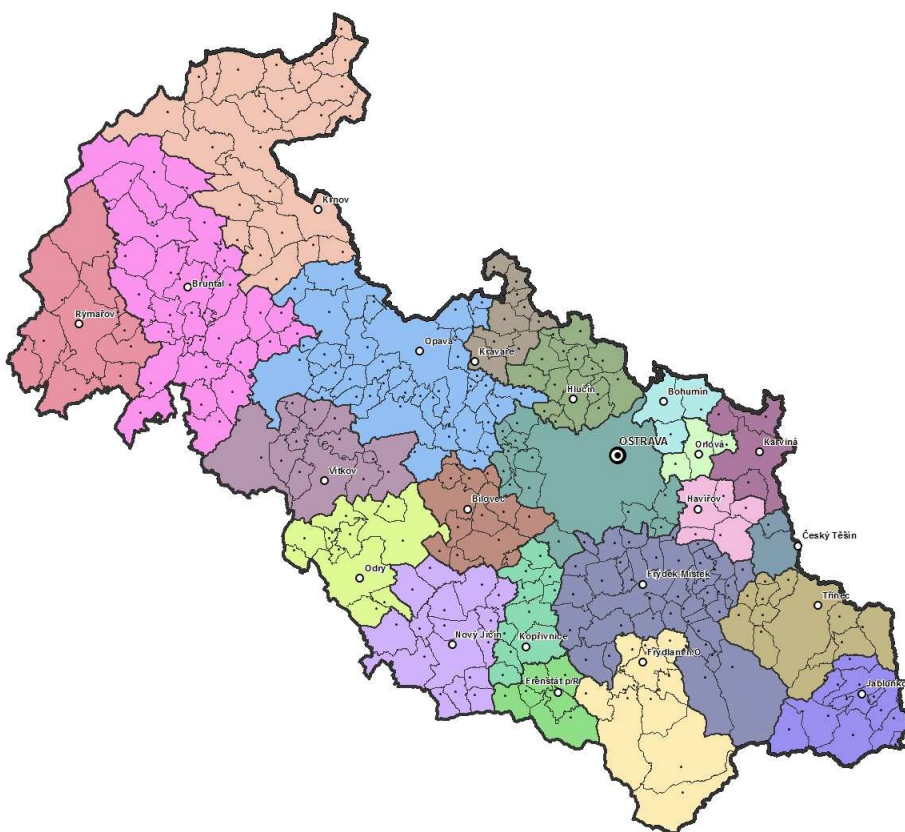


# ÚZEMNĚ ANALYTICKÉ PODKLADY MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE AKTUALIZACE 2017

## Rozbor udržitelného rozvoje území



### TEXTOVÁ ČÁST

Zhotovitel:

Krajský úřad Moravskoslezského kraje – odbor územního plánování a stavebního řádu  
Ostrava, červen 2017

## OBSAH

ÚVOD.....	1
1. SWOT ANALÝZY HLAVNÍCH TÉMATICKÝCH OKRUHŮ.....	2
1.1. Horninové prostředí.....	2
1.2. Vodní režim.....	5
1.3. Hygiena životního prostředí.....	7
1.4. Příroda a krajina.....	11
1.5. Zemědělská půda a PUPFL.....	20
1.6. Sociodemografické podmínky.....	27
1.7. Hospodářské podmínky.....	41
1.8. Rekreační a cestovní ruch.....	43
1.9. Veřejná dopravní infrastruktura.....	45
1.10. Energetická infrastruktura.....	52
1.11. Veřejná vodohospodářská infrastruktura.....	56
2. SOUHRNNÁ SWOT ANALÝZA.....	58
2.1. SWOT analýzy pilířů udržitelného rozvoje.....	58
2.2. Souhrnná SWOT analýza udržitelného rozvoje metodou klastrové analýzy.....	63
3. VYHODNOCENÍ ÚZEMNÍCH PODMÍNEK PRO UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ MULTIKRITERIÁLNÍ ANALÝZOU.....	67
3.1. Vyhodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí.....	70
3.2. Vyhodnocení územních podmínek pro hospodářský rozvoj.....	73
3.3. Vyhodnocení územních podmínek pro soudržnost obyvatel v území.....	77
3.4. Souhrnné vyhodnocení podmínek pro udržitelný rozvoj území.....	79
4. SOUHRN ZJIŠTĚNÝCH STŘETŮ A PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ V ÚPD.....	81
4.1. Problémy k řešení zobrazené v problémovém výkresu.....	82
4.2. Obecné problémy k řešení.....	88
4.3. Problémy zjištěné z ÚAP ORP a činnosti pořizovatelů ÚP.....	90
4.4. Problémy k řešení v PÚR ČR.....	100
4.5. Problémy zobrazené v problémovém výkresu.....	100
SEZNAM ZKRATEK.....	104
TABULKOVÉ PŘÍLOHY.....	107

## ÚVOD

Rozbor udržitelného rozvoje území vychází ze zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území a je členěn do těchto částí:

1. SWOT analýzy hlavních tematických okruhů 1 – 12 dle § 4 vyhlášky č. 500/2006 Sb. (v odůvodněných případech v členění dle dílčích témat).
2. SWOT analýzy tří pilířů udržitelného rozvoje + souhrnná SWOT analýza udržitelného rozvoje území.
3. Vyhodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost obyvatel v území.
4. Souhrn zjištěných závad, střetů a problémů k řešení v ÚPD.

Pro rozbor udržitelného rozvoje území byla použita jak metoda kvalitativní pro hlavní tematické okruhy - vyhodnocení pomocí SWOT analýz, tak metoda kvantitativní – vyhodnocení indikátorů stavu území podle obcí nástrojem multikriteriální analýzy.

Grafickými výstupy rozboru udržitelného rozvoje území je „Problémový výkres s vyznačením problémů k řešení ÚPD“ v měřítku 1:100 000 a kartogramy hodnocení různých složek ovlivňujících územní podmínky pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území včetně souhrnného vyhodnocení podmínek udržitelného rozvoje. Kartogramy jsou umístěny v samostatném svazku grafických příloh.

# 1. SWOT ANALÝZY HLAVNÍCH TÉMATICKÝCH OKRUHŮ

Cílem SWOT analýz je identifikace „hodnot, problémů, příležitostí a hrozeb“ v rámci příslušného tematických okruhů. Všechny SWOT analýzy jsou doplněny stručným komentářem k vysvětlení a zdůvodnění jednotlivých „výroků“ obsažených ve SWOT analýze se zaměřením na popis a shrnutí:

SWOT analýzy prioritně sledují především aspekty a jevy „územní povahy“, tedy „vše co má územní průmět nebo je řešitelné v rámci kompetencí územního plánování“. Aspekty „neúzemní povahy“ (= řešení mimo působnost územního plánování) jsou uváděny jen v nezbytném rozsahu jako příležitosti a hrozby.

Dvouletý cyklus úplných aktualizací ÚAP MSK neumožňuje zachytit změny v tematických okruzích, jejichž chování je v řádu let stabilní, proto některá hodnocení SWOT analýz zůstávají beze změny.

## 1.1. Horninové prostředí

### SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Existence významných zásob černého uhlí - energetické suroviny se zvyšujícím se strategickým významem.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zvýšená zranitelnost podzemní vody hydrogeologických rajonů vázaných především na kvartérní uloženiny (kvartér Opavy, kvartér Opavské pahorkatiny, kvartér Odry).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Existence významných zásob zemního plynu vázaného na sloje černého uhlí (CBM).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nedostatek zdrojů štěrkopísků; z toho vyplývající závislost na dovozech ze sousedních regionů (zvýšená dopravní zátěž komunikací, zvýšení negativních vlivů v místě těžby, dřívější vyčerpání těchto zdrojů, vyšší cenová úroveň suroviny).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vybudované kapacity na úpravu černého uhlí, logistické předpoklady v jádrovém území kraje (Ostravsko, Karvinsko).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zásoby plynu v území se slezským typem zástavby, znemožňují vybudování dostatečné sítě těžebních vrtů a jejich ochranných pásem.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zásoby podzemních vod především v hydrogeologických rajonech vázaných na kvartérní sedimenty (kvartér Opavy, kvartér Opavské pahorkatiny, kvartér Odry).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zvýšený výskyt svahových deformací v území tvořeném flyšovými horninami (Beskydy, Podbeskydská pahorkatina).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Existence přírodních léčivých zdrojů jodobromových vod (Polanka n. O., Karviná-Darkov).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pokles cen uhlí na světových trzích způsobující nízkou rentabilitu těžby.</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Snížení závislosti ČR na zahraničních zdrojích energetických surovin využitím surovinových rezerv na území kraje.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trvalé znemožnění využití surovinových rezerv z důvodu ochrany krajiny a sídel.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Částečné snížení závislosti na dovozu stavebních surovin využitím surovinových rezerv na území kraje.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ohrožení přírodních léčivých zdrojů jodobromových vod důlní činností (Karviná-Darkov).</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Využití ložisek plynu vázaného na sloje černého uhlí vhodnou technologií k jeho uvolnění.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Degradace horninového prostředí v důsledku umísťování staveb v plochách se sníženou únosností (zejm. správní obvody ORP Frýdek-Místek, Frýdlant n. O., Frenštát p. R. Třinec a Jablunkov).</li> </ul>

## KOMENTÁŘ

### **Nerostné suroviny**

Těžba nerostných surovin je na jedné straně činností vždy přinášející do území určité negativní vlivy spojené s různou mírou „degradace území“, resp. snížením kvality prostředí a jeho hodnot, na druhé straně představuje významnou součást ekonomického potenciálu území.

Významnou „příležitost“ představuje možnost případného budoucího využití surovinných rezerv černého uhlí a zemního plynu, zejména při rozvoji nových, šetrnějších technologií dobývání i využití suroviny, a s tím spojené snížení závislosti země na dovozu strategických surovin a posílení energetické bezpečnosti. Tato „příležitost“ je ovšem spojena s hrozbami (riziky) vyplývajícími primárně ze samotného charakteru těžební činnosti. Nezvratností procesů technologie těžby černého uhlí a průběhu a způsobu sanace a rekultivace území dotčeného vlivy hlubinné těžby černého uhlí a nadřazení zájmu těžby nad ostatními zájmy v území v minulosti vedlo nejen k devastaci velkých částí krajiny a mnohdy nevratnému poškození všech složek životního prostředí, ale také k výrazné diskreditaci těžby v chápání velké části obyvatel. Nejvýrazněji je z tohoto hlediska postižen prostor Karvinska a Orlové, kde je předpoklad koncentrace těžby a tedy pokračování působení těchto vlivů i v budoucnu.

Územní aspekty variant dalšího rozvoje těžby byly prověřovány v rámci „Územní studie specifické oblasti SOB4 Karvinsko“<sup>1</sup>. Studie konstatuje, že pouze varianta I (minimální) je akceptována platnou ÚPD dotčených měst a obcí. Varianty II. (střední) resp. III. (maximální) jsou spojeny jak s dalším rozšířením vlivů poddolování na zastavěná, resp. vymezená zastavitelná území, tak s rozšířením území vyžadujícím úplnou rekonstrukci krajinné struktury. Pokud by další rozvoj těžby černého uhlí měl být realizován podle varianty II. nebo III. dle výše uvedené studie, bylo by nezbytné podrobně prověřit její územní důsledky, definovat přípustnou úroveň ovlivnění povrchu a případně modifikovat koncepci územního rozvoje dotčených sídel včetně koncepce uspořádání krajiny.

Případné využití zásob černého uhlí v prozkoumaných a potenciálně ekonomicky zajímavých lokalitách vyžaduje kromě „technického“ řešení minimalizace střetů také prokázání veřejného zájmu na jejich vydobytí v rámci surovinné a energetické politiky státu a také nutnost přesvědčit veřejnost a orgány samosprávných celků o oprávněnosti, přijatelnosti a přínosu těchto záměrů. Výsledkem nesplnění uvedených předpokladů je pak hrozba zmarování této příležitosti.

Šance pro rozvoj kraje spočívá také ve využití významných zásob zemního plynu vázaného na sloje černého uhlí. Rozšíření uhlonosných vrstev na značné části kraje i tam, kde sloje černého uhlí nikdy nebudou moci být využity k jeho těžbě kvůli hloubce uložení či pří-

<sup>1</sup> Urbanistické středisko Ostrava, s.r.o. 12/2010

rodním nebo civilizačním hodnotám povrchu, a bezesporná přítomnost zemního plynu v nich představuje značný ložiskový a ekonomický potenciál. Využití těženého plynu je možné v místních kotelnách, teplárnách či kogeneračních jednotkách. Bohužel, dosud nebyla nalezena technologie, umožňující ekonomické a efektivní uvolnění plynu ze slojí při těžbě z vrty situovaného na povrchu terénu. Využití zemního plynu se tak zatím omezuje na jímání plynu při degazaci důlních prostor při těžbě černého uhlí a těžbu plynu z důlních děl, ve kterých již byla těžba ukončena, a to jak samotnými důlními jámami, tak nově realizovanými vrty z povrchu. Rizikovým faktorem je skutečnost, že pro uvažovanou těžbu je potřebná poměrně hustá síť těžebních vrtů vybavených rozsáhlými ochrannými pásmy, což je zejména v podmínkách rozptýlené tzv. slezské zástavby na Karvinsku, kde jsou prognózovány nejnedějnější zásoby zemního plynu, obtížné až nemožné zajistit.

Stávající závislost území Moravskoslezského kraje na dovozu části stavebních surovin - štěrkopísků - je dána momentální vyčerpaností dotěžovaných zdrojů na území kraje, do budoucna řešitelnou pouze částečně (významné dlouhodobě těžitelné zásoby srovnatelné s jinými oblastmi ČR v Moravskoslezském kraji neexistují). Z pohledu spotřebitele se může tato skutečnost projevit výrazně vyšší cenou této suroviny ve srovnání s jinými kraji České republiky.

Dovoz štěrkopísků z okolních regionů znamená zvýšení dopravní zátěže na dlouhých dopravních trasách od zdrojů na místo určení, zvýšení negativních vlivů v místě zdrojů nerostné suroviny a v konečném důsledku také dřívější vyčerpání také těchto zdrojů. Proti tomu stojí riziko ohrožení (především) přírodních hodnot území otvirkou a těžbou nových lokalit a snížení kvality prostředí podél příjezdových tras v blízkém okolí ložiska v důsledku dopravní zátěže.

### **Horninové prostředí**

Významné zásoby podzemních vod na území kraje jsou vázány především v hydrogeologických rajonech vázaných na fluviální a glacigenní uloženiny kvartérního stáří v povodí Odry, Opavy a jejich přítoků (Olše, Ostravice, Lučina, Opavice, Moravice) a dále v prostoru Opavské pahorkatiny. V případě neexistence nebo nedostatečného vývoje těsnících pokryvných útvarů jsou tyto útvary vystaveny zvýšenému riziku znečištění, jehož zdrojem jsou (kromě zemědělství) především sídla s dosud neřešeným odkanalizováním a čištěním odpadních vod. Způsob a rozsah řešení této problematiky pak představuje hlavní hrozbu pro kvalitu podzemní vody v těchto rajonech.

Moravskoslezský kraj, zejména jeho jihovýchodní část, se vyznačuje značným výskytem různých druhů sesuvů v různém stadiu vývoje. Narušená stabilita svahu představuje omezující faktor využití území, který podstatně ovlivňuje inženýrsko-geologické podmínky výstavby. Extenzivní rozvoj zejména obytné výstavby může iniciovat požadavky na umístování výstavby v plochách se sníženou únosností základového prostředí s rizikem následné degradace horninového prostředí. Z tohoto důvodu je žádoucí v oblastech se zvýšeným výskytem svahových deformací zahrnout do podmínek využití těchto ploch průkaz nenarušení stability horninového prostředí. Kromě toho mohou sesuvné pohyby většího rozsahu působit i výrazné ztráty v zemědělské a zvláště lesní produkci – při obnažení skalního podkladu na svazích může být obnova lesních porostů i trvale znemožněna.

## 1.2. Vodní režim

### SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Významné zdroje povrchových vod v CHOPAV Beskydy a Jeseníky (18% území kraje).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Snížená přirozená retenční schopnost krajiny.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dlouhodobé zlepšování jakosti povrchových vod.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bakteriální znečištění všech hlavních toků MSK a eutrofizace vodních nádrží.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Významné snížení vypouštění splaškových a průmyslových odpadních vod.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Převaha vodních útvarů silně ovlivněných a dále vodních útvarů rizikových z hlediska chemického a ekologického stavu.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Funkční systém 8 vodních nádrží a 5 významných převodů vody ve vodohospodářské soustavě povodí Odry, která při omezených vodních zdrojích zabezpečuje plné krytí potřeb vody a zvýšenou ochranu před povodněmi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Výrazné narušení režimu podzemních vod důlní činností (Ostravsko, Karvinsko).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vysoký potenciál umožňující podstatné zvýšení akumulace vody v území a nalepšování průtoků v tocích (5 lokalit vhodných pro akumulaci povrchových vod).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pokračující urbanizace záplavových území, především na Odře, Opavě a Olši.</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zlepšení kvality podzemních vod zvýšením podílu sídel s nezávadným odkanalizováním a čištěním odpadních vod.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ohrožení vodních zdrojů při mimořádných situacích (povodňové stavy, období sucha).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revitalizace vodních toků v rámci realizace opatření POP Odry.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Další zhoršování kvality podzemních a povrchových vod v důsledku pokračující urbanizace volné krajiny, nedostatečného čištění odpadních vod (septiky, kanalizace bez napojení na ČOV) a v důsledku zemědělské činnosti.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investice z veřejných rozpočtů do opatření na ochranu vod.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rostoucí deficit vodohospodářského potenciálu krajiny v důsledku klimatických změn.</li> </ul>

### KOMENTÁŘ

Pro zachování mimořádně příznivých podmínek pro tvorbu a ochranu vodních zdrojů mají velký význam chráněné oblasti přirozené akumulace vod, které představují jednu ze silných stránek vodního režimu. Bezprostřední ochranu konkrétních vodních zdrojů zajišťují ochranná pásma, která jsou zásadním limitem využití území. Dokončení nezbytné ochrany vodních zdrojů patří k prioritám v ochraně vod.

Vysoké odběry pitné i užitkové vody v centrální části Ostravské aglomerace bylo možno pokrýt pouze vybudováním rozsáhlé Vodohospodářské soustavy povodí Odry. Klíčovými zdroji je využití 8 vodních nádrží (z toho 4 slouží k odběrům pitné vody pro veřejnou potřebu), doplněné významnými převody vody mezi dílčími povodími. Efektivní řízení složité soustavy se stanovenými prioritami v hospodaření s vodou zajišťuje vodohospodářský dispečink podle manipulačního řádu. Funkční systém vodohospodářské soustavy představuje jednu z významných silných stránek hospodaření s vodou v Moravskoslezském kraji a rovněž nezbytnou podmínku pro dlouhodobě udržitelný rozvoj v oblasti vod.

Ochrana vod jako složky životního prostředí je základním vodohospodářským opatřením. K významnému zlepšení jakosti povrchových vod došlo po masivní výstavbě čistíren odpadních vod v minulých letech a příznivý trend dále pokračuje. Ze sedmi aglomerací nad 2000 EO s potřebou řešení kanalizace a čištění odpadních vod zůstávají v současné době bez konkrétního řešení pouze Dětmarovice. Přes celkový pozitivní trend přetrvávají v jakosti povrchových vod některé nepříznivé jevy jako bakteriální znečištění na hlavních tocích (Odře, Olši, Opavě i Opavici), koncentrace kovů na Odře a eutrofizace vodních nádrží včetně vodárenských. Uvedený stav signalizuje jednu z dílčích slabých stránek současného stavu vod. Potenciální hrozbou však zůstává případný odsun řešení této problematiky v aglomeracích s méně než 2000 EO.

V dlouhodobém výhledu hospodaření s vodou v MSK je nutno vycházet z omezené tvorby zdrojů na území kraje a podle principu předběžné opatrnosti zvažovat i možnost nepříznivého vývoje klimatických podmínek (pokles hladin podzemních vod, snížení průměrných průtoků v tocích, nebo naopak povodňové situace v důsledku přívalových srážek). Silnou stránkou území MSK je z tohoto hlediska existence řady lokalit morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodných pro akumulaci povrchových vod (LAPV). Slabou stránkou je naopak tlak na pokračující urbanizaci stanovených záplavových území.

Příležitostí pro řešení této problematiky jsou opatření v rámci vymezených vodních útvarů povrchových i podzemních vod, specifikovaná v „Plánu oblasti povodí Odry“. Snížení povodňových průtoků a zmenšení následných škod je dosahováno kombinací maximálního využití retenčních prostorů ve vodních nádržích a technických opatření na vodních tocích (suché nádrže – poldry, revitalizace vodních toků). Protipovodňová ochrana v povodí horního toku Opavy je řešena samostatným Usnesením vlády ČR č. 444 ze dne 21.04. 2008. Na toto usnesení reagují platné ZÚR MSK vymezením plochy pro vodní nádrž Nové Heřminovy včetně dalších ploch protipovodňových opatření v údolní nivě Opavy. Vodní nádrž Nové Heřminovy bude využitelná i pro vodohospodářské účely.

Hrozbu rostoucího deficitu vodohospodářského potenciálu krajiny v důsledku klimatických změn je možné omezit využitím vysokého potenciálu území MSK pro zvýšení akumulace vody a nalepšováním průtoků v tocích. Platné ZÚR MSK posilují tuto silnou stránku vymezením ploch územních rezerv pro zajištění územní ochrany 5 LAPV:

- Spálov na Odře (s přesahem do Olomouckého kraje),
- Čeladná na Čeladence,
- Horní Lomná na Lomné,
- Spálené na Opavici,
- Dlouhá Loučka na Oslavě (s přesahem do Olomouckého kraje).

Všechny uvedené lokality leží v území vysokých přírodních hodnot (CHKO, ptačí oblasti, EVL, přírodní parky) a 2 z nich (Spálené a Horní Lomná) v různé míře zasahují zastavěná území sídel. Před rozhodnutím o případné realizaci vodní nádrže v každé z LAPV je nutné jednoznačně prokázat převažující veřejný zájem před ochranou ostatních hodnot a funkcí dotčeného území (ochrana přírody a krajiny, osídlení).



### 1.3. Hygiena životního prostředí

#### SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ochrana většiny zástavby v okolí hlavní železniční tratě Ostrava – Přerov proti nadlimitnímu hluku.</li> <li>Dosud funkční systém nakládání s odpady.</li> <li>Možnost regenerace obyvatel aglomerace v přírodním prostředí Beskyd, Jeseníků a dalších nenarušených oblastí.</li> <li>Pokračující snižování emisí z velkých zdrojů (REZZO 1) účinnými technologickými opatřeními.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Koncentrace značného počtu zvláště velkých a velkých zdrojů znečištění ovzduší (REZZO 1).</li> <li>Rozsáhlé plochy brownfields především v centrální části kraje.</li> <li>Plošné překračování imisního limitu pro 24hodinové koncentrace PM10 a PM2,5 v rozsáhlé oblasti ve střední a východní části kraje.</li> <li>Souběžné překračování imisních limitů pro PM10 a benzo(a)pyren v hustě osídlené části kraje, na území města Ostrava jsou lokálně překročeny i limity pro benzen a arsen.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Překračování limitů pro hluk s korekcí na starou zátěž z dopravy v okolí nejvýznamnějších komunikací, zejména ve střední části kraje (pásmo Nový Jičín, Příbor, Frýdek-Místek, Ostrava).</li> <li>Pokračující imisní zátěž z lokálních topenišť.</li> <li>Vysoká emisní zátěž z mobilních zdrojů (doprava).</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Využití potenciálu snížení emisí ze zdrojů REZZO 1 pomocí dostupných normativních nástrojů.</li> <li>Postupné zlepšování imisní situace zejména u těžkých kovů, benzenu, NO<sub>2</sub> a částečně i u PM10 vhodnými opatřeními (např. organizací dopravy, podporou udržitelné dopravy).</li> <li>Zlepšení kvality ovzduší v obcích (PM10, benzo(a)pyren) omezením spalování tuhých paliv v malých zdrojích.</li> <li>Koordinace postupů ochrany ovzduší se sousedními kraji a státy.</li> <li>Přeložky a obchvaty sídel snižující znečištění ovzduší i hlukovou zátěž obyvatel pod úroveň limitů.</li> <li>Zkvalitnění systému nakládání s odpady tříděním, recyklací, efektivním spalováním a omezením skládkování.</li> <li>Omezování motorové dopravy ve městech, podpora udržitelné dopravy.</li> <li>Kvalitní revitalizace ploch devastovaných těžbou a úpravou černého uhlí.</li> <li>Revitalizace a polyfunkční využití brownfields.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zvyšování rizika ohrožení zdraví obyvatel nárůstem dopravy a zvyšováním emisí z dopravy.</li> <li>Zvyšování rizika ohrožení zdraví obyvatel překračováním platných limitů pro znečištění ovzduší.</li> <li>Zvyšování rizika ohrožení zdraví obyvatel překračováním platných limitů pro hlukovou zátěž vlivem nárůstu zátěže ze silniční dopravy.</li> <li>Riziko vzniku nových brownfields v důsledku hospodářských problémů.</li> <li>Další nárůst motorové dopravy v sídlech v důsledku nekonceptnosti řešení dopravní obsluhy a nízké podpory veřejné a udržitelné dopravy.</li> <li>Pokračování zvyšování zátěže příjezdových komunikací do spádových sídel v důsledku suburbanizačních trendů.</li> </ul>

#### KOMENTÁŘ

Vzhledem k hospodářskému profilu MSK a dlouhodobě vysoké intenzitě využívání území je zřejmé, že v rámci SWOT analýzy „hygieny prostředí“ převažují *slabé stránky*, tj. zjištěné problémy spojené především se znečištěním ovzduší a nadměrnou hlukovou zátěží. Je-

jich řešení má však jen z části „územní charakter“. Naopak *hrozby* upozorňují především na riziko přetrvávání nebo zhoršování problémů.

## **Znečištění ovzduší**

### Slabé stránky

Jedním ze základních problémů Moravskoslezského kraje je značný počet a vysoká koncentrace zvláště velkých a velkých zdrojů znečištění. S tím souvisí i dlouhodobé a plošné překračování imisních limitů, které vyjadřují nejvýše přípustné hodnoty koncentrací znečišťujících látek z hlediska ochrany zdraví obyvatel. Pro vyhodnocení aktuálního rozsahu problémů bylo použito vymezení oblastí s překračováním imisních limitů pro jednotlivé znečišťující látky (ČHMÚ):

- Na více než polovině rozlohy kraje dochází k překračování imisního limitu pro maximální 24-hodinové koncentrace  $PM_{10}$ . Tento limit je překračován na území celého okresu Ostrava, Karviná, na téměř celém území okresu Nový Jičín, na větší části území okresů Frýdek-Místek a Opava a také v Krnově na severovýchodním okraji okresu Bruntál.
- V západní části Ostravy, v téměř celém okrese Karviná, dále v přilehlé části okresu Opava a na území obce Český Těšín v okrese Frýdek-Místek je překračován i imisní limit pro průměrné roční koncentrace částic  $PM_{10}$ .
- Na celém území okresu Ostrava, velké části území okresu Karviná, dále pak v několika oblastech na severozápadě a severovýchodě Frýdeckomístecka, lokálně také v okresech Nový Jičín, Opava a Bruntál je překračován i cílový imisní limit pro benzo(a)pyren. Překračování tohoto limitu zde zasahuje převážně okolí velkých měst (např. Krnov, Bruntál, Rýmařov), ale také značné množství menších sídel.
- V menší části území, zasahující zejména město Ostravu (východní část) a přilehlé obce, dochází k dalšímu limitnímu výskytu imisí, a to pro:
  - ⇒ benzen
  - ⇒ oxid dusičitý
  - ⇒ arsen (cílový limit).

### Příležitosti a hrozby

Za příležitost ke zlepšení situace je považováno využití potenciálu spočívajícím v omezování emisí ze zdrojů REZZO 1, které se zásadním způsobem podílejí na celkových emisích základních znečišťujících látek (TZL,  $SO_2$ ,  $NO_x$ , CO) pomocí technologických opatření a regulací na úrovni kraje (např. integrované povolení). Obdobný předpoklad lze vyslovit i v případě benzo(a)pyrenu. Důvodem je skutečnost, že v souvislosti s technologickým vývojem lze očekávat spíše převažující snižování produkce emisí z této skupiny zdrojů, což by se mělo projevit v celkovém zlepšování kvality ovzduší v nejvíce zatížených oblastech, kde jsou tyto zdroje soustředěny.

Určitý potenciál lze nalézt také v segmentu malých zdrojů (lokální vytápění), kde lze uplatnit nástroje zaměřené na přeměnu topných systémů v domácnostech. Příznivá je skutečnost, že tento potenciál se týká především tuhých emisí, které jsou zdrojem hlavního imisního problému kraje (překračování limitů částic  $PM_{10}$ ).

Závažnou hrozbu pak představuje možnost, že se buď nepodaří tento potenciál využít, nebo bude snižování emisí z vyjmenovaných skupin zdrojů natolik kompenzováno nárůstem emisí z dopravy, že ve výsledku nedojde ke snížení celkové imisní zátěže pod úroveň limitů. Zvyšování dopravní zátěže je patrné u příjezdových komunikací do Ostravy a velkých měst z okrajových částí a okolních sídel vlivem rostoucí suburbanizace. Také nízká podpora a nedostatečná funkčnost a komfort veřejné dopravy způsobuje nárůst individuální automobilové dopravy a tím i masivní zhoršování ovzduší. Zvyšování počtu aut ve městech je současně brzdou využití potenciálu pěší a cyklistické dopravy (parkoviště místo veřejných prostranství, nedostatečná síť bezpečných cyklostezek).

## **Hluková zátěž<sup>2</sup>**

### Slabé stránky

Hlavním problémem z hlediska hlukové zátěže obyvatel kraje je hluk z automobilové dopravy. V zástavbě podél nejvíce dopravně zatížených silničních tahů dochází i k překračování limitů pro hluk s korekcí na starou zátěž. Jedná se zejména o střední část kraje, konkrétně o následující silnice:

- R48/I-48 Starý Jičín – Nový Jičín – Příbor – Frýdek-Místek – Český Těšín,
- I/11 Třinec – Jablunkov,
- R56/I-56 Ostrava - Frýdek-Místek,
- I/58 Ostrava – Příbor,
- množství silně zatížených komunikací v Ostravě, průtah Opavou, části úseků v Karviné, České Těšíně a Třinci.

Podél nejvíce zatížených úseků těchto silnic dochází (dle orientačního výpočtu) k překračování limitu i po korekci na starou zátěž z automobilové dopravy. V rámci územně plánovací dokumentace je však nutno se zabývat veškerými komunikacemi, u nichž jsou překračovány samotné limity pro hlavní komunikace, tj. bez této korekce, neboť není možné uvažovat s korekcí na starou zátěž ve výhledovém horizontu. V tomto případě je nutno konstatovat, že limit je překročen podél naprosté většiny průtahových komunikací v celém území kraje a v intravilánech velkých měst pak podél většího počtu úseků (nejen u průtahů).

### Silné stránky

Jako silnou stránku lze označit poměrně příznivý výsledek hodnocení železničního hluku. V tomto případě byly k dispozici podklady pouze pro nejvíce zatíženou trať Ostrava – Přerov. Vyhodnocení ukázalo, že u většiny zástavby jsou splněny limity pro hluk z železniční dopravy.

### Příležitosti a hrozby

Základní příležitostí v oblasti řešení hlukové zátěže je skutečnost, že překračování hlukových limitů automobilové dopravy lze účinně eliminovat pomocí budování obchvatů dotčených sídel, které vedle omezení hlukové zátěže přinášejí i celou řadu dalších příznivých

---

<sup>2</sup> Tato problematika nebyla aktualizována, kompletní údaje ze sčítání dopravy 2015 nebyly v době zpracování ještě k dispozici.

efektů (zlepšení kvality ovzduší, zvýšení bezpečnosti, zvýšení plynulosti dopravy atd.). Tam, kde toto řešení není možné (např. u intravilánových komunikací). Tam je nutno uplatňovat další opatření – omezení automobilové dopravy a současně zlepšení podmínek hromadné dopravy a podmínek pro cyklo dopravu a pěší dopravu.

Významné riziko představuje pokračující nárůst intenzit automobilové dopravy, který vede k zhoršování stávající situace.

Pro obce v okolí veřejných i neveřejných letišť je zdrojem hlukové zátěže pravidelná a nepravidelná letecká doprava, která negativně ovlivňuje životní prostředí především obytných částí území. Potenciální riziko je nutné eliminovat ponecháním dostatečně širokého neosídleného pásu v okolí letišť i kapacitních komunikací, tj. nevymezováním nových zastavitelných ploch pro bydlení v hlukem ohroženém území.

## **Odpadové hospodářství**

### Silné stránky

Na území MSK existuje funkční systém nakládání s odpady založený na provozu značného množství zařízení na odstraňování odpadů včetně jejich třídění pro recyklaci. Územně nejvýznamnější složka tohoto systému – skládky odpadů mají dostatečnou kapacitu pro současnou produkci odpadů. Do budoucna je nutno počítat s omezením skládkování a jeho nahrazení jinými technologiemi, především intenzivnější recyklací a energetickým využitím organického odpadu.

### Příležitosti

Příležitostí pro další zkvalitnění systému nakládání s odpady je zvyšování podílu tříděného odpadu určeného k recyklaci a uvažovaná výstavba krajského integrovaného centra využívání komunálních odpadů.

## **Brownfields**

### Slabé stránky

V procesu transformace Moravskoslezského kraje došlo zejména v devadesátých letech minulého století k zásadním restrukturalizačním změnám, které zasáhly prakticky všechny sektory hospodářství. Nejvýraznější změny nastaly v hornictví, hutnictví, v chemickém průmyslu, v zemědělství a v řadě dalších odvětví. Především ve východní části kraje vznikla celá řada opuštěných průmyslových a těžebních areálů s environmentálně poškozeným územím. V západní části kraje naopak převládají brownfields typu bývalých zemědělských areálů (státní statky) s kontaminací půdy pohonnými hmotami a odpadem ze živočišné výroby. Bohužel dosud neexistuje úplná a soustavně doplňovaná databáze těchto lokalit.

