II. stupně (OPLZ), chráněná krajinná oblast (CHKO), přírodní park (PP), maloplošné zvláště chráněné území (MZCHÚ), konkrétně národní přírodní památky a národní přírodní rezervace, Natura 2000 – evropsky významné lokality (EVL), Natura 2000 – ptačí oblasti (PO) a dálkové migrační koridory.

Dále byly analyzovány případné střety záměrů dopravní infrastruktury s národními parky, avšak žádný střed identifikován nebyl.

tab. 4.3: Střety záměrů dopravní infrastruktury s vybranými limity využití území

záměr			střety s vybranými limity využití území		
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	horninové prostředí a geologie	vodní režim	příroda a krajina
silniční doprava					
D001	RDS04	D1 Kývalka – hranice kraje (– Velká Bíteš), rozšíření na šestipruh	–	OPVZ	–
D002	DS10	D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek	–	–	–
D003	RDS05	D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK	–	–	–
D004	DS12	D2 Chrlice II – Brno-jih; zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňové křižovatky	–	OPVZ Q100	–
D005	RDS06	D2 MÚK Velké Němčice	–	–	–
D006	DS11	D2 MÚK Velké Pavlovice	–	–	–
D007	RDS07	D2 MÚK Lanžhot	–	–	–

záměr			střety s vybranými limity využití území		
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	horninové prostředí a geologie	vodní režim	příroda a krajina
D008A	RDS01-A	D43 Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim; varianta Bystrcká	–	OPVZ Q100 T510	PP
D008B	RDS01-B	D43 Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim; varianta Bítýšská	DP	OPVZ Q100	PR, EVL
D008C	RDS01-C	D43 Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim; varianta „Optimalizovaná MŽP“; Základní	–	OPVZ Q100	PR, EVL
D008D	RDS01-C/J	D43 Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim; varianta „Optimalizovaná MŽP“; Alternativa Jižní	–	OPVZ Q100	PR, EVL
D008E	RDS01-C/Z	D43 Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim; varianta „Optimalizovaná MŽP“; Alternativa Západní	–	OPVZ Q100	–
D009A	RDS34-A	D43 Kuřim – Lysice; varianta „Německá“	–	OPVZ Q100	PP
D009B	RDS34-B	D43 Kuřim – Lysice; varianta „Optimalizovaná MŽP“	–	OPVZ Q100	–
D010	DS02	D43 Lysice – Sebranice	–	–	–
D011	DS03	D43 Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje	–	T508 Q100	–
D012	DS13	D46 Vyškov – hranice kraje, homogenizace včetně úpravy mimoúrovňových křižovatek	–	Q100	–
D013	DS14	D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2)	–	OPVZ Q100 T506	–
D014	DS04	D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko	–	–	CHKO
D015	DS05	D55 Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec	CHLÚ	OPVZ Q100	PO, PP
D016	DS06	D55 Rohatec – Hodonín – D2	DP, CHLÚ	OPVZ Q100	EVL
D017	RDS02	D55 MÚK Hodonín, východ	–	–	–
D018A	RDS08-A	Jihozápadní tangenta Troubsko (D1) – Modřice (D52/JT); varianta Modřická	CHLÚ	OPVZ Q100	–
D018B	RDS08-B	Jihozápadní tangenta Troubsko (D1) – Modřice (D52/JT); varianta Želešická	DP	OPVZ Q100	–
D101	DS15	I/19 Hodonín v okr. Blansko (hranice kraje) – Sebranice (D43), homogenizace včetně obchvatů Rozseče a Sebranice	–	OPVZ	PP
D102	RDS09	I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel	DP	OPVZ Q100 T509	–
D103	DS16	I/23 Vysoké Popovice, obchvat	–	–	–
D104	DS07	I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo	DP	Q100	–

záměr			střety s vybranými limity využití území		
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	horninové prostředí a geologie	vodní režim	příroda a krajina
D105	–	I/38 Znojmo, obchvat (ul. Pražská – ul. Únanovská)	–	–	–
D106	DS08	I/38 Znojmo, obchvat (ul. Kuchařovická – I/53)	–	–	–
D107	DS09	I/38 Znojmo (I/53) – Hatě – hranice ČR / Rakousko	–	Q100	EVL
D108	DS17	I/40 Mikulov – Sedlec, západ; homogenizace	–	–	CHKO
D109A	RDS10-A	I/40 Sedlec, obchvat; varianta severní	–	–	CHKO, PO
D109B	RDS10-B	I/40 Sedlec, obchvat; varianta jižní	–	–	–
D110	DS18	I/40 Břeclav – Valtice, přeložka s obchvatem Valtic	–	–	EVL, NPP
D111	–	I/40 Břeclav, obchvat	DP	–	–
D112A	–	I/41 Brno, Bratislavská radiála; varianta ÚPmB	–	–	–
D112B	–	I/41 Brno, Bratislavská radiála; varianta Alternativní	–	–	–
D113	–	I/42 Brno, Velký městský okruh, západ (Kníničská – Hlinky)	–	–	–
D114	–	I/42 Brno, Velký městský okruh, jihozápad (Bítešská – Heršpická)	DP	OPVZ Q100	–
D115A	–	I/42 Brno, Velký městský okruh, jih (Heršpická – Hněvkovského); Var. ÚPmB	–	–	–
D115B	–	I/42 Brno, Velký městský okruh, jih (Heršpická – Hněvkovského); Var. Alternativní	–	–	–
D116A	–	I/42 Brno, Velký městský okruh, jihovýchod (Hněvkovského – Ostravská); Var. ÚPmB	DP	–	–
D116B	–	I/42 Brno, Velký městský okruh, jihovýchod (Hněvkovského – Ostravská); Var. Alternativní	–	–	–
D117A	–	I/42 Brno, Velký městský okruh, východ (Ostravská – Provazníkova); Var. ÚPmB	–	–	–
D117B	–	I/42 Brno, Velký městský okruh, východ (Ostravská – Provazníkova); Var. 2	–	–	–
D117C	–	I/42 Brno, Velký městský okruh, východ (Ostravská – Provazníkova); Var. 3	–	–	–
D118A	RDS12	I/43 Kuřim, jižní obchvat	–	–	–
D118B	RDS36	I/43 Kuřim, severní obchvat	–	–	–
D119	RDS13	I/43 Česká – Kuřim, zkapacitnění	–	OPVZ Q100	–
D120	DS19	I/43 Sebranice – Letovice, přeložka	–	–	–

