

Jihomoravský kraj

Pro Jihomoravský kraj byly analyzovány dva dokumenty regionálně politického zaměření, a to pro aktuální a budoucí období, zatím nikoliv materiál územního plánování. *Program rozvoje Jihomoravského kraje 2018-2021* (2018) je pátým realizačním dokumentem Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2020 (2012, schválené pod názvem Aktualizace strategické vize SRJMK 2020). Dokument definuje čtyři globální cíle, vycházející z hlavních problémů a v korelaci se čtyřmi prioritami, rozvedené do 21 dílčích problémů, specifických cílů resp. opatření. Na základě analýzy plnění v letech 2014-2016(2017) prostřednictvím 185 aktivit byla nejlépe **hodnocena** priorita 3 Rozvoj páteřní infrastruktury a dopravního napojení kraje (78 %), naopak **nejhůře Dlouhodobá životaschopnost znevýhodněných částí kraje** (60 %). Z populačního vývoje lze – při sledování za SO ORP, celkem 21 – připomenout **nárůst heterogenity/disparit, např. indexem stáří. Za zmínku stojí rovněž přirozený úbytek obyvatelstva,** výhradně v jihozápadní až jihovýchodní periferii. V okrese Hodonín, s SO ORP Veselí nad Moravou, Hodonín a Kyjov, je to podpořeno odlivem obyvatelstva migrací.

Kapitola Profil kraje uvádí zasazení JMk do národního resp. mezinárodního územního (správního) kontextu: jedná se o **příhraniční region sousedící s rakouskou spolkovou zemí Niederösterreich a slovenskými kraji Trnavským a Trenčianským, uvnitř státu pak s pěti vyššími územně samosprávnými jednotkami (kraji JČ, Vys, PU, Ol, Zl).** Vzhledem k řešené problematice považujeme za podstatné existenci **Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDSJMK), pokrývajícího nejen celé území kraje, ale zasahuje do okolních krajů i rakouského příhraničí.** V té souvislosti se v dokumentu konstatuje, že **„v místech, kde je doprava zajištěna minimálně silnicí I. třídy nebo železnicím je rozvoj (lidských zdrojů) mnohem rychlejší než v okrajových oblastech kraje“** (s. 25).

Z pohledu mezinárodního cestovního ruchu je vyzdvížena cykloturistika, jmenovitě Euro Velo 4, 9, a 13, Moravsko-slezská dálková trasa, Greenways, Jantarová stezka, cyklotrasa Brno-Vídeň. V podkapitole Cestovní ruch se zdůrazňuje zachovalá příroda Národního parku Podyjí, podmíněná mj. hraničním pásmem před rokem 1989, jakož i návaznost již dříve vyhlášeného NP Thayatal na rakouské straně. Rovněž turistická oblast Slovácko se vyznačuje „přeshraničním“ charakterem – na území JMk a Zlk, přičemž kraje se navzájem podporují, finanční prostředky lze však investovat pouze na území příslušného kraje (s. 47). Jako negativum lze vnímat špatnou jazykovou vybavenost pracovníků v cestovním ruchu, zejména německým jazykem.

Ve zdravotnictví se za problém – vzhledem k nepříznivé věkové struktuře lékařů – označuje aktuální i budoucí dostupnost, což se týká především **okrajových částí kraje.** Jednoznačně pozitivně lze hodnotit systém umožňující přeshraniční spolupráci v oblasti Zdravotnické záchranné služby mezi Jihomoravským krajem a spolkovou zemí Dolní Rakousko.

Z hlediska dopravní dostupnosti patří kraj, zejm. díky Brnu jako druhého nejvýznamnějšího dopravního uzlu v Česku, k nejlépe zajištěným regionům. Krajem procházejí dopravní sítě nadregionálního významu (celostátního, středoevropského), mj. tři trasy transevropské dopravní sítě TEN-T (s. 63). Konstatována je **absence dálničního propojení na Vídeň prostřednictvím D52.** V železniční dopravě JMk leží na křižovatce Baltsko-jadranského koridoru s Východním a východostředomořským koridorem z revidované politiky TEN-T. Přes okres Hodonín prochází **Batův kanál (Otrokovice – Rohatec),** dnes využíván pro turistiku, nicméně potenciálně patří mezi dopravně významné využitelné vodní cesty. Jižní části kraje mají – spolu s přiléhajícími rakouskými regiony – velmi dobré geografické podmínky pro rozvoj jezdecké turistiky. Za účelem odvedení kamionové dopravy mezi Českem a Slovenskem z centra Hodonína byl vybudován hraniční přechod Sodoměřice – Skalka.