### Příležitosti a hrozby

Příležitostí pro omezení negativního působení na území je sanace, revitalizace a polyfunkční využití brownfields ve vazbě na vlastnosti a požadavky okolního území. Souvisejícím pozitivním dopadem by mělo být snížení nároků na zábor nových dosud nedotčených ploch půdního fondu.

Hrozbou pro budoucí období je zpomalení nebo zastavení tohoto trendu v důsledku vysoké finanční náročnosti revitalizace těchto území, spojené především s odstraňováním ekologických škod a případný vznik nových brownfields.

## 1.4. Příroda a krajina

### SWOT ANALÝZA – BIODIVERZITA A EKOSYSTÉMY

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Množství a rozsah zvláště chráněných území a území začleněných do soustavy NATURA 2000.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nedostatečná prostupnost krajiny vlivem fragmentace krajiny dopravními koridory a zástavbou pro migrující živočichy i člověka.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vysoká pestrost přírodních biotopů ve značném vertikálním gradientu (od lužních po alpské ekosystémy).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nedostatečná koordinace vymezení skladebných částí ÚSES v ÚPD obcí.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Pro celé území kraje jednotně zpracované a závazné vymezení regionální a nadregionální úrovně ÚSES ve vydaných Zásadách územního rozvoje Moravskoslezského kraje.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vysoká míra urbanizace v některých částech kraje.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vysoká zátěž území těžbou a úpravou černého uhlí - důlní vlivy, odvaly, odkaliště (Karviná, Doubrava, Stonava, část. Orlová, Hor. Suchá, Havířov, Albrechtice).</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Koordinace postupů ochrany přírody se sousedními kraji a státy.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pokračující fragmentace území v souvislosti s výstavbou dopravních koridorů, průmyslových zón a nekoncepční obytnou zástavbou (srůstání obcí).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Důsledná ochrana nezastavěného území a volné krajiny v územně plánovací dokumentaci.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pokračující úbytek volné krajiny vlivem suburbanizace.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Revitalizace brownfields a území zdevastovaných těžbou.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Výstavba v přírodně cenných územích či v jejich těsné blízkosti.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Těžba nerostných surovin (uhlí a zemního plynu) v oblasti Frenštátska bez odpovídajícího vyřešení střetů zájmů (CHKO Beskydy, NATURA 2000).</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ohrožení přírodních hodnot území otvirkou nových ložisek stavebních surovin.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vysoká rekreační zátěž a koncentrace objektů rodinné rekreace v přírodně hodnotných územích (CHKO Beskydy, některé obce RKC Malá Morávka-Karlov, RKC Vrbno p. Pradědem a RKC Vítkovsko).</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vysoká rekreační zátěž a koncentrace objektů rodinné rekreace v přírodně hodnotných územích.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Případná realizace průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe v jeho dílčí části týkající se Moravskoslezského kraje.</li> </ul>

## KOMENTÁŘ

### **Silné stránky**

#### Existence zvláště chráněných území přírody a území začleněných do soustavy NATURA 2000

Vysoká pestrost společenstev rostlin a živočichů, založená na bohaté kombinaci různých typů přírodních stanovišť, abiotického prostředí, historického vývoje krajiny a zvýrazněná kontaktem Karpat a Českého masivu na území Moravskoslezského kraje jsou vstupními výchozími předpoklady pro existenci poměrně rozsáhlé sítě zvláště chráněných území s pestrým zastoupením předmětů ochrany. nejcennější části území jsou začleněny do soustavy NATURA 2000 jako ptačí oblasti a evropsky významné lokality.

#### Vysoká pestrost přírodních biotopů ve značném vertikálním gradientu

Na pestrý reliéf MSK je vázána řada významných přírodních biotopů, druhů rostlin, živočichů a jejich společenstev, jež reprezentují biotu v rozpětí 1. – 9. vegetačního stupně. Mezi nejvýznamnější patří nivní ekosystémy Poodří, horské a alpské ekosystémy Jeseníků či unikátní karpatské lesní porosty s výskytem velkých šelem v Beskydech.

Neméně hodnotné jsou rovněž fenomény neživé přírody, jež jsou determinovány pestrým geologickým podložím různého stáří a periglaciální či glaciální aktivitou – nejvýznamnější z nich jsou pseudokrasové jeskyně v karpatském flyši, krasové jevy, sopečné a lávové proudy, bludné balvany.

Území MSK nabízí přírodní hodnoty, které jsou mnohdy jedinečné v rámci celé ČR (např. karpatské pralesovité porosty, alpská tundra Jeseníků, hraniční meandry Odry, fenomény čtvrtohorního vulkanismu Nízkého Jeseníku).

#### Územní systém ekologické stability

Pro celé území kraje je jednotně zpracované a závazné vymezení regionální a nadregionální úrovně ÚSES ve vydaných Zásadách územního rozvoje Moravskoslezského kraje. Vydáním ZÚR MSK je vytvořen základní předpoklad pro sjednocení přístupu k řešení problematiky vymezení nadregionální, regionální a v návaznosti i lokální úrovně ÚSES na území kraje.

### **Slabé stránky**

#### Nedostatečná prostupnost krajiny vlivem fragmentace krajiny dopravními koridory a zástavbou pro migrující živočichy i člověka

Většina významných liniových dopravních staveb a ploch sídelních aglomerací na území kraje je překážkou prostupnosti pro migrující živočichy. Problematiku fragmentace krajiny a migrační prostupnosti území je nutno řešit již v dokumentacích územně plánovacího charakteru a nezhoršovat stav novými návrhy zastavitelných ploch způsobujícími potenciálně neprůchodnost území. V rámci řešení koncepce krajiny dělit příliš rozsáhlé bloky orné půdy a obnovovat cesty pro zlepšení přístupu člověka do přírody i pro prostup bioty.

### Nedostatečná koordinace vymezení skladebných částí ÚSES v ÚPD obcí

V rámci územních plánů obcí není dosud dostatečná míra koordinace a provázání segmentů jednotlivých hierarchických úrovní ÚSES, což je způsobeno zejména prodlužovanou platností starých územních plánů.

### Vysoká míra urbanizace v některých částech kraje

Vysoká míra urbanizace v některých částech MSK snižuje prostupnost krajiny a míru zastoupení přírodních biotopů.

### Vysoká zátěž území těžbou a úpravou černého uhlí

Z kartogramu č. 4 je patrné, že nejvyšší zátěž těžbou nerostných surovin je koncentrována do území rámcově vymezeného polygonem Karviná – Orlová – Petřvald - Havířov – Albrechtice – Karviná. Oblast v podstatě představuje „jádrovou část“ specifické oblasti republikového významu SOB4 Karvinsko ve vymezení platných ZÚR MSK. Určujícím znakem tohoto území je vysoká zátěž území těžbou a úpravou uhlí (poklesové kotliny, odvaly, odkaliště), koncentrace zařízení a koridorů energetické infrastruktury a s tím související snížená kvalita složek životního prostředí, zejména přírodních hodnot.

Karvinská část ostravsko-karvinského revíru zůstane ve známém výhledu nejvýznamnějším zdrojem černého uhlí v rámci ČR, takže toto území bude i v budoucnu těmito aktivitami významně ovlivněno.

## **Příležitosti**

### Koordinace postupů ochrany přírody se sousedními kraji a státy

Významné přírodní celky na hranicích MSK jsou rozděleny administrativní hranicí kraje či státní hranicí se Slovenskem a Polskem, přičemž charakter krajiny a bioty je v sousedních lokalitách shodný či velmi obdobný a stejně tak i aktuální problémy ochrany přírody. Potřeba koordinovaného postupu v případě jevů s očekávaným přeshraničním dopadem (např. budování dopravních koridorů ve vztahu k jejich přeshraniční migrační prostupnosti, rozvoj cestovního ruchu v příhraničních oblastech), je příležitostí pro minimalizaci negativních dopadů těchto aktivit.

### Důsledná ochrana nezastavěného území a volné krajiny v územně plánovací dokumentaci

V územně plánovací dokumentaci všech stupňů je nutné dbát na hospodárné využívání zastavěného území a vymezovat zastavitelné plochy s ohledem na potenciál jeho rozvoje a míru využití zastavěných ploch. Přestože tyto povinnosti ukládá stavební zákon, v praxi jsou výše uvedené podmínky v územně plánovací dokumentaci zohledňovány nedostatečně.

### Revitalizace brownfields a území zdevastovaných těžbou

Existující dotační tituly (MŽP, MMR, MZe, Moravskoslezský kraj aj.) poskytují řadu možností k nápravě škod na přírodě a krajině. Nevyužívané a zdevastované plochy a areály mohou být revitalizovány různými způsoby, od cílového čistě přírodního charakteru po rekreační využití.

## **Hrozby**

### Pokračující fragmentace území v souvislosti s výstavbou dopravních koridorů, průmyslových zón a nekoncepční obytnou zástavbou (srůstání obcí)

Potenciální hrozbou pro krajinu a biotu MSK může být nekoordinovaná výstavba výrobních nebo skaldových areálů, případně areálů komerční občanské vybavenosti, budování dopravních koridorů. Ohrožení představuje také souvislá obytná zástavba území způsobující srůstání obcí a vznik „sídelní kaše“. Z hlediska ochrany přírody a krajiny je žádoucí minimalizovat vymezování rozvojových ploch do volné krajiny bez návaznosti na zastavěné území. Při rozšiřování dopravní sítě je nezbytné zohledňovat migrační funkce území a ochranu bioty aplikací konkrétních technických opatření na budovaných tělesech komunikací.

### Pokračující úbytek volné krajiny vlivem suburbanizace. Výstavba v přírodně cenných územích či v jejich těsné blízkosti.

Nárůst životní úrovně obyvatel na území MSK je spojen se zvýšeným tlakem na umístování objektů bydlení resp. druhého bydlení do volné krajiny a s rizikem nárůstu urbanizačních aktivit v přírodně cenných územích nebo v jejich těsné blízkosti. V rámci ÚPD je nezbytné lokalizovat nové záměry na provedení změn v území mimo plochy se zvýšenou přírodní hodnotou, resp. s dostatečným odstupem, minimalizujícím případné negativní dopady výstavby nebo provozu daného záměru.

### Těžba nerostných surovin v oblasti Frenštátska

Těžba zemního plynu a případné využití strategické surovinové rezervy černého uhlí v prostoru Frenštátska jsou spojeny s rizikem negativního ovlivnění přírody a této části krajiny Moravskoslezských Beskyd. Veškeré záměry na využití nerostných surovin v daném prostoru je proto nezbytné hodnotit v konkrétním místním kontextu s důrazem na zachování vysokých přírodních a krajinných hodnot dotčeného prostoru.

### Ohrožení přírodních hodnot území otvírkou nových ložisek stavebních surovin

Rostoucí závislost MSK na dovozu štěrkopísku z okolních regionů může iniciovat záměry na otvírku nových ložisek na území kraje v menší vzdálenosti od hlavních oblastí spotřeby. Riziko ohrožení přírodních hodnot těmito záměry se týká především území podél vodních toků Odry a Opavy, jejichž terasové uložení představují hlavní zdroj této suroviny.

### Vysoká rekreační zátěž a koncentrace objektů rodinné rekreace v přírodně hodnotných územích

Současná intenzita rekreačního využití dosahuje mezních hodnot zejména na severních svazích Moravskoslezských Beskyd. Podobná situace z hlediska koncentrace objektů pro rodinnou rekreaci je evidována v některých částech Jeseníků (Malá Morávka – Karlov, Vrbno p. Pradědem), na Vítkovsku a v Přírodním parku Moravice. Tento stav sebou přináší rostoucí ohrožení území nejvyšších přírodních hodnot nebo jejich těsné blízkosti. Pokračování trendu expanze zástavby do volné krajiny je spojeno s rizikem narušení přírodně cenných ekosystémů, snížení biodiverzity a krajinných hodnot.



Případná realizace průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe v jeho dílčí části týkající se Moravskoslezského kraje

Vydané ZÚR MSK územní ochranou koridoru průplavního spojení D-O-L ve formě územní rezervy<sup>3</sup> posilují ochranný režim v území včetně ochrany přírody a krajiny. Případná realizace tohoto záměru však představuje závažný negativní zásah do přírodních a krajinných hodnot zejména v nivě řeky Odry, neslučitelný s podmínkami ochrany tohoto území ve smyslu zákona na ochranu přírody a krajiny. Rozsah a mezinárodní význam záměru vyžadují jeho řešení na úrovni PÚR ČR.

**SWOT ANALÝZA – KRAJINA**

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Diverzita kulturní krajiny.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uniformita a ztráta identity kulturní krajiny v intenzivně využívaném území, ztráta historických hodnot.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dochovanost přírodních a kulturně-historických znaků krajiny (hranice pásů pluzin lesních lánových vsí, enklávy kulturního bezlesí v Beskydech, krajinné dominanty).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vysoká zátěž území těžbou a úpravou černého uhlí - důlní vlivy, odvaly, odkaliště (Karviná, Doubrava, Stonava, část. Orlová, Hor. Suchá, Havířov, Albrechtice)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Industrializace a urbanizace volné krajiny v centrální části MSK, rostoucí urbanizace Podbeskydí.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Těšínské Beskydy bez vyhlášeného statutu ochrany krajiny.</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rostoucí zájem obyvatelstva o ochranu hodnot krajiny.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pokračující extenzivní rozvoj obytné zástavby ve volné krajině (suburbanizace).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Důsledná ochrana nezastavěného území v územně plánovací dokumentaci.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pokračující tlak na extenzivní rozvoj větrných a fotovoltaických elektráren v území zvýšených hodnot krajinného rázu (zejm. správní obvody ORP Bruntál, Krnov, Opava a Vítkov). Znehodnocení krajiny a podcenění vlivů na biotu při umístování větrných elektráren.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Koncepce ochrany a rozvoje krajiny jako součást územně plánovací dokumentace.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pokračující zájem o výstavbu objektů rodinné (individuální) rekreace a zřizování zahrádkových osad, ohrožení charakteru a průchodnosti krajiny.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Pozemkové úpravy s obnovou cest a krajínotvorných prvků.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Podpora zalesňování, ztráta charakteru zemědělské krajiny</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Revitalizace brownfields a území zdevastovaných těžbou.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Těžba nerostných surovin v území se zvýšenou hodnotou krajinného rázu. Rozšiřování krajinných segmentů devastovaných těžbou a úpravou černého uhlí.</li> </ul>

<sup>3</sup> Územní rezerva pro zabezpečení zájmů státu, vyplývající z mezinárodních závazků

## KOMENTÁŘ

### **Silné stránky**

#### Diverzita kulturní krajiny a dochovanost přírodních a kulturně-historických znaků

Rozmanitost a vysoká diverzita kulturní krajiny Moravskoslezského kraje je podmíněna různorodostí jejích přírodních podmínek a následně rozdílným způsobem vývoje jejího antropického ovlivnění. Území je kontaktní zónou hned tří biogeografických provincií: Polonika, Karpatika a Hercynika. Pro každé takové kontaktní území je charakteristická mimořádně vysoká druhová a ekosystémová různorodost a výskyt celé řady unikátních formací. Vysokou diverzitu kulturní krajiny ovlivnily i doba a způsob jejího osidlování a využívání člověkem. Různorodost krajiny byla výrazně ovlivněná i různorodostí etnickou a sociální. Vzájemný průnik polského, německého, židovského, moravského a slovenského etnika ovlivnil výraznou různorodost znaků architektonických, urbanistických, religiálních i různých způsobů využití země (např. unikátní formy valašského a pasekářského využívání krajiny nebo v pozdním středověku založené lesní lánové vsi v jesenické oblasti).

Koncentrace přírodních hodnot území je nejvýraznější v oblasti Hrubého Jeseníku, Moravskoslezských Beskyd a Poodří.

#### Dochovanost přírodních a kulturně-historických znaků krajiny (hranice pásů plužin lesních lánových vsí, enklávy kulturního bezlesí v Beskydech, krajinné dominanty)

Z hlediska historických krajinných struktur jako dokladů o hospodaření v krajině jsou nejcennější a z celoevropského hlediska unikátní dochované záhumenicové plužiny lánových vsí, zakládaných zejména v Nížkém a Hrubém Jeseníku v rámci pozdně středověké (německé) kolonizace), včetně jejich členění pásy dřevin. Nejhodnotnějšími lokalitami jsou z tohoto hlediska Budišovsko, Holčovicko, Hornoměstsko, Janovsko, Roudno, Rýmařovsko, Sovinecko a Západní Bruntálsko.

V Beskydech se dochovaly enklávy kulturního bezlesí jako pozůstatek pasekářského hospodaření a valašské resp. gorolské kolonizace, datované převážně do 16. století.

V krajině se uplatňují výrazné kulturní dominanty, vázané často na dominanty přírodní. Jsou to zejména barokní poutní kostely, u nichž byl zásadní výběr místa a viditelnost z dálkových pohledů. Hrady a zámky vzniklé přestavbou hradů dominují krajině z vrcholů kopců s výhledem do krajiny, novodobými dominantami jsou rozhledny a věže vysílačů. Lokálními dominantami sídel a krajiny, která je obklopuje, jsou zejména věže kostelů, radnic a zámků. Samostatnou skupinu tvoří industriální památky – těžní věže a zařízení.

### **Slabé stránky**

#### Uniformita a ztráta identity kulturní krajiny v intenzivně využívaném území, ztráta historických hodnot

Uniformita krajiny je výsledkem snižování druhové, ekosystémové, kulturní nebo prostoročně-tvarové diverzity krajiny. Projevuje se zjednodušováním krajinné struktury, zánikem drobných a postupným nárůstem velkoplošných krajinných struktur. K unifikaci a uniformitě v krajině docházelo v minulosti zejména v důsledku velkoplošných pozemkových úprav

a dochází k nim i v současnosti (rozšiřování a unifikace zástavby, likvidace prvků rozptýlené zeleně, zalesňování zemědělských pozemků). Zjednodušování krajinných struktur vede ke ztrátě kulturně-historických a nezřídka i přírodních hodnot krajiny.

Ztrátu identity kulturní krajiny lze definovat jako ztrátu jejích specifických a charakteristických znaků. Jedná se o většinou nevratné poškození hodnot krajinného rázu a snížení atraktivity krajiny pro bydlení a rekreaci. Ke ztrátě identity kulturní krajiny dochází v MS kraji zejména v intenzivně využívaném území okolí větších sídel, v atraktivním území Podbeskydí a na Karvinsku též v důsledku dlouhodobé intenzivní těžby černého uhlí. V oblasti Moravskoslezských Beskyd lze pozorovat postupný zánik valašské a pasekářské kulturní krajiny, také v Jeseníkách pohlcuje historické plužiny postupující les.

Trendem ztráty identity kulturní krajiny je zasažena také oblast nížin. Mozaiku polí a luk nahradily makrostruktury orné půdy nebo zastavěné plochy.

#### Vysoká zátěž území těžbou a úpravou černého uhlí

Viz výše – oddíl „Biodiverzita a ekosystémy“.

#### Industrializace a urbanizace volné krajiny v centrální části MSK, rostoucí urbanizace Podbeskydí

Pro území Ostravské aglomerace je typický dynamický rozvoj průmyslových zón, logistických center, komerčních areálů občanské vybavenosti a s tím spojených dopravních sítí na úkor zemědělské nebo zemědělsko-lesní krajiny. Intenzifikace dopravy a průmyslu vede ke změně krajinného rázu a je příčinou zhoršení podmínek pro plnění obytné a rekreační funkce krajiny.

Stavební rozvoj ve formě rozšiřování zastavěného území směrem do volné krajiny vyvolává zásadní změnu architektonických a urbanistických znaků území. Riziko zásadního poškození hodnot krajinného rázu a nerespektováním ochrany významných architektonických a urbanistických znaků krajiny je největší v územích se zvýšenou hodnotou krajiny, která jsou zároveň vysoce atraktivní jako potenciální obytné lokality. Změna architektonických a urbanistických znaků je patrná na celém území MSK, nejvíce v bezprostředním okolí Ostravy a v atraktivním podhůří Moravskoslezských a Slezských Beskyd. Velmi negativně jsou tyto změny vnímány v rámci suburbií na okrajích sídel (dochází ke změně vnějšího obrazu sídla), v pohledových konfrontacích s památkově chráněnými stavbami, v rekreačně využívaných územích, na pohledových horizontech a v dalším pohledově exponovaném území.

#### Vysoká koncentrace objektů rodinné rekreace

Současná intenzita rekreačního využití dosahuje zejména na severních svazích Moravskoslezských Beskyd mezních hodnot, kdy např. kapacita rekreačních lůžek přesahuje hodnoty 1 lůžko na ha plochy. Podobná situace z hlediska koncentrace objektů pro rodinnou rekreaci je evidována v oblasti Jeseníků (Malá Morávka – Karlov, Vrbno p. Pradědem, Vítkovsko, Přírodní park Moravice).

### Těšínské Beskydy bez vyhlášeného statutu ochrany

Těšínské Beskydy jsou významným územím z hlediska dochovaných hodnot krajiny a vysokého zastoupení přírodních biotopů. Jde o lokalitu, která byla jako jedna z prvních osídlena Valašskou kolonizací, jež území vtiskla jedinečný ráz. Pokračující urbanizace Jablunkovské brázdy s možností nové výstavby v blízkosti tradičních vesnických sídel je spojena s rizikem negativního ovlivnění charakteristického krajinného rázu této oblasti.

### **Příležitosti**

#### Rostoucí zájem veřejnosti o ochranu hodnot krajiny

Se zlepšováním životní úrovně a růstem životních standardů se zvyšuje vnímavost obyvatelstva k přírodním a kulturně-historickým hodnotám krajiny. Podpora a rozvoj tohoto zájmu je příležitostí pro posílení ochrany krajinných hodnot.

#### Důsledná ochrana nezastavěného území v územně plánovací dokumentaci

Volná krajina představuje cennou hodnotu každého území a nezastavěné plochy obecně zároveň významný potenciál. V územně plánovací dokumentaci všech stupňů je nutné dbát na hospodárné využívání zastavěného území a vymezovat zastavitelné plochy s ohledem na možnosti jeho rozvoje a míru využití zastavěných ploch. Přestože tyto povinnosti ukládá stavební zákon, v praxi jsou výše uvedené podmínky v územně plánovací dokumentaci zohledňovány nedostatečně.

#### Koncepce ochrany a rozvoje krajiny jako součást územně plánovací dokumentace

Stavební zákon formuluje jako jeden z cílů územního plánování „...chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel...“, a zároveň územnímu plánování ukládá stanovovat:

- „koncepti rozvoje území včetně urbanistické koncepce s ohledem na podmínky a hodnoty území“,
- „...urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území...“.

Z těchto a navazujících ustanovení lze dovodit povinnost řešení koncepce ochrany a rozvoje krajiny jak na úrovni ZÚR, tak na úrovni ÚP obcí. V případě území MSK to vyžaduje kromě ochrany hodnotných segmentů krajiny včetně významných pohledově exponovaných (přírodních a kulturně historických) dominant krajiny formulovat v ÚPD koncepční zásady ochrany a tvorby krajiny. Územní plány prozatím nedostatečně využívají příležitost plánovat nejen zastavitelné plochy, ale i území nezastavěné s důrazem na harmonizaci krajiny.

#### Pozemkové úpravy s obnovou cest a krajinnotvorných prvků, koncepce rozvoje krajiny jako součást územně plánovací dokumentace

Pozitivní příklady realizovaných pozemkových úprav, které obnovují přirozené členění krajiny polními cestami, alejemi, remízky aj., ukazují, že i krajině poznamenané zemědělskou velkovýrobou může být alespoň částečně navrácen její původní charakter kulturní krajiny.

### Revitalizace brownfields a území zdevastovaných těžbou

Revitalizace opuštěných areálů pro nové využití a sanace poškozených území, ať už primárně pro jejich navrácení přírodě nebo pro účely rekreace podstatnou měrou přispívá nápravě škod na přírodě a krajině.

### **Hrozby**

#### Pokračující extenzivní rozvoj obytné zástavby ve volné krajině (suburbanizace)

Neregulovaný proces pokračujícího rozšiřování zástavby do volné krajiny (převážně v okolí hlavních center osídlení) představuje svými nároky na nové zastavitelné plochy pro bydlení, veřejnou infrastrukturu a nová zařízení občanské vybavenosti hrozbu další redukce a segmentace ploch volné krajiny.

Tomuto riziku jsou je nejvíce vystaveno území ve východní části kraje, především obce po obvodu velkých měst (Ostrava, Frýdek-Místek, Havířov, Třinec) a dále obce s atraktivním přírodním prostředím na úpatí Moravskoslezských a Těšínských Beskyd. V západní části kraje je tento trend v menší míře patrný v obcích v okolí Bruntálu, Krnova a Opavy.

#### Pokračující extenzivní rozvoj větrných a fotovoltaických elektráren v území zvýšených hodnot krajinného rázu

Vedle požadavků na vymezování nových ploch pro obytnou zástavbu a výrobní aktivity evidují aktualizované ÚAP MSK řadu záměrů na výstavbu větrných nebo fotovoltaických elektráren, a to i v oblastech se zvýšenou hodnotou krajinného rázu. Současně se jedná o prostory, které jsou mimořádně pohledově citlivé na jakoukoli změnu ve využití území. Těmito aktivitami jsou ohrožena nejen zastavěná území sídel, ale i stávající krajinné struktury. Umisťování nových záměrů v takto citlivém území je spojeno s rizikem narušení pohledových horizontů a poškození krajinného rázu rozsáhlého území zejména v případě staveb, které svými plošnými nebo vertikálními parametry vytvářejí nové pohledové bariéry a dominanty v krajině. Umisťování větrných elektráren ohrožuje zejména krajinné dominanty a pohledové horizonty, přičemž tzv. silueta krajiny patří mezi základní určující znaky krajinného rázu.

#### Podpora zalesňování

Dotacemi masivně podporované zalesňování nevyužívaných zemědělských pozemků může znamenat zánik cenných lokalit ochrany přírody a poškození krajinného rázu. Hodnota kulturního bezlesí jako charakteristického znaku krajiny je nedostatečně doceněna a chráněna.

#### Pokračující zájem o výstavbu objektů rodinné (individuální) rekreace a zřizování zahrádkových osad, ohrožení charakteru a průchodnosti krajiny

Zahrádkové osady a chatové kolonie vytvářejí v krajině bariéry a ztěžují její prostupnost pro člověka i biotu.

#### Těžba nerostných surovin v území se zvýšenou hodnotou krajinného rázu

Rozvoj těžebních aktivit a výstavba nových koridorů energetické infrastruktury mohou být spojeny s rizikem změny dosavadního rázu krajiny, zejména v územích nedotčených

dosud těmito aktivitami. Rozšiřování segmentů devastovaných těžbou a úpravou černého uhlí je krajina totálně přeměněna. Následná rekultivace by měla k území přistupovat citlivě a v zájmu vníku „autentické“ přírody by měly být některé části území ponechány přirozené sukcesi.

## 1.5. Zemědělská půda a PUPFL

### SWOT ANALÝZA - ZPF

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozmanité přírodní podmínky - vhodné podmínky pro intenzivní zemědělství zejména na území okresů Opava a Nový Jičín (půdy s vysokou produktivností) a ekologické zemědělství v horských a podhorských oblastech - okresy Bruntál a Frýdek–Místek.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mírně podprůměrný podíl zemědělské půdy na celkové výměře, mírně podprůměrné zornění zemědělské půdy; ve vztahu k počtu obyvatel jsou obě relativní charakteristiky silně podprůměrné (v rámci ČR).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Výrazně nadprůměrně vysoký podíl ekologického zemědělství, zaměřeného zejména na chov skotu bez tržní produkce mléka (zejména Bruntálsko a Rýmařovsko).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vysoký podíl ZPF v tzv. méně příznivých oblastech (LFA).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nadprůměrně vysoké zastoupení trvalých travních porostů (absolutně i relativně – ve vztahu k celkové výměře i k výměře zemědělské půdy).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Podprůměrný rozsah investic do půdy za účelem zlepšení půdní úrodnosti, zejména závlah.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pomalé tempo komplexních pozemkových úprav.</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Podpora extenzivních forem zemědělského hospodaření v méně příznivých podmínkách z dotačních titulů EU.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pokračování úbytku zemědělské půdy, zejména z důvodu výstavby a zalesňování.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizace pozemkových úprav k uskutečňování obnovy a tvorby krajiny, zvýšení její ekologické stability, prostupnosti a retenční schopnosti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pokračování úbytku obhospodařované zemědělské půdy - nárůst ploch víceletých úhorů a postagrárních lad.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trvalé zamokřování některých zemědělských ploch díky absenci údržby drenážních systémů.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zvýšený výskyt extrémních situací v důsledku globální klimatické změny (záplavy, vodní eroze).</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Degradace půdy velkoplošným pěstováním erozních plodin a nadměrnou chemizací (energetické plodiny).</li> </ul>

### KOMENTÁŘ

#### **Silné stránky**

#### Vhodné přírodní podmínky pro tradiční zemědělskou produkci i ekologické zemědělství

Přírodní podmínky v Moravskoslezském kraji předurčují širokou škálu možností způsobů zemědělského hospodaření. V některých regionech, zejména se jedná o severní část okresu Opava (ORP Opava, Kravaře, Hlučín) a střední část okresu Nový Jičín (ORP Nový Jičín, Bílovec, Kopřivnice), kvalitní zemědělská půda a vhodné klimatické podmínky vyvolávají potřebu maximálního ekonomického zhodnocení, tedy intenzivního obhospodařování. Lokál-

ně je intenzivní zemědělství zastoupeno i v jiných územích, např. v Osoblažském výběžku (ORP Krnov), kvalitní zemědělská půda je výrazně zastoupena též v územích využívaných především k těžebním a průmyslovým činnostem, sídelním funkcím (většina území okresů Karviná, Ostrava – město).

V horských a podhorských oblastech s méně kvalitními půdami (většina území okresů Bruntál, Frýdek–Místek, jih okresu Opava – ORP Vítkov) se naopak rozvíjí extenzivní hospodaření, které je státem podporováno mj. i z důvodů krajinářských (CHKO Beskydy, Jeseníky). V těchto územích se v poslední době výrazně rozvíjí ekologický způsob hospodaření, zejména chov skotu pastevním způsobem.

#### Vysoký podíl ekologického zemědělství

Ekologické zemědělství je doplňkovou alternativou pro intenzivní (konvenční) zemědělství. Důraz při hospodaření není kladen výlučně na funkci produkční, ale též na podporu ostatních (mimoprodukčních) funkcí zemědělství v kulturní středoevropské krajině. Pro rozvoj ekologického zemědělství v Moravskoslezském kraji existuje vhodná struktura zemědělského půdního fondu (horské a podhorské oblasti s vysokým podílem TTP, orná půda ponechána ladem). Podíl ekologicky obhospodařované půdy v kraji je vysoce nadprůměrný podíl v rámci ČR. Nejvýznamnější oblastí MSK je z tohoto hlediska je Bruntálsko a Rýmařovsko. Ekologické farmy jsou převážně zaměřeny na chov skotu bez tržní produkce mléka.

#### Vysoký podíl trvalých travních porostů

Kraj má velkou celkovou rozlohu trvalých travních porostů (TTP). Procento zatravnění ZPF je vzhledem k průměru ČR vysoké. Největší výměry TTP má okres a zejména obce v Nížkém Jeseníku. Vysoké procento zatravnění mají i některá další území, v nichž je výměra zemědělské půdy celkově nižší (z okresu Frýdek–Místek ORP Jablunkov, jih ORP Frýdek–Místek, ORP Frýdlant n.O.).

#### **Slabé stránky**

#### Mírně podprůměrný podíl zemědělské půdy na celkové výměře, mírně podprůměrné zornění zemědělské půdy

Z celkové výměry MSK přísluší cca 50 % do zemědělské půdy. Jedná se o mírně podprůměrný podíl v rámci ČR. Hlavním důvodem jsou přírodní podmínky na území kraje – velké zastoupení podhorských a horských území s nepříznivým klimatem a méně úrodnými, k zemědělství špatně využitelnými půdami (hnědé půdy, podzoly), často ve svazích s vysokou sklonitostí. V určitém rozsahu se projevuje též nemožnost zemědělsky využívat půdy, které by k tomu byly z hlediska svých vlastností velmi vhodné, a to z důvodů jiného funkčního využití předemtných ploch (okresy Karviná, Ostrava – město, částečně Frýdek–Místek). Rozložení zemědělské půdy v rámci kraje je celkově velmi nerovnoměrné. Největší podíl zemědělské půdy má Novojičínsko a Opavsko, nejmenší Frýdcko–Místecko, Bruntálsko a Ostravsko. Procento zornění je oproti celostátnímu průměru rovněž nižší.

Vzhledem k vysokému počtu obyvatel je relativní ukazatel výměry zemědělské a orné půdy připadající na 1 obyvatele silně podprůměrný, v tomto ukazateli je kraj mezi ostatními kraji na předposledním místě (poslední je Hlavní město Praha).

### Vysoký podíl ZPF v tzv. méně příznivých oblastech (LFA)

Méně příznivé oblasti (Less Favourite Areas – LFA) jsou oblasti se značně omezenými možnostmi využití půdy a výrazným zvýšením nákladů na její obhospodařování. Z jednotlivých okresů byla největší výměra zemědělské půdy do LFA zařazena v okr. Bruntál (81 %) a Frýdek–Místek (54 %), naopak na území okresu Ostrava – město se LFA nevyskytovaly, na území okresu Karviná jen v minimálním rozsahu.

