

**C. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti
zjištěné v územně analytických
podkladech**

C. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech

C.1. Úvod

Jedním ze základních cílů územního plánování podle § 18 odst. 1 stavebního zákona 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 (*Česká republika, resp. ČSFR, se ke konceptu udržitelného rozvoje, jak je vnímán ze strany OSN počínaje publikací jeho posléze obecně uznávané definice z Brundtlandově zprávy Our common future v roce 1987, přihlásila začleněním tohoto konceptu do zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, a to do § 6, jenž zní: „Trvale udržitelný rozvoj společnosti je takový rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů.“*) třemi základními pilíři udržitelného rozvoje území (URÚ). Stav a vývoj území Jihomoravského kraje pro potřeby územního plánování Jihomoravského kraje je průběžně sledován v souladu se stavebním zákonem a vyhláškou č. 500/2006 Sb. Každé dva roky jsou vybrané sledované jevy plně aktualizovány a analyzovány v územně analytických podkladech (dále také ÚAP). První ÚAP JMK byly schváleny v roce 2009, jejich úplné aktualizace v roce 2011, 2013 a 2015.

C.2. Vlivy podle skutečností zjištěných v územně analytických podkladech

C.2.1. Vlivy skutečností zjištěných v části I. Podklady pro rozbor udržitelného rozvoje

Vyhodnocení je provedeno v souladu s vyhláškou č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů podle vybraných sledovaných jevů obsažených v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje 2015. Hodnocení je provedeno následujícím způsobem:

- Do hodnocení jsou zahrnuty níže uvedené hlavní tematické okruhy ÚAP JMK:
 - o horninové prostředí a geologie,
 - o vodní režim,
 - o hygiena životního prostředí,
 - o ochrana přírody a krajiny,
 - o zemědělský půdní fond, pozemky určené k plnění funkce lesa,
 - o veřejná infrastruktura,
 - o sociodemografické podmínky,
 - o bydlení, bytová výstavba,
 - o rekreace,
 - o hospodářské podmínky,

- o osídlení.
- Z dílčích tematických okruhů jsou do vyhodnocení zahrnuty pro úplnost všechny tematické okruhy, tzn. i málo nebo jen nepřímo ovlivnitelné prostředky a nástroje územního plánování (resp. ZÚR – viz komentáře).
- Vlivy ZÚR JMK na dílčí tematické okruhy jsou členěny podle následující stupnice:
 - o +1 pozitivní vliv,
 - o 0 žádný nebo zanedbatelný vliv,
 - o -1 negativní vliv.
- Hodnocení je doplněno textovým komentářem.

hlavní tematický okruh		
dílčí tematické okruhy ÚAP JMK	vliv ZÚR JMK	komentář
horninové prostředí a geologie		
horninové prostředí a geologie	0	ZÚR JMK nemá na stav geomorfologického uspořádání ani geologických poměrů na území JMK přímý vliv. Ochrana horninového prostředí je zabezpečována legislativními předpisy, ZÚR JMK pouze přejímá podmínky ochrany území se zvláštními podmínkami horninového prostředí (zejména sesuvná území) ve formě limitů pro využívání území. ZÚR JMK reagují na zvýšenou zranitelnost podzemní vody hydrologických rajonů, vázaných především na kvartérní uloženiny na dolních tocích řek a na neogén Vyškovské brány v prioritách územního plánování v bodě (20), ve kterém kladou důraz na minimalizaci negativních vlivů rozvoje na přírodní hodnoty území.
nerostné suroviny	0	ZÚR JMK respektují ložiska nerostných surovin jako limity využití území. V případě ploch a koridorů vymezených ZÚR JMK, u kterých byl zpracovatelem SEA identifikován územní průmět s evidovanými výhradními ložisky, CHLÚ nebo dobývacími prostory může dojít k ovlivnění možnosti využití zásob nerostného bohatství. ZÚR JMK kladou důraz na minimalizaci negativních vlivů záměrů na zásoby nerostného bohatství území v úkolech pro územní plánování.
vodní režim		
povrchové a podzemní vody	+1	ZÚR JMK podporují ochranu povrchových a podzemních vod v území v prioritách územního plánování v bodě 20, ve kterém kladou důraz na minimalizaci negativních vlivů záměrů na přírodní hodnoty území (např. OP vodního zdroje) ZÚR JMK přispívají k hospodárnému nakládání s vodami, zejména k potřebě zabezpečení dostatku vody pro budoucí generace vymezením územní ochrany lokalit vhodných pro akumulaci povrchových vod (LAPV) na území Jihomoravského kraje
vodní toky a vodní nádrže	0	ZÚR JMK respektují vodní toky a vodní nádrže jako limit využití území.
ochrana vod jako složky životního prostředí	0	ZÚR JMK respektují ochranu vod jako limit využití území.

hlavní tematický okruh		
dílčí tematické okruhy ÚAP JMK	vliv ZÚR JMK	komentář
ochrana před povodněmi a dalšími škodlivými účinky vod	+1	Uplatněním ZÚR JMK budou významně sníženy rizika vzniku povodní díky vymezení protipovodňových opatření přírodě blízkého charakteru na vodních tocích a dále návrhem technických opatření. Vymezením ÚSES bude též podpořena retence vody v krajině.
hygiena životního prostředí		
ovzduší	+1	ZÚR JMK podporují potřebu minimalizace negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v prioritách územního plánování v bodě (12), ve kterém kladou důraz na tvorbu územních podmínek pro zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí. ZÚR JMK přispívají ke snižování znečištění ovzduší, hlukové zátěže a ochraně lidského zdraví (na území Jihomoravského kraje jako celku) zpracováním relevantních opatření navržených v SEA do požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování zejména u dopravních záměrů na silniční síti, která povedou ke snížení koncentrací znečištění ovzduší a hluku ze silniční dopravy.
hluková zátěž		
ochrana přírody a krajiny		
biodiverzita a ekosystémy	+1	ZÚR JMK podporují zachování biodiverzity v prioritách územního plánování v bodě (14) a (17) a koncepci ochrany a rozvoje přírodních a krajinných hodnot v kap. E., ve které kladou důraz na vytváření územních podmínek pro šetrné formy využívání a zvyšování biodiverzity území. ZÚR JMK přispívají k zachování a rozšíření ekosystémů vymezením ploch a koridorů nadregionálních a regionálních prvků územního systému ekologické stability.
krajina	+1	ZÚR JMK přispívají k zachování a dosažení pestrosti přírodních a krajinných hodnot stanovením cílových charakteristik krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení.
zemědělský půdní fond (ZPF) a pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL)		
zemědělský půdní fond	-1	ZÚR JMK podporují účelné využívání území navržením ploch a koridorů pro dopravní a technickou infrastrukturu pouze v rozsahu nezbytně nutném pro realizovatelnost záměru. V ZÚR JMK je zpracován kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu jako součást vyhodnocení důsledků navrhovaných řešení.
pozemky určené k plnění funkcí lesa, lesní porosty	-1	ZÚR JMK podporují účelné využívání území navržením ploch a koridorů pro dopravní a technickou infrastrukturu pouze v rozsahu nezbytně nutném pro realizovatelnost záměru. V ZÚR JMK je zpracován kvalifikovaný odhad záborů pozemků určených k plnění funkce lesa jako součást vyhodnocení důsledků navrhovaných řešení.
veřejná dopravní a technická infrastruktura		
dopravní infrastruktura, technická infrastruktura	+1	ZÚR JMK podporují rozvoj dopravní a technické infrastruktury JMK v prioritách územního plánování v bodě (7) a (8). ZÚR JMK přispívají k rozvoji dopravní a technické infrastruktury vymezením ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury a současně stanovením požadavků, kritérií a podmínek pro rozhodování a úkoly pro územní plánování.