záměr			střety s vybranými limity využití území		
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	horninové prostředí a geologie	vodní režim	příroda a krajina
D121	DS20	I/43 Letovice – Stvolová, homogenizace	–	Q100	–
D122	–	I/50 Bučovice, obchvat	DP, CHLÚ	Q100	–
D123A	RDS14-B	I/50 Brankovice – Kožušice, obchvat; varianta jižní	–	–	–
D123B	RDS14-A	I/50 Brankovice – Kožušice, obchvat; varianta střed	–	Q100	–
D124	RDS15	I/51 Hodonín, obchvat	CHLÚ	Q100	–
D125	DS21	I/53 Znojmo – Pohořelice, homogenizace včetně MÚK	–	–	–
D126	–	I/53 Lechovice, obchvat	–	Q100	EVL
D127	RDS16	I/54 Kyjov, obchvat	DP, CHLÚ	Q100	–
D128	RDS17	I/54 Bzenec – Vracov – Vlkoš, přeložka	CHLÚ	OPVZ Q100	PO
D129	–	I/55 Břeclav, obchvat	DP, CHLÚ	OPVZ Q100 T504	EVL, PO
D130A	RDS18-A	I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel; varianta A jižně Petrova	–	Q100	CHKO, EVL, PO
D130B	RDS18-B	I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel; varianta B severně Petrova	–	Q100	EVL, PO
D131	RDS19	I/55 Vnorovy – Veselí nad Moravou, přeložka s obchvaty sídel	–	–	–
D132	DS23	I/71 Blatnice pod Svatým Antonínkem (hranice kraje) – Javorník (hranice ČR / SR), homogenizace	–	OPVZ Q100	CHKO
D201	–	II/152 Ivančice – Ořechov, úprava	–	OPVZ Q100	–
D202	RDS20	II/152 Ořechov – Hajany, obchvat	–	–	–
D203	DS25	II/152 Želešice, obchvat	–	OPVZ Q100	–
D204A	DS24	Obchvat Chrlic, prodloužení II/152	–	Q100	–
D204B	–	Obchvat Chrlic, prodloužení II/152, alt. napojení na D2	–	–	–
D205	RDS32	Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152	–	Q100	–
D206	–	II/374 Brno, Maloměřice, přeložka	–	T510 Q100	–
D207	DS28	II/374 Spešov – Rájec-Jestřebí, přeložka	–	Q100	–
D208	DS26	II/374 Rájec-Jestřebí – Doubravice nad Svitavou – Lhota Rapotina, přeložka	–	Q100	–
D209	DS27	II/374 Lhota Rapotina, obchvat – Boskovice	–	Q100	–
D210	DS29	II/380 Tuřany, obchvat	–	–	–
D211A	–	II/380 Telnice, obchvat; varianta východ	–	T501 Q100	–

záměr			střety s vybranými limity využití území		
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	horninové prostředí a geologie	vodní režim	příroda a krajina
D211B	–	II/380 Telnice, obchvat; varianta západ	–	Q100	–
D212A	RDS21	II/380 Těšany – Moutnice, obchvat; varianta Těšany jih	–	–	–
D212B	–	II/380 Těšany – Moutnice, obchvat; varianta Těšany sever	–	–	–
D213	–	II/380 Borkovany, přeložka	–	–	–
D214	–	II/383 Tvarožná – Sívce, přeložka	–	OPVZ	–
D215	DS30	II/385 Hradčany – Čebín, obchvat	–	OPVZ	–
D216	–	II/387 Štěpánovice, Nové Štěpánovice, přeložka	–	Q100	–
D217	RDS22	II/394 Tetčice, obchvat	CHLÚ	OPVZ	–
D218	RDS23	II/394 Neslovice, obchvat	CHLÚ	OPVZ	–
D219	–	II/395 Moravské Bránice, přeložka	–	–	–
D220	–	II/395 Pohořelice – Nová Ves, nová dopr. D52	–	–	–
D221	–	II/395 Nová Ves – Pasohlávky, nová dopr. D52	–	Q100	–
D222	–	II/409 Uherčice – Rancířov, úprava	–	–	–
D223	–	II/413 Moravský Krumlov, obchvat	–	Q100	–
D224	RDS24	II/416 Hrušovany – Ledce – Pohořelice, přeložka	DP, CHLÚ	–	–
D225	RDS25	II/416 Vojkovice – Hrušovany, přeložka	–	T516 T502 Q100	–
D226	DS32	II/416 Blučina, obchvat	–	T501 T502 T516 OPVZ Q100	–
D227	–	II/416 Měnín, obchvat	–	T501 Q100	–
D228	–	II/416 Újezd u Brna, obchvat	–	T501 Q100	–
D229	RDS26	II/416 Hostěrádky-Rešov – Šaratice, přeložka	–	T501 Q100	–
D230	RDS27	II/416 Hrušky – Křenovice – Slavkov u Brna, přeložka	–	T501 Q100	EVL
D231	–	II/417 Kobylnice, obchvat	–	–	–
D232	RDS28	II/419 Terezín – Násedlovice, přeložka	CHLÚ	T607 Q100	–
D233	RDS29	II/419 Násedlovice – Uhřice, přeložka	–	T607 T511 Q100	–
D234	–	II/420 Horní Věstonice – Bavory, nová dopr. D52	DP, CHLÚ	–	–
D235	RDS30	II/422 (II/431) Svatobořice-Mistřín, přeložka	CHLÚ	–	–

záměr			střety s vybranými limity využití území		
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	horninové prostředí a geologie	vodní režim	příroda a krajina
D236	DS35	II/423 Mikulčice, přeložka k D55	DP, CHLÚ	–	–
D237	–	II/429 Bohdalice – Nesovice, úprava	–	–	–
D238	–	II/430 Vyškov, obchvat	–	Q100	–
D239	–	II/431 Bučovice, přeložka západ	–	–	–
D240	–	II/431 Manerov, obchvat	–	–	–
D241	–	II/432 Kyjov, severozápadní obchvat	–	–	–
D242	–	II/432 Ratíškovice, přeložka	–	–	–
D243	DS36	II/602 Bosonohy, obchvat	–	T510 Q100	–
D301A	–	III/0476 Rousínov – Slavkov, přeložka; varianta A	–	–	–
D301B	–	III/0476 Rousínov – Slavkov, přeložka; varianta B	–	–	–
D301C	–	III/0476 Rousínov – Slavkov, přeložka; varianta C	–	–	–
D302	DS37	III/05531 Mikulčice, obchvat	DP	–	–
D303	–	III/15274 Troubsko, přeložka	–	–	–
D304	RDS33	III/15278 Modřice, severní obchvat	–	T510 Q100	EVL
D305	DS33	III/15286 Brno, Slatina, obchvat	–	–	–
D306	–	III/3795 Kuřimské Jestřábí – Dolní Loučky, přeložka	–	T606	–
D307	RDS35	III/4171 Šlapanice, obchvat	–	–	–
D308	–	Hrušky – Břeclav (silnice III. třídy)	CHLÚ	OPVZ	–
D309	–	Mikulov – Drasenhofen (silnice III. třídy)	–	–	–
D401	–	Pohořelice – Velké Němčice (D2)	–	T502 T516 OPVZ Q100	–
železniční doprava					
D501	RDZ01	VRT (Praha – Havlíčkův Brod –) hranice kraje – Javůrek	–	OPVZ	–
D502A	RDZ02-A	VRT Javůrek – Brno, varianta A „Řeka“	–	Q100 T510 OPVZ	–
D502B	RDZ02-B	VRT Javůrek – Brno, varianta B „Petrov“	–	Q100 T510 OPVZ	EVL
D503	RDZ05	VRT Brno – Břeclav – hranice ČR / Rakousko (– Wien)	DP, CHLÚ	Q100 T502 T504 OPVZ	EVL, PO
D504	RDZ06	VRT Břeclav – hranice ČR / SR (– Bratislava)	–	T504	EVL, PO