### Podprůměrný rozsah investic do půdy za účelem zlepšení půdní úrodnosti, zejména závlah

Kvalita zemědělské půdy byla v minulosti značně ovlivňována a mnohdy zhodnocována výstavbou investičních vodohospodářských zařízení (odvodňovací a závlahové systémy). V současné době neexistuje spolehlivá evidence těchto systémů, řada z nich již neslouží svému účelu.

### Pomalé tempo komplexních pozemkových úprav

Komplexní pozemkové úpravy jsou významným nástrojem k dosažení trvale udržitelného stavu krajiny a půdy. Nedostatek finančních prostředků na tuto rozsáhlou a složitě projednávanou dokumentaci se projevuje v celé ČR. Situace na území Moravskoslezského kraje je z hlediska dokončenosti či rozpracovanosti komplexních pozemkových úprav podprůměrná, a to i vzhledem k celkově nízkému průměru v ČR. Dokončeny jsou dosud pro menší část území, rovněž rozpracovanost dokumentace pro další území není vysoká.

## **Příležitosti**

### Podpora extenzivních forem zemědělského hospodaření v méně příznivých podmínkách

Hospodaření v méně příznivých podmínkách je v ČR dlouhodobě podporováno diferencovanými příplatky, daňovými úlevami i jiným zvýhodněním. Existuje řada dotačních titulů a podpůrných programů, které orientují zemědělskou činnost v těchto územích k formám extenzivního hospodaření (podpora zatravňování – zvýšení retenční schopnosti krajiny, snížení eroze půdy) a ekologického zemědělství.

### Realizace pozemkových úprav k uskutečňování obnovy a tvorby krajiny, zvýšení její ekologické stability, prostupnosti a retenční schopnosti

Pozemkové úpravy řeší komplexně celé území a ve veřejném zájmu se jimi prostorově a funkčně uspořádávají pozemky. Přitom se zabezpečuje také jejich přístupnost a forma využití, vyrovnání hranic a vytvoření podmínek pro racionální hospodaření vlastníků půdy. V těchto souvislostech se uspořádávají vlastnická práva a související věcná břemena. Současně se zajišťují podmínky pro zlepšení životního prostředí, prostupnost krajiny obnovou cest, zvýšení ekologické stability krajiny, zlepšení vodního hospodářství. Obnova krajinných prvků a cest je účinným opáčením proti půdní erozi.



## **Hrozby**

### Pokračování úbytku zemědělské půdy, zejména v důsledku výstavby a zalesňování

V Moravskoslezském kraji, obdobně jako na území celé ČR, v posledních 15 letech dochází ke stálému poklesu rozlohy zemědělské půdy, zejména půdy orné. Hrozbu představuje zejména další rozvoj zástavby „na zelené louce“ (greenfields) na plochách nejkvalitnější zemědělské půdy (třída ochrany I, II).

Hrozbou může být i pokračování trendu zalesňování zemědělské půdy, které je ze strany státu dotováno. Nedochozí sice k definitivní ztrátě půdy, ovšem rezignace na zemědělské hospodaření v širším měřítku negativně ovlivňuje krajinu, její ráz i možnosti zaměstnání ve venkovských regionech.

### Pokračování úbytku obhospodařované zemědělské půdy - nárůst ploch víceletých úhorů a postagrárních lad

V České republice se díky globalizaci stále výrazněji projevuje stav relativního „nadbytku“ zemědělské půdy, která není potřebná pro produkci potravin. Podle odhadů MZe se jedná o téměř 0,5 mil. ha orné půdy a nejméně stejně velkou rozlohu luk a pastvin, celkem tedy cca 1 mil. ha zemědělské půdy, tj. asi čtvrtina z celkové výměry. Obdobná situace je na území Moravskoslezského kraje. Neobhospodařovaná zemědělská půda se stává snadněji „obětí“ zastavování, přestože se jedná o hodnotu, jejíž ztráta je prakticky nevratná.

Vzhledem k tomu, že celkový počet zemědělských subjektů klesá rychleji než celková výměra obhospodařované zemědělské půdy, zvyšuje se průměrná výměra zemědělské subjektu. Dochází k dalším změnám v podnikatelské struktuře – posilování podnikatelské formy obchodních společností na úkor drobných zemědělců a farmářů.

### Trvalé zamokřování některých zemědělských ploch díky absenci údržby drenážních systémů

Od roku 1990 byly všechny projekty a stavby investičních vodohospodářských zařízení (odvodňovací a závlahové systémy) zastaveny. Rozsah odvodnění a závlah zůstal na úrovni roku 1990, reálně však poklesl. Značná část odvodněných a rekultivovaných ploch se vlivem špatné nebo žádné údržby drenážních systémů v současnosti pozvolna vrací ke svému původnímu stavu. Ztracená investice je zčásti dána nevhodným výběrem území v období socialistického zemědělství (tzv. náhradní rekultivace), zčásti nekvalitním provedením odvodnění, zčásti nedostatkem finančních prostředků na straně vlastníků či nájemců pozemků. Hrozbou je úplná nefunkčnost systému i tam, kde má své opodstatnění.

### Zvýšený výskyt extrémních situací v důsledku globální klimatické změny (záplavy, vodní eroze)

V důsledku globální klimatické změny je očekáván zejména nárůst extrémních projevů počasí, znamenající mj. zvýšení variability rozložení srážek. V souvislosti s tím je očekáváno zvýšení rizika povodní a záplav, zvýšení pravděpodobnosti vydatných dešťů, které jsou erozně nebezpečné, ale též období sucha.

Degradace půdy velkoplošným pěstováním erozních plodin a nadměrnou chemizací (energetické plodiny)

Cílenou podporou pěstování energetických plodin na velkých nedělených plochách a nadměrnou chemizací (hnojení, herbicidy) dochází k degradaci půdy. Dalším ohrožením je eroze půdy zejména na svažitéch pozemcích a tam, kde nebyl vytvořen dostatečně zapojený vegetační kryt. Půdní erozí trpí hlavně pozemky s jednoletými plodinami, které jsou mělce zakořeněné a nemohou zabránit smyvu vrchní vrstvy úrodné ornice. Jednoleté plodiny, zejména ty, které se sejí později, nebo opožděně vzchází, mají být zasety po vrstevnicích kolmo ke svahu, což půdu proti erozi částečně ochrání. Pěstování jednoletých plodin má ale obecně jen omezené možnosti jak erozi půdy zamezit. Velmi náchylné jsou zejména půdy s porostem kukuřice. Eroze je důsledkem odstraňování krajinných prvků a cest a opakovaným vyséváním erozních plodin. Erozí je v rámci ČR vážně ohrožena více než polovina půdy.

**SWOT analýza - PUPFL**

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekostabilizační funkce lesních porostů.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktuální struktura dřevinné skladby – dominance smrku.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimální rozšíření nepůvodních dřevin – exotů.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nevyrovnaná věková struktura.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pásma ohrožení imisemi - absence pásma A, relativně malé zastoupení pásma B.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nízká lesnatost území v některých oblastech (Osoblažsko).</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nevhodné hospodaření v lesích – holoseče a používání těžké techniky.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dlouhodobá acidifikace lesních půd.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Škody biotickými činiteli.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Průměrný až nízký stupeň přirozenosti lesních porostů.</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diverzifikace druhové skladby směrem k přirozené dřevinné skladbě.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vliv předpokládaných změn klimatu na ohrožení lesních porostů.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rekulivace území postižených důsledky těžby.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozšiřování geograficky nepůvodních dřevin – exotů.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Devastace mladších porostů přemnoženou lesní zvěří.</li> </ul>

**KOMENTÁŘ**

**Silné stránky**

Ekostabilizační funkce lesních porostů

Zastoupení lesních porostů s deklarovanými zájmy ochrany přírody je poměrně velké. Na území MSK převažují porosty s průměrným až vysokým ekostabilizačním potenciálem.

### Minimální rozšíření nepůvodních dřevin – exotů

Podíl nepůvodních dřevin – exotů (např. trnovník akát, pajasan žláznatý, javor jasanolistý, dub červený, borovice vejmutovka) je v rámci PUPFL na celém území Moravskoslezského kraje velmi nízký. Navíc nedochází k jejich agresivnímu šíření ani k zásadnímu negativnímu vlivu na biodiverzitu ekosystémů.

### Pásma ohrožení imisemi - absence pásma A, relativně malé zastoupení pásma B

Imisní ohrožení lesů na území MSK je vzhledem k průmyslovému charakteru severní části kraje relativně nízké. Pásmo A ohrožení imisemi (nejhorší) není vymezeno na území kraje vůbec, pásmo B v rozsahu nepříliš významném. Je to dáno polohou hlavních zdrojů znečištění ovzduší na území MSK (i sousedního Polska) a převažujícího směru větrného proudění od západu.

### **Slabé stránky**

#### Aktuální struktura dřevinné skladby – dominance smrku

V aktuální dřevinné skladbě dominuje smrk na úkor dřevin přirozené druhové skladby, dřevinná skladba je výrazně zjednodušená. Tím je snížena stabilita lesních porostů a zvýšena hrozba kalamitních stavů. Zjednodušení dřevinné skladby má rovněž za následek ochuzení diverzity biotopů a tím i ekologické stability celé krajiny.

#### Nevyrovnaná věková struktura

Věková skladba (rozložení věkových stupňů) je značně nevyrovnaná. To je z dlouhodobého hlediska způsobeno zejména nahodilými těžbami při kalamitních stavech, případně nízkými obnovnými těžbami. Negativní vliv spočívá zejména v nevyrovnanosti plánování obnovy a výchovných zásahů s důsledkem snížení stability lesních porostů i celkové stability krajiny.

#### Nízká lesnatost území v některých oblastech

V některých částech kraje je velmi nízká lesnatost, což způsobuje negativní dopady na ekologickou stabilitu krajiny a má za následek oslabení hydricko-vodohospodářské a zdravotně-hygienické funkce lesů v území.

#### Škody biotickými činiteli

Zvýšené stavy spárkaté zvěře a škody zvěří jsou obecným jevem v lesích ČR. Z dlouhodobého hlediska jsou slabou stránkou lesních porostů na území MSK rovněž opakující se kalamitní stavy hmyzích škůdců, a to nejen lýkožrouta smrkového, ale i pilatky, které rozvoj kůrovcových kalamit urychlují. Vznikají pak škody nejen ekonomické, ale i věková nevyrovnanost lesních porostů.

#### Průměrný až nízký stupeň přirozenosti lesních porostů

Stupeň přirozenosti porostů vychází ze srovnání druhové skladby skutečné s přirozenou druhovou skladbou. Převážná většina území MSK se vyznačuje průměrným nebo nízkým stupněm přirozenosti lesních porostů. Katastry ve střední a jihozápadní část správního ob-

vodu ORP Krnov a některé části správního ORP Vítkov vykazují velmi nízký stupeň přirozenosti. Jedinou souvislejší oblastí s nejvyšším stupněm přirozenosti lesních porostů jsou východní svahy Moravskoslezských Beskyd (správní obvody ORP Třinec a ORP Jablunkov).

#### Nevhodné hospodaření v lesích – holoseče a používání těžké techniky

Používání těžké techniky v lesích vede k devastaci lesních cest i porostů, upřednostňování okamžitých ekonomických zájmů těžby před dlouhodobě koncepčním hospodařením v lese ke vzniku holých míst a nevyrovnané věkové skladby porostů.

#### Dlouhodobá acidifikace lesních půd

Dlouhodobě, s výrazným urychlením ve 2. polovině 20. století, probíhá na území ČR proces acidifikace půd – okyselování a modifikace obsahu živin v půdě v rámci půdotvorných procesů. I přes současný trend snižování imisního zatížení lesních porostů (zejména imisemi SO<sub>2</sub>) nebyl tento proces zastaven. Výrazná kyselost a celková změna chemismu půd může vést k predispozici lesních porostů k dalšímu poškození škodlivými činiteli a ke změně biodiverzity v lesních porostech.

### **Příležitosti**

#### Diverzifikace druhové skladby směrem k přirozené dřevinné skladbě

Zvyšování dřevinné, věkové a prostorové diverzity lesních porostů je hlavní nástroj, který vede ke zvýšení ekologické stability lesních porostů a jejich odolnosti vůči jakýmkoliv škodlivým činitelům i působení globální klimatické změny. Tím přispívá k trvalé udržitelnosti lesního hospodaření a optimalizaci plnění veškerých krajinných funkcí lesních porostů.

#### Rekultivace území postižených důsledky těžby

Moravskoslezský kraj má velký potenciál ve zvyšování lesnatosti zejména v rámci rekultivací zdevastovaných území průmyslovou a těžební činností.

### **Hrozby**

#### Vliv předpokládaných změn klimatu na ohrožení lesních porostů

Dopad těchto změn lze zejména očekávat na úrovni častějšího výskytu extrémních klimatických jevů – teplotní výkyvy, bořivé a nárazové větry, přívalové srážky, na úrovni posunu vegetačních stupňů, na úrovni změněných produkčních podmínek biotopů a na úrovni zlepšení podmínek pro gradační stavy biotických škůdců.

#### Rozšiřování geograficky nepůvodních dřevin – exotů

Záměrné rozšiřování geograficky nepůvodních dřevin (exotů) představuje riziko pro ekologickou stabilitu krajiny a zachování biodiverzity charakteristické pro dané území. Prosazování exotických dřevin na úkor dřevin domácích (autochtonních) není žádoucí ani v některých extrémních případech, kdy z důvodu např. vyšší odolnosti vůči imisnímu znečištění ovzduší či vhodnosti k rekultivačním účelům byly exotické druhy v minulosti často využí-

vány. Velkým rizikem a hrozbou je využívání těchto druhů pro plantáže rychle rostoucích dřevin využívaných jednoúčelově k produkci biomasy (tzv. obnovitelné zdroje energie).

## 1.6. Sociodemografické podmínky

### SWOT ANALÝZA - OBYVATELSTVO

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Přírůstek obyvatelstva v dosud méně zalidněných oblastech kraje, zejména podhůří Beskyd (Frýdlantsko, Frenštátsko).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nerovnoměrný populační vývoj v rámci kraje                             <ul style="list-style-type: none"> <li>* silné úbytky počtu obyvatel zejména velkých měst (Ostrava, Opava, Karviná, Frýdek-Místek) a hospodářsky slabých oblastí (správní obvody ORP Krnov, ORP Bruntál – kromě centrální části, ORP Rýmařov, ORP Vítkov a ORP Odry)</li> <li>* populační zisk obcí v zázemí větších měst</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relativně příznivá věková struktura obyvatelstva.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nízká vzdělanost obyvatelstva (vysoký podíl obyvatel pouze se základním vzděláním a nízký podíl obyvatel s VŠ vzděláním) především na Bruntálsku, Krnovsku (Osoblažsko) a Vítkovsku..</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Příznivý populační vývoj v Podbeskydí a v zázemí Ostravy, Opavy, Bruntálu, Krnova a Třince.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nízká sídelní stabilita obyvatelstva, odchod mladých vzdělaných lidí mimo kraj.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dokončené napojení kraje na dálniční síť – předpoklad stabilizace obyvatelstva v kraji.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatek pracovních příležitostí v dosažitelné vzdálenosti (Bruntálsko, Osoblažsko, Vítkovsko).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relativně dobrá dopravní dostupnost do zaměstnání, škol a vyšší občanské vybavenosti v Ostravské aglomeraci.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vysoká dlouhodobá nezaměstnanost.</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Migrační atraktivita obcí v zázemí Ostravy, Frýdku-Místku a Opavy a v podhůří Beskyd.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stárnutí populace a tím další úbytek obyvatelstva přirozenou ménou.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Migrační potenciál ze Slovenska, Polska a Ukrajiny.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Další úbytek obyvatelstva migrací.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Podpora rozvoje terciárních aktivit v cestovním ruchu a v lázeňství pro zastavení nežádoucího trendu poklesu počtu obyvatel v západní části kraje.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Další degradace odlehlých územích (Osoblažsko, Vítkovsko).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zlepšování prostředí měst, kvalitní nová obytná zástavba, veřejná prostranství jako místa každodenní rekreace.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vznik sociálně vyloučených lokalit.</li> </ul>

## KOMENTÁŘ

### Silné stránky

Přírůstek obyvatelstva v méně zalidněných oblastech kraje, zejména v podhůří Beskyd (Frýdlantsko, Frenštátsko)

Vzhledem k nepříznivému populačnímu vývoji kraje v posledních tří desetiletích je pozitivním jevem růst počtu obyvatel v některých jeho částech a zejména v prostorech s lepším stavem životního prostředí, ke kterým patří právě Frenštátsko a Frýdlantsko. Tento jev má však svoje limity dané územními možnostmi plošného rozvoje sídel. Jeho příliš velká intenzi-

ta v případě extenzivní suburbanizace by mohla ve svých důsledcích vést až k degradaci obytných hodnot území.

#### Relativně příznivá věková struktura obyvatelstva

Moravskoslezský kraj míval dříve velmi příznivou věkovou skladbu obyvatelstva. Bylo to způsobeno jednak poválečným příchodem mladšího obyvatelstva zejména na Bruntálsku a Opavsku a také tím, že sem mířily v padesátých, šedesátých a sedmdesátých letech silné migrační proudy pracovních sil do těžebního a těžkého průmyslu. V důsledku toho se v kraji udržovala velmi dobrá věková skladba obyvatelstva. V posledních zhruba třiceti letech se tyto migrační proudy podstatně oslabily a tím se postupně zhoršuje i věková skladba obyvatelstva. Přesto lze věkovou strukturu hodnotit ještě jako relativně příznivou.

#### Příznivý populační vývoj v Podbeskydích, v zázemí Ostravy, Opavy, Bruntálu, Krnova a Třince

Populační vývoj v celém kraji není příznivý, výjimkou jsou některé oblasti v širším zázemí Ostravy a větších města v dobře dostupných lokalitách Podbeskydích. V posledních letech v nich dochází k posilování funkce bydlení a výstavbě rodinných domů. Je to svým způsobem pokračování dřívějších vývojových tendencí, které byly v ostatních částech kraje oslabeny v důsledku restrukturalizace ekonomiky a nepříznivých sociálních jevů, které ji doprovázely. Uváděné prostory postupně získávají rezidenční charakter a jeví se jako výhledově stabilizované z hlediska sociálního i ekonomického rozvoje.

#### Relativně dobrá dopravní dostupnost do zaměstnání, škol a vyšší občanské vybavenosti v Ostravské aglomeraci

Ostravská aglomerace byla vždy charakteristická jak dojížděnou zvenčí, tak dojížděnou uvnitř aglomerace. Tento pohyb si vyžádal organizaci nezbytné dopravní infrastruktury a návaznost železniční a autobusové dopravy. Síť hromadné dopravy zůstaly v podstatě zachovány, ale ubylo spojů a v posledních dvaceti letech je pohyb za prací realizován ve zvýšené míře individuální automobilovou dopravou.

#### Dokončené napojení kraje na dálniční síť

Dostavba dálnice D47 byla jedním ze základních předpokladů budoucího rozvoje kraje. Důsledky se projeví především ve vyšší dynamice vytváření nových pracovních míst a mobility pracovních sil.

### **Slabé stránky**

#### Nerovnoměrný populační vývoj v rámci kraje

V Moravskoslezském kraji jsou oblasti, ve kterých je populační vývoj poměrně příznivý, ale i území s výraznými úbytky obyvatelstva. Je nezbytné, aby se tyto diference postupně oslabovaly.

Ostravská aglomerace byla územím, jehož populační vývoj byl vždy velmi příznivý a to téměř do konce dvacátého století. Souviselo to s enormním rozvojem odvětví těžby paliv, hutnictví a chemického průmyslu. Rozvojové tendence těchto odvětví se však v posledních více než třiceti letech podstatně oslabovaly a po roce 1990 tato odvětví zaznamenávají útlum

a vystačí s mnohem menším počtem pracovníků. To se odrazilo na populačním vývoji celého kraje a zejména Ostravské aglomerace. V podstatě je kopírován vývoj ve vyspělých zemích západní Evropy, USA a Japonska ale s časovým zpožděním zhruba třiceti let. Rozhodně nejde o nenormální jev, je ale nezbytné, aby tento proces byl vyvážen postupným vznikem nových pracovních příležitostí v kvalifikovaných průmyslových odvětvích a zejména v odvětvích terciární sféry. Restrukturalizační proces je jedinou možností jak zastavit nepříznivý populační vývoj v budoucích letech. Z dalších faktorů nepříznivé situace lze uvést stav životního prostředí v těchto městech, který stále významněji ovlivňuje jejich sídelní atraktivitu.

Úbytek obyvatelstva v obcích především západní části MSK má řadu příčin. Vedle omezené nabídky pracovních míst v důsledku útlumu neefektivních hospodářských aktivit v rámci procesu ekonomické transformace (lesnictví, zemědělství, těžba a úprava polymetalických rud, strojírenství) a zastavení státem dotované výstavby bytů je to zejména zhoršená dopravní dostupnost přirozených spádových center včetně krajského města.

V období mezi r. 1950 a 1990 se koncentrovala bytová výstavba zejména do velkých sídelních center, kde se po r. 1960 realizovala především výstavbou panelových domů sídlištní formou. Tento proces vyvolával protitlak spočívající v individuální výstavbě rodinných domů na venkově. Zázemí měst tak měla díky této bytové výstavbě rovněž příznivější věkovou skladbu obyvatelstva.

V posledních dvaceti letech se při omezení bytové výstavby ve městech výrazněji uplatňuje výstavba rodinných domů na venkově v dobré dostupnosti spádových měst, zejména ve vazbě na poptávku po bydlení v přírodně atraktivním prostředí. Tímto způsobem je sice vyrovnáván nepoměr mezi vývojem městského a venkovského obyvatelstva v minulosti, předimenzování bytové výstavby rodinných domků na venkově však vede ke vzniku „sídelní kaše“, zástavby bez ohraničení, bez koncepce a bez občanské vybavenosti, se všemi negativními průvodními jevy. Tento jev ale není příznačný pouze pro Moravskoslezský kraj, ale uplatňuje se v zázemí velkých sídelních aglomerací i v jiných krajích.

#### Nízká vzdělanostní úroveň obyvatelstva (vysoký podíl obyvatel se základním vzděláním a nízký podíl obyvatel s VŠ vzděláním)

Vzdělanostní skladba obyvatelstva kraje není příznivá a je svým způsobem odrazem skladby ekonomické základny s vysokým zastoupením odvětví těžby paliv a těžkého průmyslu s nižšími nároky na úroveň vzdělání danou i vysokým podílem dělnických profesí, většinou vyučených bez maturity.

Na Bruntálsku a Krnovsku je tato situace zcela specifická. Prvotní příčinou této situace bylo poválečné dosídlování území, které sem přivedlo obyvatelstvo sice věkově mladší, ale s nižší úrovní vzdělání a všeobecně s menší úrovní specializace. V oblasti je nižší podíl pracovních míst vyžadujících vyšší kvalifikaci a tak dochází k dlouhodobé konzervaci nepříznivého stavu. Celá západní část kraje je negativně ovlivněna i nižší hustotou zalidnění a tím řidší sítí měst jako středisek vzdělanosti se zastoupením středních a odborných škol a dalších vzdělávacích zařízení. Vysoký podíl mládeže musí za vzděláním dojíždět a bydlet přechodně v místech se zastoupením škol a nést z toho vyplývající finanční nároky. Je to v podstatě uzavřený kruh s trvalým negativním působením na vzdělanostní úroveň obyvatelstva. Výsledky SLDB 2011 potvrdily přetrvávající deficit vzdělanějšího obyvatelstva.

### Nízká sídelní stabilita obyvatelstva, odchod mladých vzdělaných lidí mimo kraj

Nízká sídelní stabilita obyvatelstva má celou řadu příčin. Jednak to je dosídlování území po r. 1945, které nevrátilo počet obyvatel na předválečnou výši, a to především ve venkovských obcích a sídlech. Některá postupně zanikla nebo mají v současnosti již pouze rekreační funkci. Negativně se uplatnila i skladba ekonomické základny a útlum některých, kdysi podporovaných činností (zemědělství, těžba, těžký průmysl). Charakteristická je nízká podnikatelská aktivita obyvatelstva. Specifickým fenoménem v některých částech území (Osoblažsko, Bruntálsko, Vítkovsko) je opačný poměr žen a mužů než odpovídá demografickému průměru v ČR, tj. početní převaha mužů. Pro mladé vzdělané lidi je v kraji nedostatek pracovních příležitostí a nižší výděly než v jiných částech republiky. Zhoršené životní prostředí v aglomeraci a negativní pověst kraje hrají také svou roli. Tyto okolnosti ovlivňují negativně atraktivitu území a jsou příčinou nízké sídelní stability.

### Vysoká dlouhodobá nezaměstnanost, nedostatek pracovních příležitostí v dosažitelné vzdálenosti (Bruntálsko, Osoblažsko, Vítkovsko)

Nezaměstnanost je důsledkem restrukturalizace ekonomiky a zániku pracovních míst v řadě podniků primární a sekundární sféry. Tyto faktory je možno nástroji územního plánování ovlivnit jen obtížně a budoucí vývoj ukáže, zda se současná míra nezaměstnanosti opět zvýší.

### Vznik sociálně vyloučených lokalit

Nedostatek pracovních příležitostí, problematická sociální politika, absence státní politiky bydlení atd. vedou k vylidňování některých částí území a jejich následnému dosídlení skupinami obyvatel závislých na dávkách hmotné nouze.

### **Příležitosti**

#### Využití migrační atraktivity obcí v zázemí Ostravy, Frýdku-Místku a Opavy a v podhůří Beskyd

Příležitostí pro celkový sídelní rozvoj ostravské aglomerace je využití atraktivních prostorů pro novou výstavbu. Výstavba by měla být zaměřena především na využití vnitřních územních rezerv sídel (recyklace ploch) a na území navazující na stávající zástavbu. Takový přístup by omezil pokračující suburbanizaci na únosnou míru.

#### Potenciál pracovních sil ze Slovenska a Polska a Ukrajiny

Vzhledem k umístění velkých zaměstnavatelů je určitým rozvojovým potenciálem území využití atraktivity centrální a východní části kraje pro pracovní síly ze zahraničí.

#### Rozvoj terciárních aktivit v cestovním ruchu a v lázeňství

Pro zvýšení stability osídlení a zastavení úbytku obyvatelstva v západní části kraje má zásadní význam vytváření pracovních míst s využitím místních zdrojů a atraktivit. Odvětví cestovního ruchu je v kraji zatím málo rozvinuto. V Jeseníkách a v Beskydech jsou jen menší rekreační střediska, chybí zázemí pro kongresovou turistiku a ubytování vyšší kvalitativní úrovně (čtyřhvězdičkové hotely). Potenciál části území Beskyd při hranici s Polskem je téměř



rekreačně nevyužitý, což je v kontrastu se situací na polské straně území s velkými rekreačními centry.

### Zlepšování prostředí měst

Pro stabilizaci obyvatel měst a zastavení nebo zpomalení suburbanizačních trendů je důležité zlepšování podmínek života ve městech, jako je např. nabídka kvalitního bydlení, budování a údržba veřejných prostranství a příležitostí ke každodenní rekreaci, zvyšování atraktivity městské hromadné dopravy, zlepšování stavu ovzduší apod.

### **Hrozby**

#### Stárnutí populace a tím i další úbytek obyvatelstva přirozenou měnou, další úbytek obyvatelstva migrací

Většina území MSK měla ve 20. století velmi příznivou věkovou skladbu obyvatelstva. Tento charakter se postupně mění v důsledku stárnutí místního obyvatelstva a úbytku obyvatel migrací. Postupné stárnutí populace je jedním ze základních problémů sociálního rozvoje. S negativní změnou věkové struktury obyvatelstva dochází ke snižování jeho reprodukčních charakteristik (nepříznivý poměr obyvatel v produktivním a postproduktivním věku) s řadou navazujících rizik. Patří k nim problémy s využíváním řady zařízení občanské vybavenosti a naopak zvyšující se nároky na sociální služby, neustále rostoucí podíl domácností osaměle žijících starých osob atd.

#### Další degradace odlehlých územích (Osoblažsko, Vítkovsko)

Jedná se všeobecně o problematiku periferních území. Odstranění tohoto problému je velmi náročné, není v silách místní ani krajské samosprávy a vyžaduje intervenci státu. Možnou cestou je postupné vytváření pracovních příležitostí.

### **SWOT ANALÝZA – OSÍDLENÍ**

<b>SILNÉ STRÁNKY</b>	<b>SLABÉ STRÁNKY</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Propojená sídelní struktura v jádrovém území kraje a jeho zázemí se silným zastoupením velkých obcí (Ostravská aglomerace).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Řídká síť sídel a extrémně malé obce v západní části kraje (zejména ORP Vítkov a Krnov).</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vysoká dynamika procesu suburbanizace v posledním desetiletí.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zhoršená vzdálenostní nebo časová dostupnost spádových center (ORP) z obcí v okrajových částech správních obvodů.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zhoršená dostupnost krajského města z obcí v západní části kraje (správní obvody ORP Krnov, Bruntál, Rýmařov).</li> </ul>
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>	<b>HROZBY</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vzájemná kooperace sídel v silně urbanizovaném jádrovém území kraje.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pokračující vylidňování západní, jihozápadní a severozápadní části kraje a trend rostoucí suburbanizace v dobré dostupnosti spádových center ve východní části kraje.</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Využití rozvoje rekreačního potenciálu sídel v Beskydech a Jeseníkách pro jejich ekonomickou a sídelní stabilizaci.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozvoj těžby černého uhlí bez koordinace s ochranou sídel.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zajištění protipovodňové ochrany v povodí Opavy výstavbou vodní nádrže Nové Heřminovy a ostatních souvisejících protipovodňových opatření (správní obvody ORP Krnov, Bruntál, Kravaře a Opava).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nedostatečná zabezpečenost ochrany měst a obcí před povodněmi (Krnov a další sídla na toku horní Opavy, Ostrava, Bohumín, Český Těšín).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dokončení rychlostní komunikace Ostrava – Opava včetně obchvatu Opavy zkracující časovou dostupnost Ostravy ze západní části kraje a Jeseníků z centra aglomerace.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opakované škody na majetku a ohrožení zdraví obyvatelstva z důvodu pokračující výstavby v záplavových územích.</li> </ul>

## KOMENTÁŘ

### **Silné stránky**

Propojená sídelní struktura v jádrovém území kraje a jeho zázemí se silným zastoupením velkých obcí (Ostravská aglomerace).

Centrum kraje, které tvoří jádrová část Ostravské aglomerace, má dobré růstové předpoklady díky vysoké hustotě osídlení a existenci dalších menších měst s dostatečnou populační velikostí, vysokým standardem občanské vybavenosti a dobrou dostupností krajského města. Území je velmi dobře vybaveno technickou i dopravní infrastrukturou včetně dálnice. Nevýhodou je stále horší stav životního prostředí, zejména ovzduší.

### **Slabé stránky**

Řídká síť sídel a extrémně malé obce v západní části kraje (zejména ORP Vítkov a Krnov)

Osoblažsko a Vítkovsko jsou specifickou oblastí kraje s velmi řídkým osídlením a malou populační velikostí většiny obcí. Řídká síť sídel a k tomu ještě sídel populačně malých nedává předpoklady výraznějšího rozvoje. Lze uvažovat maximálně se stabilizací současného stavu a případně s rozvojem rekreace a cestovního ruchu. Území je dlouhodobě degradované. Tato degradace počala odsunem německého obyvatelstva, nedostatečným dosídlením a následnou orientací především na zemědělskou velkovýrobu. Oživení cestovního ruchu zde však v porovnání s jinými, zejména horskými částmi kraje, bude probíhat mnohem pomaleji. Určitou záchranou osídlení je individuální rekreace realizovaná především v někdejších objektech trvalého bydlení (chalupy), která přispívá k zachování domovního fondu a částečně i k udržení občanské vybavenosti.

Významným limitem dalšího rozvoje je špatná dostupnost jak nejbližších spádových center, tak velkých měst v centrální části kraje.

Vysoká dynamika procesu suburbanizace v posledním desetiletí

Proces suburbanizace má negativní důsledky zejména na volnou krajinu a ve svých nárocích na nové komunikace, dopravní obslužnost a nová zařízení občanské vybavenosti, též na ekonomiku veřejných rozpočtů.

Základními symptomy procesu suburbanizace jsou:

- vysoký přírůstek počtu obyvatel stěhování v obcích v zázemí spádových měst
- nárůst podílu zastavěných ploch, dynamický rozvoj výstavby rodinných domů
- nárůst individuální automobilové dopravy

Tyto symptomy se ve východní části kraje koncentrují především do obcí po obvodu velkých měst (Ostrava, Frýdek-Místek, Havířov, Třinec) a dále do obcí s atraktivním přírodním prostředím na úpatí Moravskoslezských i Těšínských Beskyd. V západní části kraje je tento trend patrný zejména v obcích v okolí Bruntálu a Opavy.

#### Zhoršená vzdálenostní nebo časová dostupnost spádových center (ORP) z obcí v okrajových částech správních obvodů

Tento problém je primárně ovlivněn nižší intenzitou zalidnění území a menší hustou silniční sítě některých oblastí MSK. V západní části kraje mají tento handicap zejména obce ve správních obvodech ORP Krnov a ORP Bruntál (západní a severní část) a dále poměrně rozsáhlá oblast na styku správních obvodů ORP Rýmařov (jihovýchodní část), ORP Bruntál (jižní část), ORP Vítkov (severozápadní část) a ORP Opava (západní část).

#### Zhoršená dostupnost krajského města z obcí v západní části kraje

Geografické vymezení MSK, reliéf, struktura osídlení, hustota a uspořádání silniční sítě jsou hlavními příčinami zhoršující se dostupnosti krajského města ze západních oblastí kraje. Pro všechny obce správního obvodu ORP Rýmařov leží krajské město ve vzdálenosti nad 80 km. Vzdálenost většiny obcí ve správních obvodech ORP Krnov a ORP Bruntál od Ostravy je větší než 60 km (po silniční síti). Ke zhoršené dostupnosti přispívá také absence rychlostních komunikací v tomto území.