hlavní tematický okruh		
dílčí tematické okruhy ÚAP JMK	vliv ZÚR JMK	komentář
sociodemografické podmínky		
obyvatelstvo	+1	ZÚR JMK podporují kvalitu života obyvatel s cílem snížení disparit jednotlivých částí kraje v prioritách územního plánování v bodě (2). ZÚR JMK přispívají k rozvoji dobrých životních podmínek a zaměstnanost vymezením rozvojových oblastí, rozvojových os, specifických oblastí a ploch a koridorů veřejné infrastruktury. Uplatněním ZÚR JMK budou částečně vytvořeny předpoklady k odvedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu sídel a snížení imisní a hlukové zátěže v dotčených sídlech a ke zvýšení dopravní bezpečnosti.
občanská vybavenost	0	ZÚR JMK podporují rozvoj občanské vybavenosti v území JMK v prioritách územního plánování v bodě (11).
bydlení, bytová výstavba		
bytový fond, bydlení, bytová výstavba	0	ZÚR JMK přispívají k rozvoji bydlení v území JMK zejména vymezením rozvojové oblasti a rozvojových os podle politiky územního rozvoje, rozvojových oblastí a os nadmístního významu a center osídlení v <i>kap. B.</i>
rekreace		
turistické oblasti a atraktivity	+1	ZÚR JMK podporují rozvoje rekreace, cestovního ruchu, turistiky a lázeňství v prioritách územního plánování v bodě (16) a dále stanovením koncepce ochrany a rozvoje kulturních hodnot v <i>kap. E.</i>
formy rekreace	+1	ZÚR JMK podporují rekreaci, cestovní ruch a ekologicky orientovanou turistiku zejména v <i>kap. C.</i> vymezením specifických oblastí a stanovením požadavků na uspořádání a využití území.
nabídky cestovního ruchu	+1	ZÚR JMK přispívají k rozvoji cestovního ruchu v <i>kap. D.</i> vymezením koridorů cyklistické dopravy.
hospodářské podmínky		
ekonomická aktivita	+1	ZÚR JMK podporují rozvoj hospodářských aktivit (ekonomické, podnikatelské aktivity, pracovní místa atd.) v prioritách územního plánování v bodech (2), (3), (16) a (17) a dále vymezením rozvojových oblastí a rozvojových os, vymezením specifických oblastí a stanovením center osídlení v <i>kap. B.</i> ZÚR JMK přispívají k rozvoji hospodářských aktivit zlepšením obsluhy území (vymezením ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury) v <i>kap. D.</i>
pracovní místa, dojíždka a vyjíždka		
podnikatelská aktivita		
nezaměstnanost		
průmyslové zóny	0	ZÚR JMK přispívají k rozvoji průmyslových zón nepřímo podporou zlepšení obsluhy území metropolitní oblasti v <i>kap. B.1.</i>
osídlení		
osídlení	+1	ZÚR JMK přispívají k rozvoji osídlení na území JMK kategorizací center osídlení včetně plánování a usměrňování jejich územního rozvoje.

C.2.2. Skutečnosti zjištěné v části II. Rozbor udržitelného rozvoje

V Rozboru udržitelného rozvoje, části II Územně analytických podkladů Jihomoravského kraje, aktualizace 2015 (dále také ÚAP JMK 2015) bylo pracováno zejména s dílčími SWOT analýzami, které mají vazbu na územní rozvoj a které se týkají skutečností nadmístního významu, na základě kterých byly následně provedeny SWOT analýzy za jednotlivé pilíře udržitelného rozvoje území (dále také URÚ) Jihomoravského kraje. V ÚAP JMK 2015 byly kromě ukazatelů/sledovaných jevů dle přílohy č. 1 vyhlášky č.500/2006 Sb. použity zejména tyto další ukazatele:

Pilíř sociální soudržnosti:

- přírůstek obyvatelstva přirozenou měnou;
- přírůstek obyvatelstva stěhováním;
- podíl rodáků v obyvatelstvu;
- index stáří:
 - o podíl obyvatel ve věku 0 – 14 let;
 - o podíl obyvatel ve věku nad 65 let;
- podíl osob s vysokoškolským vzděláním;
- podíl zaměstnaných, žáků a studentů vyjíždějících mimo obec;
- podíl obyvatel napojených na veřejný vodovod;
- potenciál pro individuální rekreaci – počet bytů v objektech k individuální rekreaci na 1 km²;
- průměrný věk;
- intenzita bytové výstavby – počet dokončených bytů na 1.000 obyvatel.

Pilíř ekonomického rozvoje:

- pracovní otevřenost – podíl osob vyjíždějících na celkovém počtu zaměstnaných bydlících v ORP;
- podíl počtu obsazených pracovních míst na celkovém počtu ekonomicky aktivních obyvatel;
- podíl nezaměstnaných osob;
- podíl nezaměstnaných osob – absolventů;
- podíl ekonomicky aktivních zaměstnaných v sekunděru;
- podíl zaměstnaných, žáků a studentů dojíždějících do ORP;
- kapacita hromadných ubytovacích zařízení;
- počet ekonomicky aktivních na 1.000 obyvatel;
- výnosnost půd.

Pilíř životního prostředí:

- oblasti s překročenými imisními limity;
- hluková zátěž území;
- koeficient ekologické stability;
- chráněná území;

- staré ekologické zátěže;
- podíl obyvatel v bytech s napojením na kanalizační síť;
- podíl obyvatel v bytech s napojením na plyn;
- podíl zastavěných ploch;
- hustota zalidnění;
- podíl lesních pozemků.

Bylo provedeno vyhodnocení jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje (kvantitativně na základě hodnot indikátorů a kvalitativně na základě znalosti území a interpretace indikátorů).

Tabulka 3.4: Přehled hodnocení stavu vyváženosti územních podmínek SO ORP pro URÚ

Kód ORP	Název ORP	OHODNOCENÍ ENVIRONMENTÁLNÍHO PILÍŘE	OHODNOCENÍ SOCIÁLNÍHO PILÍŘE	OHODNOCENÍ HOSPODÁŘSKÉHO PILÍŘE	KOMBINACE PILÍŘŮ	KATEGORIE
6201	Blansko	+	+	+	+++	1
6202	Boskovice	+	+	-	++-	2b
6203	Brno	-	+	+	-++	2c
6204	Břeclav	-	-	+	--+	3b
6205	Bučovice	-	-	-	---	4
6206	Hodonín	-	-	-	---	4
6207	Hustopeče	-	+	+	-++	2c
6208	Ivančice	+	-	-	+--	3a
6209	Kuřim	-	+	+	-++	2c
6210	Kyjov	-	-	-	---	4
6211	Mikulov	+	-	+	+--	2a
6212	Moravský Krumlov	-	-	-	---	4
6213	Pohořelice	-	+	+	-++	2c
6214	Rosice	+	+	-	++-	2b
6215	Slavkov u Brna	-	+	+	-++	2c
6216	Šlapanice	+	+	+	+++	1
6217	Tišnov	+	+	-	++-	2b
6218	Veselí n. M.	+	-	-	+--	3a
6219	Vyškov	+	+	+	+++	1
6220	Znojmo	+	-	-	+--	3a
6221	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

Dále bylo provedeno hodnocení stavu územních podmínek obcí s rozšířenou působností pro udržitelný rozvoj území.

Vyhodnocení vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území bylo provedeno za jednotlivé pilíře (environmentální, sociální a hospodářský) na základě hodnot výše uvedených indikátorů.

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

- SO ORP v kategorii 1 (Blansko, Šlapanice a Vyškov) vykazují pozitivní hodnocení všech tří pilířů,
- SO ORP v kategorii 2 (Boskovice, Brno, Hustopeče, Kuřim, Mikulov, Pohořelice, Rosice, Slavkov u Brna, Tišnov a 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, Ivančice, Veselí nad Moravou a Znojmo) 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 (Bučovice, Hodonín, Kyjov a Moravský Krumlov) mají špatný stav všech tří pilířů.

Z výše uvedeného vyplývá, že:

ZÚR JMK přispívají k odstranění nerovnováhy mezi jednotlivými pilíři udržitelného rozvoje především zařazením území s nepříznivými podmínkami udržitelného rozvoje mezi specifické oblasti.

S ohledem na výrazné socioekonomické oslabení a dlouhodobě regresivní demografický vývoj obcí, nízké zastoupení podnikatelských aktivit a nedostatečné využívání přírodních a kulturních hodnot jsou v ZÚR JMK týkajících se požadavků uspořádání a využívání těchto území a úkolech pro územní uplatněny pokyny pro podporu intenzivnějšího využití přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot v území pro cestovní ruch, rekreaci a turistiku a zlepšení dopravní dostupnosti sídel.

Určitý vliv pro posílení socioekonomické stability těchto území má i blízká poloha k rozvojovým osám republikového i nadmístního významu na území kraje, tzn. Možnost profitovat sociálně a případně i hospodářsky z působení možných rozvojových aktivit v těchto územích.

C.3. Vlivy podle skutečností zjištěných v silných a slabých stránkách, příležitostech a hrozbách řešeného území

Hlavním cílem hodnocení je posoudit vliv jednotlivých částí ZÚR JMK na:

- využití silných stránek a příležitostí pro řešené území,
- odstranění nebo snížení slabých stránek a hrozeb řešeného území,

které jsou uvedeny v ÚAP JMK 2015 v části II. „Rozbor udržitelného rozvoje území“ (RURÚ).

Hodnocené části ZÚR JMK:

- rozvojové oblasti (**OB / N-OB**),
- rozvojové osy (**OS / N-OS**),
- specifické oblasti (**N-SOB**),
- plochy a koridory dopravní infrastruktury (**DI**),
- plochy a koridory technické infrastruktury (**TI**),
- plochy a koridory územních rezerv (**ÚZR**),
- plochy a koridory územního systému ekologické stability (**ÚSES**),

- typy krajín podle cílových charakteristik,
- koncepce ochrany a rozvoje hodnot.

Z vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území vyplývají dle ÚAP JMK 2015 následující silné stránky, příležitosti, slabé stránky a hrozby:

Silné stránky (S)

S1:

Jihomoravský kraj je (po Praze a Středočeském kraji) třetí nejvýkonnější krajskou ekonomikou republiky.