záměr			střety s vybranými limity využití území		
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	horninové prostředí a geologie	vodní režim	příroda a krajina
D505	RDZ03	VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava)	–	Q100 OPVZ	PP
D506A	RDZ04-A	Nová trať Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB „Petrov“; Var. A	–	–	–
D506B	RDZ04-B	Nová trať Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB „Petrov“; Var. B	–	–	–
D507A	–	Železniční uzel Brno, přestavba; varianta Řeka	–	Q100 T510	–
D507B	–	Železniční uzel Brno, přestavba; varianta Petrov	–	Q100 T510	–
D508	–	Severojižní kolejový diametr Brno, Řečkovice – hlavní nádraží – Staré Černovice	–	Q100 OPVZ T510	–
D509	DZ03	Trať č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; optimalizace s elektrizací a částečným zdvojkolejněním	–	Q100 OPVZ T509 T510	–
D510	DZ08	Trať č. 241 Znojmo – hranice kraje, optimalizace a elektrizace	–	Q100	–
D511	DZ09	Trať č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou / Ivančice – Střelice, optimalizace	–	Q100 OPVZ T509	EVL
D512	DZ07	Trať č. 246 Znojmo – Břeclav, optimalizace	CHLÚ	Q100 OPVZ T504 T505	CHKO, EVL
D513	DZ02	Trať č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice, optimalizace	–	Q100 OPVZ	–
D514	DZ06	Trať č. 254 Šakvice – Hustopeče u Brna, optimalizace a elektrizace	–	Q100	–
D515	DZ05	Trať Hrušovany u Brna – Židlochovice, obnova a elektrizace	–	–	–
D516	RDZ07	Trať č. 260 Brno – Letovice – hranice kraje (– Česká Třebová), optimalizace	–	Q100 OPVZ	EVL, PR, PP
D517	DZ04	Trať č. 260 a 262 Lhota Rapotina – Boskovice („Boskovická spojka“)	–	Q100	–
D518	DZ01	Trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje (Modernizace trati Brno – Přerov)	–	Q100	–
D519	RDZ10	Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice	–	Q100	–
D520	RDZ09	Výhybna Zbýšov	–	–	–
D521A	RDZ08-A	Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), varianta Jižní	–	Q100 T501	–

záměr			střety s vybranými limity využití území		
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	horninové prostředí a geologie	vodní režim	příroda a krajina
D521B	RDZ08-B	Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), varianta Severní	–	Q100	–
D522	DZ10	Trať č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje, optimalizace a elektrizace	CHLÚ	Q100 OPVZ T501	PO, NPP
vodní doprava					
D601	DV01	Rohatec – Hodonín – soutok Morava / Dyje, prodloužení vodní cesty – „Baťův kanál“	–	Q100 OPVZ	–
D602	RDV01	Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; úsek Veselí nad Moravou (hranice kraje) – Hodonín	CHLÚ	Q100 OPVZ	EVL
D603A	RDV02-A	Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; úsek Hodonín – hranice ČR; var. A Hodonín – hranice ČR / SR	–	Q100 OPVZ	EVL
D603B	RDV02-B	Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; úsek Hodonín – hranice ČR; var. B Hodonín – hranice ČR / Rakousko	DP, CHLÚ	Q100 OPVZ T504 T519	EVL
letecká doprava					
D701	DL01	Veřejné mezinárodní letiště Brno-Tuřany, modernizace	–	Q100	–
D702	RDL01	Mezinárodní letiště Brno-Tuřany, rozvoj	–	–	–
integrovaná a kombinovaná doprava					
D801	DG01	Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno	–	–	–
D802	DG02	Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Břeclav	–	–	–
D803	–	Brno-Starý Lískovec, terminál IDS	–	–	–
D804	DI01	Rousínov, terminál IDS	–	–	–
D805	DI02	Ivančice, terminál IDS	–	–	–
D806	DI05	Podivín, terminál IDS	–	–	–
D807	DI06	Zaječí, terminál IDS	–	–	–
D808	DI07	Skalice nad Svitavou, terminál IDS	–	–	–
D809	DI08	Hrušovany nad Jevišovkou, terminál IDS	–	–	–

Elektrické vedení VVN včetně transformačních stanic

Vybrané limity využití území: chráněná krajinná oblast (CHKO), přírodní park (PP), maloplošné zvláště chráněné území (MZCHÚ), konkrétně národní přírodní památky a národní přírodní rezervace, Natura 2000 – evropsky významné lokality (EVL), Natura 2000 – ptačí oblasti (PO).

Dále byly analyzovány střety záměrů technické infrastruktury, konkrétně elektrického vedení VVN a transformačních stanic, s národními parky, ale nebyly identifikovány žádné střety.

tab. 4.4: Střety technické infrastruktury (nadzemních vedení) s vybranými limity využití území

záměr			střety s vybranými limity využití území
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	příroda a krajina
T001	TEE01	Vedení 400 kV Rohatec – hranice kraje (– Otrokovice) a nasmyčkování vedení V424 do TR Rohatec	CHKO, PP, PO
T002	TEE02	(Slavětice –) hranice kraje – Sokolnice, nové vedení převážně v souběhu se stávající linkou 400 kV	PP, EVL
T003	TEE03	Čebín – Příbyslavice – hranice kraje (– Mírovka), zdvojení vedení 400 kV	PP
T004	TEE04	El. stanice 400 kV Čebín, rozšíření	–
T005	TEE05	El. stanice 400 kV Sokolnice, rozšíření	–
T006	TEE06	El. stanice 400/110 kV Rohatec	PO
T007	TEE07	Vedení 110 kV; (Konice –) hranice kraje – Velké Opatovice	–
T008	TEE08	Vedení 110 kV; Bučovice – Nesovice ČD – Kožušice – hranice kraje + nová napájecí TT 110 kV	PP
T009	TEE09	Vedení 110 kV; Rohatec – Veselí nad Moravou – vazba na el. stanici 400/110 kV Rohatec	PP, CHKO, PO
T010	TEE10	Vedení 110 kV; Rohatec – Čejč – vazba na el. stanici 400/110 kV Rohatec	PP, EVL, PR, PO
T011	TEE11	Vedení 110 kV; Rohatec – Hodonín – vazba na el. stanici 400/110 kV Rohatec	PP, EVL
T012	TEE12	Vedení 110 kV; Veselí nad Moravou – hranice kraje (– Uherské Hradiště); vazba el. stanici 400/110 kV Rohatec	–
T013	TEE13	TS 110/22 kV; TR Šlapanice + nový přívod vedením 110 kV	PP
T014	TEE14	TS 110/22 kV; Letovice + napojení novým vedením na síť 110 kV	–
T015	TEE15	TS 110/22 kV; Rosice + napojení novým vedením na síť 110 kV	–
T016	TEE16	TS 110/22 kV; Mělčany + napojení novým vedením na síť 110 kV	–
T017	TEE17	TS 110/22 kV; Znojmo město + napojení novým vedením na síť 110 kV	EVL, PP, CHLÚ
T018	TEE18	TS 110/22 kV; Hostěradice + napojení novým vedením na síť 110 kV	–
T019	TEE19	TS 110/22 kV; Rozstání (Olomoucký kraj) + napojení novým vedením na síť 110 kV	EVL, CHKO
T020	TEE20	TS 110/22 kV; Moravský Krumlov + napojení novým vedením na síť 110 kV	–
T021	TEE21	TS 110/22 kV; Čejč + napojení novým vedením na síť 110 kV	PO
T022	TEE23	TS 110/22 kV Kuchařovice + napojení novým vedením na síť 110 kV	–
T023	TEE24	TS 110/22 kV, Blučina + napojení novým vedením na síť 110 kV	–
T024	TEE25	Rekonstrukce a zdvojení VVN 110 kV Sokolnice – Vyškov – hranice kraje (– Prostějov) ve stávající trase	–

záměr			střety s vybranými limity využití území
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	příroda a krajina
T025	TEE26	Rekonstrukce a zdvojení VVN 110 kV Mikulov – Hrušovany nad Jevišovkou – Suchohrdly ve stávající trase	EVL