### **Příležitosti**

#### Vzájemná kooperace sídel v silně urbanizovaném jádrovém území kraje

Prostor Ostravské aglomerace má řadu předností z hlediska umístování výrobních i ne-výrobních aktivit a také pro rozvoj bydlení. Malá vzdálenost sídelních center spolu s hustou dopravní sítí vytváří předpoklady pro další rozvoj kooperačních vazeb ve sféře občanské vybavenosti a nabídky pracovních příležitostí.

#### Využití rozvoje rekreačního potenciálu sídel v Beskydech a Jeseníkách pro jejich ekonomickou a sídelní stabilizaci

Sídla v horských oblastech mají vedle lesního hospodářství téměř jedinou možnost rozvoje danou využitím rekreačního potenciálu území s možnostmi dalšího rozvoje podmíněného i výstavbou zařízení pro zimní rekreaci (lanovky a vleky) a ubytovacích kapacit vyšší kategorie.

### Zajištění protipovodňové ochrany v povodí Opavy výstavbou vodní nádrže Nové Heřminovy a ostatních souvisejících protipovodňových opatření

Opatření protipovodňové ochrany vyplývající z Usnesení vlády ČR č. 444 ze dne 21. 04. 2008 (vodní nádrž Nové Heřminovy včetně dalších ploch protipovodňových opatření v údolní nivě Opavy po Krnov) jsou určena k zajištění ochrany sídel v povodí horního toku Opavy. V širších souvislostech přispívají ke snížení povodňových rizik též pro sídla níže na toku a nepřímo tak vytváří podmínky pro rozvoj osídlení zejména ve správních obvodech ORP Krnov, Bruntál, Kravaře a Opava.

### Dokončení rychlostní komunikace Ostrava – Opava včetně obchvatu Opavy zkracující časovou dostupnost Ostravy ze západní části kraje a rekreační oblasti Jeseníků z centra aglomerace

Překážkou rozvoje západní části kraje je mj. časově náročná dostupnost krajského města z Bruntálska, Rýmařovska, Krnovska i Vítkovska a naopak nižší atraktivita rekreačních oblastí na západě kraje pro obyvatelstvo centrální části z důvodu obtížné dopravní dosažitelnosti. Dokončení rychlostního spojení Ostravy s Opavou a obchvat Opavy tento problém výrazně zmírní.

## **Hrozby**

### Pokračující vylidňování západní, jihozápadní a severozápadní části kraje a trend rostoucí suburbanizace v dobré dostupnosti spádových center ve východní části kraje

Pokračující nepříznivý populační vývoj je rizikem zejména pro malé obce v jihozápadní (ORP Rýmařov) a severozápadní (ORP Krnov) části kraje. Oslabení sídelní funkce pravděpodobně nebude v těchto sídlech (s výjimkou rekreačních oblastí v centrální části Hrubého Jeseníku) zmírněno posílením funkce rekreační vzhledem k jejich zhoršené dopravní dostupnosti z velkých měst v centrální části kraje, což může vést k postupné degradaci domovního a bytového fondu a dalšímu poklesu úrovně občanské vybavenosti. Přestože kraj jako celek ztrácí obyvatelstvo, obce v dobré dopravní dostupnosti Ostravy a dalších center aglomerace (Frýdek-Místek, Třinec, Nový Jičín) zaznamenávají přírůstky. Důsledkem tohoto trendu pak mohou být problémy zejména s narůstající automobilovou dopravou, která ohrožuje životní prostředí a kvalitu života obecně ve spádových sídlech. Ke zmírnění těchto rizik by měla přispět trvalá podpora zlepšování života ve městech včetně zvyšování kvality veřejných prostranství, podpory udržitelných druhů dopravy, revitalizace brownfields a jejich příprava k novému způsobu využití včetně obytné funkce. V rámci celého území kraje jsou nutná opatření na podporu větší vyváženosti sídelní struktury.

### Rozvoj těžby černého uhlí bez koordinace s ochranou sídel

Územní aspekty variant dalšího rozvoje těžby byly prověřovány v rámci „Územní studie specifické oblasti SOB4 Karvinsko“. Studie konstatuje, že pouze varianta I (minimální) je akceptována platnou ÚPD dotčených měst a obcí. Varianty II. (střední) resp. III. (maximální) jsou kromě rozšiřováním území vyžadujícím úplnou rekonstrukci krajinné struktury spojeny také s progresivní tendencí vlivů poddolování na zastavěná, resp. vymezená zastavitelná území. Pokud by další rozvoj těžby černého uhlí měl být realizován podle varianty II. nebo III., jak byl popsány v citované studii, bude nezbytné v rámci ÚPD podrobně prověřit jejich

územní důsledky, definovat přípustnou úroveň ovlivnění povrchu a případně modifikovat koncepci územního rozvoje dotčených sídel včetně koncepce uspořádání krajiny.

#### Opakované škody na majetku a ohrožení zdraví obyvatelstva z důvodu pokračující výstavby v záplavových územích

Přes špatné zkušenosti s relativně častými záplavami v posledních letech nadále pokračuje tlak na zastavování ploch v záplavových územích, a to jak výstavbou na nově zastavovaných pozemcích, tak obnovou záplavami zničených staveb.

#### Nedostatečná zabezpečenost ochrany měst a obcí před povodněmi (Krnov a další sídla na toku horní Opavy, Ostrava, Bohumín, Český Těšín).

Neuváženou výstavbou v uplynulých desetiletích, ale i vlivem důsledků těžby jsou rozsáhlé zastavěné oblasti lokalizovány v záplavových územích a bezodtokových zónách. Protipovodňová opatření jsou postupně realizována, ale dosud existují urbanizované plochy bez odpovídající ochrany. Zároveň neustává tlak na vymezování nových zastavitelných ploch v oblastech rozlivu.

### SWOT ANALÝZA – BYDLENÍ A BYTOVÝ FOND

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bytový fond relativně nízkého stáří, částečně revitalizovaný (výměna oken, zateplení, oprava fasád).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Extrémně nízká intenzita bytové výstavby v posledních letech především ve velkých městech.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dostatek bytů v nájemní formě bydlení.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vysoký podíl bytů v panelových bytových domech (Ostrava, Orlová, Havířov, Karviná, Frýdek-Místek, Třinec, Nový Jičín, Český Těšín).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bytová výstavba v některých regionech (Frýdlantsko, Frýdecko-Místeko, Frenštátsko, Hlučínsko, Třinecko).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Velká část bytového fondu soustředěná v rukou jednoho vlastníka.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Malý podíl obecních bytů.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nižší standard technického vybavení některých bytů (chybějící kanalizace, voda, plyn).</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Možnosti výstavby bytů v kvalitním prostředí v prolukách měst, revitalizovaných brownfields a nevyužitých plochách, ve vazbě na stávající zastavěné území a jeho infrastrukturu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Předpokládané stárnutí a morální zastarávání bytového fondu v dalších letech, zejména v ostravské aglomeraci a ostatních velkých městech.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Záchrana původních objektů bydlení jejich využitím pro rekreační účely – pro „druhé bydlení“ (Rýmařovsko, Osoblažsko, Bruntálsko, Vítkovsko).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vznik vyloučených lokalit s koncentrací problémových skupin obyvatel v důsledku vylidňování některých částí měst.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dlouhodobé důsledky suburbanizace - rostoucí zátěž individuální automobilovou dopravou a zhoršení životního prostředí měst.</li> </ul>

## KOMENTÁŘ

### **Silné stránky**

#### Bytový fond relativně nízkého stáří, částečně revitalizovaný (výměna oken, zateplení, oprava fasád)

Vyšší podíl novějších bytů je odrazem preferované panelové bytové výstavby od šedesátých let minulého století po léta devadesátá na území celého kraje. To se projevuje nejen ve městech, kde vznikala panelová sídliště, ale i na venkově, kde byla podporována výstavba bytů touto technologií především pro pracovníky v zemědělství a lesnictví. Ve větších sídlech vznikly často velké celky monotónní zástavby a na venkově výstavba, která byla pro místní podmínky málo vhodná. Zkušenosti posledních let ale ukazují, že po rekonstrukcích a modernizacích může být tento bytový fond i nadále plnohodnotně využíván.

#### Dostatek bytů v nájemní formě bydlení.

Vzhledem ke zmiňované masivní bytové výstavbě státních, podnikových a družstevních bytů ve druhé polovině 20. století a současnému trendu opouštění bytů a preference individuálního bydlení existuje ve většině velkých měst přebytek nabídky nájemních bytů.

#### Bytová výstavba v některých regionech (Frýdlantsko, Frýdecko-Míšecko, Frenštátsko, Hlučínsko, Třinecko)

Oživování výstavby bytů a zejména bytových domů po útlumu bytové výstavby v první polovině devadesátých let lze považovat za pozitivní jev. V reakci na poptávku po bydlení se zatím realizuje především v atraktivních oblastech se zvýšenou úrovní přírodních hodnot. V případě zástavby rodinnými domy je negativním aspektem tohoto procesu nízká hustota osídlení a extenzivní plošné rozšiřování zastavěných ploch do volné krajiny bez odpovídající veřejné infrastruktury a občanské vybavenosti.

### **Slabé stránky**

#### Extrémně nízká intenzita výstavby bytů v posledních deseti letech především ve velkých městech

Pokles intenzity výstavby bytů je problémem celého období po r. 1990. Zpočátku ještě dobíhala již zahájená výstavba, následně došlo k velkému propadu. Nižší rozsah bytové výstavby ve městech Ostravské aglomerace působí jednak nízká kupní síla obyvatelstva, stále zhoršená kvalita životního prostředí, zejména ovzduší, a v neposlední řadě relativně nízká cena pozemků v některých lokalitách, příznivé hypoteční prostředí, mediální tlak působící na preference obyvatelstva směrem k individuálnímu bydlení a ochota obcí vymezovat v územně plánovací dokumentaci stále nové zastavitelné plochy značného rozsahu pro rodinné domy.

#### Vysoký podíl bytů v panelových bytových domech (Ostrava, Orlová, Havířov, Karviná)

Po téměř čtyřicet let v období před r. 1990 byla prakticky jedinou formou bytové výstavby ve městech panelová sídliště, a to zejména pro pracovníky dolů a těžkého průmyslu. Vý-

hledově bude problémem údržba tohoto bytového fondu. Závažným nedostatkem je také absence parkovacích míst odpovídajících stupni motorizace.

#### Velká část bytového fondu v rukou jednoho vlastníka

Velká část bytového fondu na Ostravsku byla privatizována do rukou jednoho vlastníka, který tak může diktovat podmínky a ceny nájmu. Relativně vysoké nájemné v porovnání s reálnými příjmy, nízké úročení hypoték přispívá k odlivu obyvatel z těchto bytů. V situaci, kdy průměrná mzda v regionu je o mnoho nižší než např. v Praze a Středočeském kraji, ale cena nájmu tomu neodpovídá, je pro mnoho rodin lákavé využít hypotéku a pořídit si vlastní nemovitost. Vzhledem k nízkým příjmům je však takové chování značně riskantní, nehledě na to, že podporuje suburbanizaci se všemi negativními důsledky.

#### Malý podíl obecních bytů

Obce se v období kolem přelomu tisíciletí „zbavovaly“ bytů a prodávaly je nájemníkům za symbolické ceny. Tak došlo ke stavu, kdy z původního množství bytů jich obce vlastní pouze zlomek a nemohou tak účinně realizovat vlastní politiku bydlení (sociální byty, startovní byty).

#### Nižší standard technického vybavení některých bytů

Rozvoj bydlení a jeho technické vybavení bylo preferováno především ve větších městech a v Ostravské aglomeraci. Úroveň vybavení menších obcí a sídel touto technickou infrastrukturou bývala nižší. V současném období jsou tyto problémy s chybějícími sítěmi (vodovody a kanalizace) řešeny i za pomoci evropských fondů, takže současný nevyhovující stav je průběžně zlepšován. Problémem je odkanalizování rozptýlené zástavby, které je v některých lokalitách ekonomicky neúnosné.

Pro plynofikaci je periferní poloha sídla vždy nevýhodná. Náklady na výstavbu dlouhých distribučních středotlakých a nízkotlakých plynovodů v řídkém osídlení tvořeném malými sídly jsou značné, a pokud zde nejsou i velkoodběratelé, bude plynofikace takových území nereálná. Svoji roli zde sehrává i vývoj cen topných medií.

### **Příležitosti**

#### Možnosti bydlení a výstavby bytů v kvalitním prostředí v prolukách měst, revitalizovaných brownfields a nevyužitých plochách, ve vazbě na stávající zastavěné území a jeho infrastrukturu

Problémem narůstajícího rozsahu individuální bytové výstavby je regulace jejího rozsahu. Protiváhou k trendu zastavování volné krajiny je využití územních rezerv v rámci zastavitelných území sídel, případně ploch v jejich bezprostředním zázemí s dostatečnou kapacitou existující veřejné infrastruktury a občanské vybavenosti. K nabídce stavebních parcel v rámci zastavěného území nebo v těsné vazbě na ně by měla a přispět i podpora „recyklace území“, tj. revitalizace a znovuvyužití opuštěných areálů např. pro bydlení.

Výstavbou kvalitních bytů ve městech v lokalitách s potřebným zázemím pro každodenní rekreaci, renovací stávajícího bytového fondu a péčí o veřejná prostranství lze i ve městech

tech zajistit atraktivní bydlení zejména pro ty skupiny obyvatel, které před každodenním dojížděním dávají přednost blízkosti centra (kultura, vzdělávání, zaměstnání).

#### Záchrana původních objektů bydlení jejich využitím pro rekreační účely – pro „druhé bydlení“

Na Vítkovsku, Bruntálsku, Rýmařovsku a Osoblažsku je vyšší podíl bytů, které nejsou trvale obydleny a jsou využívány především rekreačně. Jedná se většinou o území s lepším stavem přírodního prostředí a tudíž vhodným pro rodinnou rekreaci na chalupách. Záslouhou tohoto „druhé bydlení“ byl uchován přebytečný bytový fond v malých obcích a sídlech, který by jinak zanikl. Rekreačně využívané byty jsou také určitou pojistkou pro řešení bytové situace rodin s dětmi, kdy rodiče mohou mladé generaci uvolňovat městské byty a v důchodovém věku využít rekreační domy k trvalému bydlení.

### **Hrozby**

#### Předpokládané stárnutí bytového fondu v dalších letech

Jedním z problémů bytového fondu v každém území je jeho stárnutí a následky z toho vyplývající. V Moravskoslezském kraji s vysokou intenzitou bytové výstavby, především panelových domů v druhé polovině minulého století, nastává potřeba postupných rekonstrukcí a modernizací těchto bytů. Problémem je nízká primární kvalita bytů (montovaná jádra, nekvalitní podlahy, úprava povrchů stěn a výplně otvorů, elektrické rozvody v lištách atd.), zanedbaná údržba a obtížnost stavebních úprav (bourání otvorů ve stěnách), což vyvolává vysoké náklady na rekonstrukci. K tomu přistupuje absence nebo nedostatečná velikost balkonů a lodžii, nevyhovující stav společných prostor v domě a veřejných prostranství kolem něj, nedostatek míst k parkování, špatná pověst „paneláků“ přizívaná médií atd. Výsledkem je nedostatečný zájem o tento typ bydlení.

#### Dlouhodobé důsledky suburbanizace

Tendence suburbanizace jsou zřetelné kolem většiny velkých měst v ČR. V Moravskoslezském kraji má suburbanizace své kořeny již v sedmdesátých a osmdesátých letech, kdy obyvatelstvo odcházelo z měst do menších obcí a zejména do obcí v Podbeskydích, kde realizovali výstavbu rodinných domků, často i svépomocí. V řadě obcí vznikly rozsáhlé enklávy rodinných domů s nevyřešenou dopravní a další infrastrukturou, vzdálenou dojížděnkou za prací a ztíženou dostupností zařízení občanské vybavenosti a zejména škol. V Podbeskydích probíhá rozvoj této zástavby ještě velmi dynamicky.

#### Vznik vyloučených lokalit s koncentrací problémových skupin obyvatel v důsledku vylidňování některých částí měst.

Pokračování suburbanizace přináší do sídelního systému stále nové problémy, zejména extrémní zátěž center měst a příjezdových komunikací individuální automobilovou dopravou a degradaci a vylidňování jejich částí. Prázdné byty pak obsazují „podnikatelé s bydlením“ problémovými obyvateli, což vede k dalšímu odlivu původních obyvatel a ghetizaci území.



## SWOT ANALÝZA – OBČANSKÁ VYBAVENOST

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dobrá vybavenost školami, zdravotnickými zařízeními, poštami a kulturními zařízeními ve většině obcí MSK.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nižší vybavenost školami a zdravotnickými zařízeními v obcích správních obvodů ORP Bruntál, Krnov a Vítkov.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Snadná dopravní dostupnost k zařízením vyšší občanské vybavenosti zejména ve východní části kraje.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zhoršená vzdálenostní dostupnost lékařské služby první pomoci z většiny obcí spádových obvodů ORP Vítkov a Odry a z okrajových částí spádových obvodů ORP Krnov, Bruntál, Rýmařov, Kravaře.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nedostatečná kapacita zařízení pro seniory a dlouhodobě nemocné.</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zlepšení dopravní dostupnosti základní vybavenosti (škola, zdravotnictví), zejména veřejnou dopravou, z obcí bez těchto služeb.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rušení nebo omezování provozu zařízení základní občanské vybavenosti (školy, zdravotnická zařízení, pošty) v důsledku klesající populace především v regionech se sníženou úrovní dopravní dostupnosti.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Využití naddimenzovaných objektů vybavenosti pro jiné účely, přeměna akutních lůžek v nemocnicích v zařízení sociálních služeb.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kritický nedostatek kapacit zařízení pro seniory a dlouhodobě nemocné z důvodu pokračujícího trendu stárnutí obyvatelstva.</li> </ul>

### KOMENTÁŘ

#### **Silné stránky**

#### Velmi dobrá vybavenost školou, zdravotnickým zařízením, poštou a kulturním zařízením

Obce MSK (zejména větší) jsou z hlediska občanské vybavenosti poměrně velmi dobře vybaveny. Z měst, které jsou centry správních obvodů ORP, má většina střední školu a kino a také obchod s potravinami některého z nadnárodních řetězců. Problémem je dostupnost některých výrazně nadmístních zařízení občanské vybavenosti, jako jsou zejména vysoké a vyšší odborné školy, divadla a specializovaná zdravotnická zařízení. Zde není překážkou ani tak rozmístění příslušných zařízení v kraji, ale dopravní obslužnost, zejména pokud je vázána na veřejnou dopravu.

#### Snadná dopravní dostupnost k zařízením vyšší občanské vybavenosti ve východní části kraje

Vzhledem k husté síti obcí, a to obcí populačně velkých, je vybavenost v širší aglomeraci dobře dostupná.

#### **Slabé stránky**

#### Nižší vybavenost školami a zdravotnickými zařízeními v obcích správních obvodů ORP Bruntál, Krnov a Vítkov.

Situace v uvedených oblastech je dána především malou populační velikostí obcí a z toho vyplývající nízkou rentabilitou provozování zařízení občanské vybavenosti a služeb. Školská a zdravotnická zařízení patří z tohoto hlediska k nejcitlivějším. Problémem perifer-

ních částí MSK je úroveň dopravní obslužnosti související s omezováním spojů veřejné hromadné dopravy, zejména ve dnech pracovního volna a pracovního klidu. Východisko z tohoto problému není jednoduché a trvalé snižování počtu obyvatel, zhoršující se věková skladba obyvatelstva a s ní spojený úbytek počtu dětí jsou problémy, jejichž řešení jde nad rámec územního plánování. Vzniká uzavřený kruh, kdy obyvatelstvo má nižší zájem o bydlení v malých, dopravně hůře dostupných obcích, kde tak v důsledku nízké sídelní atraktivity trvale ubývá počet obyvatel a ukončuje se provoz zařízení občanské vybavenosti.

#### Zhoršená vzdálenostní dostupnost lékařské služby první pomoci

Zhoršená vzdálenostní dostupnost je obecným problémem řídké zalidněných oblastí. V případě Moravskoslezského kraje se týká jak horských oblastí Jeseníků a Beskyd, tak prostorově odlehklých periferních území MSK z většiny obcí správních obvodů ORP Vítkov, Odry a Kravaře.

#### Nedostatečná kapacita zařízení pro seniory a dlouhodobě nemocné

Jedním z aspektů populačního a hospodářského vývoje MSK je nevyvážená věková struktura obyvatelstva. V důsledku této skutečnosti existuje v ostravské aglomeraci nedostatek kapacit domů s pečovatelskou službou, domovů důchodců, LDN apod. Současně je státem nedostatečně podporována péče o seniory a nemocné v domácím prostředí (mobilní zařízení).

### **Příležitosti**

#### Zlepšení dopravní dostupnosti základní vybavenosti (škola, zdravotnictví), zejména veřejnou dopravou, z obcí bez těchto služeb

Tím, že v MSK existují obce populačně větší a lépe vybavené, je příležitostí pro menší obce zlepšení dopravní dostupnosti zkvalitněním dopravní obsluhy a vyšší četností spojů veřejné hromadné dopravy. Také bezpečné cyklostezky mohou napomoci mobilitě dětí, mládeže i starších občanů. Je třeba pamatovat na to, že zejména oni využívají tyto služby.

#### Možné využití naddimenzovaných objektů vybavenosti pro jiné účely

Řada objektů občanské vybavenosti a služeb byla při svém vzniku koncipována a dimenzována podle dřívějších podmínek, zejména většího počtu obyvatel jak v obci samé, tak ve spádovém území. V současných okolnostech jsou tato zařízení využita jen zčásti nebo už původnímu účelu přestala sloužit. Zhoršování jejich stavebně technického stavu je možné zabránit především rekonstrukcí pro jiné účely. Například akutní lůžka zdravotnických zařízení, která se při změně systému zdravotní péče stávají nadbytečnými, mohou být přeměněna v chybějící zařízení sociálních služeb pro seniory.

### **Hrozby**

#### Rušení nebo omezování provozu zařízení základní občanské vybavenosti

V důsledku klesajícího počtu populace, především v regionech se sníženou úrovní dopravní dostupností, ve spojení s omezenými kapacitami veřejných rozpočtů, existuje hrozba dalšího omezování základní občanské vybavenosti.

Základní škola byla vždy nejdůležitějším pilířem sídelní soustavy. Dojíždění, zejména nejmladších dětí ve věku do 10 let, je vždy problémem. Škola zpravidla neplní jen své vzdělávací funkce, ale bývá i přirozeným centrem kulturního života a to především v menších obcích. Jejich rušení proto může znamenat výrazné zhoršení podmínek soudržnosti obyvatel v území.

Zdravotnická zařízení jsou rovněž jedním z důležitých zařízení občanské vybavenosti. V souvislosti s ubýváním počtu obyvatel se provoz některých z nich omezuje. V územích se zhoršenou dopravní obslužností to přináší významné snížení standardu občanské vybavenosti v obci.

Pošta je dalším ze zařízení, které vytváří základní vybavení středně velkých obcí. Jejich postupné rušení je nahrazováno pojízdny poštami a proto nepůsobí tak negativně, jako rušení základních škol.

#### Kritický nedostatek kapacit zařízení pro seniory a dlouhodobě nemocné z důvodu pokračujícího trendu stárnutí obyvatelstva

Postupné stárnutí populace kraje je identifikováno jako jedna ze základních hrozeb v rámci sociálního pilíře udržitelného rozvoje. S negativní změnou věkové struktury obyvatelstva souvisejí problémy s kapacitou zařízení občanské vybavenosti a především rostoucími nároky na zdravotnické a sociální služby. Už nyní je zřejmé, že tempo zřizování nových kapacit neodpovídá nárůstu počtu obyvatel, kteří budou tyto služby potřebovat.

## 1.7. Hospodářské podmínky

### SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nárůst podílu terciálního sektoru a odvětví s vysokou přidanou hodnotou.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Periferní geografická poloha v rámci ČR s deficitem dostupné rychlostní komunikace ve směru na západ.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Geografická poloha MSK na pomezí tří států.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existence ekonomicky a ekologicky problémových oblastí v přilehlém území Polska a nevyužitý či potenciál přeshraniční spolupráce.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozvoj vyspělých technologií hutnictví a zpracování kovů.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nevyváženost vytvořené sídelní a hospodářské struktury a infrastruktury. Výrazné rozdíly v rámci MSK mezi jádrovou částí (Ostravsko, Opavsko, Novojičínsko, Beskydy) a okrajovou SZ částí (Bruntálsko, Osoblažsko),</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rekreační oblast Beskyd a Jeseníků.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vysoká míra nezaměstnanosti související s dalšími slabými stránkami (strukturální deformace, vzdělanostní struktura obyvatelstva, podíl „problémového“ obyvatelstva, nízká podnikatelská aktivita).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Územní stabilizace a pokročilá realizace významných rozvojových zón.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Velmi dobré napojení jádrového území kraje na evropsky významnou a dálkovou vnitrostátní silniční síť (VIb. transevropský multimodální koridor sítě TEN-T a silnice I. třídy začleněné do mezinárodních tahů E). Mezinárodní letiště.</li> </ul>	

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rostoucí zapojení do mezinárodní dělby práce s prvořadou úlohou perspektivních technologií.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Globální ekonomické problémy.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Pokračující restrukturalizace a modernizace primárního a sekundárního sektoru, posílení role vědy a výzkumu a znalostních technologií.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pokračující „odliv mozků“ a kvalifikovaných pracovních sil do jiných oblastí ČR a zahraničí.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozvoj veřejného logistického centra v návaznosti na provoz letiště Ostrava-Mošnov.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Problém regionální diferenciaci příjmů spojený s hospodářskou strukturou (relativně nízká podnikatelská aktivita, vysoká nezaměstnanost) a vývojem nákladů.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Využití rezervních ploch opuštěných areálů výroby a služeb (brownfields).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pokračující útlum již dnes okrajových, periferních, obtížně dostupných oblastí.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Posílení role rekreace a cestovního ruchu zejména v západní části kraje (Nízký Jeseník) a východní části Beskyd.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Růst cen energií spojený se zvýšeným dopadem na energeticky náročná odvětví.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Posílení dopravních vazeb dostavbou kapacitních komunikací (I/11, R48 - obchvat Frýdku-Místku).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odchod firem do oblastí s levnější pracovní silou a náklady na výrobu.</li> </ul>

## KOMENTÁŘ

Geografická poloha kraje na pomezí tří států s velmi dobrou vazbou na evropsky významnou silniční síť a železniční síť je jeho silnou stránkou, bohužel s dosud nevyužitým potenciálem. Přeshraniční spolupráce se také díky doznívající ekonomické krizi a existenci ekonomicky problémových oblastí na přilehlém území Polska dostatečně nerozvíjí. Určitou bariérou je také nejednotná měna sousedních států. Mezinárodní letiště Leoše Janáčka Ostrava - Mošnov je pro potenciální investory nepochybně významným plusem, frekvence letecké dopravy je však stále nedostatečná.

Pro Moravskoslezský kraj je charakteristické nadprůměrně vysoká zaměstnanost v průmyslu, spíše průměrný podíl zaměstnaných ve službách a ostatních odvětvích, a rovněž velmi nízká zaměstnanost v zemědělství. Markantní pokles průmyslové zaměstnanosti, největší ze všech krajů ČR, byl pouze částečně kompenzován zaměstnaností v terciárním sektoru.

Pro ekonomiku kraje je v stále nosné hutnictví a zpracování kovů spojené s modernizací technologických provozů. Pozitivně se projevují též fungující velké průmyslové zóny (Nošovice, Mošnov, Hrabová) a další v lokálních centrech (Kopřivnice, Třanovice, Karviná aj.). Další zóny jsou územně stabilizovány v územních plánech.

Silnou stránkou kraje jsou rekreační oblasti Jeseníků a Beskyd, které v poslední době zaznamenávají rozvoj (nové sedačkové lanovky, ubytovací zařízení vyšší kategorie). Posílení role cestovního ruchu je současně příležitostí do budoucna.

Mezi slabé stránky kraje patří odlehlá geografická poloha kraje v rámci ČR, zejména vzhledem ke stále posilující roli Prahy. Citelně se projevuje nedokončenost rychlostního spojení v ose Praha – Hradec Králové – Olomouc (R35). Tyto skutečnosti celkově způsobují absenci rozvojových impulsů přicházejících z okolních regionů.

Dříve nosná odvětví těžkého průmyslu (těžba uhlí, hutnictví, strojírenství, koksochemie) vykazují stále tendence útlumu se sociálními dopady (Karvinsko). Západní část kraje zase trpí zaostalou infrastrukturou, nízkou hustotou obyvatelstva a dřívější převládající orientací na zemědělství. Problémem je také nižší vzdělanost obyvatel vzhledem k celostátnímu prů-

měru a odchod mladých vzdělaných lidí mimo kraj. Podnikatelská aktivita je nízká, mj. z důvodu malé kupní síly obyvatel (služby není pro koho provozovat).

Příležitostí je důraz na rozvoj vědy a vzdělání a s tím související nárůst podílu technologií s vysokou přidanou hodnotou. Modernizací těžkého průmyslu, který zřejmě zůstane v kraji klíčovým odvětvím, lze dosáhnout snížení vlivů na životní prostředí a tím zvýšení atraktivity kraje pro budoucí investory. Potenciální přínosem pro rozvoj kraje je logistické centrum v Mošnově ve vazbě na mezinárodní letiště.

Nevyužívané průmyslové a těžební areály jsou postupně přeměňovány na průmyslové zóny (Barbora, Dukla aj.), mohou sloužit i jinému využití (kultura, cestovní ruch, bydlení). Potenciál Beskyd a především Jeseníků pro rekreaci dosud není plně zhodnocen, atraktivitou pro zážitkový cestovní ruch jsou také bývalé průmyslové areály (Dolní Vítkovice).

Hrozbou naopak zůstává riziko, že dopady útlumu a restrukturalizace velkého průmyslu nevyváží nástup high-tech odvětví z důvodů globální situace nebo „bariér“ spočívajících v relativně nízké vzdělanosti, nízké podnikatelské aktivitě a výše zmíněné prostorové izolovanosti.

V hospodářském profilu MSK zůstane i přes pokračující restrukturalizaci významné zastoupení energeticky náročných průmyslových odvětví (hutnictví, strojírenství, chemický průmysl). Růst cen vstupních nákladů a práce může vést až k uzavření těchto provozů a jejich přesunu do regionů s nižšími náklady se všemi sociálními a ekonomickými dopady s tím spojenými. Z důvodu prohlubující se globalizace hrozí také přesun výroby do oblastí s levnou pracovní silou a s menšími nároky na redukci emisí.

## 1.8. Rekreace a cestovní ruch

### SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Beskydy a Jeseníky patří mezi nejvýznamnější rekreační oblasti ČR zařazené mezi 4 oblasti I. kategorie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neprovázanost a nespolupráce jednotlivých středisek, nedostatky v dopravní infrastruktuře – chybí kapacitní parkoviště, vyhovující příjezd k řadě středisek, provázaný systém hromadné dopravy.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Jedinečnost krajinářských a estetických hodnot s vysoce kvalitními přírodními podmínkami a relativně malými civilizačními zásahy.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nadměrná zátěž území individuální rekreací v některých oblastech (Frenštátsko, Frýdlantsko, Rýmařovsko).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Existující infrastruktura zařízení CR, zejména síť středisek zimní rekreace (lyžařské areály).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nevyužitý rekreační potenciál oblasti Oderských vrchů, Vítkovska a Budišovska..</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oblast Osoblažska zcela bez infrastruktury cestovního ruchu a rekreace.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nedostatečný počet ubytovacích kapacit vyšší kategorie, nedostatečná nabídka zařízení pro kongresovou turistiku.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Převážně sezónní využití většiny rekreačních oblastí v ekonomicky slabší západní části kraje.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nedostatečná nabídka aktivit pro případ nepříznivého počasí.</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Využití rekreačního potenciálu dosud „neobjevených“ oblastí.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nadměrná urbanizace území (bydlení, rekreace) ohrožující hodnoty krajiny a zpětně znehodnocující rekreační potenciál některých oblastí.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dobudování mezinárodní cyklostezky Odra-Morava-Dunaj podél Odry, vybudování nadregionální cyklostezky Střecha Evropy (Hranice n/M., Střítež n/L., Běloutín - Nejdek, Odry, Vítkov, Budišov n/B).</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zlepšení infrastruktury rekreace a CR v Beskydech a Jeseníkách.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Důsledná ochrana krajinných hodnot jako rekreačního potenciálu, zejména hospodářsky slabých oblastí MSK (Beskydy, Jeseníky, Oderské vrchy).</li> </ul>	

## KOMENTÁŘ

Z hlediska rekreace a cestovního ruchu jsou nevýznamnějšími oblastmi na území Moravskoslezského kraje Beskydy a Jeseníky, které patří mezi čtyři oblasti cestovního ruchu I. kategorie v České republice a představují území s jedinečnou přírodní a rekreační hodnotou. Časové využití obou oblastí je celoroční, s významnou zimní sezónou.

Charakter územních prvků, specifická přírodního prostředí a jejich vysoká krajinářská hodnota v obou oblastech spolu se zvyšujícími se nároky na trávení času ve volné přírodě vyvolávají vzrůstající tlak na rekreační využití území. S uvedeným trendem se střetávají zájmy ochrany přírody a zájmy vodohospodářské, orientované na ochranu přírodního prostředí obecně a v územích se specifickým ochranným režimem zvlášť.

K hlavním funkcím nejvýznamnějších, celoročně využívaných rekreačních oblastí MSK - Beskyd i Jeseníků - patří především turistika, a to jak letní – pěší turistika, cykloturistika, tak zimní – běžecké lyžování. Další významnou funkcí jsou sjezdové lyžování a snowboarding. Z letních sportů se rozvíjí golf a jízda na koni. Jednotlivá rekreační střediska však nejsou většinou vzájemně provázána, jsou zde nedostatky v dopravní infrastruktuře (kapacita parkovišť, příjezd), v technické infrastruktuře (některá střediska dosud nejsou vybavena umělým zasněžováním) a v doprovodných službách.