S2:

Jihomoravský kraj má výhodnou geografickou polohu v rámci ČR i Evropy. Brno je významným dopravním uzlem. Dálnice, železnice, mezinárodní letiště umožňují rozvoj primárního, sekundárního a terciálního sektoru ekonomiky.

S3:

Vysoká úroveň vysokého školství v metropoli kraje umožňuje rozvoj čtvrtého (znalostního) sektoru ekonomiky s vyšší přidanou hodnotou (věda, výzkum, hi-tech).

Slabé stránky (W)

W1:

Plošná nerovnoměrnost socioekonomického rozvoje v různých částech území kraje. Nedostatek pracovních míst a úbytek počtu obyvatel na Veselsku, Hodonínsku, Kyjovsku a Moravskokrumlovsku.

W2:

Nedostatečná vodohospodářská infrastruktura sloužící k vyrovnávání a stabilizaci vodohospodářských poměrů včetně půdní vlhkosti a k ochraně zastavěného území před povodněmi.

W3:

Špatná dopravní dostupnost (časová i vzdálenostní) z jihozápadní a jihovýchodní části kraje do krajského města; problém dopravní obslužnosti se týká zejména Znojemska a Veselska.

Příležitosti (O)

O1:

Potenciál pro rozvoj cestovního ruchu: poznávací turistiky, agroturistiky, cykloturistiky vzhledem k pestrosti přírodních a krajinných typů, kulturních a architektonických památek (Lednicko-valtický areál, slavkovské bojiště, Baťův plavební kanál, Moravský kras, lidové tradice a vinařství).

O2:

Výjimečné půdní a klimatické podmínky pro zemědělství, možnost pěstování specializované zemědělské produkce (zelenina, ovoce, vinná réva) v jižní polovině kraje s potenciálním odbytištěm v brněnském metropolitním regionu.

O3:

Potenciál ekonomického růstu a mezinárodní spolupráce vzhledem k výhodné geopolitické a dopravní poloze Jihomoravského kraje a významu Brna jakožto centra technologického rozvoje. Potenciál prosperity venkovských regionů je v rozvoji lokálních ekonomik (místní produkce a trhu).

Hrozby (T)

T1:

Kumulace rozvojových záměrů a střety mezi veřejnými a soukromými zájmy na využití území mohou vést k zablokování rozvoje infrastruktury (přestavba brněnského železničního uzlu, realizace rychlostních komunikací R52, R43), což znesnadní obsluhu území a může ohrozit i význam kraje.

T2:

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.

T3:

Pokračující suburbanizace a nekoncepční rozvoj suburbánních území. Selhávání funkce územního plánování jako nástroje koordinace využití území. Nedaří se bránit rozšiřování zastavěného území na úkor zemědělské půdy (fotovoltaické elektrárny, průmyslové zóny, skladové areály a nákupní centra) a orientovat obce a investory na intenzivní využití již zastavěných území a brownfieldů.

Následující tabulka znázorňuje **souhrnný přehled** silných stránek (S) a slabých stránek (W), příležitostí (O) a hrozeb (T) řešeného území – sledovaných výsledků SWOT analýzy:

ozn.	přehled sledovaných výsledků SWOT analýzy
S1	Třetí nejvýkonnější krajská ekonomika republiky.
S2	Výhodná geografická poloha, významný dopravní uzel.
S3	Vysoká úroveň vysokého školství umožňující rozvoj čtvrtého (znalostního) sektoru ekonomiky.
W1	Plošná nerovnoměrnost socioekonomického rozvoje.
W2	Nedostatečná vodohospodářská infrastruktura.
W3	Špatná dopravní dostupnost (časová i vzdálenostní) z jihozápadní a jihovýchodní části kraje do krajského města.
O1	Potenciál pro rozvoj cestovního ruchu.
O2	Výjimečné půdní a klimatické podmínky pro zemědělství.
O3	Potenciál ekonomického růstu a mezinárodní spolupráce vzhledem k výhodné geopolitické a dopravní poloze.
T1	Kumulace rozvojových záměrů a střety mezi veřejnými a soukromými zájmy na využití území mohou vést k zablokování rozvoje infrastruktury, což znesnadní obsluhu území a může ohrozit i význam kraje.
T2	Extrémně silná (a dále rostoucí) denní dojíždka za prací do Brna i lokálních center, rostoucí intenzita individuální dopravy.
T3	Pokračující suburbanizace a nekoncepční rozvoj suburbánních území.

Při hodnocení vlivu na výše uvedená témata bylo pracováno jednak s dílčími částmi posuzované koncepce i s koncepcí jako celkem, neboť struktura ZÚR je dána stavebním zákonem a jeho

prováděcími předpisy, ze kterých vyplývá, že ZÚR JMK (kromě jiného) obsahují základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje ve dvou úrovních:

- požadavky v obecné rovině (zejména priority územního plánování Jihomoravského kraje, územní podmínky koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje a cílové charakteristiky krajiny včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení),
- požadavky konkretizované pro jednotlivé záměry (zejména pro rozvojové oblasti, rozvojové osy, specifické oblasti, záměry dopravní a technické infrastruktury a ÚSES),

přičemž požadavky obsažené v obecných částech se vztahují i k ostatním částem ZÚR, tj. i jednotlivým záměrům.

Pokud je vztah ZÚR JMK jako celku ke sledovaným výsledkům souhrnné SWOT analýzy přímý je vyjádřen obecně v prioritách územního plánování Jihomoravského kraje.

Pokud je vztah hodnocené části ZÚR JMK ke sledovaným výsledkům souhrnné SWOT analýzy přímý je vyjádřen obecně v prioritách územního plánování Jihomoravského kraje a konkretizován v příslušné dílčí části (dále také hodnocená část) ZÚR JMK.

Následující tabulka znázorňuje v **souhrnném přehledu** příslušnost hodnocených částí ZÚR JMK ke sledovaným výsledkům souhrnné SWOT analýzy. Příslušnost je vyjádřena takto:

- **1** = vazba mezi danou částí ZÚR JMK a položkou SWOT analýzy existuje,
- **0** = vazba je nepodstatná nebo žádná.

hodnocené části ZÚR JMK		sledované výsledky SWOT											
		S1 Třetí nejvýkonnější krajská ekonomika republiky	S2 Výhodná geografická poloha, významný dopravní uzel	S3 Vysoká úroveň vysokého školství umožňující rozvoj čtvrtého (znalostního) sektoru ekonomiky	W1 Plošná nerovnoměrnost socioekonomického rozvoje	W2 Nedostatečná vodo hospodářská infrastruktura	W3 Špatná dopravní dostupnost (časová i vzdálenostní) z jihozápadní a jihovýchodní části kraje do krajského města	O1 Potenciál pro rozvoj cestovního ruchu	O2 Výjimečné půdní a klimatické podmínky pro zemědělství	O3 Potenciál ekonomického růstu a mezinárodní spolupráce vzhledem k výhodné geopolitické a dopravní poloze	T1 Zablokování rozvoje dopravy (ŽUB, R52, R43)	T2 Extrémně silná denní dojíždka za prací do Brna, rostoucí intenzita individuální dopravy	T3 Pokračující suburbanizace a nekoncepční rozvoj suburbánních území
rozvojové oblasti podle politiky územního rozvoje	OB3	1	1	1	1	0	0	1	0	1	0	0	1
rozvojové osy podle politiky územního rozvoje	OS5, OS9, OS10, OS11	1	1	1	1	0	1	1	0	1	0	1	1

hodnocené části ZÚR JMK		sledované výsledky SWOT											
		S1 Třetí nejvýkonnější krajská ekonomika republiky	S2 Výhodná geografická poloha, významný dopravní uzel	S3 Vysoká úroveň vysokého školství umožňující rozvoj čtvrtého (znalostního) sektoru ekonomiky	W1 Plošná nerovnoměrnost socioekonomického rozvoje	W2 Nedostatečná vodohospodářská infrastruktura	W3 Špatná dopravní dostupnost (časová i vzdálenostní) z jihozápadní a jihovýchodní části kraje do krajského města	O1 Potenciál pro rozvoj cestovního ruchu	O2 Výjimečné půdní a klimatické podmínky pro zemědělství	O3 Potenciál ekonomického růstu a mezinárodní spolupráce vzhledem k výhodné geopolitické a dopravní poloze	T1 Zablokování rozvoje dopravy (ŽUB, R52, R43)	T2 Extrémně silná denní dojíždka za prací do Brna, rostoucí intenzita individuální dopravy	T3 Pokračující suburbanizace a nekonceptní rozvoj suburbánních území
rozvojové oblasti nadmístního významu	N-OB1	1	1	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1
rozvojové osy nadmístního významu	N-OS1, N-OS2, N-OS3	1	1	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1
specifické oblasti nadmístního významu	N-SOB1, N-SOB2, N-SOB3, N-SOB4	1	1	0	1	0	0	1	0	1	0	1	1
plochy a koridory dopravní infrastruktury	silniční doprava	1	1	1	1	0	1	1	0	1	0	1	1
	železniční doprava	1	1	1	1	0	1	1	0	1	0	1	1
	vodní doprava	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
	letecká doprava	1	1	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0
	kombinovaná doprava	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
	integrovaný dopravní systém	1	1	1	1	0	1	1	0	1	0	1	0
plochy a koridory technické infrastruktury	elektroenergetika	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0
	plynárenství	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0
	ropovody	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0
	teplovody	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0
	vodní hospodářství	1	1	0	1	1	0	0	1	1	0	1	0
plochy a koridory územních rezerv		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
plochy a koridory ÚSES		0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
typy krajín podle cílových charakteristik		0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0
koncepce ochrany a rozvoje hodnot	přírodních	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0
	kulturních	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
	civilizačních	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0

V dalších tabulkových přehledech C.3.1., C.3.2., C.3.3. a C.3.4. jsou vlivy ZÚR JMK, resp. hodnocených částí ZÚR JMK, na výsledky souhrnné SWOT analýzy upřesněny a slovně okomentovány.