Plynovody, horkovody, ropovody, vodovody a protipovodňová opatření

Vybrané limity využití území: dobývací prostor (DP), chráněné ložiskové území (CHLÚ), záplavové území Q₁₀₀ (Q100), OP vodního zdroje I. a II. stupně vnitřní (OPVZ), OP přírodních léčivých zdrojů I. a II. stupně (OPLZ), přírodní park (PP), maloplošné zvláště chráněné území (MZCHÚ), konkrétně národní přírodní památky a národní přírodní rezervace, Natura 2000 – evropsky významné lokality (EVL), Natura 2000 – ptačí oblasti (PO).

Dále byly analyzovány střety záměrů technické infrastruktury, konkrétně plynovodů, teplovodů, s národními parky a chráněnými krajinnými oblastmi, ale nebyly identifikovány žádné střety.

tab. 4.5: Střety technické infrastruktury (podzemních vedení) s vybranými limity využití území

záměr			střety s vybranými limity využití území		
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	horninové prostředí a geologie	vodní režim	příroda a krajina
T101	TEP02	Podzemní zásobník plynu Břeclav	–	OPVZ, Q100	–
T102	TEP03	Plynovod přepravní soustavy v Jihomoravském kraji, vedoucí z okolí kompresní stanice Břeclav na hranici ČR / Rakousko a plocha pro novou hraniční předávací stanici Poštorná	DP, CHLÚ	Q100	EVL, PO
T103	TEP04	Plynovod přepravní soustavy s názvem Moravia – VTL plynovod	DP, CHLÚ	Q100, OPLZ	PP, EVL, PO
T104	TEP05	VTL plynovod Kralice – Bezměrov; úsek severně od Brna	–	Q100, OPVZ	PP, EVL
T105	TEP07	VTL plynovod Brumovice – Uherčice	–	Q100	EVL, PO, PP
T106	TEP08	VTL plynovod Brumovice – Trkmanský Dvůr	–	Q100	EVL, PO
T107	RTEP01	Rozšíření uskladňovací kapacity podzemního zásobníku plynu Podivín – Prušánky	–	–	–
T108	RTEP02	Podzemní zásobník plynu Hrušky	–	–	–
T201	TED01	Zdvojení ropovodu Družba	DP, CHLÚ	Q100, OPLZ	EVL, PP
T301	TET01	(JE Dukovany –) hranice kraje – Brno, horkovod z elektrárny Dukovany	DP, CHLÚ	Q100, OPVZ	PP
T401	TV01	Vírský oblastní vodovod, větev Čebín – Hvozdec	–	Q100, OPVZ	PP

záměr			střety s vybranými limity využití území		
označení záměru	označení dle ZÚR JMK	název záměru	horninové prostředí a geologie	vodní režim	příroda a krajina
T402	TV02	Vířský oblastní vodovod, napojení skupinového vodovodu Vranovice	–	Q100, OPVZ	EVL
T501	POP01	Opatření na vodním toku Litava	DP	–	PP
T502	POP02	Opatření na vodním toku Svratka	–	OPVZ	NPR, EVL, PO, PP, PR
T503	POP03	Opatření společná na vodních tocích Svratka a Litava	–	OPVZ	EVL
T504	POP04	Opatření společná na vodních tocích Dyje a Kyjovka	DP, CHLÚ	OPVZ	CHKO, NPR, PP, PO, EVL
T505	POP05	Opatření na vodním toku Dyje	–	OPVZ	EVL, PP
T506	POP06	Opatření na vodním toku Bobrava	DP	–	–
T507	POP07	Opatření na vodním toku Bobrůvka	–	–	–
T508	POP08	Opatření na vodním toku Jevíčka	–	OPVZ	–
T509	POP09	Opatření na vodním toku Bobrava	–	OPVZ	EVL, PP
T510	POP10	Opatření na hlavních brněnských tocích	–	OPVZ	EVL, PP
T511	POP11	Opatření na vodním toku Trkmanka	CHLÚ	–	–
T512	POT01	Poldr Malhostovice na vodním toku Lubě	–	–	–
T513	POT02	Poldr Skryje na vodním toku Loučka	–	–	EVL
T514	POT03	Poldr Louka na vodním toku Hodonínka	–	–	–
T515	POT04	Řízená inundace Medlov na vodním toku Jihlava	–	–	EVL
T516	POT05	Řízené inundace Židlochovice a poldr Blučina na vodním toku Svratka včetně Ivanovického potoka	–	OPVZ	EVL, PP
T517	POT06	Poldr Přítluky	–	OPVZ	CHKO, NPP, PP, PO
T518	POT08	Poldry Čeložnice a Moravany	–	–	–
T519	POT09	Zkapacitnění odlehčovacího kanálu Morava – Kyjovka	DP, CHLÚ	OPVZ	EVL

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Nástroji územního plánování podporovat minimalizaci případných střetů předmětných záměrů s limity. Posoudit reálnost záměrů na provedení změn v území v souvislosti s limity využití území a se stávajícím využitím území. Hledat převažující veřejný zájem nebo navrhnout kompromisní řešení.

4.6. Požadavky na odstranění nebo omezení slabých stránek

Jako podklad pro zpracování podkapitoly 4.6 *Požadavky na odstranění nebo omezení slabých stránek* sloužila zjištění tematických SWOT analýz v kapitole 2. a také závěry, které vyplývaly ze statistických dat ČSÚ poskytovaných pro potřeby ÚAP a poskytovatelů údajů o území).

Vzhledem k tomu, že v některých případech o situaci daného jevu nebo problému, který je v této podkapitole popsán, mnohem výstižnější vypovídají doprovodné kartogramy v příloze B.1. ÚAP JMK 2017. Část problémů a územních střetů je vizualizována ve výkresu B.1. *Výkres problémů k řešení v územně plánovacích dokumentacích.*

Plošná nerovnoměrnost socioekonomického rozvoje

Charakter závady:

Socioekonomický rozvoj v různých částech území JMK není rovnoměrný. Nedostatek pracovních míst a úbytek počtu obyvatel je zaznamenatelný zejména na Veselsku, Hodonínsku, Kyjovsku a Moravskokrumlovsku.

Část Veselska a Kyjovska, která sousedí s obcemi ve Zlínském kraji, patří mezi hospodářsky nejslabší části Jihomoravského kraje. Ubývá zde obyvatel jak negativní přirozenou měnou, tak negativní bilancí migrace.