Využití řady rekreačních oblastí zejména v západní části kraje je omezeno pouze na zimní nebo letní sezónu, což limituje jejich přínos pro hospodářský rozvoj. Chybí ubytování vyšší kategorie s komplexními službami (wellness, bazén) a kapacitní zařízení pro kongresovou turistiku.

Současná intenzita rekreačního využití dosahuje zejména na severních svazích Moravskoslezských Beskyd mezních hodnot, kdy např. kapacita rekreačních lůžek rodinné rekreace přesahuje hodnoty 1 lůžko na ha plochy. Podobná situace z hlediska koncentrace objektů pro rodinnou rekreaci je evidována v některých lokalitách Jeseníků. Naopak oblast Těšínských Beskyd patří mezi méně navštěvovaná území s předpoklady rozvoje rekreace i cestovního ruchu. V Jeseníkách nedosahují kapacity rekreačních lůžek až na výše uvedené výjimky mezních hodnot.

Z hlediska vodních sportů nejsou na území Moravskoslezského kraje žádná významnější střediska; ke koupání se využívají vodní nádrže Těrlicko, Žermanice, Baška, Olešná, Hlučinská a Antošovická šterkoviště apod., mají však spíše lokální význam. Významným stře-

diskem vodních sportů by se mohla stát Slezská Harta, zde však dosud není rozvinuta v podstatě žádná infrastruktura; je to tedy oblast spíše potenciální.

Situaci v cyklistické dopravě výrazně zlepšily dálkové cyklostezky podél řek Opavy (Krnov – Velké Hoštice, chybí dokončit úsek do Hlučína) a Ostravice (Ostrava – Ostravice, chybí dokončit úsek v Bašce), cyklostezka Český Těšín-Karviná, cyklostezka Nový Jičín-Hostašovice v místě zrušené železniční trati.

Ostatní oblasti Moravskoslezského kraje mají z hlediska rekreace a cestovního ruchu lokální význam. Rozvojový potenciál má zejména oblast Oderských vrchů a Osoblažska.

Pro rozvoj ekonomického sektoru založeného na cestovním ruchu a rekreaci je nutné nejenom zabezpečit nutnou vybavenost území, ale i chránit a obnovovat hlavní atraktivitu cestovního ruchu, kterými jsou hodnoty území – přírodní, kulturně-historické a estetické (harmonická krajina drobného měřítká, stopy hospodaření v krajině, výrazný projev siluety historických měst, specifičnost architektury vesnic nebo lázeňských měst). Naopak neuvážené zastavování krajiny může vést k degradaci jejích hodnot a snížení její atraktivity.

## 1.9. Veřejná dopravní infrastruktura

### SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<b>Silniční doprava</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Velmi příznivá síť dálnice a rychlostních silnic ze střední a východní části kraje z (viz kartogramy).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Střední a západní část kraje jsou v nepříznivé dostupnosti rychlostních komunikací.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Takřka 50% obcí kraje dostupných z nadřazené silniční sítě, tj. dálnice rychlostní silnice, silnice I. třídy.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Značná část obcí v méně příznivé dostupnosti (8 – 16 km) z nadřazené silniční sítě, tj. dálnice rychlostní silnice, silnice I. třídy.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relativně hustá síť silnic I. třídy, v hlavních přepravních vztazích na Polsko, Slovensko a sousední Olomoucký kraj.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatečné napojení západní části kraje na evropsky významnou a dálkovou vnitrostátní silniční síť.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Přímá vazba jádrového území kraje na transevropský multimodální koridor sítě TEN-T.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nevyhovující dopravní návaznost Osoblažského výběžku na spádová sídelní centra a centrální část kraje.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Územně stabilizovaný návrh přestavby rychlostních silnic a silnic I. třídy včetně obchvatů sídel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nepříznivá komunikační dostupnost rekreačních prostorů východní části Jeseníků (SOB3 Jeseníky – Kralický Sněžník) z centrální části kraje.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nepříznivá komunikační dostupnost a napojení Vítkovska na přilehlé páteřní dopravní tahy.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatečná kapacita komunikací v zahušťované slezské zástavbě.</li> </ul>
<b>Železniční doprava</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Příznivá dostupnost v pásmu 2 – 8 km jádrového území Ostravska od železničních stanic a zastávek celostátních tratí.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relativně řídká síť celostátních a regionálních tratí především ve střední a západní části kraje.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cca 90% území je v pásmu dostupnosti do 16 km od železničních stanic a zastávek celostátních a regionálních železničních tratí.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zanedbaný technický stav nekoridorových, tj. ostatních celostátních a regionálních tratí včetně stanic a zastávek – chybějící modernizace a optimalizace sítě.</li> </ul>

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Přímá vazba jádrového území kraje na transevropský multimodální koridor sítě TEN-T a vnitrostátní koridorové tratě, výhledově na vysokorychlostní trať.</li> <li>• Dokončená modernizace II. a III. tranzitního koridoru (koridorové tratě).</li> <li>• Dobré předpoklady pro vyšší využití železnice v přepravě nákladu a ve funkci příměstské a regionální obsluhy území – příznivé podmínky pro rozvoj vlakotramvaj.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Výrazný pokles přepravních výkonů v nákladní dopravě, přesun dopravy na silnice.</li> <li>• Nedostatečné využívání železnice v systému kombinované osobní a nákladní dopravy.</li> <li>• Nedostatečné propojení stávajících železničních tratí na polské železnice.</li> </ul>
<b>Letecká doprava</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existence a příznivá poloha mezinárodního veřejného letiště Ostrava, Mošnov v jádrovém území kraje – součást VI b. transevropského multimodálního koridoru sítě TEN-T.</li> <li>• Veřejná vnitrostátní letiště - potenciál pro rozvoj nepravidelné letecké dopravy a sportovní leteckých aktivit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatečné využití letiště Mošnov pro spojení s evropskými destinacemi, nedostatečná nabídka nízkonákladové osobní přepravy.</li> </ul>
<b>Logistika – kombinovaná doprava</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vhodná lokalita prostoru mezinárodního letiště Ostrava, Mošnov pro umístění multimodálního centra kombinované dopravy, tj. veřejného logistického centra s využitím kontejnerizace a leteckého carga.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatečně využívané možnosti kombinované přepravy nákladů (silnice – železnice).</li> </ul>
<b>Cyklistická doprava</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Téměř dokončené dálkové cyklostezky podél řek Opavy (Krnov – Velké Hoštice) a Ostravice (Ostrava - Ostravice), cyklostezka Český Těšín-Karviná, Nový Jičín-Hostašovice aj.</li> <li>• Rostoucí počet cyklostezek v sídlech.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatečná infrastruktura. Většina úseků cyklotras vedena společně s motorovou dopravou bez zásadnější vzájemné segregace.</li> <li>• Nedostatečná podpora cyklo dopravy ve městech, nepropojené úseky, nepochopení cyklistické dopravy jako plnohodnotného způsobu mobility v sídlech.</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<b>Silniční doprava</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dokončení napojení kraje na evropskou a vnitrostátní dálniční a rychlostní síť – předpoklad pro nové kooperační vztahy v rámci nově se formující střední a jihovýchodní Evropy.</li> <li>• Napojení Osoblažska přes území Polska.</li> <li>• Zlepšení komunikační dostupnosti dopravně odlehlejších oblastí. Propojení sídel komplikovaně dostupných (Bukovec-Hrčava, Zbyslavice-Bítov, Bravantice-Lhotka).</li> <li>• Dokončení rychlostní komunikace Ostrava – Opava a tím zlepšení dopravní dostupnosti západní části kraje.</li> <li>• Zvýšení bezpečnosti motorové a nemotorové dopravy jejich oddělením (chodníky, cyklostezky).</li> <li>• Výstavba obchvatů sídel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatečná kapacita komunikací pro enormní nárůst intenzity silniční dopravy, zvláště pak dálkové tranzitní.</li> <li>• Zahlcení měst individuální automobilovou dopravou díky zhoršující se situaci ve veřejné dopravě.</li> <li>• Snížená bezpečnost provozu a zhoršení situace v sídlech vlivem špatného stavu a přetížení komunikací.</li> <li>• Kolaps dopravy v zahuštěné slezské zástavbě.</li> </ul>
<b>Železniční doprava</b>	



PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Převedení vyšších přepravních objemů ze silnice na železnici a začlenění železnice do systému kombinované dopravy. Zvýšení flexibility železniční dopravy.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rušení osobní železniční dopravy z důvodu její ne-rentability.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vysokorychlostní železniční trať (prozatím rezerva v ÚPD).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Snížení konkurenceschopnosti a nevyužití možnosti výraznějšího převedení přepravních výkonů na železnici kvůli nevyhovující technické úrovni infrastruktury, nedostatečné kvalitě služeb, nepříznivé cenové politice.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vstup soukromých dopravců, privatizace některých tratí.</li> </ul>	
<b>Letecká doprava</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zvýšení využitelnosti mezinárodního letiště Ostrava, Mošnov pro osobní přepravu a jako součást veřejného logistického centra pro nákladní přepravu s přeshraničním přesahem v rámci Schengenského prostoru (Polsko, Slovensko).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Další zaostávání významu letiště z důvodu blízkosti konkurenčních letišť v Brně a Katovicích.</li> </ul>
<b>Logistika – kombinovaná doprava</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Koncentrace zásobovací logistiky (city logistiky) pro ostravskou aglomeraci s předpokladem logistické obsluhy části jižního Polska a jihozápadní části Slovenska.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatek poptávky a přesun aktivit do jiných částí republiky a Evropy.</li> </ul>
<b>Cyklistická doprava</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Podpora cyklistiky jako druhu šetrné dopravy ve městech zejména budováním bezpečných cyklostezek.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Omezená nabídka bezpečných tras z důvodu narůstající motorové dopravy i na komunikacích nižších tříd.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zřízení stanovišť Citybike ve městech.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Omezené využívání cyklistické dopravy z důvodu nedostatečné segregace – zvýšeného rizika střetů s motorovou dopravou a z důvodu nedostatečné propojenosti chráněných úseků.</li> </ul>

## KOMENTÁŘ

### Silné stránky

#### Silniční doprava

Z výsledků vyhodnocení dostupnosti dálniční a silniční sítě vyplývá, že převažující část obcí na území MSK (75 – 80 % území) je přímo obsluhována dálnicemi, rychlostními silnicemi a silnicemi I. nebo II. třídy v dostupnosti do 8 km. Přes současný, omezený rozsah realizovaných úseků rychlostních silnic i přes nedostatečnou technickou a kapacitní úroveň silnic I. a II. třídy na území kraje výsledky potvrzují skutečnost relativně husté silniční sítě.

Zásadní pro dopravní dostupnost a obsluhu území v rámci evropských vztahů je průchod větve transevropského multimodálního koridoru (dále TEMMK) sítě TEN-T, vedeného v ose Katowice - Ostrava – Břeclav – Wien (silniční větev vedena přes Brno). Významné je dokončení a zprovoznění dálnice D1 na území MSK a dále začlenění vybraných tahů silnic I. třídy do sítě evropských tahů E:

- návaznost na Polsko:

- ⇒ E462; Brno – Olomouc – Hranice - Frýdek-Místek – Cieszyn,
- návaznost na Slovensko:
  - ⇒ E 442; Karlovy Vary – Děčín – Hradec Králové – Svitavy – Olomouc – Valašské Meziříčí – Žilina,
  - ⇒ E75; Český Těšín – Mosty u Jablunkova – Čadca – Žilina.

Pozitivním pro rozvoj silniční sítě kraje je probíhající příprava a postupná realizace jednotlivých silničních staveb. To dává předpoklady pro zásadnější zkvalitnění silniční sítě kraje do budoucna.

Návrh silniční sítě je koncepčně podchycen v aktualizovaném dokumentu Dopravní koncepce Moravskoslezského kraje.

### Železniční doprava

Procházející II. a III. tranzitní železniční koridor, jsou na území MSK v převažujícím rozsahu modernizované na rychlost do 160 km/hod. Koridorové tratě jsou součástí větve VIb. TEMMK sítě TEN-T, součástí evropské kolejové sítě E65 a E55, součástí evropské dohody AGC (mezinárodní železniční magistrály) a dohody AGTC (nejdůležitější trasy mezinárodní kombinované dopravy) s návaznostmi na nadřazené sítě Polska, Slovenska, nepřímo Rakouska.

Železniční síť kraje má předpoklady pro vyšší využívání jako ekologická forma dopravy v kombinované dopravě pro přepravu nákladu a ve funkci příměstské a regionální osobní dopravy pro obsluhu jádrového území a dílčích oblastí (podmíněno modernizací a optimalizací sítě). Přínosné pro podporu veřejné kolejové dopravy pro každodenní příměstské vztahy může být uplatnění tzv. vlakotramvaj, koncepčně připravovaných jako propojení Orlové a Hlučína s Ostravou.

### Letecká doprava

Mezinárodní Letiště Leoše Janáčka Ostrava - Mošnov je jedno ze čtyř páteřních mezinárodních letišť s předpokladem přeshraničního dosahu ve směru na Polsko a Slovensko. Je součástí sítě TEN-T. Výstavbou a zkvalitněním navazující dopravní infrastruktury a služeb má mezinárodní veřejné letiště předpoklady pro výraznější nárůst a využívání pro osobní i nákladní přepravu.

### Logistika – kombinovaná doprava

Širší prostor mezinárodního Letiště Leoše Janáčka Ostrava - Mošnov má příznivé předpoklady pro umístění multimodálního centra kombinované dopravy, tzv. veřejného logistického centra (dále VLC), s využitím leteckého carga a kontejnerizace. Umístění VLC je souladu s rezortním dokumentem Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů (MD ČR).

### Cyklistická doprava

Pozitivní je nárůst bezpečných úseků cyklostezek v sídlech sloužících ke každodenní dopravě. Některá města (Opava) přistupují k řešení dopravy ve městě komplexně, včetně zahrnutí nároku cyklistů a chodců.

## **Slabé stránky**

### Silniční doprava

Z výsledků vyhodnocení dostupnosti dálniční a silniční sítě I. a II. třídy vyplývá problém omezené vzdálenostní dostupnosti některých obcí v západní části kraje, v prostoru Osoblažského výběžku a východní části Jeseníků i ztížené vazby k jádrovému území kraje. Problém je patrný i v oblasti Vítkovska, kde jsou značně nepříznivé podmínky pro napojení oblasti na páteřní silniční tahy. To může vést v těchto místech k určité stagnaci obcí a k postupnému odlivu obyvatelstva. Těmto územím bude nezbytné věnovat zvýšenou pozornost a zajistit potřebné podmínky pro jejich kvalitní dostupnost a návaznost na nadřazené sítě.

Výstavba a přestavba dálniční a silniční infrastruktury kraje probíhá pomalu a v provozu je pouze část. To vede ke zhoršeným podmínkám bezpečnosti a ke zhoršování zatížení území a sídel. Dokončení páteřního tahu rychlostní silnice R48 je komplikováno obstrukcemi některých organizací a sdružení v povolovacím řízení.

V rámci kap. 1.6. je identifikována jako jedna ze slabých stránek (v rámci SWOT analýzy dílčího tématu „osídlení“) zhoršená vzdálenostní dostupnost spádových center (ORP) z některých obcí v okrajových částech jejich spádových obvodů. V případě ORP Bruntál jsou prostorové vazby obcí v severní části správního obvodu na vlastní ORP omezeny horským masivem Hrubého Jeseníku, v jihovýchodní části pak vodní nádrží Slezská Harta. Problém obcí v okrajových částech správního obvodu ORP Opava je způsoben značným geografickým rozsahem správního obvodu a hustotou silniční sítě v těchto periferních oblastech. Možným výhledovým řešením může být především realizace navrhovaných záměrů na silnicích I/45, I/46 a I/11 i úpravami na silniční síti II. třídy. Obce v západní a severozápadní části spádového obvodu ORP Krnov vykazují periferní, prostorově odloučenou polohu vůči vnitrozemí. Zmírněním negativního dopadu této slabé stránky území může být posílení prostorových vazeb na nejbližší sídelní centra (Krnov, příp. Opava) přes území Polska.

Dalším problémem řady obcí v západní části kraje je značná vzdálenost od krajského města. Obce ve vzdálenostním pásmu 80 – 100 km tvoří celou západní část MSK, tj. převážná část obcí v ORP Krnov, Bruntál a všechny obce v ORP Rýmařov. Jejich vzdálenostní dostupnost se po postupné realizaci a především dokončení navrhovaných záměrů na silniční síti mírnělepší, avšak s ohledem na jejich polohu se pravděpodobně nedostane pod hranici vzdálenostní dostupnosti 75 - 95 km.

### Železniční doprava

Celostátní a regionální tratě především ve střední a západní části kraje jsou charakteristické zanedbaným technickým stavem a nedostatečnými službami. To mimo jiné vede k poklesu přepravních výkonů na železnici a k nežádoucí větší závislosti na automobilové dopravě. Nízká využitelnost vybraných regionálních tratí může způsobit i ekonomickou nerentabilitu provozu a úvahy o zastavení provozu či zrušení dané tratě.

Investice vkládané do modernizace železnice jsou ze strany SŽDC v současné době zaměřeny především na modernizaci koridorových tratí ČR, ostatní celostátní a regionální tratě zůstávají bez potřebných investičních prostředků na přestavbu či pouhou potřebnou údržbu.

### Letecká doprava

Využití letiště Mošnov je daleko za jeho přepravními možnostmi. Problémem je mj. malý podíl nízkonákladových letů, které jsou směřovány zejména na letiště Katowice, Krakov a Brno. Provoz letiště musí být výrazně dotován a tento stav do budoucna nemusí být udržitelný.

### Logistika – kombinovaná doprava

Pro uplatňování logistiky a systému kombinované dopravy v přepravních řetězcích nejsou na území MSK dosud zajištěny potřebné podmínky. Širší prostor letiště Ostrava, Mošnov, který je vytipován pro umístění VLC, je bez potřebné infrastruktury a s výjimkou železniční dopravy bez navazujících multimodálních sítí.

### Cyklistická doprava

Dosud nedostatečná infrastruktura pro možnou segregaci cyklistické dopravy zásadním způsobem snižuje bezpečnost provozu a míru využitelnosti pro každodenní dopravu. Města dosud nepochopila, že vytvořením lepších podmínek pro cyklodopravu lze výrazně odlehčit zátěži center individuální automobilovou dopravou.

### **Příležitosti**

Poloha Moravskoslezského kraje v síti transevropských multimodálních koridorů sítě TEN-T dává předpoklady pro začlenění kraje do evropských struktur a rozhodujících přepravních vztahů. To napomáhá posílení dynamiky ekonomického rozvoje s přeshraničním přesahem. Postupnou realizací navrhovaných záměrů přestavby dopravní sítě a přesměrováním zátěže mimo obytná území, stejně jako modernizací a optimalizací železniční infrastruktury s cílem výraznějšího podílu na přepravních výkonech ekologicky šetrnější železnice, může dojít k významnému zklidnění sídel a zkvalitnění podmínek pro možný rozvoj a posílení jejich městotvorných funkcí. Příležitostí pro urychlení tohoto procesu je stabilizace převážné části rozvojových záměrů dopravní infrastruktury republikového a nadmístního významu v platných ZÚR MSK.

Pro kraj je zásadní dokončení čtyřpruhové komunikace I/11 spojující Ostravu s Opavou včetně obchvatu Opavy, jež výrazně zlepší časovou dostupnost západní části kraje, vybudování ochvatu Frýdku-Místku jako součásti rychlostní komunikace R48 a úseku Třanovice - Bystřice jako součásti čtyřpruhové komunikace I/11 spojující centrum kraje se Slovenskem.

Pro odlehlé území Osoblažska představuje určitou šanci dopravní propojení přes území Polska, které by zkrátilo podstatně vzdálenost do ORP i krajského města. K rozvoji prostorově odloučených sídel by přispělo propojení s geograficky blízkými obcemi, k nimž však nevede silnice pro motorovou dopravu (Hrčava, sídla na Bílovecku).

Moderním a ekologicky udržitelným typem veřejné dopravy by mohly být vlakotramvaje, plánované v úsecích Hlučín-Ostrava a Orlová-Ostrava.

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

Postupná realizace infrastruktury pro cyklistickou dopravu posílí podmínky pro každodenní využitelnost cyklistické dopravy i řízený rozvoj rekreace a turistiky a s tím spojené drobné podnikání.

## **Hrozby**

### Silniční doprava

Vysoká atraktivita silniční dopravy (prostorová flexibilita, přeprava zboží a osob „z domu do domu“ apod.) vede k trvalému a nežádoucímu nárůstu automobilové dopravy, která dosud nemá alternativu plně konkurenceschopného a ekologičtějšího druhu dopravy. Doprava železniční, letecká i vodní, jednoznačně limitované polohou dopravní cesty a jejími „přestupními“ uzly, v převážném rozsahu vyžadují překládku zboží či přestup osob na flexibilnější dopravu automobilovou. Na rychlý nárůst dopravy není dopravní síť ČR a MSK v potřebném čase dostatečně připravena. I přes obtížně definované prognózy vývoje je možné připustit, že v některých směrech a oblastech může dojít k přesycení kapacity dopravních sítí a infrastruktury a k výraznému zhoršení podmínek životního prostředí. V této souvislosti je nutné očekávat i nadále nárůst silniční dopravy.

Závažným problémem je zahlcení měst individuální automobilovou dopravou. Díky pokračující suburbanizaci a zhoršující se situaci ve veřejné dopravě stále více lidí dojíždí za prací, do škol, za kulturou atd. osobními automobily, čímž zhoršuje dopravní situaci ve městech i jejich životní prostředí. Situaci je nutné řešit systémově, nestačí budování nových parkovišť a zkapacitnění komunikací.

Slezská zástavba se vyznačuje rozptýleností staveb pro bydlení prakticky po celém katastru sídel. Bývalé polní cesty, přestavěné na silnice a ponechané v původním šířkovém profilu, nevyhovují narůstající dopravě mj. díky nekoncepčnímu zahušťování zástavby bez ohledu na stav infrastruktury. Při pokračování tohoto trendu reálně hrozí kolaps dopravní obsluhy těchto území.

### Železniční doprava

Z důvodu úbytku cestujících dochází k rušení osobní železniční dopravy na některých tratích kvůli poklesu rentability a náhradě spojů autobusy, které se jeví jako nákladově výhodnější, protože se nezapočítávají externality silniční dopravy (emise, opotřebení a nutná údržba komunikací aj.). Obdobně dochází ke snížení konkurenceschopnosti a nevyužití možnosti výraznějšího převedení přepravních výkonů nákladní dopravy na železnici kvůli nevyhovující technické úrovni infrastruktury, nedostatečné kvalitě služeb a nepříznivé cenové politice.

### Letecká doprava

Pro mezinárodní spojení MSK leteckou dopravou existuje riziko obtížného prosazení letiště Leoše Janáčka Ostrava-Mošnov v konkurenci polohou blízkých letišť v Brně a v Katovicích s pravděpodobným dopadem i na ostatní aktivity plánované v přílehlé rozvojové zóně zejména ve spojení se záměry na rozvoj kombinované dopravy. Provoz letiště musí být výrazně dotován a tento stav do budoucna nemusí být udržitelný.

### Cyklistická doprava

Nedostatečná segregace cyklistické dopravy a s ní spojené zvýšené riziko střetů s automobilovou dopravou může vést ke ztrátě atraktivity tohoto udržitelného druhu dopravy.

## 1.10. Energetická infrastruktura

### SWOT ANALÝZA - ELEKTROENERGETIKA

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Značný výkon energetických zdrojů v území.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vysoká energetická náročnost klíčových výrobních odvětví kraje.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Silná vazba na nadřazenou soustavu 400 a 220 kV.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vysoký podíl velkých energetických zdrojů spalujících fosilní paliva.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Snadná dostupnost distribuční sítě 110 kV na celém území kraje.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nízký podíl výroby energie z obnovitelných zdrojů.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Územní stabilizace ploch a koridorů pro umístění rozvojových záměrů přenosové a distribuční soustavy v ÚPD.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vysoká energetická náročnost výroby.</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Orientace na využití potenciálu biomasy, vodní energie a dalších obnovitelných zdrojů energie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Snížená stabilita elektrické sítě v důsledku extenzivního rozvoje výroby energie z obnovitelných zdrojů.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investice do energetických úspor a efektivnějších technologií s cílem snížit spotřebu el. energie s důrazem na snižování emisí.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Využití koksárenského plynu jako doplňkového paliva v EDĚ.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Využití střech budov pro osazení fotovoltaických článků jako zdrojů energie pro domácnost.</li> </ul>	

### SWOT ANALÝZA - PLYNOENERGETIKA

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dostatečná hustota distribuční sítě VTL.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chybějící provázanost systému VTL na okolní státy (havarijní propojení).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vysoký stupeň plynofikace obcí.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existence regionálně významných kapacit podzemních zásobníků plynu PZP Třanovice, PZP Štramberk pro vyrovnávání zimních odběrových špiček.</li> </ul>	

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozšíření těžby plynu sorbovaného na uhlí hydraulickým štěpením a jeho využití v komunální a průmyslové sféře.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Téměř úplná závislost na dovozu plynu z politicky rizikové oblasti.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizace inženýrských sítí a zásobování energiemi s důrazem na úspory a ochranu prostředí.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• V případě výrazného nárůstu ceny plynu, návrat ke spalování tuhých paliv zejména u lokálních zdrojů, nezáměrně o plynofikaci nových sídel.</li> </ul>

## SWOT ANALÝZA - ZÁSOBOVÁNÍ TEPEM

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vysoký podíl soustav CZT na dodávkách tepla.</li> <li>• Snadná dostupnost paliva z revíru v kraji.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vysoká ztrátovost systémů rozvodů tepla.</li> <li>• Nízké využití biomasy v ve zdrojích 5 –25 MW.</li> </ul>
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Orientace na využití energetického potenciálu biomasy a sluneční energie pro otop a přípravu TUV v komunální sféře a domácnostech zejména v oblastech Bruntálska a Osoblažska s nepříznivými podmínkami pro plynofikaci.</li> <li>• Využití tepelné energie z plánované spalovny komunálního dopadu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vysoká závislost zdrojů 5 – 25 MW na dodávce zemního plynu.</li> </ul>

## KOMENTÁŘ

### **Silné stránky**

#### Elektroenergetika

Výrobu el. energie na území kraje lze charakterizovat značným výkonem energetických zdrojů. Pohotový výkon těchto zdrojů pro dodávku do distribučních sítí nepokrývá plně potřebu špičkových odběrů, proto je nutné energii dodávat pomocí sítě z jiných zdrojů. Tato situace je dána vysokou energetickou náročností průmyslové výroby v kraji.

V případě výkonového deficitu a odstávky zdrojů je potřebný výkon zajištěn z nadřazené přenosové soustavy - transformací 400/110 kV a 220/110 kV v uzlech Albrechtice, Nošovice, Horní Životice, Kletné a Lískovec. Tato vazba na nadřazenou je velmi silná a bude dále posilována zvyšováním přenosové kapacity rekonstrukcí některých stávajících, jednoduchých vedení 400 kV a výstavbou nových vedení, jejichž trasy jsou stabilizovány v rámci územně plánovací dokumentace kraje.

Distribuční soustavu 110 kV lze charakterizovat jako dostatečně rozvinutou a snadno dostupnou na celém území kraje. Přenosové kapacity této soustavy budou posilovány rekonstrukcí stávajících vedení.

#### Plynoenergetika

Provozovaný systém tranzitních a distribučních VTL plynovodů zajišťuje relativně bezpečnou dodávku zemního plynu stávajícím odběratelům. Dodávka plynu z tranzitního plynovodu kapacitně pokrývá potřeby kraje a spolu s dodávkou plynu z podzemních zásobníků plynu pak vyrovnává špičkové odběry v zimních měsících. Uvažovaná výstavba nových plynovodů souvisí především s posílením bezpečnosti dodávek plynu na systému VTL.

Přítomnost zásobníků plynu značné kapacity na území kraje přispívá k nezávislosti na výkyvech dodávky plynu a vyrovnání odběrů v době špiček.

Rozvinutá síť distribučních VTL plynovodů zásobuje plynem 242 měst a obcí a řadí tak Moravskoslezský kraj ke krajům s vysokým stupněm plynofikace. Obecně lze říci, že reálně,

ekonomicky efektivní možnosti uplatnění plošné plynofikace území v Moravskoslezském kraji jsou již téměř vyčerpány a lze očekávat problematickou efektivnost dalšího rozvoje plynofikace dalších sídel, kde nejlepší předpoklady pro plynofikaci jsou u obcí Dvorce, Horní Město, Karlovice, Skřipov a městské části Frýdku-Místku, Skalice.

### Teplárenství

Území Moravskoslezského kraje, zejména jeho východní části charakterizuje vysoký stupeň centralizace dodávek tepla. Podíl bytů v bytových domech zásobovaných teplem z teplárenských zdrojů soustav CZT Ostrava, Havířov – Karviná, Orlová, Frýdek–Místek, Kopřivnice a Krnov dosahuje cca 60 %. Převážným využitím černého uhlí v teplárenských zdrojích jsou tyto nezávislé na dovážených palivech a jejich cenové eskalaci.

### **Slabé stránky**

#### Elektroenergetika

V důsledku uvažované výstavby nových průmyslových zón, technologických parků a rostoucího stupně elektrizace komunální sféry a domácností (klimatizace) se jako slabá stránka jeví nedostatek příkonu v sítích VN - 22 kV v některých lokalitách. Tento deficit jsou ČEZ Distribuce a.s. připraveny řešit výstavbou nových napájecích bodů 110/22 kV.

Efektivnost výroby klíčových průmyslových odvětví je díky vysoké energetické náročnosti výrazně závislá na cenách energií. Využití fosilních paliv ve velkých energetických zdrojích se promítá významným podílem těchto spalovacích zdrojů na znečištění ovzduší plynnými a prachovými emisemi.

Značné zahuštění sítí technické infrastruktury zejména v ostravsko - karvinském regionu (nadzemní vedení VN, VVN, plynovody, teplovody), svými ochrannými pásmy výrazně omezuje využití území.

#### Plynoenergetika

V oblasti plynárenství lze jako slabou stránku hodnotit dosud chybějící provázanost sítí VVTL a VTL na okolní státy (Polsko, Slovensko).

### Teplárenství

Nízké využití energetického potenciálu biomasy ve spalovacích zdrojích s výkonem 5-25 MW s kombinovanou výrobou el. energie a tepla, spolu s využitím sluneční energie a tepelných čerpadel pro otop a přípravu TUV v komunální sféře a domácnostech je slabou stránkou v oblasti zásobování teplem. Problémem je značná ztrátovost rozvodů tepla (teplovody jsou snadno identifikovatelné v zimním období podle tajících pruhů ve sněhové pokrývce) a nedostatek motivace vlastníků zlepšit stav sítě (náklady včetně ztrát jsou rozúčtovány domácnostem).

### **Příležitosti**

#### Elektroenergetika



Zásadní příležitostí v oblasti energetiky jsou investice do energetických úspor a využívání efektivnějších technologií s nižší energetickou náročností s důrazem na ochranu životního prostředí snížením emisí spalovacích zdrojů spolu s modernizací inženýrských sítí. K dalším příležitostem patří orientace na využití energetického potenciálu biomasy ve spalovacích zdrojích s výkonem 5 – 25 MW s kombinovanou výrobou el. energie a tepla, spolu s využitím sluneční energie a tepelných čerpadel pro otop a přípravu TUV v komunální sféře a domácnostech, zejména v oblastech Bruntálska a Osoblažska s nepříznivými podmínkami pro plynofikaci. Rovněž zvýšené využití koksárenského plynu jako doplňkového paliva v energetických zdrojích a rozšíření těžby plynu sorbovaného na uhlí hydraulickým štěpením a jeho využitím v komunální a průmyslové sféře je příležitostí jak nahradit část dováženého zemního plynu.

Vzhledem ke snižujícím se cenám fotovoltaických článků se jako reálná příležitost jeví jejich využití pro energetické zásobení domácností i větších odběratelů s využitím střech budov.

Příležitostí pro eliminaci výše popsaných slabých stránek v oblasti elektroenergetiky odvozené z nedostatku příkonu v sítích 22 kV jsou existující záměry na posílení přenosové schopnosti distribuční soustavy 110 kV včetně výstavby nebo rozšíření elektrických stanic pro transformaci 110/22 kV.

#### Plynoenergetika

Příležitostí do budoucna je rozšíření těžby plynu sorbovaného na uhlí hydraulickým štěpením a jeho využití v komunální a průmyslové sféře. Pro realizaci mezistátních propojení přepravních systémů zemního plynu ČR a Polska jsou koridory již vymezeny v platných ZÚR MSK.

#### **Hrozby**

Zásadní hrozba vyplývá především z nejasnosti základních otázek Státní energetické koncepce České republiky, zejména budoucí orientace palivové základny a časový horizont výstavby nových zdrojů a z toho plynoucí ztráta soběstačnosti a závislost na dovozu elektrické energie. Hrozbou je rovněž téměř úplná závislost na dovozu zemního plynu, zvláště z Ruska, a s tím spojená zahraničně politická rizika.

Nepřehlédnutelnou hrozbou z celostátního hlediska je také cenová politika dodavatelů elektrické energie a plynu. V případě dalšího výrazného nárůstu ceny plynu hrozí návrat ke spalování tuhých paliv a veškerého spalitelného odpadu zejména u lokálních zdrojů a zejména o plynofikaci nových sídel.

Rizikem je rovněž vysoký podíl růstu obnovitelných zdrojů a s tím spojená snížená stabilita elektrické sítě vyvolané dotační politikou a deformací tržních podmínek při výkupu elektrické energie.