V podkapitole Správa území se vyzdvihuje v rámci územní spolupráce **důležitost přeshraniční spolupráce, a to jak na regionální úrovni (se sousedními kraji), tak na lokální úrovni (vč. spolupráce s partnery na druhé straně /státní/ hranice).** Těžit z toho mohou zejm. odlehlé (periferní) části kraje,

např. jedná-li se o projekty generující pracovní místa. V části Územní disparity a znevýhodněné oblasti kraje, pojaté přes SO ORP, se řešená problematika periferií nevyskytuje. Ojedinele je pak zastoupena ve Shrnutí názorů významných aktérů (celkem 15 subjektů vč. tří vysokých škol): „Kraj by se měl zaměřit na řešení propadu periferií (definovat parametry kvality života, které by měl kraj garantovat v rámci celého kraje“ (s. 96).

Vize, uvozuující Návrhovou část, v souladu se *Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2020* je založena na čtyřech pilířích, přičemž právě poslední je označen Vyvážený rozvoj území kraje. Konstatuje se, že „snížení územních disparit rozvoje územních částí kraje zahrnuje eliminaci příkrých rozdílů v ekonomické výkonnosti a životní úrovni mezi jádrem kraje a jeho periferními, resp. venkovskými částmi, povede k růstu efektivity a udržitelnosti ekonomického rozvoje kraje a ke stabilizaci jeho populace a sídelní struktury. Méně rozvinuté oblasti kraje budou v maximální míře participovat na přenosu inovačních procesů do vlastní ekonomické základny, dojde ke zlepšení dopravního napojení těchto územních částí kraje a zlepšení kvality a dostupnosti některých dlouhodobě podfinancovaných složek technické i sociální infrastruktury“ (s. 108).

Globální cíle SRJMK	Specifické cíle SRJMK	Priorita SRJMK
Stabilizovat znevýhodněné části kraje z hlediska jejich vybavenosti, ekonomického a sociálního rozvoje a využití krajiny Zajistit adekvátní a ekonomicky udržitelnou vybavenost území veřejnými službami	<ul style="list-style-type: none"> - Zvýšit kvalitu a kompetenci místní samosprávy jako základního předpokladu a současně nástroje řešení problému zaostávání znevýhodněných částí kraje - Zvýšit konkurenceschopnost místních podnikatelů a jejich napojení na vnější trhy a rozšířit nabídku pracovních příležitostí - Zkvalitnit napojení na regionální a nadregionální rozvojová centra a osy a infrastrukturní vybavenost měst a obcí - Stabilizovat krajinu s ohledem na její produkční funkci i z hlediska jejich přírodních hodnot a zvýšit udržitelnost, konkurenceschopnost a image zemědělství jako strategického odvětví z hlediska místní ekonomiky (vč. navazujících odvětví) i péče o krajinu 	Priorita 4: Dlouhodobá Životaschopnost znevýhodněných částí kraje

Aktivity významněji řešící rozvoj okrajových regionů jsou v dokumentu zpracovány v přehledu, zde jej uvádíme v plném znění (s. 164):

Aktivita	Řešení okrajových regionů
1.2.3 Realizace Plánu dopravní obslužnosti JMK pro období let 2017–2021	Ve vztahu k udržení života na venkově a také ke zlepšení dostupnosti volnočasových aktivit bude věnována pozornost udržení veřejné dopravy do menších obcí v okrajových částech dne a o víkendu, zachování a rozvoj nočních spojů mezi Brnem a významnými obcemi kraje
1.3.4 Koordinace rozvoje informační infrastruktury	Podpora zavádění vysokorychlostního internetu v malých obcích
2.3.3 Podpora zajištění zdravotní péče v obcích	Rozšíření ordináčnických hodin, případně i zřízení nových ordinací lékařů – především v těch obcích či regionech, kde zdravotní péče chybí nebo je obtížně dopravně dostupná
2.5.1 Podpora vybavenosti venkovských obcí	Podpora zajištění veřejných služeb obcemi Zlepšení stavu budov obcí sloužících veřejným službám
2.5.2 Podpora specifických řešení	Zajištění dostatečné vybavenosti maloobchodem a službami