C.3.1. Vliv na využití silných stránek řešeného území

části ZÚR JMK		vlivy ZÚR JMK na výsledky souhrnné SWOT analýzy
S – silné stránky		
S1: Třetí nejvýkonnější krajská ekonomika republiky		
hodnocené části ZÚR JMK	specifikace	komentář
rozvojové oblasti podle politiky územního rozvoje	OB3	ZÚR JMK podporují silnou stránku v bodě (1), (3) a (4) priorit územního plánování JMK. V území OB3 jsou soustředěny podstatné ekonomické aktivity JMK. ZÚR JMK posilují další rozvoj těchto aktivit zvláště vyšším zabezpečením DI a TI.
rozvojové osy podle politiky územního rozvoje	OS5 OS9 OS10 OS11	ZÚR JMK posilují silnou stránku tím, že v <i>kap. B.2. textové části ZÚR JMK</i> je v úkolech pro územní plánování stanoveno vytvářet a udržovat územní připravenost na případné zvýšené požadavky na změny v území.
rozvojové oblasti nadmístního významu	N-OB1	ZÚR JMK posilují silnou stránku tím, že v <i>kap. B.3. textové části ZÚR JMK</i> je v úkolech pro územní plánování stanoveno vytvářet a udržovat územní připravenost na případné zvýšené požadavky na změny v území a vytvářet územní podmínky pro celkové zpřístupnění jádra rozvojové oblasti.
rozvojové osy nadmístního významu	N-OS1 N-OS2 N-OS3	ZÚR JMK posilují silnou stránku tím, že v <i>kap. B.3. textové části ZÚR JMK</i> je v úkolech pro územní plánování stanoveno vytvářet a udržovat územní připravenost na případné zvýšené požadavky na změny v území.
specifické oblasti nadmístního významu	N-SOB1 N-SOB2 N-SOB3 N-SOB4	V případech specifických oblastí kraje, vymezených na základě zvláště slabých socioekonomických ukazatelů, podporují ZÚR JMK silnou stránku v bodě (17) priorit územního plánování JMK a v požadavcích u jednotlivých N-SOB kladou důraz zvláště na rozvoj aktivit rekreace, cestovního ruchu a turistiky.
plochy a koridory dopravní infrastruktury	silniční doprava	ZÚR JMK posilují silnou stránku vymezením ploch a koridorů silniční dopravy.
	železniční doprava	ZÚR JMK posilují silnou stránku vymezením ploch a koridorů železniční dopravy.
	vodní doprava	ZÚR JMK posilují silnou stránku vymezením koridorů vodní dopravy.
	letecká doprava	ZÚR JMK posilují silnou stránku vymezením ploch a koridorů letecké dopravy.
	kombinovaná doprava	ZÚR JMK posilují silnou stránku vymezením ploch kombinované dopravy.
	integrovaný dopravní systém	ZÚR JMK posilují silnou stránku vymezením ploch integrovaného dopravního systému.
plochy a koridory technická infrastruktura	elektroenergetika	ZÚR JMK posilují silnou stránku vymezením ploch a koridorů technické infrastruktury.
	plynárenství	
	ropovody	
	teplovody	

části ZÚR JMK		vlivy ZÚR JMK na výsledky souhrnné SWOT analýzy
S – silné stránky		
	vodní hospodářství	
plochy a koridory územních rezerv		ZÚR JMK nemají vymezením ploch a koridorů územních rezerv žádný vliv na silnou stránku.
plochy a koridory ÚSES		ZÚR JMK nemají vymezením ploch a koridorů ÚSES žádný vliv na silnou stránku.
typy krajín podle cílových charakteristik		ZÚR JMK nemají stanovením typů krajín podle cílových charakteristik žádný vliv na silnou stránku.
koncepce ochrany a rozvoje hodnot		ZÚR JMK nemají stanovením koncepce ochrany a rozvoje hodnot žádný vliv na silnou stránku.
dílčí shrnutí		ZÚR JMK podchycují tuto příležitost zvláště v bodech (7) a (8) priorit územního plánování JMK, k její podpoře stanovují dílčí opatření v <i>kap. D.1. a D.2. textové části ZÚR JMK</i> .
S2: Výhodná geografická poloha, významný dopravní uzel		
<i>hodnocené části ZÚR JMK</i>	<i>specifikace</i>	<i>komentář</i>
rozvojové oblasti podle politiky územního rozvoje	OB3	ZÚR JMK podporují výhodnou geografickou polohu v bodě (1) priorit územního plánování JMK a rozvoj dopravy v bodech (7) a (8) priorit územního plánování JMK, k její podpoře stanovují dílčí opatření v <i>kap. D.1. textové části ZÚR JMK</i> .
rozvojové osy podle politiky územního rozvoje	OS5 OS9 OS10 OS11	ZÚR JMK podporují výhodnou geografickou polohu v bodě (1) priorit územního plánování JMK a rozvoj dopravy v bodech (7) a (8) priorit územního plánování JMK. Posilují silnou stránku tím, že v <i>kap. B.2. textové části ZÚR JMK</i> je v úkolech pro územní plánování stanoveno vytvářet a udržovat územní připravenost na případné zvýšené požadavky na změny v území.
rozvojové oblasti nadmístního významu	N-OB1	ZÚR JMK podporují výhodnou geografickou polohu v bodě (1) priorit územního plánování JMK a rozvoj dopravy v bodech (7) a (8) priorit územního plánování JMK. Posilují silnou stránku tím, že v <i>kap. B.3. textové části ZÚR JMK</i> je v úkolech pro územní plánování stanoveno vytvářet a udržovat územní připravenost na případné zvýšené požadavky na změny v území a vytvářet územní podmínky pro celkové zpřístupnění jádra rozvojové oblasti.
rozvojové osy nadmístního významu	N-OS1 N-OS2 N-OS3	ZÚR JMK podporují výhodnou geografickou polohu v bodě (1) priorit ZÚR JMK a rozvoj dopravy v bodech (7) a (8) priorit územního plánování JMK. Posilují silnou stránku tím, že v <i>kap. B.3. textové části ZÚR JMK</i> je v úkolech pro územní plánování stanoveno vytvářet a udržovat územní připravenost na případné zvýšené požadavky na změny v území.
specifické oblasti nadmístního významu	N-SOB1 N-SOB2 N-SOB3 N-SOB4	V případech specifických oblastí kraje, vymezených na základě zvláště slabých socioekonomických ukazatelů, podporují ZÚR JMK silnou stránku v bodě (17) priorit územního plánování JMK a v požadavcích u jednotlivých N-SOB kladou důraz zvláště na rozvoj aktivit rekreace, cestovního ruchu a turistiky.
plochy a koridory dopravní	silniční doprava	ZÚR JMK posilují silnou stránku vymezením ploch a koridorů silniční dopravy.