Územní identifikace:

Zejména SO ORP Hodonín, Kyjov, Moravský Krumlov, Veselí nad Moravou.

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Podporovat zaměstnanost v ohroženém území – vytvářet územní podmínky pro rozvoj ekonomických aktivit a využití nezastavěného území k tradiční zemědělské výrobě. Vytvářet územní podmínky pro zlepšení dopravní a technické infrastruktury v dotčených oblastech.

Nedostatečná vodohospodářská infrastruktura

Charakter závady:

V JMK je nedostatečná vodohospodářská infrastruktura sloužící k vyrovnaní a stabilizaci vodohospodářských poměrů včetně půdní vlhkosti a k ochraně zastavěného území před povodněmi.

Územní identifikace:

Zejména SO ORP Břeclav, Hodonín, Mikulov, Pohořelice, Znojmo.

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Vytvářet územní podmínky pro zlepšení vodohospodářské infrastruktury v postiženém území včetně protipovodňových opatření.

Špatná dopravní dostupnost do krajského města

Charakter závady:

Špatná dopravní dostupnost (časová i vzdálenostní) krajského města se týká zejména jihozápadní části kraje a východu území JMK.

Nevyhovující napojení na nadřazenou silniční síť a s tím spojená ztížená vazba k centrálnímu území kraje je jednou z bariér hospodářského rozvoje a příčinou nepříznivých charakteristik ve vývoji osídlení.

Územní identifikace:

Zejména SO ORP Znojmo, Mikulov, Hodonín, Kyjov, Veselí nad Moravou.

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Provéřit územní podmínky pro možnost zlepšení dopravní a technické infrastruktury v postiženém území.

Území zranitelných oblastí

Charakter závady:

Týká se území s ohrožením kvality podzemních i povrchových vod zemědělskou činností. Zranitelné oblasti v území JMK jsou vymezeny nařízením vlády č. 262/2012 Sb.

Územní identifikace:

SO ORP Blansko, Boskovice, Brno (jižní část), Břeclav, Hodonín, Hustopeče, Ivančice (východní část), Kyjov, Mikulov, Moravský Krumlov, Pohořelice, Rosice (východní část), Slavkov u Brna, Šlapanice, Tišnov (východní část), Veselí nad Moravou, Znojmo, Židlochovice.

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Provéřit územní podmínky pro využívání zemědělské půdy minimalizující negativní dopady na vodní režim v krajině. Podporovat ekologické hospodaření na zemědělské půdě.

Sesuvná území

Charakter závady:

Ohrožení území potenciálními velkoplošnými a maloplošnými sesuvy, omezující využívání ploch.

Územní identifikace:

SO ORP Blansko (západní část), Boskovice, Bučovice, Hustopeče, Ivančice, Kyjov, Mikulov, Slavkov u Brna a Vyškov (jižní část).

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Vytvářet územní podmínky pro minimalizaci ohrožení území sesuvy.

Poddolovaná území

Charakter závady:

Omezení využití území v důsledku nepříznivých inženýrskogeologických poměrů nebo těžby nerostných surovin.

Územní identifikace:

SO ORP Blansko (severní část, jižní část), Boskovice, Hodonín (severní část), Ivančice, Kyjov (jižní část), Rosice a Tišnov.

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Vytvářet územní podmínky pro sanaci území v důsledku těžby nerostných surovin.

Staré ekologické zátěže

Charakter závady:

Omezení využití území v důsledku výskytu starých ekologických zátěží.

Územní identifikace:

Všechny SO ORP.

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Vytvářet územní podmínky pro sanaci starých ekologických zátěží.

Sucho

Charakter závady:

Sucho nepříznivě ovlivňuje možnosti zemědělského využití území. JMK je územím s mimořádným rizikem ohrožení suchem (nejvíce v ČR). Suché podnebí je ještě zvýrazněno nedostatkem vodních ploch a zrychleným odtokem vody z krajiny v důsledku provedených vodohospodářských úprav.

Územní identifikace:

Zejména SO ORP Břeclav, Hodonín, Mikulov, Pohořelice a Znojmo.

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Nástroji územního plánování podporovat zadržení vody v krajině, hospodaření s dešťovou vodou v krajině vsakováním do půdy. Vytvářet územní podmínky pro obnovu a vybudování zavlažovacích systémů v postiženém území.

Vodní a větrná eroze

Charakter závady:

Vodní nebo větrná eroze hrozí v lokalitách, kde je terénní reliéf příliš sklonitý nebo vystavený účinkům větru. V intenzivně využívané zemědělské krajině se scelenými pozemky často chybí

opatření omezující účinky těchto negativních jevů. Projevuje se nedostatek vegetačních prvků, krajinné zeleně, lesů.

Územní identifikace:

Zejména SO ORP Břeclav, Bučovice, Hodonín, Hustopeče, Kyjov, Mikulov, Moravský Krumlov, Pohořelice, Slavkov u Brna, Veselí nad Moravou, Znojmo, Židlochovice.

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Nástroji územního plánování podporovat minimalizaci vodní a větrné eroze.

Stárnutí populace

Charakter závady:

V okrajových částech kraje dochází ke stárnutí obyvatelstva, mladší vrstvy se stěhují za prací do centra Metropolitní rozvojové oblasti Brno. I samotné Brno je postiženo stárnutím obyvatelstva, důvodem je suburbanizace a stěhování mladých rodin do kvalitnějšího životního prostředí mimo město.

Územní identifikace:

Zejména SO ORP Blansko, Boskovice (severozápadní část), Brno, Moravský Krumlov, Tišnov (severozápadní část), Veselí nad Moravou, Vyškov (severní část), Znojmo (severní část).

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Vytvářet územní podmínky pro zlepšení dopravní infrastruktury (dojíždka za prací), občanského vybavení (kulturní vyžití, volnočasové aktivity) a zvýšení počtu pracovních míst v okrajových částech kraje, které by přispěly k udržení mladší věkové kategorie obyvatel.

4.7. Požadavky na odstranění nebo omezení hrozeb

Zablokování rozvoje infrastruktury

Charakter závady:

Kumulace rozvojových záměrů a střety mezi veřejnými a soukromými zájmy na využití území mohou vést k zablokování rozvoje infrastruktury zejména neúměrnými časovými posuny v přípravě a realizaci navrhovaných záměrů (přestavba brněnského železničního uzlu, realizace dálnic D52, D43), což znesnadní obsluhu a rozvoj území a může ohrozit i význam kraje.

Územní identifikace:

Páteřní komunikace ve všech SO ORP.

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Nástroji územního plánování podporovat realizaci rozvojových záměrů infrastruktury.

Rostoucí intenzita individuální automobilové dopravy

Charakter závady:

Extrémně silná (a dále rostoucí) denní dojíždka za prací do Brna i lokálních center zaměstnanosti vlivem nerovnoměrnosti rozložení pracovních příležitostí může způsobit rostoucí intenzitu individuální automobilové dopravy s nepříznivými důsledky na životní prostředí i na kvalitu života jak ve městech, tak i v marginalizovaných oblastech.

Územní identifikace:

Zejména SO ORP Bučovice, Kuřim, Mikulov, Pohořelice, Rosice, Slavkov u Brna, Šlapanice, Židlochovice.