komerčních služeb v malých obcích	i v menších obcích Jihomoravského kraje
2.6.4 Rozvoj přeshraniční spolupráce	Komunikace s okolními regiony, vytipování témat spolupráce na krajské i lokální úrovni, podpora spolupráce lokálních aktérů Důraz na uplatnění při rozvoji okrajových regionů
4.1.2 Podpora malého a středního podnikání	Realizace podpůrných informačních a poradenských činností pro podnikatele Usnadnění zahájení podnikání
4.1.3 Podpora příchodu investorů do okrajových částí kraje	Podpora lokalizace nových podniků v oblastech kraje s vyšším podílem nezaměstnaných osob
4.1.4 Podpora konkurenceschopnosti zemědělství	Podpora vinařství a vinohradnictví, podpora včelařství, podpora a propagace produktů místních výrobců a zpracovatelů, podpora digitalizace zemědělství, podpora rodinných firem v oblasti zemědělství, podpora sociálního zemědělství, podpora agroturistiky

Každá z aktivit je dále rozvedena v jednotné struktuře, modelově lze představit Rozvoj přeshraniční spolupráce. Jejím cílem je posílit vazby JMK na slovenské a rakouské regiony i na okolní kraje, mj. se zmiňuje oblast dopravy (KORDIS provozuje několik přeshraničních linek, jedna z nich je dotována rakouskou stranou). Zapojení kraje spočívá v realizaci společných projektů, předávání zkušeností a iniciaci spolupráce subjektů v blízkosti hranice. Uvedeny jsou rovněž indikátory výstupů (počet projektů přeshraniční spolupráce v kraji, počet uskutečněných akcí kraje ve spolupráci se zahraničním partnerem) a zdroje financování (rozpočet kraje, rozpočty obcí, fondy EU (Interreg V-A Rakousko-Česká republika a Interreg V-A Slovensko-Česká republika), přičemž tato priorita je označena jako vysoká.

V současnosti platným základním koncepčním dokumentem je *Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2021+* (2019), členěná na část analytickou, strategickou, implementační, pilotní projektové záměry a komunikační plán. Přeshraniční aspekty se objevují poprvé (a tradičně) při řešení dopravy a dopravní infrastruktury (s. 56): klíčový význam dálnice D1 (spojení s Prahou a s kraji ve východní a severní části Moravy), neméně (?) významná D2 propojující Brno a Bratislavu, ale i plánovaná výstavba D43 z Brna přes Kuřim do Moravské Třebové, D55 z Břeclavi přes Hodonín do Olomouce a dostavba D52 v úseku z Pohořelic přes Mikulov ke státní hranici s Rakouskem (vesměs jako součásti TEN-T). Mezi páteřní železniční celostátní trať procházející územím JMK patří trať č. 260 z Prahy (Střek) do Brna, č. 250 z Brna do Kút (SK), č. 300 z Brna do Přerova (Olk) a č. 330 z Břeclavi do Přerova (Olk), vesměs – až na úsek z Křenovic horního nádraží k hranicím Olomouckého kraje – dvoukolejná a elektrifikovaná a součást TEN-T. Oproti předchozímu dokumentu (období) je detailněji popsána cyklistická doprava (s. 65):

- Euro Velo 4 (Central Europe Route) s úsekem 210 km ze Zlínského kraje do Kraje Vysočina; EV 9 (Baltic – Adriatic) 218 km mezi Olomouckým krajem a Rakouskem, a EV 13 (Iron Curtain Trail), procházející 136 km česko-rakouským pomezím z Jihočeského kraje směrem na východ;
- Moravsko-slezská dálková trasa, 93 km z Břeclavi do Veselí nad Moravou a dále do Zlínského kraje;
- Greenways, dva úseky z trasy Krakov-Morava-Vídeň a Praha-Vídeň;
- Jantarová stezka, cyklotrasa Brno-Vídeň, na území kraje 93 km;
- Beskydsko-karpatská magistrála, 41 km;
- Svitavská stezka, do PUK v délce 43 km.

Již v předchozím dokumentu uváděný IDS JMK, vedle propojení všech 735 obcí kraje, obsluhuje 41 obcí z okolních krajů a 16 obcí v sousedních státech (9 AT, 7 SK).