části ZÚR JMK		vlivy ZÚR JMK na výsledky souhrnné SWOT analýzy
S – silné stránky		
infrastruktury	železniční doprava	ZÚR JMK posilují silnou stránku vymezením ploch a koridorů železniční dopravy.
	vodní doprava	ZÚR JMK posilují silnou stránku vymezením koridorů vodní dopravy.
	letecká doprava	ZÚR JMK posilují silnou stránku vymezením ploch letecké dopravy.
	kombinovaná doprava	ZÚR JMK posilují silnou stránku vymezením ploch kombinované dopravy.
	integrováný dopravní systém	ZÚR JMK posilují silnou stránku vymezením ploch integrovaného dopravního systému.
plochy a koridory technické infrastruktura	elektroenergetika	ZÚR JMK posilují silnou stránku vymezením ploch a koridorů technické infrastruktury.
	plynárenství	
	ropovody	
	teplovody	
	vodní hospodářství	
plochy a koridory územních rezerv		ZÚR JMK nemají vymezením ploch a koridorů územních rezerv žádný vliv na silnou stránku.
plochy a koridory ÚSES		ZÚR JMK nemají vymezením ploch a koridorů ÚSES žádný vliv na silnou stránku.
typy krajiny podle cílových charakteristik		ZÚR JMK nemají stanovením typů krajiny podle cílových charakteristik žádný vliv na silnou stránku.
koncepce ochrany a rozvoje hodnot		ZÚR JMK nemají stanovením koncepce ochrany a rozvoje hodnot žádný vliv na silnou stránku.
dílčí shrnutí		ZÚR JMK podchycují tuto příležitost zvláště v bodech (1), (7) a (8) priorit územního plánování JMK, k její podpoře stanovují dílčí opatření v <i>kap. D.1. a D.2. textové části ZÚR JMK</i> .
S3: Vysoká úroveň vysokého školství umožňující rozvoj čtvrtého (znalostního) sektoru ekonomiky		
<i>hodnocené části ZÚR JMK</i>	<i>specifikace</i>	<i>komentář</i>
rozvojové oblasti podle politiky územního rozvoje	OB3	ZÚR JMK podporují tuto silnou stránku v bodě (1) priorit územního plánování JMK. ZÚR JMK podporují silnou stránku tím, že v <i>kap. B.1. textové části ZÚR JMK</i> je v požadavcích na uspořádání a využití území stanoveno 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 OB3 Brno (Brno, Modřice, Šlapanice).
rozvojové osy podle politiky územního rozvoje	OS5 OS9 OS10 OS11	ZÚR JMK posilují silnou stránku tím, že v <i>kap. B.2. textové části ZÚR JMK</i> je v úkolech pro územní plánování stanoveno vytvářet a udržovat územní připravenost na případné zvýšené požadavky na změny v území.
rozvojové oblasti nadmístního významu	N-OB1	ZÚR JMK nemají vymezením oblasti nadmístního významu žádný vliv na silnou stránku.

části ZÚR JMK		vlivy ZÚR JMK na výsledky souhrnné SWOT analýzy
S – silné stránky		
rozvojové osy nadmístního významu	N-OS1 N-OS2 N-OS3	ZÚR JMK nemají vymezením os nadmístního významu žádný vliv na silnou stránku.
specifické oblasti nadmístního významu	N-SOB1 N-SOB2 N-SOB3 N-SOB4	ZÚR JMK nemají vymezením specifických oblastí žádný vliv na silnou stránku.
plochy a koridory dopravní infrastruktury	silniční doprava	ZÚR JMK posilují silnou stránku vymezením ploch a koridorů silniční a železniční dopravy.
	železniční doprava	
	vodní doprava	
	letecká doprava	
	kombinovaná doprava	
	integrovaný dopravní systém	
plochy a koridory technická infrastruktura	elektroenergetika	ZÚR JMK posilují silnou stránku vymezením ploch a koridorů technické infrastruktury.
	plynárenství	
	ropovody	
	teplovody	
	vodní hospodářství	
plochy a koridory územních rezerv		ZÚR JMK nemají vymezením územních rezerv žádný vliv na silnou stránku.
plochy a koridory ÚSES		ZÚR JMK nemají vymezením ploch a koridorů ÚSES žádný vliv na silnou stránku.
typy krajiny podle cílových charakteristik		ZÚR JMK nemají stanovením typů krajiny podle cílových charakteristik žádný vliv na silnou stránku.
koncepce ochrany a rozvoje hodnot		ZÚR JMK nemají stanovením koncepce ochrany a rozvoje hodnot žádný vliv na silnou stránku.
dílčí shrnutí		ZÚR JMK podchycují tuto příležitost zvláště v bodě (1) priorit územního plánování JMK, k její podpoře stanovují dílčí opatření v <i>kap. D.1. a D.2. textové části ZÚR JMK</i> .
souhrnné vyhodnocení		
ZÚR JMK navrženými záměry přispívají k posílení silných stránek zjištěných v ÚAP JMK 2015.		

C.3.2. Vliv na eliminaci slabých stránek řešeného území

části ZÚR JMK		vlivy ZÚR JMK na výsledky souhrnné SWOT analýzy
W – slabé stránky		
W1: Plošná nerovnoměrnost socioekonomického rozvoje		
hodnocené části ZÚR JMK	specifikace	komentář

části ZÚR JMK		vlivy ZÚR JMK na výsledky souhrnné SWOT analýzy
W – slabé stránky		
rozvojové oblasti podle politiky územního rozvoje	OB3	ZÚR JMK podporují omezení této slabé stránky v bodě (2) priorit územního plánování JMK. Slabá stránka se týká části území vymezených OB, OS a N-OS. Rozvojová oblast a rozvojové osy budou mít stabilizující socioekonomické účinky i vně svého území. Tím může být slabá stránka jejich působením významně omezena.
rozvojové osy podle politiky územního rozvoje	OS5 OS9 OS10 OS11	
rozvojové oblasti nadmístního významu	N-OB1	
rozvojové osy nadmístního významu	N-OS1 N-OS2 N-OS3	
specifické oblasti nadmístního významu	N-SOB1 N-SOB2 N-SOB3 N-SOB4	ZÚR JMK podporují odstranění nebo omezení slabé stránky (charakteristické pro území N-SOB) v bodu (17) priorit územního plánování JMK. ZÚR JMK přispívají k omezení slabé stránky stanovením požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování u jednotlivých specifických oblastí, zejména: • vytvářet územní podmínky pro záměry a opatření ke zlepšení parametrů dopravní infrastruktury; • vymezit v ÚPD obcí síť cyklostezek a cyklotras, zejména směřujících do center osídlení; • podporovat stabilizaci a rozvoj obslužných funkcí; v dlouhodobém horizontu podporovat zahuštění sítě lokálních obslužných a pracovních center v území. Opatření pro N-SOB přispívají k omezení slabé stránky i vně těchto území.
plochy a koridory dopravní infrastruktury	silniční doprava	ZÚR JMK vymezením ploch a koridorů silniční dopravy významně napomáhají k omezení slabé stránky na území JMK.
	železniční doprava	ZÚR JMK vymezením ploch a koridorů železniční dopravy významně napomáhají k omezení slabé stránky na území JMK.
	vodní doprava	ZÚR JMK nemají vymezením ploch a koridorů vodní dopravy vliv na omezení slabé stránky na území JMK.
	letecká doprava	ZÚR JMK mají vymezením ploch letecké dopravy pro modernizaci letiště mírně pozitivní vliv na omezení slabé stránky na území JMK.
	kombinovaná doprava	ZÚR JMK mají vymezením ploch kombinované dopravy mírně pozitivní vliv na eliminaci slabé stránky na území JMK.
	integrovaný dopravní systém	ZÚR JMK přispívají k omezení slabé stránky vymezením ploch integrovaného dopravního systému, tj. ke zkvalitnění dopravy / dopravní obslužnosti na území JMK.
plochy a koridory technická infrastruktura	elektroenergetika	ZÚR JMK mají vymezením ploch a koridorů technické infrastruktury významný pozitivní vliv na omezení slabé stránky.
	plynárenství	
	ropovody	
	teplovody	

části ZÚR JMK		vlivy ZÚR JMK na výsledky souhrnné SWOT analýzy
W – slabé stránky		
	vodní hospodářství	
plochy a koridory územních rezerv		ZÚR JMK vymezením územních rezerv ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona, tj. uložením prověření potřeby a plošných nároků, napomáhají k eliminaci slabé stránky na území JMK.
plochy a koridory ÚSES		ZÚR JMK nemají vymezením ploch a koridorů ÚSES vliv na omezení slabé stránky na území JMK.
typy krajín podle cílových charakteristik		ZÚR JMK mohou mít stanovením cílových charakteristik krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení, nepřímý pozitivní vliv na omezení slabé stránky na území JMK.
koncepce ochrany a rozvoje hodnot		ZÚR JMK mají stanovením koncepce ochrany a rozvoje hodnot v kap. E. textové části ZÚR JMK pozitivní vliv na omezení slabé stránky na území JMK.
dílčí shrnutí		ZÚR JMK podporují omezení slabé stránky v bodě (17) priorit územního plánování JMK a dále přispívají konkretizovanými dílčími opatřeními v kap. B. a C. textové části ZÚR JMK.
W2: Špatná dopravní dostupnost (časová i vzdálenostní) z jihozápadní a jihovýchodní části kraje do krajského města		
<i>hodnocené části ZÚR JMK</i>	<i>specifikace</i>	<i>komentář</i>
rozvojové oblasti podle politiky územního rozvoje	OB3	ZÚR JMK podporují odstranění nebo omezení slabé stránky v bodech (2), (7) a (8) priorit územního plánování JMK. Slabá stránka se týká části území vymezeného v metropolitní rozvojové oblasti. ZÚR JMK přispívají k omezení slabé stránky stanovením požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování v OB3 zejména: Podporovat realizaci dopravní infrastruktury: • zkapacitnění dálnice D1 Kývalka – Slatina – Holubice, včetně přestavby MÚK a souvisejících staveb; • zkapacitnění dálnice D2 Chrlice II – Brno, jih (D1); • dálnice D52 s napojením na dálnici D2 (D52/JT Rajhrad – Chrlice II); • přestavba železničního uzlu Brno; • zvýšení efektivity regionální železniční dopravy (Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje, Hrušovany u Brna – Židlochovice, Křenovice – Slavkov u Brna); • prodloužení II/152 Chrlice – Tuřany v návaznosti na D2 a D52 (D52/JT) jižně od dálnice D1.
rozvojové osy podle politiky územního rozvoje	OS5 OS9 OS10 OS11	ZÚR JMK přispívají k omezení slabé stránky stanovením požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování u jednotlivých rozvojových os, zejména: • vytvářet územní podmínky pro záměry a opatření ke zlepšení parametrů dopravní infrastruktury; • homogenizace dálnice D46 včetně úpravy MÚK; • modernizace tratě Brno – Přerov v úseku Brno – Vyškov – hranice kraje.