## 1.11. Veřejná vodohospodářská infrastruktura

### SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relativně vysoké procento obyvatel připojených na vodovod.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Částečně nevyhovující jakost místních zdrojů pitné vody.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vyhovující jakost pitné vody z vodovodu pro veřejnou potřebu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dlouhodobě vysoké ztráty vody z vodovodů pro veřejnou potřebu.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Založení koncepčního plánování rozvoje oboru vodovodů a kanalizací.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nevyhovující kanalizační síť u některých aglomerací.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volné kapacity ve zdrojích pitné vody, využívané k dodávkám vody do nedostatkových území mimo MSK.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatečná úroveň odkanalizování a čištění odpadních vod v obcích od 2.EO výše (42 aglomerací v MSK)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ostravský oblastní vodovod.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence odvádění a likvidace odpadních vod v obcích do 2 tis. obyvatel.</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zavádění nejlepších dostupných technik v oblasti čištění odpadních vod.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pokračující znečišťování vod kvůli nepostihovanému vypouštění splašků z netěsných žump a septiků.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Používání výrobních technologií se zvýšeným podílem recyklované vody.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pokračování znečišťování povrchových vod díky nízké efektivitě budování kanalizačních systémů u obcí s rozptýlenou zástavbou (Karvinsko).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zlepšení stavu sítí a eliminace ztrát pitné vody.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pokračování znečišťování povrchových vod díky zemědělské rostlinné i živočišné výrobě.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatek vody způsobený klimatickými změnami.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relativní zranitelnost systémů zásobování vodou.</li> </ul>

### KOMENTÁŘ

V zásobování pitnou vodou je Moravskoslezský kraj na jednom z předních míst v rámci ČR. Dlouhodobý pokles výroby pitné vody (téměř na polovinu oproti r. 1989) se v posledních letech zastavil. Vzniklé volné kapacity v centrálních zdrojích – vodárenských nádržích jsou využívány k dodávkám vody mimo území kraje a tvoří tak jednu ze silných stránek hospodaření s vodou a záruku dlouhodobě udržitelného rozvoje oboru vodárenství.

Další nárůst potřeb pitné vody se předpokládá jen velmi pozvolný. I při dalším rozšiřování skupinových vodovodů a dotaci okolních území jsou v kraji nároky na pitnou vodu pokryty až do vzdáleného výhledu k období let 2030 až 2050.

Intenzivně urbanizovaná centrální a východní část MSK je zásobována pitnou vodou v rámci Ostravského oblastního vodovodu, centrálními zdroji jsou čtyři vodárenské nádrže. Severozápadní část kraje je pokryta několika skupinovými vodovody (Bruntál, Krnov a další). Rozsah skupinových vodovodů bude dále rozšiřován a zásobování kvalitní pitnou vodou bude zpřístupněno dalším obcím.

Nevyhovující technický stav vodovodních sítí v kraji dokládá dlouhodobě vysoká míra ztrát vody. Skutečnost, že se jí už řadu let nedaří snižovat je jednou ze slabých stránek vodárenství v kraji.

V odvádění a čištění odpadních vod je situace v MSK nepříznivá – podíl obyvatel připojených na kanalizační síť je nižší než průměr ČR. Výrazné zaostávání za rozvojem vodáren-

ství představuje zásadní slabou stránku technické infrastruktury a bude nutno je v nejbližších letech odstranit. Pokračující znečišťování především povrchových vod je způsobeno také absencí kontroly septiků a žump rodinných domů, které často vypouštějí nepředčištěný nebo nedostatečně čištěný odpad do trativodů a vodotečí a v neposlední řadě zemědělskou výrobou, která používá narůstající množství chemických látek pro hnojení i ochranu rostlin.

Nevyhovující je rovněž účinnost a skladba provozovaných čistíren odpadních vod - 10 % z nich má pouze mechanický stupeň čištění a z mechanicko-biologických ČOV má pouze polovina účinné technologie na odstraňování dusíku a fosforu.

Ke zlepšení v oblasti kanalizací a ČOV dochází postupně. Vyšší požadavky jsou klade-ny na čištění odpadních vod z aglomerací větších než 10000 EO, aglomerace větší než 2000 EO mají být vybaveny stokovou soustavou s mechanicko-biologickou ČOV a i menší sídla mají mít přiměřené čištění.

U obcí s rozptýlenou slezskou zástavbou je budování kanalizačních sítí natolik finančně náročné, že některé jejich části zůstávají nadále bez kanalizace a ani výhled do budoucna není v tomto směru optimistický.

System zásobování vodou je kvůli své netěsnosti velmi zranitelný, hrozí průnik kontami-novaných vod do úseků s malým průtokem.

## 2. SOUHRNNÁ SWOT ANALÝZA

### 2.1. SWOT analýzy pilířů udržitelného rozvoje

Pro stanovení dílčích SWOT analýz pro jednotlivé pilíře udržitelného rozvoje, tj. pro oblast enviromentální, sociální a ekonomickou byly provedeny následující kroky:

- Shrnutí tematických SWOT analýz.
- Výběr nejvýznamnějších objektů / výroků (tedy jednotlivých S, W, O a T) z hlediska vazeb na rozvoj území.
- Identifikace vazeb jednotlivých objektů k enviromentálnímu, ekonomickému či sociálnímu pilíři.
- Vygenerování dílčích SWOT pro každý z pilířů.
- Formulace souhrnné analýzy.

### ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existence rozsáhlých území s vysoce kvalitními přírodními podmínkami a relativně malými civilizačními zásahy, s funkční krajinou (Hrubý a Nízký Jeseník, Moravskoslezské Beskydy, Těšínské Beskydy)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zhoršená kvalita ovzduší především v centrální a východní části kraje v důsledku koncentrace značného počtu zvláště velkých a velkých zdrojů znečištění ovzduší (REZZO 1).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vysoký vodohospodářský potenciál území (významné zdroje povrchových vod, CHOPAV a zásoby podzemních vod).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vysoká zátěž sídel hlukem z dopravy (především podél páteřních přepravních tahů).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Harmonická krajina se zachovanými krajinnými strukturami a kulturními dominantami (západní část kraje, některé části Podbeskydí a Beskyd).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poškozená krajina a režim podzemních vod v důsledku koncentrace aktivit těžebního a energetického průmyslu (Ostravsko, Karvinsko).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Funkční systém nakládání s odpady.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Snížená prostupnost krajiny v důsledku intenzivní urbanizace (Ostravsko, Karvinsko, Podbeskydí) a zcelování půdních bloků v minulosti.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dobrá dostupnost železniční sítě na území kraje.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nadměrná koncentrace rekreačních aktivit v území nejvyšších přírodních hodnot (Beskydy, Jeseníky).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plynofikace obcí ve východní části kraje.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nevyhovující stav odkanalizování a čištění odpadních vod u menších obcí.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizovaná přírodě blízká protipovodňová opatření na vodních tocích.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zvýšená zátěž některých oblastí území individuální (rodinnou) rekreací (okolí VN Žermanice a Těrlicko, Beskydy, Jeseníky, Vítkovsko, Hradec n. Moravicí).</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Narušený vodní režim krajiny (snížená přirozená retenční schopnost, vodní eroze).</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Přetrvávající znečištění povrchových vod – částečně nevyhovující jakost místních zdrojů pitné vody.</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizace průmyslových provozů a technické infrastruktury s důrazem na úspory energie a ochranu prostředí (snížení emisní a imisní zátěže území)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zpomalení (zastavení) trendu modernizace průmyslových provozů a technické infrastruktury v důsledku ekonomické situace.</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Záměry na silniční síti - přeložky a obchvaty sídel (snížení dopravní zátěže v zastavěném území).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nárůst emisí a hluku z dopravy. Nárůst zatížení měst individuální automobilovou dopravou jako důsledek suburbanizace.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Podpora veřejné dopravy a rozvoje infrastruktury environmentálně šetrných forem přepravy osob i nákladu (železniční doprava, městská hromadná doprava, systémy cyklistických stezek a pěších tras).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zhoršení kvality ovzduší v případě výrazného nárůstu ceny plynu – návrat ke spalování tuhých paliv zejména u lokálních zdrojů a nezájem o plynofikaci nových sídel.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zlepšení kvality podzemních vod zvýšením podílu sídel s nezávadným odkanalizováním a čištěním odpadních vod.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dosažení kritické meze znečištění podzemních vod chemickými prostředky používanými v zemědělství z důvodu zvýšení výnosů dotovaných energetických plodin.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvalitní sanace a rekultivace území brownfields a území postižených těžbou, revitalizace a polyfunkční využití území.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pokračující degradace krajiny (fragmentace krajiny, zábory půdy, zástavba přírodně cenných ploch) v důsledku extenzivní urbanizace území (bytová výstavba, rekreace, ekonomické aktivity, páteřní síť dopravní a technické infrastruktury).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zkvalitnění systému nakládání s odpady realizací Krajského integrovaného centra využívání komunálních odpadů.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zastavení (zpomalení) trendu postupné revitalizace zanedbaných lokalit a vznik nových brownfields v důsledku ekonomické situace.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ochrana přírodních a krajinných hodnot území jako potenciálu pro ekonomický rozvoj (zejména cestovní ruch).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Další zhoršování kvality povrchových a podzemních vod v důsledku vypouštění nepředčištěných splaškových vod.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Preference využívání územních rezerv v rámci zastavěných území sídel, recyklace ploch pro výstavbu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Úbytek vrstvy ornice jako důsledek opakovaného pěstování dotovaných erozních plodin.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budování přírodě blízkých protipovodňových opatření.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vznik a rozšiřování krajinných segmentů devastovaných těžbou a úpravou černého uhlí s potřebou úplné rekonstrukce krajinné struktury.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revitalizace vodních toků.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pokračující extenzivní rozvoj zástavby v území zvýšených hodnot krajinného rázu.</li> </ul>

## EKONOMICKÝ PILÍŘ

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Z hlediska širších vztahů příznivá geografická poloha na pomezí tří států s vazbou na rozvojové oblasti v přilehlých částech Polska a Slovenska (platí pro centrální a východní část MSK).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nevýhodná okrajová geografická poloha v rámci ČR s bariérou pohoří Jeseníky a Beskydy a vojenského prostoru Libavá. Odlehlé, špatně dostupné území na západě kraje.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Koncentrace významných sídelních center v centrální a východní části kraje s vysokým potenciálem kooperačních vazeb.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nízká hustota osídlení, převaha populačně a ekonomicky slabých sídelních center v západní části kraje.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dopravní napojení na vnitrozemí ČR - dálnice D1, rychlostní silnice R48, II. a III. TŽK (platí pro centrální a východní část MSK).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatečné napojení západní části kraje (v plném rozsahu ORP Krnov, Bruntál a Rýmařov, částečně Vítkov a Opava) na evropsky významnou a dálkovou vnitrostátní silniční síť (dálnice D47/D1, rychlostní silnice R48, II. a III. TŽK).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existence a technické parametry mezinárodního letiště Leoše Janáčka Ostrava-Mošnov.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Výrazné rozdíly v hospodářských podmínkách mezi jádrou jihovýchodní část (Ostravsko, Opavsko, Beskydy) a okrajovou severozápadní část (Bruntálsko, Rýmařovsko, Osoblažsko).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existence významných zásob černého uhlí a zemního plynu vázaného na sloje černého uhlí a vybudované kapacity na úpravu černého uhlí.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dosud nerozvinutý systém veřejné regionální logistiky.</li> </ul>

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Významné a územně stabilizované výrobní kapacity průmyslu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nepříznivá komunikační dostupnost rekreačních prostorů Nízkého a Hrubého Jeseníku ve směru od jádrového území kraje a ztížená přístupnost některých rekreačních středisek Beskyd (zvláště v zimním období).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Značný výkon energetických zdrojů v území a rozvinutý systém přenosových a distribučních sítí.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Převážně sezónní využití většiny rekreačních oblastí, nedostatek ubytovacích kapacit vyšších kategorií.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existence významných strategických rozvojových zón a územní stabilizace potenciálních zón.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nízká úroveň podnikatelské aktivity v západní a severozápadní části kraje.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Příznivé podmínky pro rozvoj cestovního ruchu v oblasti Beskyd a Jeseníků.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatečná ochrana měst a obcí před povodněmi.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozmanité přírodní podmínky vhodné pro tradiční zemědělskou produkci i ekologické zemědělství.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pomalá restrukturalizace ekonomiky, zejména v územích s převažujícím těžebním a hutním průmyslem a v území dříve výrazně orientovaném na zemědělství.</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozvoj kooperačních vazeb výroby a služeb na vnitrostátní, přeshraniční i evropské úrovni. Dokončení napojení kraje na evropskou a vnitrostátní dálniční a rychlostní síť.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Globální ekonomická recese.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Posílení dopravních vazeb dostavbou kapacitních komunikací (I/11, R48 - obchvat Frýdku-Místku, R35).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Úbytek kvalifikovaných pracovních sil přesunem do hospodářsky stabilnějších regionů.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zlepšení komunikační dostupnosti především dopravně odlehlejších oblastí a zvýšení atraktivity pro jejich možný ekonomický rozvoj a stabilitu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Znehodnocení rekreačního potenciálu krajiny devastací přírodních a krajinných hodnot území.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rezervní plochy ve formě vysokého počtu nevyužívaných areálů a služeb (brownfields).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nevyužití surovinových rezerv v důsledku nevyřešení střetů zájmů a deficitu šetrných technologií.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nárůst významu a využití mezinárodního letiště Ostrava-Mošnov.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pokračující útlum již dnes okrajových, periferních, obtížně dostupných oblastí.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Restrukturalizace a modernizace primárního a sekundárního sektoru, posílení role vědy a výzkumu a znalostních technologií.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Růst cen energií spojený se zvýšeným dopadem na energeticky náročná odvětví.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Využití rekreačního potenciálu, zejména horských oblastí (Beskydy, Jeseníky) rozvojem a zkvalitňováním služeb. Rozvoj cestovního ruchu mimo hlavní rekreační oblasti kraje (Osoblažsko, Vítkovsko, Těšínské Beskydy).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Odchod firem do oblastí s levnější pracovní silou a nižšími náklady na výrobu.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Využití zásob dosud nevytěžených energetických surovin s použitím moderních technologií.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rostoucí regionální diference příjmů spojená s hospodářskou strukturou (relativně nízká podnikatelská aktivita, vysoká nezaměstnanost) a vývojem nákladů.</li> </ul>

## SOCIÁLNÍ PILÍŘ

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dobrá občanská vybavenost většiny území kraje (školství, zdravotnictví a sociální péče, kulturní zařízení).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nižší vybavenost školou a zdravotnickým zařízeními obcí spádových obvodů ORP Bruntál, Krnov a Vítkov.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Koncentrace významných sídelních center v centrální a východní části kraje s vysokým potenciálem kooperačních vazeb.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nepříznivá vzdělanostní struktura obyvatelstva (vysoký podíl obyvatel se ZŠ a nízký podíl obyvatel s VŠ vzděláním).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Relativně vysoká sídelní stabilita obyvatel střední a východní části kraje.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vysoká míra nezaměstnanosti.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dobrá dopravní dostupnost a obslužnost sídel především v centrální a východní části kraje.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Úbytek obyvatel přirozenou měnou i migrací. „Odliv mozků“ – odchod mladých vzdělaných lidí mimo kraj.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dobrá úroveň napojení na technickou infrastrukturu (vysoký stupeň plynofikace obcí, vysoký podíl soustav CZT, vysoké procento obyvatel připojených na vodovod).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nízká kvalita obytného prostředí v oblastech se zvýšenou koncentrací těžebních nebo průmyslových areálů.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Atraktivní obytné prostředí v okolí a v dobré dostupnosti center osídlení.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Negativní vlivy suburbanizace - vylidňování měst a jejich rostoucí zátěž individuální automobilovou dopravou.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nárůst počtu obyvatel v atraktivních částech kraje (Hlučínsko, Frýdecko-Místeco, Frýdlantsko).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nízká intenzita bytové výstavby ve městech.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zhoršená vzdálenostní nebo časová dostupnost spádových center (ORP) z obcí v okrajových částech správních obvodů (zejm. ORP Krnov, Bruntál, Opava).</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zhoršená dostupnost krajského města z obcí v západní části kraje (správní obvody ORP Krnov, Bruntál, Rýmařov).</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zkvalitnění dopravního propojení a obsluhy území, s ohledem na zvýšení atraktivity pro jejich možný ekonomický rozvoj a stabilitu osídlení.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stárnutí bytového fondu a vznik vyloučených lokalit v málo atraktivních částech sídel. Prostorová a sociální segregace lokalit s nízkým standardem bydlení a se zhoršenou kvalitou obytného prostředí.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Podpora podnikatelských aktivit v hospodářsky slabých oblastech.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Snižování standardu občanské vybavenosti (školství, zdravotnictví) v důsledku úbytku obyvatelstva a špatné dopravní obslužnosti území.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zlepšení obytného prostředí měst komplexním řešením mobility (snížení zátěže motorovou dopravou, podpora udržitelné dopravy).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zvyšování podílu nezaměstnaných v důsledku globalizace a ekonomické restrukturalizace.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zlepšování stavu obytného prostředí revitalizací bytového fondu a veřejných prostranství, podpora vazby zastavěného území a zeleně pro každodenní rekreaci.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stárnutí obyvatelstva a nedostatečná kapacita a kvalita sociálních služeb.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zajištění protipovodňové ochrany v povodí Opavy výstavbou vodní nádrže Nové Heřminovy a ostatních souvisejících protipovodňových opatření (správní obvody ORP Krnov, Bruntál, Kravaře a Opava).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ohrožení území záplavami a sesuvy v důsledku pokračující výstavby v rizikových lokalitách.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Růst regionálních disparit v důsledku rozdílné dynamiky ekonomického rozvoje v jednotlivých částech MSK.</li> </ul>

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oslabení sídelních funkcí pod práh životaschopnosti obcí v některých oblastech (Osoblažsko, Budišovsko, Vítkovsko) v důsledku úbytku obyvatelstva a stárnutí populace (odchod mladších lidí do oblastí s lepšími pracovními příležitostmi a vyšší úrovní občanské vybavenosti).</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zhoršování životních podmínek v souvislosti s důsledky těžby černého uhlí bez koordinace s ochranou sídel.</li> </ul>

## VAZBY MEZI JEDNOTLIVÝMI PILÍŘI UDRŽITELNÉHO ROZVOJE

Na základě analýzy jednotlivých SWOT byly identifikovány některé vazby mezi pilíři udržitelného rozvoje, které lze popsat následovně:

- Přírodní hodnoty (krajina, biodiverzita, povrchové a podzemní vody) jsou jedním z nejvýznamnějších potenciálů území MSK. Tyto hodnoty na jedné straně představují významnou příležitost pro rozvoj území především na bázi rekreace a cestovního ruchu, na druhé straně mohou být i bariérou tohoto rozvoje (ochrana přírody, nevyhovující parametry přístupových komunikací rekreačních středisek Beskyd). Hlavní rizika ohrožení těchto hodnot jsou spojena s extenzivním rozvojem bydlení a rekreace, těžbou nerostných surovin a v případě krajiny též rozvojem výroby energie z obnovitelných zdrojů (větrné a fotovoltaické elektrárny).
- Pro hospodářsky nedostatečně rozvinuté oblasti (Vítkovsko, Budišovsko, Osoblažsko, Bruntálsko, Rýmařovsko) s oslabeným sociálním, resp. ekonomickým pilířem je významnou příležitostí posílení funkčních (především dopravních) vazeb na oblasti s větší dynamikou rozvoje (rozvojové oblasti, rozvojové osy). Tento aspekt je nezbytné zohlednit při hodnocení environmentálních důsledků a rizik ve vztahu k veřejnému zájmu posílení ostatních dvou pilířů udržitelného rozvoje.
- Velká část ekonomických příležitostí (zlepšování dopravní dostupnosti, rozvoj terciární ekonomiky, těžba energetických surovin) je také příležitostí sociální (zlepšování ekonomické výkonnosti regionu a tím i kvality života jeho obyvatel – zvýšení nabídky pracovních příležitostí, možné zkrácení dojížděkové vzdálenosti do zaměstnání, nárůst koupěschopné poptávky atd.).
- Ložiska energetických surovin jsou významnou součástí ekonomického potenciálu kraje. Na druhou stranu s jejich exploatací jsou spojena významná rizika sociální (ohrožení zdraví obyvatel) a environmentální (degradace krajiny atd.).
- Environmentální rizika plynoucí z některých ekonomických aktivit (těžba, průmyslová výroba) jsou často také riziky sociálními – zhoršování kvality životního prostředí má negativní dopad na veřejné zdraví (zhoršená kvalita ovzduší v centrální části kraje), oblasti se snížením standardem bytového fondu vyvolávají riziko postupné prostorové a sociální segregace. Zároveň působí v období globální ekonomické krize strach ze ztráty pracovních míst v případě odchodu významných zaměstnavatelů do zemí s mírnějšími restrikcemi ve vztahu k ochraně životního prostředí.



- Postupné ožívování bytové výstavby ve městech, revitalizace a tvorba nových veřejných prostranství, zachování kontaktu s přírodním prostředím aj. jsou příležitostí pro zmírnění trendu suburbanizace a nárůstu osobní automobilové dopravy.
- Kvalitní zajištění nezbytné energetické infrastruktury (zásobování teplem a elektřinou) a nakládání s odpady (komunálními, průmyslovými) a odpadními vodami je silnou stránkou ekonomickou, sociální i environmentální.
- Rizika sociální (odliv obyvatelstva) jsou i rizika ekonomická – odliv kvalifikované pracovní síly.

## 2.2. Souhrnná SWOT analýza udržitelného rozvoje metodou klastrové analýzy

### POPIS POSTUPU

Pro vytvoření souhrnné analýzy udržitelného územního rozvoje byla použita metoda „klastrové analýzy“, která je založena na vytváření a následném popisu shluků objektů o podobných charakteristikách. Shluky se vytvářejí na základě podobnosti mezi objekty (tj. jednotlivé S, W, O a T), které jsou popsány silou vazby ke stanoveným tématům.

S ohledem na koncept udržitelného rozvoje byly pro úvodní analýzu stanoveny celkem 4 témata:

- **lidé** tj. zdraví, kvalita života, sociální soudržnost,
- **zdroje** tj. nakládání se zdroji surovin a energie, vodou, závislost kraje na vnějších zdrojích,
- **ekonomika** ekonomická prosperita kraje, technologické inovace, rozvoj výroby a služeb,
- **biodiverzita** tj. ochrana krajiny, ekosystémů a biodiverzity, s vazbou na lesy a zemědělství, vodu v krajině.

Úvodní analýza sloužila pro „roztřídění“ objektů a zjištění existujících podobností. Následně bylo možné rozčlenit jednotlivé objekty (tj. S, W, O, T) k pilířům udržitelného rozvoje, tak jak jsou stanoveny příslušnou legislativou (tj. vyhláškou 500/2006 Sb.).

V následujícím textu jsou popsány položky jednotlivé části SWOT jako výsledná charakteristika jednotlivých shluků, identifikovaných klastrovou analýzou (viz výše). Text lze chápat jako souhrnnou SWOT udržitelného územního rozvoje Moravskoslezského kraje. Názvy jednotlivých položek vystihují celkovou charakteristiku shluku, v popisu jsou pak zohledněny jednotlivé části shluku (tj. jednotlivé S, W, O či T popsané oborovými specialisty).

### SILNÉ STRÁNKY

#### **S1: Občanská vybavenost a dopravní dostupnost**

Kraj je napojen na transevropské multimodální koridory, převážná část území má dobrou dopravní dostupnost k občanské vybavenosti. V Ostravské aglomeraci je také dobrá

dopravní dostupnost do zaměstnání. V některých částech kraje (Frýdlantsko, Frýdecko-Míšecko, Hlučínsko, Třinecko, Bruntálsko, Jablunkovsko) dochází k postupnému ožívání bytové výstavby.

### **S2: Strategická poloha kraje**

Výhodná geografická poloha na pomezí tří států, dobré dopravní spojení s okolními regiony a státy (hlavní přepravní tahy na Polsko a Slovensko) spolu s vysokým stupněm industrializace a probíhající ekonomickou transformací regionální ekonomiky činí kraj strategickým územím pro řadu investorů.

### **S3: Silná energetika založená na vlastních palivových zdrojích**

Díky těžbě uhlí (významné zásoby, vybudované zpracovatelské kapacity) a existujícím elektrárenským a teplárenským kapacitám je jádrová oblast kraje energeticky soběstačná. Kromě uhlí lze v budoucnosti využívat i jiné zdroje (průmyslové odpady, biomasu nebo důlní metan). Dobrá je i rozvodná infrastruktura (soustava v kraji je dobře napojena na nadřazenou soustavu vysokého napětí, soustavy centrálního zásobování teplem mají vysoký podíl na dodávkách tepla).

### **S4: Možnosti rekreace v přírodním prostředí**

Díky vysoké kvalitě přírodního prostředí horských masivů (Beskydy, Jeseníky) i dalších území (Poodří) kraj nabízí dobré možnosti rekreace včetně lyžování a cyklistiky. Existence významných ZCHÚ a lokalit soustavy Natura 2000 může přispět k atraktivitě území. Zkušenosti se zemědělským hospodařením v horských oblastech i vysoký podíl trvalých travních porostů vytváří dobré podmínky pro agroturistiku.

### **S5: Stabilní ekosystémy**

V okrajových oblastech i v centrální části má kraj jedinečné přírodní a krajinné kvality (CHKO Beskydy, CHKO Jeseníky, CHKO Poodří), které přispívají ke stabilizaci ekosystémů a zároveň zvyšují atraktivitu života na území kraje.

## **SLABÉ STRÁNKY**

### **W1: Znečištěné ovzduší a hluková zátěž**

Silný energetický sektor (velké a střední zdroje), ale i zpracování uhlí a metalurgie emitují zejména PAU a PM10. Dochází k plošnému překračování imisních limitů pro PM10 a cílového limitu pro benzo(a)pyren – zejména ve východní části kraje (oblast přibližně vymezená spojnicemi Opava – Nový Jičín a Nový Jičín – Třinec). V části území (Ostravsko – východní část, vymezená částí města Ostrava, obcemi Vratimov, Petřvald, Šenov, Václavovice a okrajovou částí Havířova a Řepiště) dochází k souběžnému překračování více imisních limitů pro zdraví lidí – PM10, benzo(a)pyren, benzen, arsen, lokálně oxid dusičitý. Kromě zátěže emisemi z dopravy jsou také překračovány hlukové limity – zejména podél většiny průtahových komunikací (i s korekcí na starou zátěž z dopravy jsou překračovány limity zejména ve střední části kraje – pásmo Nový Jičín, Příbor, Frýdek–Místek, Ostrava).

## **W2: Narušená krajina a půda**

Těžba uhlí, energetika, průmysl a doprava spolu s nevhodnými metodami intenzivního zemědělství narušily retenci vody v krajině, zdraví a stabilitu přirozených i produkčních ekosystémů. Hospodaření s půdou neprospívá ani dotační systém zaměřený na energetické plodiny. Negativně působí fragmentace krajiny liniovými stavbami (doprava, distribuční sítě) a zástavbou (srůstání sídel). Stále vznikají a jsou rozšiřovány krajinné segmenty devastované důlními vlivy. Důlní činností došlo v některých oblastech (Ostravsko – Karvinsko) k výraznému narušení režimu podzemních vod a vzniku bezodtokových zón.

## **W3: Nevyužití lidské zdroje**

Nízká dopravní dostupnost okrajových částí kraje, nízká kvalifikace části lidských zdrojů i pokračující setrvačnost historické průmyslové a dopravní struktury brání efektivnímu využití lidských zdrojů a vede k problémům s nezaměstnaností zejména v periferních oblastech kraje, což umocňuje i sousedství podobně málo rozvinutých oblastí v přilehlém území Polska. Vysoká nezaměstnanost je zčásti strukturálního charakteru a není ovlivněna stále nízkým podílem sektoru služeb na celkovém ekonomickém výsledku. V rámci kraje lze identifikovat nerovnoměrný populační vývoj a výrazně nižší hustotu osídlení v západní části kraje. Dochází k úbytku obyvatelstva přirozenou měnou i migrací.

## **W4: Nevyvážený územní rozvoj**

Vysoká míra urbanizace a industrializace centrální části kraje je příčinou zhoršeného stavu složek životního prostředí (ovzduší, voda, krajina). Naproti tomu řídká sídelní struktura a zhoršená dopravní dostupnost je příčinou stagnace okrajových partií v jeho západní a severní části. Tyto regiony nemohou počítat s rozvojovými impulsy ze sousedních území buď z důvodů absence prostorových vazeb (horský masiv Jeseníků, existence VÚ Libavá) nebo z důvodu slabé hospodářské základny navazujících území (Polsko).

## **PŘÍLEŽITOSTI**

### **O1: Posílení dopravního spojení kraje**

Dobudováním nadregionálního dálničního, leteckého a železničního spojení (vyšší využití mezinárodního letiště v Mošnově, dobudování rychlostní komunikace R35 a zlepšení dostupnosti Prahy) a zlepšením komunikační dostupnosti v rámci kraje (hlavně dopravně odlehlejších oblastí) spolu s odstraněním environmentálních "hot spots" (zejména sanace a rekultivace území postižených těžbou, zlepšení stavu ovzduší) vzroste atraktivita a význam kraje.

### **O2: Nová ekonomika**

Odklon od ekonomiky založené na "uhlí a oceli" k výrobkům s vyšší přidanou hodnotou (hi-tech výroba, znalostní ekonomika), službám (rekreace a lázeňství) a zásobovací logistice je pro kraj cesta k ekonomickému růstu.

### **O3: Efektivní využití přírodního bohatství**

Lepší hospodaření v lesích, zkvalitnění vodního hospodářství a odpovědné hospodaření v krajině (včetně speciální územní ochrany biotopů, rekultivace, obnova polních cest a remízků, realizace ÚSES) znamenají efektivní hospodaření se zdroji. To je třeba kombinovat s energetickou a materiálovou efektivitou a využitím nových zdrojů energie (např. koksárenský plyn, biomasa).

### **O4: Moderní energetika a průmysl**

Příležitostí je modernizace a zvýšení efektivity využití domácí energetické základny kraje, hledání co nejšetrnějších postupů při těžbě a využívání neobnovitelných zdrojů ale také zvýšení jejich diverzifikace (důlní a koksárenský plyn, vysoce výhřevné průmyslové odpady).

## **HROZBY**

### **T1: Neúměrně rostoucí antropogenní zátěž**

Negativní environmentální dopady dynamického růstu (emise, zábory půdy) a dopravy (hluk, emise, fragmentace krajiny) spolu s riziky spojenými s globální změnou klimatu (extrémní sucha, záplavy, sněhové kalamity) mohou spolu s extenzivní těžbou uhlí vést ke zhoršení zdravotního stavu obyvatel. Tlak na výstavbu v přírodě cenných oblastech či v jejich těsné blízkosti může mít vliv na snížení biodiverzity a kvality životního prostředí obecně.

### **T2: Energetická a dopravní krize**

Zdražování energie, útlum těžby uhlí, přemístění klíčové výroby do oblastí s levnějšími vstupy, úpadek železniční dopravy a nadměrná zátěž silniční infrastruktury mohou podvázet ekonomický růst regionu.

### **T3: Krize lidských zdrojů**

Stagnace vzdělanosti, strukturální (dlouhodobá) nezaměstnanost v kombinaci s odlivem kvalifikované a mladší pracovní síly nespokojené s prohlubujícími se sociálními konflikty mohou vést k ekonomické regresi. Stárnutí obyvatelstva a vylidňování okrajových oblastí tyto problémy jen zesílí.

### **T4: Vyčerpání půdy a produkční kapacity lesa**

Úbytek zemědělské půdy (zejména v důsledku výstavby) a další rozšiřování území poškozeného důlní činností (včetně starých škod) v kombinaci s acidifikací a chemizací (energetické plodiny) může nastartovat výrazné negativní trendy degradace půdy včetně eroze. Monokultury umožňující intenzivní produkci technologických plodin spolu s projevy klimatických změn mohou mít negativní dopady na stabilitu zemědělské půdy a lesních porostů. Snížená retenční schopnost krajiny vede ke zvýšení povodňových rizik.

### 3. VYHODNOCENÍ ÚZEMNÍCH PODMÍNEK PRO UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ MULTIKRITERIÁLNÍ ANALÝZOU

Pro územní plánování a s ním související rozhodování v území je důležité znát nejen souhrnné vyhodnocení podmínek pro udržitelný rozvoj, ale zejména tendence a trendy v území, jeho slabé a silné stránky podle jednotlivých témat tak, jak jsou vyjádřena v kartogramech přílohy rozboru udržitelného rozvoje. Nástroji územního plánování situaci se lze pokusit korigovat deprivace v území pouze na základě konkrétních informací. V kartogramech je vyhodnoceno 60 různých témat a další podtémata, z nichž lze zjistit, v čem konkrétně je území oslabeno, jaké jsou pozitivní a negativní tendence vývoje. Shrnutí hodnocení do tří pilířů udržitelného rozvoje je spíše informativní, ke zkrácení a zjednodušení může dojít v závislosti na druhu vybraných indikátorů a jejich vahách v celkovém hodnocení. Nejmenší vypovídající hodnotu má pro praktické využití závěrečný kartogram, tj. hodnocení území z hlediska všech tří pilířů dohromady pouze ve škále od „velmi dobře“ po „velmi špatně“, aniž by bylo vyjádřeno, v čem spočívá kvalita resp. nekvalita podmínek udržitelného rozvoje v každé obci. V souladu s prováděcím předpisem bylo toto shrnující hodnocení přesto provedeno, a to za použití metody multikriteriální analýzy.

#### POPIS METODY HODNOCENÍ

##### VÝBĚR INDIKÁTORŮ

Prvním krokem hodnocení byl výběr indikátorů pro každý z pilířů udržitelného rozvoje. Snahou pořizovatele bylo vybrat indikátory reprezentativní a současně dostupné. Vybrané indikátory jsou kombinací ukazatelů relativně stabilních, vyjadřujících stav území, a indikátorů proměnlivých, vyjadřujících trendy v území.