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Nástroji územního plánování podporovat zaměstnanost mimo centrální část kraje, zlepšení dopravní a technické infrastruktury v postižených oblastech.

Prohlubování závislosti širšího spádového území města Brna

Charakter závady:

Většina obyvatel kraje dojíždí za prací a to zejména do Brna. Tato situace vede k dalšímu úpadku výrobních aktivit mimo centrum kraje a k neúměrnému dopravnímu zatížení způsobenému pohybem za prací.

Územní identifikace:

Zejména SO ORP Blansko (jižní část), Brno, Hustopeče (severní část), Ivančice (východní část), Kuřim, Pohořelice, Rosice (východní část), Šlapanice, Slavkov u Brna, Tišnov (jihovýchodní část), Židlochovice.

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Podporovat rozvoj center osídlení mimo nadregionální centrum Brno.

Hrozba marginalizace území podél jihozápadní hranice Jihomoravského kraje.

Charakter závady:

Jihozápadní část jihomoravského kraje u hranic s Jihočeským krajem a Krajem Vysočina je oblastí hospodářsky slabší, s vyšší mírou nezaměstnanosti i dalšími negativními projevy ekonomické stagnace. Oblast je možno považovat za jednu z vnitřních periferií ČR – v navazujícím území Jihočeského kraje a Kraje Vysočina je totiž podobně deprivované území.

Územní identifikace:

Zejména SO ORP Boskovice (severozápadní část), Moravský Krumlov, Tišnov (severozápadní část), Znojmo (severní, západní část).

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Podporovat zaměstnanost v ohroženém území. Vytvořit územní podmínky pro zlepšení dopravní a technické infrastruktury v postižených oblastech.

4.8. Požadavky na odstranění nebo omezení rizik souvisejících s nevyvážeností územních podmínek udržitelného rozvoje území

Nevyváženost územních podmínek udržitelného rozvoje území

Charakter závady:

Potenciálním rizikem Jihomoravského kraje může být jeho příliš silná polarizace v důsledku existence dominantního centra a následně vznik regionálních disparit a prohlubování závislosti širšího spádového regionu Brna na ekonomice jádrového města. 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. Další zhoršování podmínek socioekonomicky slabších území může prohloubit depopulační procesy, zvětšit rozdíly v technické a občanské vybavenosti sídel, v intenzitě bytové výstavby, v dopravní obsluze těchto území. Vzniká riziko prohlubování perifernosti těchto částí kraje.

V území chybí nebo je na nízké úrovni infrastruktura, nejsou využity příznivé podmínky pro zemědělství, je zde nízká míra podnikatelské aktivity, nedostatek pracovních příležitostí, vysoká míra nezaměstnanosti a s ní spojená nízká kupní síla obyvatelstva.

Územní identifikace:

Zejména SO ORP Břeclav, Bučovice, Hodonín, Ivančice, Kyjov, Moravský Krumlov, Veselí nad Moravou, Znojmo

Požadavky na odstranění nebo omezení problému:

Nástroji územního plánování podporovat minimalizaci nevyváženosti územních podmínek URÚ. Zejména podporovat rozvoj veřejné infrastruktury, zemědělství, udržitelné využívání krajiny, lepší dopravní propojení okrajových částí s centrem kraje a využití místních specifik a zlepšení kvality života v marginálních územích.

4.9. Souhrnný přehled hlavních problémů k řešení v zásadách územního rozvoje

Souhrnný přehled hlavních problémů k řešení v zásadách územního rozvoje:

- a) vychází z požadavků na odstranění nebo omezení závad identifikovaných a popsanych v bodech 4.1 až 4.3;
- b) vychází z požadavků na odstranění nebo omezení potenciálních střetů záměrů s limity a záměrů navzájem identifikovaných a popsanych v bodech 4.4 a 4.5;
- c) zohledňuje požadavky na odstranění nebo omezení slabých stránek a hrozeb identifikované a popsané v bodech 4.6 a 4.7;
- d) a zohledňuje požadavky na odstranění nebo omezení rizik souvisejících s nevyvážeností územních podmínek URÚ identifikovaných a popsanych v rámci bodu 4.8.

Aby bylo zřejmé, k jakému problému se požadavky na jeho odstranění nebo omezení vztahují, jsou požadavky zařazené do souhrnného přehledu v této kapitole identifikovány názvem předmětné závady, problému, střetu, slabé stránky, hrozby či rizika.

Požadavky na odstranění nebo omezení urbanistických závad

Z urbanistických závad identifikovaných v rámci bodu 4.1 byly vyhodnoceny jako hlavní níže uvedené závady:

- Suburbanizace v území Metropolitní rozvojové oblasti Brno
- Fotovoltaické elektrárny

Požadavky na odstranění nebo omezení dopravních závad

Z dopravních závad identifikovaných v rámci bodu 4.2. byly vyhodnoceny jako hlavní níže uvedené závady:

- Nevyhovující dopravní propojení Brna s jižní a jihozápadní částí kraje
- Nevyhovující dopravní propojení Brna severním směrem
- Nedořešené umístění železniční stanice Brno – hlavní nádraží
- Průchod dálnice D1 Metropolitní rozvojovou oblastí Brno

Požadavky na odstranění dopravních problémů

Z dopravních problémů identifikovaných v rámci bodu 4.2. byly vyhodnoceny jako hlavní níže uvedené problémy:

- Výběr varianty D43
- Vysokorychlostní tratě
- Průplavní spojení D-O-L

Požadavky na odstranění nebo omezení hygienických závad

Z hygienických závad identifikovaných v rámci bodu 4.3. byly vyhodnoceny jako hlavní problémy níže uvedené závady:

- Zatížení území imisemi
- Zatížení území hlukem
- Znečištění vodních toků

Požadavky na odstranění nebo omezení vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území

Seznam potenciálních vzájemných střetů vybraných záměrů na provedení změn v území je zpracován formou tabulky v podkapitole 4.4, kde je specifikováno, u kterých konkrétních záměrů by mohlo dojít ke vzájemným střetům. Střety jsou dále znázorněny ve výkrese B.1. Výkres problémů k řešení v územně plánovacích dokumentacích.

Požadavky na odstranění nebo omezení střetů záměrů na provedení změn v území s limity využití území

Seznam potenciálních střetů záměrů na provedení změn v území s limity využití území je zpracován formou tabulky v podkapitole 4.5, kde je specifikováno, u kterých konkrétních záměrů by mohlo dojít k jejich střetu s limity a je specifikováno se kterými. Střety jsou dále znázorněny ve výkrese B.1. Výkres problémů k řešení v územně plánovacích dokumentacích.

Požadavky na odstranění nebo omezení slabých stránek

Z požadavků uvedených na odstranění nebo omezení slabých stránek v rámci bodu 4.6. byly vyhodnoceny jako hlavní níže uvedené slabé stránky:

- Plošná nerovnoměrnost socioekonomického rozvoje;
- Nedostatečná vodohospodářská infrastruktura;
- Špatná dopravní dostupnost do krajského města;
- Sucho;
- Vodní a větrná eroze;
- Stárnutí populace.