části ZÚR JMK		vlivy ZÚR JMK na výsledky souhrnné SWOT analýzy
W – slabé stránky		
rozvojové oblasti nadmístního významu	N-OB1	ZÚR JMK přispívají k omezení slabé stránky stanovením požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování u rozvojové oblasti zejména podporou realizace dopravní infrastruktury: • silnice I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě (hranice ČR / Rakousko); • silnice I/53 Znojmo – Pohořelice, homogenizace včetně MÚK; • trať č. 241 Znojmo – hranice kraje, optimalizace a elektrizace; • trať č. 246 Znojmo – Břeclav, optimalizace.
rozvojové osy nadmístního významu	N-OS1 N-OS2 N-OS3	ZÚR JMK přispívají k omezení slabé stránky stanovením požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování u jednotlivých rozvojových os, zejména: a) upřesnit koridor pro dopravní záměry: - o silnice I/53 Znojmo – Pohořelice, homogenizace včetně MÚK; - o dálnice D55 Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec.
specifické oblasti nadmístního významu	N-SOB1 N-SOB2 N-SOB3 N-SOB4	ZÚR JMK přispívají k omezení slabé stránky stanovením požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování: • vytvářet územní podmínky pro záměry a opatření ke zlepšení parametrů dopravní infrastruktury
plochy a koridory dopravní infrastruktury	silniční doprava	ZÚR JMK vymezením ploch a koridorů dopravní infrastruktury významně napomáhají k omezení slabé stránky na území JMK.
	železniční doprava	
	vodní doprava	
	letecká doprava	
	kombinovaná doprava	
	integrováný dopravní systém	
plochy a koridory technická infrastruktura	elektroenergetika	ZÚR JMK nemají vymezením ploch a koridorů technické infrastruktury žádný vliv na slabou stránku.
	plynárenství	
	ropovody	
	teplovody	
	vodní hospodářství	
plochy a koridory územních rezerv		ZÚR JMK nemají vymezením koridorů územních rezerv žádný vliv na slabou stránku.
plochy a koridory ÚSES		ZÚR JMK nemají vymezením ploch a koridorů ÚSES žádný vliv na slabou stránku.
typy krajín podle cílových charakteristik		ZÚR JMK nemají stanovením typů krajín podle cílových charakteristik žádný vliv na slabou stránku.
koncepce ochrany a rozvoje hodnot		ZÚR JMK nemají stanovením koncepce ochrany a rozvoje hodnot žádný vliv na slabou stránku.
dílčí shrnutí		ZÚR JMK podporují omezení slabé stránky v bodě (7) a (8) priorit územního plánování JMK a dále přispívají konkrétními dílčími opatřeními v kap. B., C. a D.1. textové části ZÚR JMK.
souhrnné vyhodnocení		
ZÚR JMK navrženými záměry přispívají k omezení slabých stránek zjištěných v ÚAP JMK 2015.		

C.3.3. Vliv na využití příležitostí řešeného území

části ZÚR JMK		vlivy ZÚR JMK na výsledky souhrnné SWOT analýzy
O – příležitosti		
O1: Potenciál pro rozvoj cestovního ruchu		
hodnocené části ZÚR JMK	specifikace	komentář
rozvojové oblasti podle politiky územního rozvoje	OB3	ZÚR JMK podporují příležitost v bodech (7), (8) a (16) priorit územního plánování JMK a dále přispívají stanovením požadavků na uspořádání a využití území v <i>kap. C. textové části ZÚR JMK</i> , která se mohou pro dotváření prostorové a funkční struktury krajiny v území OB3 uplatnit v nezastavěném území zahrnutých obcí.
rozvojové osy podle politiky územního rozvoje	OS5, OS9, OS10, OS11	ZÚR JMK podporují příležitost v bodech (7), (8) a (16) priorit územního plánování JMK.
rozvojové oblasti nadmístního významu	N-OB1	ZÚR JMK podporují příležitost v bodech (7), (8) a (16) priorit územního plánování JMK.
rozvojové osy nadmístního významu	N-OS1, N-OS2, N-OS3	ZÚR JMK podporují příležitost v bodech (7), (8) a (16) priorit územního plánování JMK.
specifické oblasti nadmístního významu	N-SOB1, N-SOB2, N-SOB3, N-SOB4,	ZÚR JMK podporují příležitost v bodech (7) a (17) priorit územního plánování JMK.
plochy a koridory dopravní infrastruktury	silniční doprava	ZÚR JMK posilují příležitost vymezením ploch a koridorů silniční dopravy.
	železniční doprava	
	vodní doprava	
	letecká doprava	
	kombinovaná doprava	
	integrovaný dopravní systém	
plochy a koridory technická infrastruktura	elektroenergetika	ZÚR JMK posilují příležitost vymezením ploch a koridorů technické infrastruktury.
	plynárenství	
	ropovody	
	teplovody	
	vodní hospodářství	
plochy a koridory územních rezerv		ZÚR JMK vymezením územních rezerv ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona, tj. uložením prověřené potřeby a plošných nároků, napomáhají k pozitivnímu využití příležitosti na území JMK
plochy a koridory ÚSES		ZÚR JMK mají návrhem ploch a koridorů ÚSES výrazný pozitivní vliv na posílení příležitosti.
typy krajín podle cílových charakteristik		ZÚR JMK mají stanovením cílových charakteristik krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení pozitivní vliv k využití příležitosti.

koncepce ochrany a rozvoje hodnot		ZÚR JMK mají upřesněním územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje pozitivní vliv k využití dané příležitosti.
dílčí shrnutí		ZÚR JMK podporují příležitost v bodech (7), (8) a (16) priorit územního plánování JMK..
O2: Výjimečné půdní a klimatické podmínky pro zemědělství		
<i>hodnocené části ZÚR JMK</i>	<i>specifikace</i>	<i>komentář</i>
rozvojové oblasti podle politiky územního rozvoje	OB3	ZÚR JMK podporují tuto příležitost v bodech (15), (17), (18) a (20).
rozvojové osy podle politiky územního rozvoje	OS5, OS9, OS10, OS11	ZÚR JMK podporují tuto příležitost v bodech (15), (17), (18) a (20).
rozvojové oblasti nadmístního významu	N-OB1	ZÚR JMK podporují tuto příležitost v bodech (15), (17), (18) a (20).
rozvojové osy nadmístního významu	N-OS1, N-OS2, N-OS3	ZÚR JMK podporují tuto příležitost v bodech (15), (17), (18) a (20).
specifické oblasti nadmístního významu	N-SOB1, N-OB2, N-SOB3, N-SOB4	ZÚR JMK podporují tuto příležitost v bodech (15), (17), (18) a (20).
plochy a koridory dopravní infrastruktury	silniční doprava	ZÚR JMK nemají vymezením ploch a koridorů dopravní infrastruktury pozitivní vliv na danou příležitost.
	železniční doprava	
	vodní doprava	
	letecká doprava	
	kombinovaná doprava	
	integrovaný dopravní systém	
plochy a koridory technické infrastruktury	elektroenergetika	ZÚR JMK nemají vymezením ploch a koridorů dopravní infrastruktury pozitivní vliv na danou příležitost.
	plynárenství	
	ropovody	
	teplovody	
	vodní hospodářství	
plochy a koridory územních rezerv		ZÚR JMK vymezením územních rezerv ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona, tj. uložením prověřené potřeby a plošných nároků, napomáhají k pozitivnímu využití příležitosti na území JMK.
plochy a koridory ÚSES		ZÚR JMK nemají vymezením ploch a koridorů ÚSES žádný vliv na danou příležitost.
typy krajín podle cílových charakteristik		ZÚR JMK mají vymezením krajín podle cílových charakteristik pozitivní vliv na danou příležitost.
koncepce ochrany a rozvoje hodnot		ZÚR JMK mohou mít vymezením koncepce ochrany rozvoje hodnot v <i>kap. E. textové části ZÚR JMK</i> pozitivní vliv na danou příležitost.
dílčí shrnutí		ZÚR JMK podporují tuto příležitost zvláště v bodech (15), (17), (18) a (20) priorit územního plánování JMK.