Za každý pilíř (životní prostředí, hospodářský rozvoj, soudržnost společenství obyvatel) byla nadefinovaná sada 8 – 9 indikátorů. Indikátory hodnotily obce buď logickou proměnnou ano/ne (např. překročení imisních limitů), na speciálně vytvořené bodové škále (např. dostupnost obce s rozšířenou působností nebo krajského města z dané obce), nebo na základě dat přepočtených relativně tak, aby nehrála roli rozloha obce nebo počet obyvatel (např. průměrná cena pozemků nebo míra nezaměstnanosti).

Všechny indikátory byly ohodnoceny na sedmibodové škále <-3;+3>. Pro ohodnocení indikátorů s logickou proměnnou byly použity krajní body (-3 a +3), pro ohodnocení indikátorů používajících zvláštní bodovou stupnici bylo použito expertního přístupu, kdy každému ohodnocení na speciální stupnici byla přiřazena hodnota na škále <-3;+3>. Pro ohodnocení poslední skupiny relativních dat vztahených k obcím bylo použito přepočtu na z-skóre, které má tu vlastnost, že převede data na normované normální rozdělení. Normální rozdělení má průměr roven 0, směrodatnou odchylku 1 a drtivá většina hodnot (99,7 %) se nachází v rozmezí trojnásobku směrodatné odchylky na obě strany od nuly (tzv. pravidlo „tři sigma“). Tím rovněž došlo k ohodnocení dat na výše uvedené škále.

## VYVÁŽENÍ INDIKÁTORŮ

Je očividné, že každý z nadefinovaných indikátorů neovlivňuje územní podmínky sledované za daný pilíř stejnou vahou. Aby takto provedené vyhodnocení vyváženosti územních podmínek reflektovalo skutečnost, byla nadefinována pro každý indikátor váha, kterou do vyhodnocení ten který indikátor vstupoval. Vyhodnocení pouze na základě aritmetického průměru by nebylo adekvátní. První verze výstupů byly podrobeny expertnímu zhodnocení, na jehož základě byly váhy upraveny.

Environmentální pilíř		Hospodářský pilíř		Sociální pilíř	
Průměrná pětiletá koncentrace PM10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (E1)	<b>1,3</b>	Počet obyvatel (H1)	<b>0,5</b>	Postavení obce dle vybavenosti: (S1a-S1d)	
Chemický stav vodních toků (E2)	<b>1</b>	Počet podnikatelských subjektů na 1000 obyvatel ORP (H2)	<b>1,1</b>	Zdravotnictví (S1a)	<b>0,3</b>
				Sociální služby (S1b)	<b>0,3</b>
				Kultura (S1c)	<b>0,3</b>
				Školství (S1d)	<b>0,3</b>
Přírodní potenciál území (E3)	<b>1</b>	Počet volných pracovních míst v dosahu 40 min. dojížděky (H3)	<b>1,1</b>	Podíl obyvatel narozených v místě bydliště (S2)	<b>1</b>
Emise z mobilních zdrojů znečištění tuny/km <sup>2</sup> (E4)	<b>1,3</b>	Podíl nezaměstnaných (H4)	<b>1,3</b>	Podíl obyvatel 65+ na celkovém počtu obyvatel obce (S3)	<b>1</b>
Zátěž území těžbou (E5)	<b>1</b>	Počet dlouhodobě nezaměstnaných (nad 12 měsíců), (H5)	<b>1,1</b>	Hrubá míra migračního salda (S4)	<b>1,5</b>
Podíl zastavěných a ostatních ploch z celkové výměry (E6)	<b>0,5</b>	Dostupnost dálnice nebo rychlostní komunikace (H6)	<b>0,9</b>	Podíl obyvatel s VŠ vzděláním (S5)	<b>1</b>
Podíl výměry lesů z celkové výměry obce (E7)	<b>0,5</b>	Vzdálenost ORP (H7)	<b>0,5</b>	Cena pozemků pro výstavbu rodinných domků v Kč/m <sup>2</sup> (S6)	<b>1,3</b>
Podíl trvalých travních porostů z celkové výměry ZPF obce (E8)	<b>0,4</b>	Vzdálenost krajského města (H8)	<b>0,5</b>		

## OHODNOCENÍ PILÍŘŮ

Ohodnocení pilířů je provedeno jako vážený průměr ohodnocení jednotlivých indikátorů, kde součet ohodnocení indikátorů je podělen sumou vah všech indikátorů v daném pilíři. Za každý pilíř je následně sestaven kartogram, ve kterém je znázorněno následujících sedm tříd:

Územní podmínky	Hodnota
Velmi dobré	Méně než -1,0
Dobré	-1,0 až -0,6
Zlepšené	-0,6 až -0,2
Průměrné	-0,2 až +0,2
Zhoršené	+0,2 až +0,6
Špatné	+0,6 až +1,0
Velmi špatné	Více než +1,0

Hodnotou je ohodnocený pilíř v dané obci (tedy vážený průměr).

### CELKOVÉ VYHODNOCENÍ ÚZEMNÍCH PODMÍNEK

Celkové vyhodnocení územních podmínek je sestrojeno stejným způsobem jako ohodnocení pilířů, tedy jako vážený průměr. Jedná se o vážený průměr všech indikátorů nadefinovaných v rámci všech pilířů. Je rovněž zabezpečeno to, aby územní podmínky vyhodnocené v rámci jednoho pilíře (např. jako velmi dobré, nebo naopak velmi špatné) neovlivňovaly nadměrně celkové vyhodnocení územních podmínek, a to tak, že suma vah v rámci pilířů je zhruba stejná (tedy je zachován vliv pilířů na celkové vyhodnocení zhruba v poměru 1:1:1).

Také v případě celkového vyhodnocení územních podmínek je následně sestrojen kartogram, ve kterém je znázorněno sedm tříd, hodnotou je ohodnocený pilíř v dané obci (tedy vážený průměr):

Územní podmínky	Hodnota
Velmi dobré	Méně než -0,7
Dobré	-0,7 až -0,4
Zlepšené	-0,4 až -0,1
Průměrné	-0,1 až +0,1
Zhoršené	+0,1 až +0,4
Špatné	+0,4 až +0,7
Velmi špatné	Více než +0,7

Rozmezí hodnot, kterými se definují jednotlivé třídy znázorněné v kartogramu (obce s územními podmínkami hodnocenými jako „velmi dobré“, „dobré“ atd.) je odlišné od rozmezí hodnot použitých pro definování tříd u kartogramů za jednotlivé pilíře. Důvodem je to, aby celkový kartogram lépe znázornil jednotlivé územní odlišnosti.

Možnosti, jak vytvořit celkový kartogram byly dvě: vytvořit průměr z ohodnocených pilířů nebo vytvořit vážený průměr ze všech indikátorů. V prvním případě by šlo ovšem o průměr z vážených průměrů a konstrukce průměru z průměru není ideální, proto byl zvolen vážený průměr ze všech indikátorů. Porovnáním obou metod se však ukázalo, že jejich výsledky

jsou velmi podobné. V kartogramu byl přesto použit vážený průměr všech nadefinovaných indikátorů.

Kartogramy jednotlivých pilířů i celkový kartogram byly podrobeny expertnímu posouzení a váhy indikátorů byly na jeho základě upravovány. Výsledné kartogramy odrážejí stav území v souladu s předchozím kvalitativním hodnocením (SWOT analýzy).

### **3.1. Vyhodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí**

Kategorizace obcí dle celkového počtu dosažených bodů je vyjádřena v kartogramu 59.1. Zdrojová data obsahuje tabulka č. 1 přílohy.

#### **INDIKÁTORY**

Pro hodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí bylo vybráno celkem 8 ukazatelů – „klíčových indikátorů“, vyjadřujících v generalizované podobě kvalitu prostředí a zátěž jeho vybraných složek. Výběr ukazatelů a způsob jejich generalizace vyplynul ze snahy podchytit (alespoň nepřímo) všechny důležité složky životního prostředí a z potřeby vyjádření hodnot pro jednotlivé obce jako základní územní jednotky.

#### ***Zátěž území těžbou nerostných surovin***

Specifický ukazatel ukazující koncentraci těžebních aktivit a jejich důsledků (odvalů, odkališť a významných vlivů poddolování) na území obce formou podílu ploch těžby s diferenciací koeficientů pro jednotlivé způsoby těžby (povrchová / hlubinná / z vrtu) a ploch aktivních odvalů a odkališť na území obce. Hodnota tohoto ukazatele v přímé závislosti indikuje zátěž území, resp. nejvíce dotčených složek životního prostředí (krajina, půda, voda, ovzduší).

Výsledné hodnoty potvrzují nejvyšší zátěž v oblastech probíhající těžby černého uhlí (Karviná, Doubrava, Horní Suchá, Orlová, Stonava, Petřvald). Proti výchozímu stavu z roku 2009 je identifikováno dílčí snížení hodnot v případě Horní Suché, Orlové a Petřvaldu. Zvýšené hodnoty v území jižně Ostravy (Paskov, Staříč, Sviadnov, Žabeň) jsou generovány územním překryvem těžby černého uhlí a zemního plynu. Také v tomto prostoru je s výjimkou Staříče evidováno mírné snížení zátěže. Ostravská část revíru také vykazuje klesající hodnoty v souvislosti s postupným uvolňováním ploch po těžbě uhlí (probíhá již pouze těžba zemního plynu). V ostatním území MSK dosahuje tento ukazatel výrazně nižších hodnot.

#### ***Chemický stav vodních toků***

Chemický stav vodních toků je významným indikátorem vodní složky životního prostředí. Ukazatel vyjadřuje převažující stav povrchových vod na území obce klasifikovaný jako „vyhovující – potenciálně nevyhovující - nevyhovující“ dle dat Povodí Odry, s.p. Vyhovujícím chemickým stavem se rozumí stav potřebný pro dosažení cílů ochrany vod jako složky život-



ního prostředí, při kterém koncentrace znečišťujících látek nepřekračují normy environmentální kvality.

Z údajů Povodí Odry, s.p., vyplývá, že nevyhovující stav je v centrální části kraje od Opavska a východní část Vítkovska přes Odersko (s výjimkou vyšších poloh), Bílovecko, část Hlučínska po Ostravu včetně západní části Frýdecko-Místecka. Potenciálně nevyhovující stav je v některých dílčích povodích Bruntálska, části Ostravska, Novojičínska, Karvinska, Těšínska a Jablunkovské brázdy. Naopak vyhovující stav má většina území Hrubého i Nízkého Jeseníku, sever Hlučínska, Fulnecko a většina území Beskyd i Podbeskydí. Alarmující je nevyhovující chemický stav povrchové vody v Přírodním parku Moravice a na horním toku Odry v Přírodním parku Oderské vrchy.

Špatný stav vod je identifikován nejen v průmyslových lokalitách a územích husté obytné zástavby, ale také místech soustředěné individuální rekreace a v intenzivně zemědělských částech kraje. Problém se týká také malých obcí bez kanalizace na celém území kraje, kde dochází k výrazné eutrofizaci vody díky vypouštění splaškových vod do septiků a často netěsných žump.

### **Průměrná pětiletá koncentrace PM<sub>10</sub> (µg/m<sup>3</sup>)**

Koncentrace značného počtu zdrojů významných a velmi významných stacionárních zdrojů znečištění společně s emisemi z dopravy a lokálních zdrojů vytápění je příčinou setrvalé nepříznivého stavu znečištění ovzduší. Největším problémem jsou vysoké koncentrace polévatého prachu PM<sub>10</sub>, který na sebe váže těžké kovy a další chemické látky, poškozující zdraví.

Souvislá oblast, kde dochází k překračování imisního limitu pro ochranu zdraví je poměrně rozlehlá a zasahuje kromě širšího území ostravské aglomerace i část Opavska, Třinecka, část Beskyd a Osoblažský výběžek.

### **Přírodní potenciál území**

Pro tento účel byl použit jako ukazatel podíl nejvýznamnějších ploch chráněných dle zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů (CHKO, maloplošná ZCHÚ, přírodní parky, biocentra NR a R ÚSES, lokality Natura 2000) na rozloze obce. V porovnání s ÚPP MSK 2009 nedošlo v rámci tohoto indikátoru k podstatným změnám. Větší odchylky u jednotlivých obcí budou mít pravděpodobně příčinu v technických chybách zdrojových dat.

Nejvyšší hodnoty v rámci kraje vykazují logicky horské masivy Hrubého Jeseníku a Beskyd a dále pak východní část Nízkého Jeseníku (Přírodní park Moravice a Přírodní park Oderské vrchy).

### **Podíl výměry lesů na rozloze obce**

Ukazatel vyjadřující podíl lesních ploch (PUPFL) na rozloze obce. Hodnoty v podstatě potvrzují indikátor přírodního potenciálu území v tom smyslu, že pro území s nejvyššími přírodními hodnotami mají lesní porosty zásadní význam.

Míra přírůstku nebo úbytku lesních ploch v jednotlivých obcích nepřesáhla v převážné většině případů 2%. Diferenciace území MSK z hlediska lesnatosti zůstává proto stejná jako v ÚAP 2011, 2013 a 2015.

### **Podíl zastavěných a ostatních ploch na rozloze obce**

Indikátor vyjadřuje stupeň urbanizace území. Diferenciace území MSK dle tohoto indikátorů zůstává proti předchozím letům bez velkých změn.

Nejvyšších hodnot dosahuje indikátor v centrální části kraje vymezené linií Ostrava – Havířov – Český Těšín – Karviná – Bohumín – Ostrava s výběžkem k jihu do Podbeskydí (Frýdku-Místku a Frýdlantu n.O.), kde se v poslední době uplatňují významné urbanizační aktivity (průmyslová zóna Nošovice, bytová výstavba). Nejvyšší relativní přírůstek zastavěných ploch proti roku 2009 je v ose podél toku Odry a dálnice, dále na Hlučínsku a v pásu Podbeskydí.

### **Podíl trvalých travních porostů z celkové výměry obce**

Indikátor vyjadřuje ekologickou stabilitu zemědělského půdního fondu na území obce. Trvalé travní porosty tvoří charakteristické prvky naší kulturní krajiny. Mají velký význam pro ochranu životního prostředí – zachování biologické diverzity a ekologickou stabilitu krajiny. Zároveň jsou travní porosty důležitou složkou v ochraně povrchových a podzemních vod. Ovlivňují mikroklima a tím i teplotní a hydrologický režim v krajině. Ve své biomase jsou rezervoárem biologicky vázané vody a z tohoto důvodu je nepřehlédnutelný podíl trvalých travních porostů na tepelné bilanci krajiny. Velký význam mají také při ochraně půdy i jako protierozní činitel. Běžně používaný koeficient ekologické stability je pro sledování území značně zkreslující, jelikož za stejně ekologicky nestabilní jsou v něm považovány orná půda i zastavěné plochy a nádvoří.

## **KOMENTÁŘ K VYHODNOCENÍ PODMÍNEK PRO PŘÍZNIVÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Aktuální stav životního prostředí území MSK v r. 2017 nedoznal proti minulým aktualizacím ÚAP téměř žádných změn. Rozdíly jsou způsobeny zejména výběrem odlišných indikátorů v prvních ÚAP a jiné metodiky vyhodnocení (teprve indikátory aktualizace 2015 a 2017 jsou téměř shodné). Ze souhrnného hodnocení je patrné, že nejvhodnější podmínky pro příznivé životní prostředí vykazují horské masivy Hrubého Jeseníku, Moravskoslezských Beskyd, Těšínských Beskyd a dále dílčí části Nízkého Jeseníku a hornaté části Osoblažského výběžku. Všechny tyto oblasti se vyznačují vysokým podílem území se zvýšenou hodnotou krajiny a přírodně cenných ploch, chráněných dle zákona č. 114/1992 Sb. V porovnání s ostatními částmi kraje mají výrazně nižší míru urbanizace, dopravní zátěže a dobrou kvalitu ovzduší. Hlavním rizikem pro přírodní hodnoty zejména Moravskoslezských a Těšínských Beskyd resp. podhůří v dobré dopravní dostupnosti velkých měst zůstává nadále trend nekoordinované suburbanizace. Pro specifické hodnoty krajiny, jako jsou historické krajinné struktury – dochované členění plužiny v Jeseníkách a enklávy kulturního bezlesí v Beskydech – je hrozbou nejen výstavba, ale také zalesňování, ať už přirozenou sukcesí nebo cílené (bohužel dotované ze strany státu).

Naopak nejméně příznivé hodnoty byly zjištěny v centrální části kraje (Ostravsko, Karvinsko), zatížené průmyslovou činností, těžbou černého uhlí, koncentrací velkých sídelních center a hustou sítí dopravní a technické infrastruktury. Z hlediska stavu složek životního prostředí jsou pro tuto oblast charakteristické zvýšená úroveň znečištění ovzduší, narušené krajinné prostředí se sníženým podílem přírodních nebo přírodě blízkých ploch. Zhoršené podmínky jsou indikovány dále v pásu Ostrava – Opava, podél dálnice Ostrava – Olomouc a podél silnice resp. rychlostní komunikace I/48. Zhoršený stav na Vítkovsku je způsoben vysokou koncentrací objektů individuální rekreace.

### 3.2. Vyhodnocení územních podmínek pro hospodářský rozvoj

Kategorizace obcí dle celkového počtu dosažených bodů je vyjádřena v kartogramu 59.2. Zdrojová data obsahuje tabulka č. 2 přílohy.

#### INDIKÁTORY

Hodnocení územních podmínek pro hospodářský rozvoj území vychází z 8 klíčových indikátorů, které (přímo či nepřímo) ovlivňují hospodářský rozvoj území. Výběr indikátorů je ovlivněn dostupností a aktuálností vhodných dat a především limitní podmínkou jejich sledování pro jednotlivé obce jako základní území jednotky. Zároveň je nutné připomenout, že územní podmínky jsou pouze jednou ze složek, které v tržním globalizovaném prostředí v různé míře ovlivňují hospodářský rozvoj území, přičemž ostatní faktory (mj. fáze hospodářského cyklu, situace na finančních trzích, daňová zátěž, náklady na pracovní sílu, legislativní omezení) se do míry hospodářského růstu promítají podstatně výrazněji.

#### ***Dostupnost rychlostních komunikací***

Ukazatel je základní charakteristikou dopravní dostupnosti území. Význam této dostupnosti roste s integrací do ekonomiky EU a s globalizací. Ekonomické aktivity vyžadující přepravu zboží se logicky koncentrují do dobře dostupných lokalit. V případě MSK se jedná o území jeho centrální a východní části.

V periferních územích kraje, tedy zejména v jeho západní a jihozápadní části je dopravní dostupnost mnohem horší. Určitou šancí do budoucna je dokončení rychlostní komunikace mezi Ostravou a Opavou, která zkrátí i dojížďku ze západní části území.

#### ***Počet volných pracovních míst v dosahu 40 minut dojížďky z obce***

Jde o jeden z ukazatelů hodnotících ekonomický a sociální potenciál. Vychází z dat na portálu MPSV. Čtyřicetiminutová doba dojížďky veřejnou dopravou byla zvolena jako nejčastěji uváděná maximálně únosná doba pro obyvatele kraje, jak bylo zjištěno na základě sociologického průzkumu.

Z dat vyplývá zásadně odlišný charakter nezaměstnanosti v nejhůře postižených částech území. Zatímco obce na Karvinsku mají v dosahu zpravidla více než 5000 volných míst, obce v okrajových částech kraje mají počet volných míst v dosahu v řádu jednotek (např. Hlinka a Hřčava 6 volných pracovních míst). Ukazuje se, že v některých lokalitách nejen

chybí pracovní příležitosti, ale k těm nejbližším je neúměrně daleko. Naopak nabídka pracovních míst pro obce v okolí Ostravy je poměrně dobrá.

### **Počet podnikatelských subjektů / 1000 obyvatel ORP**

Poměr počtu podnikatelských subjektů na 1000 obyvatel je vypočten za celé území ORP a přiřazen ke každé obci v tomto území jako shodná hodnota. Tato generalizace má své opodstatnění ve skutečnosti, že spádové území ORP působí jako svého druhu ekonomický celek a nelze požadovat po každé obci, aby byla zdrojem hospodářských příležitostí, když některé obce mají vysoce převládající obytnou funkci. Počet podnikatelských subjektů mírně klesl ve správním území ORP Bílovec, Bohumín, Český Těšín, o něco více v ORP Frýdek-Místek, Havířov a Karviná, dále v ORP Kopřivnice, Opava, Nový Jičín a Rýmařov a nejvíce v ORP Odry, Orlová, Ostrava a Vítkov. Naopak mírný nárůst lze sledovat u ORP Kravaře, Jablunkov, Třinec, Hlučín a nejvíce v ORP Frýdlant nad Ostravicí (cca o 10 na 1000 obyv.). Stabilní počet subjektů je v ORP Frenštát pod Radhoštěm a Krnov.

### **Vzdálenostní dostupnost obce s rozšířenou působností**

Ukazatel souvisí s předchozími dvěma indikátory. Obec s rozšířenou působností představuje větší koncentraci služeb, úřadů, odbytu výrobků atd. než ostatní obce v jejím správním území. Proto je její „blízkost“ z ekonomického hlediska významná. Vyhodnocení dostupnosti je zpracováno podle vzdálenosti měřené po silničních komunikacích.

### **Vzdálenostní dostupnost krajského města**

Obdobně jako obec s rozšířenou působností představuje větší koncentraci služeb, úřadů, odbytu výrobků atd. než ostatní obce v jejím správním území, představuje krajské město nejvyšší koncentraci komerčních aktivit na území kraje. Vyhodnocení dostupnosti je zpracováno podle vzdálenosti měřené po silničních komunikacích.

### **Podíl nezaměstnaných - dosažitelní**

Jedná se o podíl nezaměstnaných na celkovém počtu ekonomicky aktivních osob (%). V obecné rovině jde o inverzní ukazatel ekonomické výkonnosti území a ukazatel míry přizpůsobivosti obyvatelstva novým sociálně ekonomickým podmínkám s těsným vztahem k úrovni vzdělanosti obyvatelstva. V tomto ukazateli se kromě toho kombinují dlouhodobě působící faktory jakým je postavení obcí ve vztahu k centrům dojížděky s aktuální situací nabídky na trhu pracovních míst v těchto centrech.

Nejnižší nezaměstnanost je v prstenci satelitních sídel kolem Ostravy (s výjimkou severovýchodu), dále v celém podbeskydském pásu včetně Novojičínska a Kopřivnicka, na Hlučínsku, v pásu od Ostravy přes Opavu ke Krnovu. Výrazná souvislá oblast nízké nezaměstnanosti je v ose OS13 od Třince a okolí přes Jablunkov až k Mostům u Jablunkova.

Nejvyšší míru nezaměstnanosti vykazuje velká část obcí a měst západní a jihozápadní části kraje - Osoblažsko, Bruntálsko, jih Rýmařovska, Vítkovsko a přilehlé obce ORP Opava. Z ostatních částí MSK je nadprůměrná nezaměstnanost na Karvinsku a Vítkovsku, absolutně nejvyšší (přes 18 %) pak v obcích Čermná ve Slezsku, Svatoňovice a Kružberk na Vítkovsku, Dětrichov nad Bystřicí a Razová na Bruntálsku, Jiříkov na Rýmařovsku a ve Slezských

Rudolticích, Slezských Pavlovicích (téměř 12 % nárůst nezaměstnanosti, výsledná hodnota přes 30 % nezaměstnaných dosažitelných) a v Hlince na Osoblažsku.

Obecně lze konstatovat, že míra nezaměstnanosti za poslední dva roky klesla, nejvyšší rozdíly (cca 10% pokles) jsou zjištěny v obcích Býkov-Láryšov na Krnovsku, Dolní Moravice na Rýmařovsku, Heřmánky a Jakubčovice nad Odrou na Odersku, Horní Lomná na Jablunkovsku, Oborná na Bruntálsku a Staré Těchanovice na Vítkovsku.

### **Počet dlouhodobě nezaměstnaných (nad 12 měsíců) na 1000 obyvatel obce**

Ukazatel indikuje vážný ekonomický a následně i sociální problém. Generuje požadavky na rekvalifikaci, sociální dávky a péči úřadu práce. Dlouhodobá nezaměstnanost snižuje příjmy domácností, vede ke snížení životních standardů, může zvýšit kriminalitu a znamená často obtížný návrat zpět do pracovního procesu.

Dlouhodobá nezaměstnanost z velké části kopíruje územní rozložení předchozího indikátoru, lepší stav indikátoru je v beskydských horských obcích. Změny v tomto údaji je nutné posuzovat v souvislosti s počtem obyvatel obce, v malých obcích změna v řádu jednotek osob může způsobit zásadní rozdíl tohoto koeficientu.

### **Počet obyvatel**

Počet obyvatel je doplňujícím indikátorem hospodářského pilíře. Vychází z předpokladu, že v lidnatějších obcích je větší nabídka pracovních sil i pracovních příležitostí. Naopak v malých obcích je menší prostor pro podnikatelskou aktivitu např. ve službách.

Aglomerace je tvořena velkými městy a obcemi, naopak na západě a severu kraje je velký podíl obcí do 500 obyvatel. Výjimkou jsou pouze obce s rozšířenou působností a pověřené obce.

## **KOMENTÁŘ K VYHODNOCENÍ PODMÍNEK PRO HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ ÚZEMÍ**

Při hodnocení rozdílů územních podmínek pro hospodářský rozvoj je třeba zohlednit skutečnost, že ukazatele mají různou významnost, různou proměnlivost a různou spolehlivost. K sledovaným indikátorům je třeba poznamenat, že změny relativních ukazatelů (na 1000 obyvatel) u obcí s malým počtem obyvatel mohou být snadno ovlivněny (velká změna v relativním ukazateli může znamenat velmi malou změnu v absolutních hodnotách).

Mezi nejvýznamnější indikátory patří dopravní dostupnost. Dostupnost rychlostních komunikací se mění zejména v závislosti na dokončování nových úseků dálnic a rychlostních silnic. Ve sledovaném období nedošlo k podstatným změnám, v minulosti bylo zásadní změnou dobudování dálnice a rychlostní komunikace R48. V budoucnu by mělo dojít ke zlepšení tohoto ukazatele pro řadu obcí díky dobudování komunikace I/11 ve směru Ostrava – Opava a úseku I/11 Třanovice – Bystřice. Obdobně by díky těmto investicím měly nastat změny i v ukazatelích dostupnosti ORP a krajského města.

K rozdílům v hodnocení územních podmínek pro hospodářský rozvoj v letech 2013 a 2015 dochází zejména v obcích s malým počtem obyvatel, který se promítá do relativních ukazatelů velkými změnami a s rozdíly dané výraznějším uplatněním proměnlivých hodnot některých ukazatelů. V celkovém pohledu je však možné konstatovat, že z hlediska podmí-

nek pro hospodářský rozvoj ve sledovaném období nedošlo v diferenciaci území MSK k podstatnějším změnám.

### **Centrální část kraje a rozvojové osy**

Nejlepší podmínky pro hospodářský rozvoj jsou na Ostravsku a podél os Ostrava – Opava, Ostrava – Frýdek-Místek – Třinec, dále v podbeskydském pásu osídlení na Hlučínsku a v území podél dálnice a rychlostní komunikace R48. Vzhledem k výhodné poloze na páteřních dopravních tazích republikového a mezinárodního významu, vysoké hustotě osídlení a dobré dostupnosti hlavních sídelních center má území značný rozvojový potenciál spočívající především v terciární sféře. Tam, kde je síť měst a případně dalších významných výrobních center nižší, jsou obecně méně příznivé podmínky pro hospodářský rozvoj území.

### **Západní část kraje**

Oblast lze rámcově vymezit správním obvodem ORP Rýmařov a západní, resp. severozápadní částí obvodů ORP Bruntál a Krnov. Tato oblast je vnitřně silněji diferencována, protože je zde vedle relativně ekonomicky rozvinutějších měst (Krnov, Rýmařov, Bruntál) řada menších obcí ekonomicky zaostávajících, často ve výrazně periferní poloze, a to jak v Osoblažském výběžku, tak v jihozápadní části Rýmařovska a na Bruntálsku. Celé území trpí navíc větší vzdáleností od rychlostních komunikací. Z hlediska „pracovní velikostí“ je zde málo center vytvářejících nabídku pracovních příležitostí pro obce ve svém přirozeném spádovém území. Špatná dopravní dostupnost hospodářských center a větší vzdálenosti dané nižší hustotou osídlení vytvářejí méně příznivé podmínky pro územní dělbu práce. Výrazně slabší je podnikatelská aktivita, vyjádřená počtem podnikatelských subjektů. Dřívější ekonomická základna tvořená většinou zemědělstvím a lesnictvím se v procesu ekonomické transformace podstatně oslabil. Výhledově má toto území rozvojové předpoklady ve využití místních zdrojů a přírodního potenciálu rozvoje rekreace a služeb cestovního ruchu.

### **Území mezi západní a centrální částí kraje**

Oblast zahrnující obce na styku okrajových částí správních obvodů ORP Bruntál, Opava a Vítkov má velmi omezené předpoklady ekonomického rozvoje. Jedná se o poměrně špatně dostupné území ve vztahu k nejbližším sídelním a hospodářským centrům (Opava, Bruntál) s prostorovou bariérou vůči území Olomouckého kraje v podobě VÚ Libavá. Chybí zde větší města jako nositelé ekonomického rozvoje a míra podnikatelských aktivit je rovněž nízká.

### **Severní výběžek Hlučínska**

Oslabený z hlediska hospodářských podmínek je severní výběžek Hlučínska (Prajské) na hranicích s Polskem. Důvodem je patrně odlehlost a špatná dostupnost do sídelních center.

### **Karvinsko**

Díky poklesu cen černého uhlí a setrvávající orientaci na těžký průmysl a těžbu je toto území ohroženo více než ostatní regiony republiky. Restrukturalizace průmyslu a diverzifikace ekonomiky neprobíhá dostatečně rychle a efektivně.

### **Jihovýchodní část kraje**

Oblast zahrnuje jižní část Moravskoslezských Beskyd, území Jablunkovské brázdy a jihovýchodní partie Těšínských Beskyd. Zhoršené podmínky vykazují zejména odlehlé obce (Hrčava, Horní Lomná). Území má dosud nevyužitý rekreační potenciál.

### **3.3. Vyhodnocení územních podmínek pro soudržnost obyvatel v území**

Kategorizace obcí dle celkového počtu dosažených bodů je vyjádřena v kartogramu 59.3. Zdrojová data obsahuje tabulka č. 3 přílohy.

Územní podmínky jsou pouze jednou ze složek, které v různé míře ovlivňují soudržnost obyvatel daného území. Ostatní faktory (mj. rodinné, kulturní, sociální, regionální, historické, náboženské apod.) se do této problematiky promítají podstatně výrazněji.

#### **INDIKÁTORY**

Pro hodnocení podmínek soudržnosti obyvatel v území bylo použito celkem 7 indikátorů, z nichž jeden (občanská vybavenost) je složen ze 4 dílčích ukazatelů.

#### ***Podíl obyvatelstva s vysokoškolským vzděláním na počtu obyvatel obce***

Ukazatel nepřímo signalizuje kvalitu místa k životu. Platí, že mezi vysokoškolsky vzdělaným obyvatelstvem jsou v porovnání s jinými vzdělanostními skupinami relativně nejvyšší mzdy, které umožňují větší náročnost na výběr lokality bydliště. Vysokoškolsky vzdělaní obyvatelé se koncentrují zejména v obcích dobře dopravně dostupných z Ostravy, Frýdku-Místku, Opavy a Třince.

#### ***Postavení obce dle vybavenosti***

Jde o jeden ze základních ukazatelů hodnotících osídlení a také životní podmínky z hlediska sociální soudržnosti. Ve větších městech a obcích je zpravidla větší škála občanské vybavenosti, kterou využívají i občané přilehlých obcí. Satelitní sídla, která podle metodiky hodnocení podmínek pro udržitelný rozvoj v dřívějších etapách dosahovala výrazně lepších výsledků díky např. pozitivnímu migračnímu saldu a lepší úrovni vzdělanosti než města jako centra sídelní struktury, se bez měst jako center osídlení neobejdou, využívají jejich vybavenosti a zatěžují je čím dál více individuální automobilovou dopravou. Rozvoj výrazně rezidenčních obcí tedy není udržitelný bez vazby na města s občanskou vybaveností a pracovními příležitostmi.

Hodnoceny byly následující složky občanské vybavenosti: zdravotnictví, školství, kultura a sociální služby. Především města a velké obce jsou zpravidla dobře vybaveny. Kulturní zařízení jsou většinou soustředěna do okresních měst a některých ORP, v menších sídlech je přítomna alespoň veřejná knihovna. Ve střední a východní části kraje je největší koncentrace velkých měst a nejvýznamnější část kraje z hlediska občanské vybavenosti. Základní občanská vybavenost, tj. škola, zdravotnické zařízení a pošta se nachází ve většině obcí

kolem Ostravy, poněkud nižší míra zastoupení této vybavenosti je v obcích západní části kraje, protože je zde vyšší procento menších obcí. Velmi dobré je zastoupení zdravotnických zařízení (ordinace všeobecného lékaře) ve většině obcí kraje.

### **Podíl obyvatel 65+**

Podíl obyvatel nad 65 let věku na celkovém počtu obyvatel vypovídá o věkové struktuře obyvatel obce lépe než poměr počtu obyvatel nad 65 let k počtu obyvatel do 14 let (index stáří), který se obvykle uvádí. Zejména malé obce (např. na Vítkovsku, Osoblažsku) vykazují díky přistěhování několika početných rodin s dětmi skokovou změnu indexu stáří, aniž by příznivější poměr měl pozitivní vliv na soudržnost společenství obyvatel. Vysoký poměr seniorů k ostatnímu obyvatelstvu signalizuje potřebu (současnou i budoucí) zajištění dostatečné kapacity zařízení a služeb sociální péče.

### **Podíl obyvatel narozených v místě bydliště**

Ukazatel nepřímo vyjadřuje zájem o život v obci. Jedná se o průřezový ukazatel indikující obvykle stabilní, ekonomicky prosperující populaci v území, pracovní příležitosti v dosahu obce, atraktivitu prostředí pro bydlení a nízké saldo migrace. V Moravskoslezském kraji mají největší podíl obyvatel narozených v místě bydliště mají obce na západ od Opavy a na Hlučínsku (tzv. Prajská) a dále obce ležící v širším území kolem Jablunkovské brázdy.