Požadavky na odstranění nebo omezení hrozeb

Z požadavků uvedených na odstranění nebo omezení hrozeb v rámci bodu 4.7. byly vyhodnoceny jako hlavní níže uvedené hrozby:

- Zablkování rozvoje infrastruktury;
- Rostoucí intenzita individuální automobilové dopravy;
- Prohlubování závislosti širšího spádového území města Brna;
- Hrozba marginalizace území podél jihozápadní hranice Jihomoravského kraje.

Požadavky na odstranění nebo omezení rizik souvisejících s nevyvážeností územních podmínek udržitelného rozvoje území

Z požadavků uvedených na odstranění nebo omezení slabých stránek v rámci bodu 4.8. byly vyhodnoceny jako hlavní níže uvedené riziko:

- Nevyváženost územních podmínek udržitelného rozvoje území.

4.10. Potenciální kumulativní jevy a synergické vazby v území

Stavební zákon ukládá v ÚAP monitorovat stav a vývoj území v tematickém členění stanoveném vyhláškou 500/2006 Sb. S ohledem na charakter potenciálních územních střetů především významných koridorů dopravní a technické infrastruktury, případně ploch nadmístního významu s jinými územními (a environmentálními) limity a omezeními a zejména komplikovanost dopravních vazeb v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, pokládáme za účelné na některé souvislosti těchto vazeb v kapitole, týkající se právě kumulativních jevů a synergických vazeb v území v rámci aktualizace ÚAP JMK upozornit. Jde především o aspekty a jevy, které se mohou z hlediska dochovaného stavu životního prostředí kumulativně (synergicky, sekundárně) projevit a mohou případně i ovlivnit i územní průmět výhledového řešení takových koridorů nebo ploch.

Nejčastěji lze riziko významných kumulativních, synergických (event. sekundárních) vlivů předpokládat u koridorů pro kapacitní dopravní stavby (souběh dálnic a železničních koridorů), v kombinaci s polohou významných zdrojů obslužné dopravy z oblasti průmyslu, těžby nerostných surovin, logistiky nebo komerce. Potenciálně významné negativní synergické a kumulativní vlivy mohou u těchto koridorů dopravní infrastruktury nastat především na obyvatelstvo /veřejné zdraví (úseky v souběhu procházející v blízkosti obytné zástavby, v blízkosti oblastí příměstské rekreace, vazba na území s koncentrací výrobních areálů

a terminálů s vazbou na logistická centra), problematiku ochrany vod (hydrogeologické aspekty vyplývající z terénní konfigurace koridorů – zářezy ve vazbě na rozložení vodních zdrojů v jednotlivých hydrogeologických rajónech, synergie s těžbou nerostných surovin; ovlivnění kvality povrchových vod vzhledem k trasování koridorů), synergie záborů nejkvalitnějších zemědělských půd, kumulativní a synergické vlivy na migrační trasy velkých savců (úseky v souběhu křížící dálkové migrační koridory, především pak v problémových místech). Analogie platí především v územích/regionech, kde na jedné straně dochází k výrazné urbanizaci a koncentraci požadavků na druhé straně přitom se v nich nachází koncentrace jednotlivých environmentálních limitů a omezení (např. v rámci OB3 např. i kontext zvláštních zájmů ochrany přírody a krajiny severně od Brna s požadavky na řešení významných dopravních staveb a koridorů). V obecné rovině může případně jít i o kumulativní vlivy týkající se ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000, kde předběžná identifikace významných negativních vlivů může generovat dlouhodobou nerealizaci stěžejních koridorů dopravní či technické infrastruktury nebo strategických rozvojových ploch, a to z důvodu zákonných požadavků na realizaci kompenzačních opatření „ex ante“ v území.

Zejména z výše uvedených důvodů vyplývá potřeba podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síti především v jádrovém území Metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

V této souvislosti, kromě obecných územních a environmentálních limitů, které vyplývají ze zvláštních zájmů ochrany veřejného zdraví, životního prostředí a jeho složek, je účelné v řešeném území identifikovat i další aspekty a jevy, které mohou generovat kumulativní, synergické či sekundární vlivy na veřejné zdraví nebo životní prostředí a jeho složek:

Z hlediska vlivů na veřejné zdraví především z hlediska potenciálního ovlivnění akustické a imisní situace v sídlech (obytných zónách, prostorech rekreačního zázemí sídel)

- významné cíle dopravní obsluhy v území (průmyslové areály, komerční areály, terminály s vazbou na logistická centra apod., např. Černovická terasa ve Slatině, areál Zetor, areály Vídeňská severně od Modřic, zóna Modřice-jih, areál Olympia, průmyslová zóna Kuřim, lokálně významné zóny);
- významné těžební prostory (např. Želešice, Mokrý-Horákov, Ledce–Medlov, Tišnov – Dřínová, Újezd u Boskovic, Čebín; případně i navazující zpracovatelské provozy vytěžených komodit na území kraje), synergické vlivy přepravy v sídlech z provozu zejména těžkou nákladní obslužnou dopravou na nadřazenou dopravní síť;
- významná zařízení a provozy odpadového hospodářství (zařízení pro nakládání s odpady), z hlediska vlivů generovaných především obslužnou dopravou;
- negativní ovlivnění příměstské rekreační zóny města Kuřim.

Z hlediska vlivů na ovzduší především z hlediska potenciálního ovlivnění imisní situace v území

- významné zdroje emisí do ovzduší a cíle dopravní obsluhy v území (průmyslové areály, komerční areály, terminály s vazbou na logistická centra apod., např. Černovická terasa ve Slatině, areál Zetor, areály Vídeňská severně od Modřic, zóna Modřice-jih, areál Olympia, průmyslová zóna Kuřim, areály tepláren a spaloven, lokálně významné zóny);

- významné těžební prostory (např. Želešice, Mokrý-Horákov, Ledce-Medlov, Tišnov-Dřínová, Újezd u Boskovic, Čebín; případně i navazující zpracovatelské provozy vytěžených komodit na území kraje);
- významná zařízení a provozy odpadového hospodářství (zařízení pro nakládání s odpady).

Z hlediska vlivů na vody (kvalita povrchových a podzemních vod, ovlivnění hydrologických poměrů, ovlivnění hydrogeologických poměrů)

- významné těžební prostory (případně i navazující zpracovatelské provozy vytěžených komodit na území kraje), z hlediska ovlivnění hydrogeologických a hydrických poměrů v území;
- významná zařízení a provozy odpadového hospodářství (zařízení pro nakládání s odpady), případně prostory starých ekologických zátěží;
- významné bodové zdroje potenciálního ovlivnění kvality podzemních a povrchových vod (průmyslové areály, zemědělské areály, ČOV, místa soustředěného odtoku v rámci zimní údržby komunikací);
- významné rozvojové plochy s nároky na zdroje vody v kontextu hydrogeologických poměrů;
- identifikace území s pravděpodobným potenciálem vzniku bleskových povodní a jiných výstražných jevů hydrologického charakteru ve vztahu ke koridorům dopravní a technické infrastruktury (ovlivnění jejich proveditelnosti a ovlivnění těchto jevů realizací těchto koridorů).