Z technické infrastruktury resp. **vodního hospodářství** se zmiňuje, že jímací území (JÚ) Velké Opatovice je zdrojem pitné vody pro skupinový vodovod Dražanská vrchovina, zásobující také území Olk, konkrétně okres Prostějov. JÚ Bzenec, který je největším zdrojem vody v kraji, hrozí v současnosti jeho narušení v souvislosti s plánovanou těžbou štěrkopísků na pomezí Jihomoravského a Zlínského kraje. Voda z Vranovské přehrady zásobuje také vodovod Vranov-Moravské Budějovice-Dukovany, je významným zdrojem pitné vody pro okres Třebíč (KVys). Nedaleko Lanžhota přichází ze Slovenska vysokotlaký plynovod Transgas, dále se větví na jižní a severní větev, obě však směřují dál přes Kraj Vysočina. Součástí strategických projektových záměrů již bylo vybudování teplovodu Dukovany-Brno.

V dalších tématech Odvětvové analýzy se „přeshraniční“ problematika nevyskytuje příliš často. Více než pětinu vysokoškolských studentů v JMK resp. Brně tvoří zahraniční studenti, většinu tvoří studenti ze Slovenska. V kapitole Rozvoj venkova a zemědělství se uvádí, že „**venkovské oblasti se rozléhají zejména v okolí krajských hranic (a v oblastech s vysokým podílem orné půdy na rozloze území)**“ (s. 117). Celkem 26 SO ORP z 34 v JMK se, podle definice OECD, řadí v regionální typologii mezi venkovské. Povrchové vody jsou z území kraje odváděny řekou Moravou, která se na rakousko-slovenském pomezí vlévá do Dunaje. Na kvalitě ovzduší se odráží emise znečišťujících látek z jiných regionů, zejména MSk a Polska. V cestovním ruchu byl nejvyšší přírůstek hostů ze zahraničí (mezi léty 2013 a 2018) u hostů ze Slovenska (+ 55 tis., 44 %), s dalším sousedem Rakouskem podstatně méně (13 tis., 30 %). Prostřednictvím cílených marketingových aktivit by bylo možné navýšit tyto počty. **Cestovní ruch, např. vinařský, může přispět obecně ke zlepšení hospodářské situace, zejm. pak v periferních oblastech Znojemska, Břeclavska a Hodonínska.**

Závěr této části SRJMK 2021+ tvoří SWOT analýza (s. 155 a dále):

<p>Silné stránky</p> <p>-</p>	<p>Slabé stránky</p> <ul style="list-style-type: none"> - existence významných disparit na území kraje - vylidňující se některé a periferní a hospodářsky a sociálně ohrožené oblasti - významné disparity v nezaměstnanosti, mzdové úrovni a podnikatelské aktivitě mezi Brnem a okrajovými částmi kraje - vyjíždka ekonomicky aktivních obyvatel za prací do sousedních regionů - špatná dopravní dostupnost v okrajových částech kraje - nezapočatá výstavba klíčových plánovaných úseků dálnic procházejících krajem
<p>Příležitosti</p> <ul style="list-style-type: none"> - zvyšující se atraktivita zaměstnavatelů v kraji pro obyvatele ze sousedních regionů - zvýšení atraktivity kraje pro zahraniční hosty a růst jejich počtu 	<p>Hrozby</p> <ul style="list-style-type: none"> - zvýšení existujících disparit na území kraje - závislost kraje na zdrojích podzemní vody v sousedních regionech a hrozba jejího nedostatku - nedostupnost zdravotních a sociálních služeb (ve venkovských oblastech) - vylidnění venkovského prostoru - problémy plynoucí z přeshraničních aktivit v okolních krajích

Z navazující SWOT analýzy, zpracované za správní obvody s pověřeným obecním úřadem (SO POÚ, celkem 34), toto krajské hodnocení doplňujeme o mikroregionální úroveň vybranými zjištěními:

- Břeclav: S – dobrá dopravní dostupnost, O – posílení přeshraniční spolupráce;
- Hrušovany nad Jevišovkou: S – blízkost Rakouska (významně se podílí na zaměstnanosti);
- **Ivanovice na Hané: S – poloha na rozmezí Vyškova, Kroměříže (Zlk) a Prostějova (Olk);**
- Mikulov: W – blízkost Rakouska / vyjíždka kvalifikované pracovní síly za prací, O – dostavba dálnice D52;