O3: Potenciál ekonomického růstu a mezinárodní spolupráce vzhledem k výhodné geopolitické a dopravní poloze		
hodnocené části ZÚR JMK	specifikace	komentář
rozvojové oblasti podle politiky územního rozvoje	OB3	ZÚR JMK podporují příležitost v bodě (1) priorit ZÚR JMK v bodech (7) a (8) priorit územního plánování JMK, k její podpoře stanovují dílčí opatření v <i>kap. B.1. textové části ZÚR JMK</i> .
rozvojové osy podle politiky územního rozvoje	OS5 OS9 OS10 OS11	ZÚR JMK posilují příležitost tím, že v <i>kap. B.2. textové části ZÚR JMK</i> je v úkolech pro územní plánování stanoveno vytvářet a udržovat územní připravenost na případné zvýšené požadavky na změny v území.
rozvojové oblasti nadmístního významu	N-OB1	ZÚR JMK posilují příležitost tím, že v <i>kap. B.3. textové části ZÚR JMK</i> je v úkolech pro územní plánování stanoveno vytvářet a udržovat územní připravenost na případné zvýšené požadavky na změny v území a vytvářet územní podmínky pro celkové zpřístupnění jádra rozvojové oblasti.
rozvojové osy nadmístního významu	N-OS1 N-OS2 N-OS3	ZÚR JMK posilují příležitost tím, že v <i>kap. B.3. textové části ZÚR JMK</i> je v úkolech pro územní plánování stanoveno vytvářet a udržovat územní připravenost na případné zvýšené požadavky na změny v území.
specifické oblasti nadmístního významu	N-SOB1 N-SOB2 N-SOB3 N-SOB4	V případech specifických oblastí kraje, vymezených na základě zvláště slabých socioekonomických ukazatelů, podporují ZÚR JMK příležitost v bodě (2) a (17) priorit územního plánování JMK a v požadavcích u jednotlivých N-SOB kladou důraz zvláště na rozvoj aktivit rekreace, cestovního ruchu a turistiky.
plochy a koridory dopravní infrastruktury	silniční doprava	ZÚR JMK posilují příležitost vymezením ploch a koridorů dopravní infrastruktury.
	železniční doprava	
	vodní doprava	
	letecká doprava	
	kombinovaná doprava	
	integrovaný dopravní systém	
plochy a koridory technické infrastruktury	elektroenergetika	ZÚR JMK posilují příležitost vymezením ploch a koridorů technické infrastruktury.
	plynárenství	
	ropovody	
	teplovody	
	vodní hospodářství	
plochy a koridory územních rezerv		ZÚR JMK nemají vymezením ploch a koridorů územních rezerv žádný vliv na příležitost.
plochy a koridory ÚSES		ZÚR JMK nemají vymezením ploch a koridorů ÚSES žádný vliv na příležitost.
typy krajiny podle cílových charakteristik		ZÚR JMK nemají stanovením typů krajiny podle cílových charakteristik žádný vliv na příležitost.
koncepce ochrany a rozvoje hodnot		ZÚR JMK nemají stanovením koncepce ochrany a rozvoje hodnot žádný vliv na příležitost.

dílčí shrnutí	ZÚR JMK podchycují tuto příležitost zvláště v bodech (1), (7) a (8) priorit územního plánování JMK, k její podpoře stanovují dílčí opatření v <i>kap. D.1. a D.2. textové části ZÚR JMK</i> .
souhrnné vyhodnocení	
ZÚR JMK navrženými záměry posilují využití příležitostí zjištěných v ÚAP JMK 2015.	

C.3.4. Vliv na eliminaci nebo snížení hrozeb řešeného území

části ZÚR JMK		vlivy ZÚR JMK na výsledky souhrnné SWOT analýzy
T – hrozby		
T1: Kumulace rozvojových záměrů a střety mezi veřejnými a soukromými zájmy na využití území mohou vést k zablokování rozvoje infrastruktury, což znesnadní obsluhu území a může ohrozit i význam kraje.		
<i>hodnocené části ZÚR JMK</i>	<i>specifikace</i>	<i>komentář</i>
rozvojové oblasti podle politiky územního rozvoje	OB3	ZÚR JMK nezakládají vymezením území OB3 žádné riziko střetů. ZÚR JMK v <i>kap. I. textové části ZÚR JMK</i> vymezují v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno plochu, ve které v souladu s politikou územního rozvoje ukládají prověření změn jejího využití územní studií. Tím výrazně snižují možnost rizika této hrozby.
rozvojové osy podle politiky územního rozvoje	OS5 OS9 OS10 OS11	ZÚR JMK nezakládají vymezením území OS5, OS9 – OS11 žádné riziko střetů.
rozvojové oblasti nadmístního významu	N-OB1	ZÚR JMK nezakládají vymezením území N-OB1 žádné riziko střetů.
rozvojové osy nadmístního významu	N-OS1 N-OS2 N-OS3	ZÚR JMK nezakládají vymezením území N-OS1 – N-OS3 žádné riziko střetů.
specifické oblasti nadmístního významu	N-SOB1 N-SOB2 N-SOB3 N-SOB4	ZÚR JMK nezakládají vymezením území N-SOB1 až N-SOB4 žádné významné střety mezi veřejnými a soukromými zájmy.
plochy a koridory dopravní infrastruktury	silniční doprava	Při případné realizaci záměrů silniční dopravy je míra rizika potenciálních střetů mezi veřejnými a soukromými zájmy velmi reálná. ZÚR JMK přispívají k minimalizaci potenciálních negativních vlivů navrhovaným řešením jednotlivých záměrů a zapracováním relevantních doporučení SEA a Natura do textové části ZÚR JMK (zejména do úkolů pro územní plánování v <i>kap. D. textové části ZÚR JMK</i>).
	železniční doprava	Při případné realizaci záměrů železniční dopravy lze předpokládat potenciální riziko střetů mezi veřejnými a soukromými zájmy. ZÚR JMK přispívají k minimalizaci potenciálních negativních vlivů navrhovaným řešením jednotlivých záměrů a zapracováním relevantních doporučení SEA a Natura do textové části ZÚR JMK (zejména do úkolů pro územní plánování v <i>kap. D. textové části ZÚR JMK</i>).
	vodní doprava	Při případné realizaci záměrů vodní dopravy lze předpokládat potenciální riziko střetů mezi veřejnými a soukromými zájmy.

části ZÚR JMK		vlivy ZÚR JMK na výsledky souhrnné SWOT analýzy
T – hrozby		
		ZÚR JMK přispívají k minimalizaci potenciálních negativních vlivů navrhovaným řešením jednotlivých záměrů a zapracováním relevantních doporučení SEA a Natura do textové části ZÚR JMK (zejména do úkolů pro územní plánování v <i>kap. D. textové části ZÚR JMK</i>).
	letecká doprava	Při případné realizaci záměru letecké dopravy lze předpokládat potenciální riziko střetů mezi veřejnými a soukromými zájmy. ZÚR JMK přispívají k minimalizaci potenciálních negativních vlivů navrhovaným řešením jednotlivých záměrů a zapracováním relevantních doporučení SEA a Natura do textové části ZÚR JMK (zejména do úkolů pro územní plánování v <i>kap. D. textové části ZÚR JMK</i>).
	kombinovaná doprava	Při případné realizaci kombinované dopravy lze předpokládat potenciální riziko střetů mezi veřejnými a soukromými zájmy. ZÚR JMK přispívají k minimalizaci potenciálních negativních vlivů navrhovaným řešením kombinované dopravy a zapracováním relevantních doporučení SEA a Natura do textové části ZÚR JMK (zejména do úkolů pro územní plánování v <i>kap. D. textové části ZÚR JMK</i> a etapizace v <i>kap. L. textové části ZÚR JMK</i>).
	integrováný dopravní systém	Při případné realizaci záměrů DI01 – DI08 je míra rizika potenciálních střetů mezi veřejnými a soukromými zájmy velmi reálná. ZÚR JMK přispívají k minimalizaci potenciálních negativních vlivů navrhovaným řešením jednotlivých záměrů a zapracováním relevantních doporučení SEA do textové části ZÚR JMK (zejména do úkolů pro územní plánování v <i>kap. D. textové části ZÚR JMK</i>).
plochy a koridory technická infrastruktura	elektroenergetika	Při případné realizaci záměrů ZVN a VVN je míra rizika potenciálních střetů mezi veřejnými a soukromými zájmy reálná. ZÚR JMK přispívají k minimalizaci potenciálních negativních vlivů navrhovaným řešením jednotlivých záměrů a zapracováním relevantních doporučení SEA a Natura do textové části ZÚR JMK (zejména do úkolů pro územní plánování v <i>kap. D. textové části ZÚR JMK</i>).
	plynárenství	Při případné realizaci záměrů VVTL plynovodů je míra rizika potenciálních střetů mezi veřejnými a soukromými zájmy reálná. ZÚR JMK přispívají k minimalizaci potenciálních negativních vlivů navrhovaným řešením jednotlivých záměrů a zapracováním relevantních doporučení SEA do textové části ZÚR JMK (zejména do úkolů pro územní plánování v <i>kap. D. textové části ZÚR JMK</i>).
	ropovody	Při případné realizaci záměru zdvojení ropovodu je míra rizika potenciálních střetů mezi veřejnými a soukromými zájmy minimální. ZÚR JMK přispívají k minimalizaci potenciálních negativních vlivů navrhovaným řešením jednotlivých záměrů a zapracováním relevantních doporučení SEA (zejména do úkolů pro územní plánování v <i>kap. D. textové části ZÚR JMK</i>).
	teplovody	Při případné realizaci záměru teplovodu je míra rizika potenciálních střetů mezi veřejnými a soukromými zájmy minimální. ZÚR JMK přispívají k minimalizaci potenciálních negativních vlivů navrhovaným řešením jednotlivých záměrů a zapracováním relevantních doporučení SEA (včetně doporučení Natura a HIA) do textové části ZÚR JMK