Z hlediska vlivů na přírodu a krajinu

- vstup významných koridorů dopravní a technické infrastruktury do území s výskytem, případně překryvem obecných i zvláštních zájmů ochrany přírody na územní úrovni (skladebné prvky územních systémů ekologické stability a významné krajinné prvky „ze zákona“ i VKP registrované, přírodní parky, zvláště chráněná území přírody, evropsky významné lokality, evidované lokality zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů);
- významné koridory dopravní infrastruktury ve vztahu k ovlivnění migrační prostupnosti území pro velké savce (dálkové migrační koridory a migračně významná území) se stanovením problémových míst (prevence zvýšených rizik havárií);
- významné koridory dopravní a technické infrastruktury z hlediska fragmentace krajiny, ovlivnění nefragmentovaného území dopravou (polygonů ÚAT);
- významná technická protipovodňová opatření spojená s úpravami nebo novým ohrázováním toků;
- identifikace území s koncentrací význačných pozitivních znaků a hodnot přírodní a historické charakteristiky dotčených krajinných prostorů vzhledem ke koridorům dopravní a technické infrastruktury.

Především k výše uvedeným aspektům potenciálních **kumulativních jevů a synergických vazeb** v území bude účelné přihlídnout a v rámci aktualizovaných územně plánovacích dokumentů na úrovni kraje je výhledově identifikovat, vyhodnotit a případně zohlednit v územně plánovací dokumentaci kraje nebo jejích následných aktualizacích.

5. SEZNAM ZKRATEK

AGN	Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu
AGC	Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách (European Agreement on Main International Railways Lines)
AGTC	Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations)
AOPK	Agentura ochrany přírody
AZZU	aktivní zóna záplavového území
BaP	benzo(a)pyren
BOV	Brněnský oblastní vodovod
BSK5	biochemická spotřeba kyslíku (stanovena zředovací metodou v průběhu 5 dnů)
CD	cenzová domácnost
ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
CZT	centrální zásobování teplem
ČGS	Česká geologická služba
ČHMÚ	Český hydrometeorologický úřad
ČOP	časově omezená povolení k provozování nadlimitního zdroje hluku
ČOV	čistírna odpadních vod
ČSÚ	Český statistický úřad
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
D-O-L	průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe
DP	dobývací prostor
DS	distribuční síť
EAO	ekonomicky aktivní obyvatelstvo
EO	ekvivalentní obyvatel
ES ČR	elektrizační soustava České republiky
EU	Evropská unie
EV	transevropská cyklotrasa EuroVelo
EVL	evropsky významná lokalita (Natura 2000)
EuroVelo	evropská síť cyklistických tras
GWh	gigawatthodina
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHLÚ	chráněné ložiskové území
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
ID	identifikace
IDS	integrovaný dopravní systém
ITI	integrované územní investice (Integrated Territorial Investments)
JMK	Jihomoravský kraj
JT	jižní tangenta
JVT	jihovýchodní tangenta

JZT	jihozápadní tangenta
k. ú.	katastrální území
KES	koeficient ekologické stability
KHS	krajská hygienická stanice
KO	komunální odpad
KPZ	krajinná památková zóna
KrÚ JMK	Krajský úřad Jihomoravského kraje
KS	kanalizační soustava
kV	kilovolt
kW	kilowatt
kWh	kilowatthodina
LAPV	lokality pro akumulaci povrchových vod
LVZCHD	lokalita výskytu zvláště chráněných druhů (rostlin, živočichů)
MD	Ministerstvo dopravy
MK	Ministerstvo kultury
MPR	městská památková rezervace
MPZ	městská památková zóna
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MVA	megavoltampér
MW	megawatt
MWh	megawatthodina
MZe	Ministerstvo zemědělství
MZCHÚ	maloplošné zvláště chráněné území přírody
MŽP	ministerstvo životního prostředí
Natura 2000	evropsky významné lokality a ptačí oblasti
NKP	národní kulturní památka
NN	napěťová soustava nízkého napětí
NOX	oxid dusíku
NP	národní park
NPP	národní přírodní památka (MZCHÚ)
NPR	národní přírodní rezervace (MZCHÚ)
NRBC	nadregionální biocentrum (ÚSES)
NRBK	nadregionální biokoridor (ÚSES)
OP	ochranné pásmo
OPM	obsazená pracovní místa
OPRL	Oblastní plán rozvoje lesů
OsVPR	oblast s významným povodňovým rizikem
ORP	obec s rozšířenou působností
OV	oblastní vodovod
OZE	obnovitelný zdroj energie
P (kW)	instalovaný výkon zdroje
PLO	přírodní lesní oblast
PLZ	přírodní léčivý zdroj

PM10	polétavý prach
PO	ptačí oblast (Natura 2000)
POH	plán odpadového hospodářství
PPa	přírodní památka (MZCHÚ)
PR	přírodní rezervace (MZCHÚ)
PRVK JMK	Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Jihomoravského kraje
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚR	Politika územního rozvoje České republiky
PZ	průmyslová zóna
PZKO	program zlepšování kvality ovzduší
PZP	podzemní zásobník plynu
RBC	regionální biocentrum (ÚSES)
RBK	regionální biokoridor (ÚSES)
REZZO	registr emisí a zdrojů znečišťování ovzduší
RKC	rekreační krajinný celek
RURÚ	rozběr udržitelného rozvoje území
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
ŘVC	Ředitelství vodních cest
SJD	severojižní diametr
SLDB	sčítání lidu, domů a bytů
S-NO	skládka – nebezpečný odpad
S-OO	skládka – ostatní odpad
S-OO1	skládka – ostatní odpad, podskupina 1
SO2	oxid siřičitý
SR	Slovenská republika
SV	skupinový vodovod
SWOT	slabé stránky – silné stránky – příležitosti – hrozby (Strong – Weak – Opportunity – Threat)
SZ	stavební zákon
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEMMK	transevropský multimodální koridor
TEN-T	transevropské dopravní síť (Trans European Network Transport)
TERFN	transevropská železniční síť nákladní dopravy
TOB	trvale obydlené byty
TTP	trvalé travní porosty
TZL	tuhé znečišťující látky
TŽK	tranzitní železniční koridor
ÚAP	územně analytické podklady
ÚEK	Územní energetická koncepce
ÚHÚL	Ústav pro hospodářskou úpravu lesů
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
ÚP	územní plán
ÚPN SÚ	územní plán sídelního útvaru
ÚPO	územní plán obce

ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚPG	územní prognóza
ÚP VÚC	územní plán velkého územního celku
ÚPP	územně plánovací podklady
URÚ	udržitelný rozvoj území
ÚSES	územní systém ekologické stability
UV	usnesení vlády
VMO	Velký městský okruh
VN	napěťová soustava vysokého napětí
VVN	napěťová soustava velmi vysokého napětí
VOV	Vířský oblastní vodovod
VPD	vzletová a přistávací dráha
VPR	vesnická památková rezervace
VPZ	vesnická památková zóna
VTL	vysokotlaký plynovod
VRT	vysokorychlostní tratě
VZCHÚ	velkoplošná zvláště chráněná území
ZCHÚ	zvláště chráněná území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	Zásady územního rozvoje
ZÚR JMK	Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje
žst.	železniční stanice
ŽUB	železniční uzel Brno
žzst.	železniční zastávka