- Rousínov: S – dobrá dopravní dostupnost území, prochází trať č. 300 Brno – Přerov (Olk) a dálnice D1;
- Slavkov u Brna: S – dobrá dopravní dostupnost území, prochází trať č. 340 Brno – Vlárský průsmyk (SK);
- Tišnov: S – dobrá dopravní dostupnost území, prochází trať č. 250 Havlíčkův Brod (KVys) – Kúty (SK);
- Veselí nad Moravou: S – dobrá dopravní dostupnost území, prochází trať č. 340 Brno – Vlárský průsmyk (SK) a silnice I/70;
- Vyškov: S – dobrá dopravní dostupnost území, prochází trať č. 300 Brno – Přerov (Olk) a dálnice D1;
- Znojmo: S – blízkost Rakouska / přeshraniční spolupráce a investice;
- Židlochovice: S – dobrá dopravní dostupnost území, prochází trať č. 250 Havlíčkův Brod (KVys) – Kúty (SK), dálnice D2 a D52;

Shrnutí regionální analýzy je založeno na syntetickém hodnocení prostřednictvím 5 ukazatelů a jejich vážení. Výsledný kartogram (s. 208) identifikuje **hospodářsky a sociálně ohrožená území, a to jako periferní části kraje na jihozápadě, jihovýchodě, východě a severu.**

Projekce budoucího vývoje představuje možné scénáře, laděné realisticky, pesimisticky a optimisticky. Z realistické varianty lze – pro naše účely – vyjmout pouze poznatek o nárůstu „podílu seniorů a poptávce po zdravotních a sociálních službách, které nebudou dostupné v rámci celého území kraje“ (s. 210). Pesimistická varianta tvrdí, že dojde k odlivu mladších produktivních osob do ekonomicky stabilnějších oblastí kraje nebo ČR, případně do zahraničí (Rakouska) vč. vyjížděky za prací. V postižených regionech se tak urychlí stárnutí obyvatelstva a zhorší se potenciál pro jejich budoucí rozvoj. Problematickou se stane péče o seniory, následkem může být stagnace až pokles naděje dožití krajské populace a celkové zhoršení zdravotního stavu. Konečně **optimistická varianta předpokládá nárůst obyvatel v bývalých sociálně a hospodářsky ohrožených regionech, se zlepšením věkové struktury resp. poklesem podílu seniorů budou uspokojeny zdravotnické a sociální služby v celém kraji.**

„Ve Strategické části dokumentu jsou definovány prioritní osy a jejich vize (šest, vycházející ze silných stránek, potenciálu a problémů), vymezeny specifické cíle a tematická opatření, jejichž realizaci má dojít k udržitelnému a vyváženému rozvoji území Jihomoravského kraje“ (s. 2). Z relevantních témat je zastoupena např.

- podpora rovného přístupu ke vzdělání a podpora začleňování (integrace) cizinců,
- **zkvalitnění dostupnosti zdravotních služeb v příhraničních oblastech vč. rozvoje přeshraniční spolupráce,**
- rozvoj návaznosti IDS JMK na sousední regiony, elektrifikace tratě č. 256 Žďár nad Sázavou – Nové Město (KVys) – Tišnov,
- vylidnění venkovského prostoru, odliv lidského a ekonomického kapitálu mimo region,
- **zvýšení / neřešení existujících (ekonomických, sociálních a technických) disparit v rámci kraje, podpora jejich snižování v souladu s koordinací polycentrického rozvoje sídelní struktury kraje, rozvoj hospodářsky a sociálně ohrožených území založit na rozvoji malých a středních podniků**
- zvyšující se atraktivita zaměstnavatelů, univerzit a vědecko-výzkumných center v kraji pro obyvatele jiných krajů a zahraničních pracovníků, přilákání zahraničních studentů, pedagogů nebo výzkumníků,
- podpora expanze na mezinárodní trhy, podpora nadnárodních společností působících v kraji,
- **rozvoj spolupráce s okolními regiony vč. přeshraniční a mezinárodní spolupráce při rozvíjení společných témat, jmenovitě Integrovaný záchranný systém.**