části ZÚR JMK		vlivy ZÚR JMK na výsledky souhrnné SWOT analýzy
T – hrozby		
		(zejména do úkolů pro územní plánování v <i>kap. D. textové části ZÚR JMK</i>).
	vodní hospodářství	Při případné realizaci záměrů vodního hospodářství je míra rizika potenciálních střetů mezi veřejnými a soukromými zájmy velmi reálná. ZÚR JMK přispívají k minimalizaci potenciálních negativních vlivů navrhovaným řešením jednotlivých záměrů a zapracováním relevantních doporučení SEA a Natura do textové části ZÚR JMK (zejména do úkolů pro územní plánování v <i>kap. D. textové části ZÚR JMK</i>).
plochy a koridory územních rezerv		ZÚR JMK nemají vymezením ploch a koridorů územních rezerv žádný vliv na hrozbu.
plochy a koridory ÚSES		ZÚR JMK nemají vymezením ploch a koridorů ÚSES žádný vliv na hrozbu.
typy krajín podle cílových charakteristik		ZÚR JMK nemají stanovením typů krajín podle cílových charakteristik žádný vliv na hrozbu.
Koncepce ochrany a rozvoje hodnot		ZÚR JMK nemají stanovením koncepce ochrany a rozvoje hodnot žádný vliv na hrozbu.
dílčí shrnutí		ZÚR JMK stanovují řadu konkrétních zásad pro potlačení uvedené hrozby v území JMK – zejména v <i>kap. I. textové části ZÚR JMK</i> .
T2: Extrémně silná (a dále rostoucí) denní dojíždka za prací do Brna i lokálních center, rostoucí intenzita individuální dopravy		
<i>hodnocené části ZÚR JMK</i>	<i>specifikace</i>	<i>komentář</i>
rozvojové oblasti podle politiky územního rozvoje	OB3	Vymezení OB3 v PÚR i v ZÚR JMK respektuje historicky vzniklé centristické uspořádání území Jihomoravského kraje s jedním velkým socioekonomicky atraktivním centrem (Brnem) s vysokým nasávacím efektem a s důsledky pro dopravní infrastrukturu. ZÚR JMK snižují účinky této hrozby územními podmínkami (tj. požadavky a úkoly) pro rozvoj OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno v <i>kap. B. textové části ZÚR JMK</i> , stanovením požadavku na detailnější prověření záměrů v tomto území územní studií v <i>kap. I. textové části ZÚR JMK</i> .
rozvojové osy podle politiky územního rozvoje	OS5 OS9 OS10 OS11	
rozvojové oblasti nadmístního významu	N-OB1	
rozvojové osy nadmístního významu	N-OS1 N-OS2 N-OS3	
specifické oblasti nadmístního významu	N-SOB1 N-SOB2 N-SOB3 N-SOB4	ZÚR JMK nemají stanovením specifických oblastí nadmístního významu žádný vliv na hrozbu.
plochy a koridory dopravní infrastruktury	silniční doprava	Vymezením ploch a koridorů DI zajišťují ZÚR JMK v území kraje přípravu realizace potřebné dopravní vybavenosti nezbytné pro zajištění dopravní dostupnosti centrem osídlení a jejich okolních území a zlepšení dopravní vybavenosti.
	železniční doprava	
	vodní doprava	
	letecká doprava	
	kombinovaná doprava	

části ZÚR JMK		vlivy ZÚR JMK na výsledky souhrnné SWOT analýzy
T – hrozby		
	integrovaný dopravní systém	
plochy a koridory technické infrastruktury	elektroenergetika	ZÚR JMK nemají vymezením ploch a koridorů technické infrastruktury na hrozbu.
	plynárenství	
	ropovody	
	teplovody	
	vodní hospodářství	
plochy a koridory územních rezerv		ZÚR JMK nemají vymezením územních rezerv žádný vliv na hrozbu.
plochy a koridory ÚSES		ZÚR JMK nemají stanovením ploch a koridorů žádný vliv na hrozbu.
typy krajín podle cílových charakteristik		ZÚR JMK vymezením typů krajín neovlivňují hrozbu.
koncepce ochrany a rozvoje hodnot		ZÚR JMK neovlivňují vymezením koncepce ochrany a rozvoje hodnot hrozbu.
dílčí shrnutí		ZÚR JMK zvoleným přístupem přispívají k možnosti řešení dané hrozby. Stanovují řadu opatření pro potlačení uvedené hrozby v území JMK – ve všeobecné rovině v bodech (3), (4) a (8) priorit územního plánování, konkrétněji v <i>kap. I. textové části ZÚR JMK</i> .
T3: Pokračující suburbanizace a nekoncepční rozvoj suburbánních území		
<i>hodnocené části ZÚR JMK</i>	<i>specifikace</i>	<i>komentář</i>
rozvojové oblasti podle politiky územního rozvoje	OB3	ZÚR JMK přispívají ke snížení účinků hrozby v bodě (4) priorit územního plánování JMK. ZÚR JMK snižují účinky této hrozby územními podmínkami (tj. požadavky a úkoly) pro rozvoj metropolitní oblasti v <i>kap. B. textové části ZÚR JMK</i> , stanovením požadavku na detailnější prověření záměrů v tomto území územní studií v <i>kap. I. textové části ZÚR JMK</i> .
rozvojové osy podle politiky územního rozvoje	OS5 OS9 OS10 OS11	ZÚR JMK nemají vymezením rozvojových os podle politiky územního rozvoje žádný vliv na hrozbu.
rozvojové oblasti nadmístního významu	N-OB1	ZÚR JMK nemají vymezením rozvojových oblastí nadmístního významu žádný vliv na hrozbu.
rozvojové osy nadmístního významu	N-OS1 N-OS2 N-OS3	ZÚR JMK nemají vymezením os nadmístního významu žádný vliv na hrozbu.
specifické oblasti nadmístního významu	N-SOB1 N-SOB2 N-SOB3 N-SOB4	ZÚR JMK nemají vymezením specifických oblastí nadmístního významu žádný vliv na hrozbu.
plochy a koridory dopravní infrastruktury	silniční doprava	ZÚR JMK mají vymezením ploch a koridorů dopravní infrastruktury vliv na snížení hrozby.
	železniční doprava	
	vodní doprava	
	letecká doprava	
	kombinovaná doprava	

části ZÚR JMK		vlivy ZÚR JMK na výsledky souhrnné SWOT analýzy
T – hrozby		
	integrovaný dopravní systém	
plochy a koridory technická infrastruktura	elektroenergetika	ZÚR JMK mají vymezením ploch a koridorů technické infrastruktury vliv na snížení hrozby.
	plynárenství	
	ropovody	
	teplovody	
	vodní hospodářství	
plochy a koridory územních rezerv		ZÚR JMK nemají vymezením územních rezerv žádný vliv na hrozbu.
plochy a koridory ÚSES		ZÚR JMK nemají stanovením ploch a koridorů žádný vliv na hrozbu.
typy krajín podle cílových charakteristik		ZÚR JMK vymezením typů krajín neovlivňují hrozbu.
koncepce ochrany a rozvoje hodnot		ZÚR JMK neovlivňují vymezením koncepce ochrany a rozvoje hodnot hrozbu.
dílčí shrnutí		ZÚR JMK snižují účinky této hrozby územními podmínkami pro rozvoj metropolitní oblasti v <i>kap. B. textové části ZÚR JMK</i> , stanovením požadavku na detailnější prověření záměrů v tomto území územní studií v <i>kap. I. textové části ZÚR JMK</i> .
souhrnné vyhodnocení		
ZÚR JMK navrženými záměry snižují účinky hrozeb zjištěných v ÚAP JMK 2015.		