### **Saldo migrace na 1000 obyvatel obce**

Hrubá míra migračního salda vyjadřuje podíl přistěhovalých a vystěhovalých a je indikátorem atraktivity obce z hlediska bydlení. Největší migrační přírůstky mají podle očekávání obce v okolí Frýdku-Místku a Frýdlantu nad Ostravicí, největší ztráty, nad 3 % obyvatel, vykazují obce Rýmařovska, Bruntálska a Osoblažska nejvíce vzdálené od centra kraje a nejhůře dopravně dostupné (největší procentuální úbytek – 10 % Jiříkov). Přestože v absolutních číslech nejvíce obyvatel ztrácejí velká města a ORP s výjimkou Hlučina, v procentuálním vyjádření není úbytek nijak dramatický (Ostrava – méně než 1 %).

### **Průměrná cena pozemků pro výstavbu rodinných domů**

Ukazatel, který kromě ekonomické výkonnosti vypovídá o sídelní atraktivitě území a dynamice jeho změn. Společně s údaji o migraci obyvatelstva také představuje významný indikátor procesu suburbanizace.

Nejvyšší ceny pozemků jsou jednak v nejvýznamnějších centrech sídelní struktury – v Ostravě, Opavě a Frýdku-Místku, jednak v obcích, kam směřuje zájem o bydlení movitějších obyvatel, a to jak do obcí v bezprostředním okolí velkých měst, tak do podbeskydských obcí dobře dopravně dostupných.

Nejnižší ceny pozemků jsou podle očekávání na Osoblažsku a jihu Bruntálska a Rýmařovska, kde klesají až pod hodnotu 100 Kč/m<sup>2</sup>. V okolí Ostravy jsou výrazně levnější pozemky na východ od města než na jeho západním a jihozápadním okraji. Přes zhoršené životní prostředí v těchto lokalitách je zde zájem o výstavbu rodinných domů stále značný, což je podpořeno vysokou cenou nájemného na Ostravsku, ovlivněnou majoritním vlastníkem, a



nízkou cenou hypoték. V kombinaci s nízkou cenou pozemků a přetrvávajícím ideálem bydlení ve vlastním rodinném domku je řešení problému bydlení tímto způsobem logické.

## KOMENTÁŘ K VYHODNOCENÍ PODMÍNEK PRO SOUDRŽNOST OBYVATEL V ÚZEMÍ

Hodnocení soudržnosti společenství obyvatel jako pilíře udržitelného rozvoje je metodicky nejobtížnější. Příznivý stav tohoto pilíře být interpretován různými způsoby. Jedním z nich je např. sounáležitost obyvatel s územím a jejich stabilita - vůle „nestěhovat se pryč“, jiným souhrn výhodných podmínek pro bydlení, tj. kvalita prostředí, dosažitelnost infrastruktury, příznivá délka dojížděky za prací a škol atd. S důrazem na atraktivitu bydlení byl tento pilíř hodnocen v minulých etapách ÚAP MSK. Pod vlivem odborného zhodnocení ÚAP vybranými experty (hodnocení v gesci ÚÚR) i vlastních zkušeností pořizovatele se ukázalo jako nezbytné zdůraznit v hodnocení pilíře více přítomnost nadřazené veřejné infrastruktury v obci – zdravotnictví, sociálních služeb, školství a kultury. Hodnocení by mělo vyjadřovat určitý „sociální standard“ obcí. Bez zdůraznění tohoto hlediska totiž vycházejí jako nejlépe hodnocené ty obce, kam směřuje suburbanizace, obce s největšími migračními přírůstky, které de facto „parazitují“ na centrech sídelní struktury s vyšší vybaveností, zatěžují automobilovou dopravou se všemi důsledky a zhoršují tak jejich životní prostředí. Rozvoj takových obcí není možné považovat za dlouhodobě udržitelný.

V sídelní struktuře platí, že bez center s vybaveností nemohou fungovat obce s převažující rezidenční funkcí, proto z hodnocení vychází střediska aglomerace výrazně lépe než z prvních dvou etap. Dobré podmínky vykazují i obce s vazbou na tato centra a migračně ziskové obce Frýdlantska. Na druhé straně spektra jsou obce nejvíce odlehle od jádra aglomerace, tj. prakticky celé Bruntálsko, Rýmařovsko, Krnovsko (Osoblažsko) a Vítkovsko, ale také část odlehlých beskydských obcí a severní výběžek Hlučínska.

### 3.4. Souhrnné vyhodnocení podmínek pro udržitelný rozvoj území

Souhrnné vyhodnocení podmínek při udržitelný rozvoj území je provedeno na základě předchozího hodnocení podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost obyvatel v území.

Je třeba zdůraznit, že kartogramy zpracované na základě mnoha agregovaných dat nemohou objektivně vyjádřit a srovnat územní podmínky pro udržitelný obcí. Pouze na jejich podkladu není možné navrhnout řešení k nápravě, protože není zřejmé, ve kterém směru obec zaostává, a co je toho příčinou. Mnohem účelnější je postižení deprivací, deficitů a disparit jednotlivých charakteristik území, které je vyjádřeno ve specializovaných kartogramech.

#### OBCE S NEJPŘÍZNIVĚJŠÍMI PODMÍNKAMI UDRŽITELNÉHO ROZVOJE

Nejlepší podmínky ve všech třech pilířích udržitelného rozvoje byli identifikovány v pásu obcí od Opavy po Ostravu a dále přes Frýdecko-Místecko na jih do Podbeskydí, Beskyd a na Novojičínsko. Příznivé podmínky jsou také na Hlučínsku, Novojičínsku a Třinecku. Určité zlepšení je patrné na Rýmařovsku a západním Bruntálsku, zřejmě díky rostoucímu rekreačnímu využití území. Nejhorší jak naopak podle očekávání hodnoceno Osoblažsko, jih Rýma-

řovska, Vítkovsko, severní výběžek Hlučínska a Karvinsko. S výjimkou Karvinska se jedná ve všech případech o periferní území kraje. Karvinsko je oslabeno ve všech 3 pilířích udržitelného rozvoje.

Především větší města a obce v jejich nejbližším okolí vykazují nejčastěji kombinaci příznivých hospodářských a sociálních podmínek založenou na polohovém potenciálu území a dobré vzájemné dopravní dostupnosti a hustotě osídlení, umožňující vyšší pracovní mobilitu obyvatelstva. Tyto mimořádné podmínky jsou základním předpokladem alokace ekonomických aktivit, které návazně utvářejí širší nabídku pracovních příležitostí. Sídlní atraktivita obcí je úzce spojena s dostupností center osídlení – měst, která nabízejí kromě pracovních příležitostí i vyšší občanskou vybavenost. Na tuto skutečnost bude muset systém územního plánování reagovat a neomezovat se pouze na plánování v hranicích jednotlivých obcí.

## 4. SOUHRN ZJIŠTĚNÝCH STŘETŮ A PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ V ÚPD

Níže uvedený přehled představuje závěrečnou část aktualizovaného rozboru udržitelného rozvoje území. Zahrnuje jak střety a problémy nadmístního významu určené k řešení v ÚPD kraje, tak významné střety a problémy určené k řešení na úrovni ÚPD obcí. Tyto střety a problémy byly zjištěny následujícími způsoby:

- nové informace od poskytovatelů údajů o území,
- vyhodnocení aktualizovaných ÚAP ORP MSK,
- aktualizované SWOT analýzy,
- podněty evidované pořizovatelem v rámci průběžné aktualizace ÚAP MSK a v průběhu projednávání zprávy o uplatňování ZÚR MSK.

V přehledu nejsou zahrnuty záměry na provedení změn v území, které nepředstavují problém - záměr je shodný se záměrem ZÚR MSK, nebyl zjištěn nový podnět k prověření vymezeného koridoru nebo plochy, příp. k redefinici příslušného problému a nové záměry, které nejsou ve střetu s limity ani hodnotami využití území a s jinými záměry.

Problémy a střety k řešení v ÚPD lze podle jejich charakteru rozdělit na:

- nové záměry na provedení změn v území (tzn. neobsažené v platných ZÚR MSK) které jsou ve střetu s hodnotami a limity využití území,
- podněty k prověření změny vymezení koridorů a ploch, vymezených v platných ZÚR MSK (od poskytovatelů údajů o území nebo z aktualizovaných ÚAP ORP),
- ostatní problémy k řešení v ÚPD.

Střety a problémy, které je možné formou územního průmětu nebo schematicky prostorově identifikovat, jsou zobrazeny v problémovém výkresu a v tabulkové příloze *Problémový výkres – problémy, střety a závady v území*. Kódy zobrazených jevů ve výkresu a tabulce mají vazbu na níže uvedené textové pasáže. Záměry, které se nepodařilo územně identifikovat, resp. problémy k řešení bez územního průmětu nebo s územním průmětem na celé území kraje (zpravidla identifikované v rámci SWOT analýz) jsou uvedeny na závěr kapitoly.

Významné střety nových záměrů s limity využití území byly identifikovány metodou GIS analýzy. Pro identifikaci problémů v území byly využity i studie pořázené Krajským úřadem Moravskoslezského kraje, zejména Územní studie sídelní struktury Moravskoslezského kraje a Územní studie cílové charakteristiky krajiny Moravskoslezského kraje.

## 4.1. Problémy k řešení zobrazené v problémovém výkresu

Přehled všech problémů je součástí problémového výkresu a tabulkové přílohy *Problémový výkres – problémy, střety a závady v území*.

### DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

#### **Silniční síť**

Jednou z významných slabých stránek některých oblastí ve střední a západní části kraje je jejich nevyhovující napojení na nadřazenou silniční síť a s tím spojená ztížená vazba k jádrovému území kraje. Tato skutečnost zároveň představuje jednu z bariér jejich hospodářského rozvoje a příčinu nepříznivých charakteristik ve vývoji osídlení (úbytek obyvatelstva migrací). Z tohoto důvodu vymezují ÚAP jako jeden z problémů k řešení v rámci ÚPD kraje i ÚPD obcí požadavky na zkvalitnění dopravního propojení problémových regionů.

#### **Dopravní propojení SOB3 Jeseníky - Králický Sněžník na centrální části kraje (A1)**

Jeseníky a jejich podhůří jsou Politikou územního rozvoje ČR zahrnuta do republikové specifické oblasti SOB3 Jeseníky - Králický Sněžník. Její moravskoslezská část je okrajovou, z centrální části kraje špatně dostupnou oblastí se slabou hospodářskou základnou. Oblast se vyznačuje nízkou hustotou zalidnění, spádová centra osídlení jsou poměrně slabá a nevytváří podmínky pro vznik nových pracovních příležitostí ani pro využití vysokého rekreačního potenciálu a přírodních hodnot území.

Nad rámec ZÚR MSK přinášejí ÚAP kraje náměty na vytvoření kvalitního dopravního propojení:

- střední, resp. severní části Jeseníků včetně Bruntálu a Krnova jako hlavních nástupních center do těchto rekreačních prostorů (I/11, I/57),
- oblasti v okolí vodní nádrže Slezská Harta jako prostoru s vysokým rekreačním potenciálem (I/46),

Zkvalitnění dopravní vazby lze dosáhnout homogenizací celého úseku uvedených páteřních komunikací v návaznosti na dokončované, resp. připravované kapacitní dopravní spojení Ostrava – Opava (I/11, I/56).

#### **Napojení Vítkovska na přilehlé páteřní dopravní tahy (A2)**

Převážná část území správního obvodu ORP Vítkov je součástí specifické oblasti nadmístního významu SOB-N2 Budišovsko-Vítkovsko, jejímž určujícím znakem je absence prostorových vazeb směrem na jih a jihozápad v důsledku existence VÚ Libavá. V podmínkách MSK má tato specifická oblast charakter vnitřní periferie. Pokles významu oblasti, historicky podmíněný ukončením těžby nerostných surovin (rudy, pokrývačské břidlice) byl umocněn po r. 1945 vznikem vojenského újezdu Libavá. Hlavní sídelní centra (Vítkov, Budišov n.B.) mají jen slabý rozvojový potenciál mj. z důvodu nedostatečného napojení na nadřazenou silniční síť. Celý region je dopravně obsluhován pouze sítí silnic II. třídy s velmi proměnlivou úrovní (nepříznivý technický stav, prostorové vedení řady silničních úseků, řada úroňových křížení s železnicí apod.).

Z tohoto důvodu ÚAP kraje přebírají požadavek formulovaný návrhem ZÚR MSK na zkvalitnění a rozvoj dopravního propojení této oblasti se sousedními rozvojovými oblastmi a osami Moravskoslezského a Olomouckého kraje:

- ve vztahu k centrální části MSK se nabízí posílení vazeb na
  - ⇒ dálnici D47 v ose Vítkov – Odry – MÚK Mankovice (silnice II/442),
  - ⇒ silnici I/57 v ose Vítkov – Větřkovice – Březová (silnice II/462),
- ve vztahu k Olomouckému kraji pak propojení v ose Vítkov – Budišov n. B. (II/442) - Moravský Beroun (silnice III. třídy) v návaznosti na páteřní tah silnice I/46, který v širších relacích zajišťuje vazbu Opavska na krajské město (Opava - Šternberk – Olomouc – R35, R46).

### **Silniční napojení Osoblažska na spádová sídelní centra s využitím území Polska (A3)**

Oblast Osoblažského výběžku (správní obvod POÚ Osoblaha) se dlouhodobě vyznačuje extrémně slabou ekonomickou základnou a s tím souvisejícími nepříznivými hodnotami většiny základních socioekonomických a sociodemografických charakteristik. Z výsledků vyhodnocení dostupnosti dálniční a silniční sítě je patrné, že většina obcí v této oblasti vykazuje nejen nedostačující dostupnost nadřazené silniční sítě, zajišťující vazbu k jádrovému území kraje, ale také velmi špatnou dostupnost nejbližších spádových center (Krnov, Opava).

Z těchto skutečností se odvíjí námět na nové silniční propojení Osoblažska a Krnova přes území Polska v ose Osoblaha – Bohušov – Krnov s možným využitím silnice I. třídy Krnov – Głubczyce v úseku Mokre (Polsko) - Pietrowice - Krnov. Pro posílení vazeb na centrální část MSK lze doporučit k prověření spojení v ose Osoblaha – Głubczyce – Włodzienin – Opava. Potenciál pro obnovení místních přeshraničních vazeb spočívá v rekonstrukci a v obnoveném propojení silniční a cestní sítě na obou stranách hranice (např. Osoblaha – Dytmarów – Prudnik, Slezské Rudoltice – Rusín – Głubczyce, Slezské Rudoltice – Równe, Osoblaha – Raclawice Śląskie atp.). Prověření těchto námětů je podmíněno koordinací se zástupci polské strany. Silnou stránkou těchto námětů je poměrně hustá silniční a cestní síť na obou stranách státní hranice. Slabinou je velmi špatný technický stav většiny těchto komunikací.

### **Chybějící dopravní propojení sídel (P-S1 až P-S4)**

V některých částech území zcela chybí vyhovující silniční spojení mezi sídly (mezi obcemi i místními částmi obcí). Spojení sídel může být řešeno obnovou a úpravou někdejších cest.

Jedná se o následující území:

*ORP Bílovec, ORP Ostrava a ORP Odry:*

Bílov - Bravinné (Fulnek) (P-S1)

Bítov – Zbyslavice (P-S2)

Lhotka (Bílovec) – Bravantice (P-S3)

*ORP Jablunkov:*

Hrčava – Bukovec (P-S4)

### **Ostatní problémy silniční sítě**

Problémem záměrů silniční sítě jsou především potenciální střety záměrů s limity a hodnotami území, zvláště zájmy ochrany přírody a krajiny a stávající zástavbou.

Do problémového výkresu byly dále zařazeny i některé nedořešené problémy, např. nedořešený výběr variant komunikace v Opavě, nenávaznost dopravních záměrů na hranicích ORP Ostrava a Frýdek-Místek, nutnost koordinovat v dalších fázích přípravy dopravní záměr na hranicích kraje se Zlínským krajem, návrh dopravního řešení v Nových Heřminovech v souvislosti se záměrem vodní nádrže a doprovodných opatření.

Většina zobrazených problémů silniční sítě se týká rozdílů vymezení záměrů v datech poskytovatelů a v ZÚR MSK. Prověření těchto odchylek je součástí aktualizace ZÚR.

### **Železniční doprava**

#### **Propojení železniční sítě s Polskem (B1, B2, B3)**

V rámci železniční sítě vymezují ÚAP námět k prověření možností přeshraničního propojení Opavy s přilehlými obcemi v Polsku a navázáním na tamější železniční trať (B1) a obdobně Chuchelné (B2). Nejvíce připraveným záměrem je prodloužení koncové úzkorozchodné trati Třemešná – Osoblaha ve spojení Osoblaha – Raclawice Śląskie, variantně Osoblaha – Scyborzice Male (B3).

Námět navazuje na již realizované a připravované aktivity na koncové „osoblažské“ úzkorozchodné trati č. 298 Třemešná ve Slezsku – Osoblaha. Znamé záměry jsou orientovány na rozšíření provozu a navýšení kapacity tratě především pro rekreační využití jako součást aktivit, jejichž cílem je ekonomické oživení Osoblažska rozvojem cestovního ruchu, založeným na zpřístupnění a využívání přírodních a kulturně historických atraktivit tohoto prostoru.

K záměru se zpracovává projektová dokumentace a připravuje se jeho realizace. Za hlavní možné přínosy případné realizace tohoto námětu lze považovat:

- vytvoření podmínek a předpokladů pro posílení atraktivity a vyšší využitelnosti úzkorozchodné trati s přesahem na polské území,
- provázání kolejového systému na česko-polské hranici jako podpora pro rozvoj každodenní i rekreační dopravy v okrajové, hospodářsky oslabené oblasti Osoblažska a přilehlé části Polska.

#### **Vysokorychlostní trať (P-D30)**

Záměr republikového významu, rezerva pro vysokorychlostní trať, byl proti platným ZÚR MSK zčásti nově vymezen. Problémem k řešení je průchod trasy územím Natura 2000 a zastavěným územím. Nově předané podklady řeší průchod trati v koncových úsecích na Bohumínsku a Karvinsku v několika větvích a prozatím není znám konečný výběr trasy.

#### **Letecká doprava (P-D34)**

Rozvoj letecké dopravy je v rámci hodnocení podmínek pro udržitelný rozvoj měřítkem kraje pozitivně hodnocen, ale obce v sousedství letiště vnímají letiště především jako zdroj

hluku a bariéru v území. Problémem je střet záměrů na rozšíření letiště se zájmy obce Petřvald na rozvoji obytné zástavby v jeho okolí.

### **Vodní doprava (P-D33)**

Záměr kanálu D-O-L (územní rezerva) nebyl dosud ministerstvem dopravy a státem v rámci mezinárodní smlouvy opuštěn. Jeho potenciální výstavba by však podstatným způsobem ovlivnila vodní režim v území a mohla by způsobit podstatnou redukci či dokonce zánik CHKO Poodří a ohrozit s ním spojené území EVL a ptačí oblasti Natura.

## **VODOHOSPODÁŘSKÁ INFRASTRUKTURA**

### **LAPV (P-V1 až P-V4)**

ZÚR MSK vymezují plochy územních rezerv celkem v lokalitách geologicky, hydrologicky a morfologicky vhodných pro akumulaci povrchových vod (dále jen „LAPV“). Tyto lokality jsou navrženy k územní ochraně zejména jednak z důvodu možné budoucí potřeby zajištění záložních zdrojů pitné a užitkové vody v důsledku deficitu vodohospodářského potenciálu krajiny způsobeného klimatickou změnou, jednak z důvodu zajištění protipovodňové ochrany území níže na toku. Lokality jsou hájeny jako územní rezerva, v případě převedení do kategorie „návrh“ by bylo nutno řešit významné střety těchto záměrů s ochranou přírody a krajiny. Svým charakterem představují LAPV záměry republikového významu, měly by být tedy hájeny na úrovni PÚR ČR. Do problémového výkresu byly zařazeny jednak kvůli nesouladu vymezení v ZÚR MSK v porovnání s aktuálními daty, jednak jako potenciálně problematický záměr.

## **ENERGETICKÁ INFRASTRUKTURA**

### **Obnovitelné zdroje energie (P-E1 až P-E16)**

Přehled záměrů na provedení změn v území eviduje značné množství záměrů na výstavbu větrných elektráren (VTE). Z výkresu záměrů je patrné, že převážná většina záměrů na umístění větrných elektráren je situována do hornatého reliéfu Nízkého Jeseníku a na území Osoblažska. Dotčená území často představují přírodně a krajinářsky nevhodnější oblasti MSK. Extenzivní a nekoordinovaný rozvoj výstavby by byl nepochybně spojen s rizikem zásadního narušení těchto hodnot. Tento předpoklad potvrdila i územní studie *Vyhodnocení posouzení záměrů velkých výškových, plošných a prostorových rozměrů v krajině Moravskoslezského kraje*. Byl identifikován nejen významný negativní vliv jednotlivých VTE, ale zejména jejich synergický efekt. Současně byl identifikován střet záměrů tří větrných parků s dlouhodobě sledovaným záměrem republikového významu - vedení VVN 400 kV Krasíkov – Horní Životice (P-E10, PE-11, PE-12).

Pro naplnění ust. § 18 odst. 4 stavebního zákona je proto nezbytné v ÚPD na úrovni kraje i jednotlivých obcí formulovat opatření pro regulaci těchto záměrů s cílem zajištění ochrany krajiny těchto oblastí.

### **Plocha rezervy pro energetický zdroj (P-E22)**

Potenciální problém představuje v případě reálné přípravy záměr energetického zdroje v Blahutovicích (P-E22), prozatím hájený jako územní rezerva. Kromě toho, že se jedná o stavbu velkých rozměrů, hrozí v případě realizace doprovodné vodní nádrže změna vodního režimu CHKO Poodří a další vlivy na přírodu a krajinu.

### **Zásobování elektrickou energií (P-E17 až PE-23)**

Problémem k řešení jsou možné střety trasy vedení VN a VVN se zájmy ochrany přírody a krajiny, zejména územím Natura - vyvedení výkonu z elektrárny Dětmárovice na hranici Polska ( P-E23). Ostatní vyznačené problémy se týkají potřeby prověření trasy koridoru ZÚR na podkladu nových dat o záměrech vedení vysokého a velmi vysokého napětí (P-E17 až P-E21).

### **Zásobování plynem (P-E24)**

Plynovod Libhošť – Třanovice křížuje nivu řeky Morávky, kde je vyhlášeno území národní přírodní památky a území EVL Natura.

### **Produktovod (P-E25)**

Údaje k záměru produktovodu Loukov – Sedlnice od poskytovatele údajů se liší od vymezeného koridoru ZÚR MSK.

## **AKTUALIZACE NADREGIONÁLNÍHO ÚZEMNÍHO SYSTÉMU EKOLOGICKÉ STABILITY (P-U1 až P-U10)**

Ze zkušeností z aplikace ZÚR MSK vyplývá, že je třeba rozšířit pás území, v němž je možno v územních plánech vymezit nadregionální a regionální ÚSES (zvětšit „manévrovací prostor“ pro upřesnění biokoridorů).

Nadregionální a regionální územní systém ekologické stability (ÚSES) byl na území Moravskoslezského kraje vymezen nově ZÚR MSK. Vymezení ÚSES vychází ze schválených územních plánů velkých územních celků a aktualizace provedené na podkladu *Generelu nadregionálního a regionálního ÚSES na území Moravskoslezského kraje* (Ageris, s.r.o., 2007), *Návrhu změn a dopřesnění nadregionálního a regionálního ÚSES v oblasti Jablunkovské brázdy* (Ageris, s.r.o., 2007) a *Studie ÚSES města Ostravy* (G-Consult, s.r.o., 2007). Vymezení nadregionálního ÚSES bylo s MŽP projednáno a následně schváleno dopisem ze dne 4. 9. 2008 (č.j. 4345/610/08-57432/ENV/08). V červnu 2013 byla krajskému úřadu doručena v rámci datové sady AOPK ČR z pověření MŽP „koncepční data pro účely vymezení aktualizace nadregionálních biocenter v územně plánovacích dokumentacích“. Přestože aktualizace biocenter byla ve fázi zpracování s MŽP konzultována a ze strany KÚ MSK připomínkována, vymezení v zaslaném podkladu je odlišné od vymezení v ZÚR MSK a připomínky úřadu nejsou zohledněny. Téma bylo proto zařazeno do problémů k řešení v aktualizaci ZÚR MSK. Ze zkušeností z aplikace ZÚR MSK vyplývá, že je třeba rozšířit pás území, v němž je možno v územních plánech vymezit nadregionální a regionální ÚSES (zvětšit „manévrovací prostor“ pro upřesnění biokoridorů).



## OSTATNÍ MOŽNÉ STŘETY A PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

### ***Krajské integrované centrum - KIC (P-O1)***

Záměr vybudování Krajského integrovaného centra využívání komunálních odpadů v Moravskoslezském kraji vznikl na základě snahy o splnění cílů stanovených v Plánu odpadového hospodářství České republiky. Tento záměr byl zakomponován v Plánu odpadového hospodářství Moravskoslezského kraje, schváleného v roce 2004 jako součást krajského systému nakládání s komunálními odpady, jehož nedílnou součástí dále tvoří systémy nakládání s odpady v jednotlivých obcích (intenzifikace sběru tříděného odpadu). Ze závěrů studie proveditelnosti vzešlo jako doporučená varianta zařízení pro energetické využívání odpadů s technologií roštového spalování, bez kombinace se zařízením na mechanicko biologickou úpravu odpadů, s celoroční dodávkou energií do odběratelských sítí, s umístěním zařízení v lokalitě Karviná-Barbora. Realizace projektu by zásadně pomohla v kraji snížit skládkování odpadů, nahradit cenné neobnovitelné suroviny a přitom vytvořit dostatečný prostor pro další rozvoj separace a materiálové využívání odpadů. Příprava projektu byla pozastavena žalobou u soudu a problém není dosud dořešen. Záměr byl proto zařazen do problémů k řešení.

### ***Plocha pro lehký průmysl a skladování v blízkosti CHKO Poodří (P-O2)***

Záměr vybudování plochy pro lehký průmysl a skladování v těsné blízkosti území CHKO Poodří představuje střet se zájmy ochrany přírody a krajiny. Výstavba rozsáhlé zpevněné plochy může ovlivnit vodní režim v území, který je pro nivní oblast Poodří zásadní. V blízkosti se navíc nachází území EVL a ptačí oblasti Natura.

### ***Plocha pro integrované centrum nakládání s odpady (P-O3)***

Záměr integrovaného centra pro nakládání s odpady je umístěn v území, které je migračně významné (Fulnek, místní část Děrné) a představuje tedy možný střet se zájmy ochrany přírody. Plocha je navíc obtížně dopravně dostupná, záměr by vyžadoval dobudování dopravní infrastruktury spojené s budoucí zátěží území dopravou.

### ***Území ovlivněné důlní činností – Karvinsko (P-O6)***

Území představuje „jádrovou část“ specifické oblasti republikového významu SOB4 Karvinsko ve vymezení platných ZÚR MSK. Určujícím znakem tohoto území je vysoká zátěž území těžbou a úpravou uhlí (poklesové kotliny, odvaly, odkaliště), koncentrace zařízení a koridorů energetické infrastruktury a s tím související snížená kvalita životního prostředí (ovzduší, krajina).

Karvinská část ostravsko-karvinského revíru zůstane i ve výhledu nejvýznamnějším zdrojem černého uhlí v rámci ČR, takže toto území bude zřejmě v budoucnu těmito aktivitami významně ovlivněno. Území nejvíce dotčené těžbou černého uhlí je vymezeno prostorem Karviná (v celém rozsahu nebo větší část k.ú. Louky nad Olší, Darkov, Karviná-Doly, Staré Město u Karviné a částečně k.ú. Karviná-město a Ráj) – Doubrava (k.ú. Doubrava u Orlové, v celém rozsahu) - Dětmarovice (částečně k.ú. Dětmarovice a Koukolná) – Orlová (v celém rozsahu nebo větší část k.ú. Lazy u Orlové a Orlová, částečně k.ú. Horní Lutyně a Poruba u Orlové) – Petřvald (částečně k.ú. Petřvald u Karviné) – Havířov (částečně k.ú. Dolní Suchá a

Prostřední Suchá) – Horní Suchá (částečně k.ú. Horní Suchá) – Stonava (k.ú. Stonava, v celém rozsahu) - Albrechtice (částečně k.ú. Albrechtice u Českého Těšína).

Územní aspekty variant dalšího rozvoje těžby byly prověřovány v rámci „Územní studie specifické oblasti SOB4 Karvinsko“. Studie konstatuje, že pouze varianta I (minimální) je akceptována platnou ÚPD dotčených měst a obcí. Varianty II. (střední) resp. III. (maximální) jsou spojeny jednak s dalším rozšířením vlivů poddolování na zastavěná, resp. vymezená zastavitelná území a jednak s rozšířením území vyžadujícím úplnou rekonstrukci krajinné struktury. Pokud by další rozvoj těžby černého uhlí měl být realizován podle varianty II. nebo III., jak byl popsány v citované studii, bude nezbytné v rámci ÚPD podrobně prověřit jejich územní důsledky, definovat přípustnou úroveň ovlivnění povrchu a případně modifikovat koncepci územního rozvoje dotčených sídel. Pro stabilizaci, ochranu a rozvoj ostatních funkcí v tomto území je nezbytná trvalá koordinace těžebních aktivit s ostatními zájmy na využití území v rámci ÚP dotčených obcí, přičemž dlouhodobým cílem, odvislým od postupného dotěžování využitelných zásob a od celkové pozice černého uhlí v rámci palivoenergetické základny ČR, je komplexní revitalizace území založené na polyfunkčním využití rekultivovaných a revitalizovaných ploch a začlenění hodnotných přírodních prvků vzniklými přirozenou sukcesí do systému veřejné zeleně.

### **Potenciální záměr těžby na Frenštátsku (P-O7)**

Významné zásoby černého uhlí na Frenštátsku jsou příčinou konfliktu zájmů v území. Na jedné straně stojí snaha o využití tohoto nerostného bohatství, na druhé straně ohrožení životního prostředí obyvatel obcí v území dotčeném těžbou a závažné vlivy na CHKO Beskydy včetně území EVL a ptačí oblasti Natura. Přestože vlastní těžba zatím není aktuální, obce v území usilují o realizaci opatření, které by budoucí těžbě zabránily.

### **Absence krajinných památkových zón**

Na území kraje uplatnilo Ministerstvo kultury dva záměry na vyhlášení krajinných památkových zón – Hradec nad Moravicí (P-O4) a Štramberk (P-O5). Opatření, kterými by byly obě zóny stabilizovány, však dle údajů ministerstva zatím nejsou ani v plánu přípravy, je snaha přenést hájení tohoto území na nástroje územního plánování.

Kromě toho jsou na území kraje, zejména v Jeseníkách, enklávy s unikátním dochovaným členěním záhumenicové plužiny. Tyto historické krajinné struktury jsou svým rozsahem a stupněm relativní nedotčenosti hodnotou evropského významu, která by si zasloužila zvýšenou ochranu např. formou vyhlášení krajinné památkové zóny.

## **4.2. Obecné problémy k řešení**

### **Extenzivní rozvoj sídel (suburbanizace)**

Aktualizace ÚAP MSK 2017 potvrdila pokračující trend tzv. „suburbanizace“ - tzn. stěhování městského obyvatelstva a dalších aktivit z jader větších měst do obcí tvořících jejich zázemí včetně vzniku nových obytných zón nebo areálů komerční občanské vybavenosti často bez vazby na stávající sídelní strukturu a s novými nároky na realizaci dopravní a technické infrastruktury. Základní symptomy tohoto trendu jsou:

- vysoký přírůstek počtu obyvatel stěhováním,
- dynamický rozvoj bytové výstavby, zejm. rodinných domů,
- nárůst podílu zastavěných ploch,

Tyto znaky se vyskytují ve východní části kraje a koncentrují se především do obcí po obvodu velkých měst (Ostrava, Frýdek-Místek, Havířov, Třinec) a dále do obcí s atraktivním přírodním prostředím na úpatí Moravskoslezských i Těšínských Beskyd. V západní části kraje je tento trend patrný zejména v obcích v okolí Bruntálu a Opavy.

Kromě již zmíněných nároků na dodatečný rozvoj dopravní a technické infrastruktury je negativním důsledkem tohoto trendu extenzivní rozrůstání sídel do volné krajiny. V případě východní části MSK se zvýšeným výskytem svahových deformací k tomu dále přistupuje riziko vymezování nových zastavitelných území na plochách se sníženou únosností základového prostředí.

Z výše uvedených důvodů byla regulace extenzivního rozvoje sídel formulována jako priorita územního plánování kraje v rámci platných ZÚR MSK. Pro aplikaci této priority při vymezování nových zastavitelných ploch v ÚPD obcí lze doporučit postup dle následujících zásad:

- pro zástavbu využívat především plochy navazující na centrální části obcí a na jádra oddělených sídel, kde je předpoklad efektivního využití vynaložených investic do dopravní a technické infrastruktury,
- nové rozvojové plochy pro bydlení a podnikání navrhovat citlivě s ohledem na ochranu nezastavěného území (pohledový obraz, zachování krajinných struktur), dostupnost dopravní a technické infrastruktury a s ohledem na celkovou urbanistickou koncepci sídla,
- zamezit srůstání sídel a neprůchodnosti území,
- dbát na přiměřené využití a urbanistické zefektivnění stávající rozptýlené zástavby,
- vycházet z reálného vývoje počtu obyvatel; velikost návrhových ploch by měla reflektovat očekávanou poptávku po bydlení, ve které by měla být zohledněna přiměřená rezerva,
- nevymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích,
- nevymezovat zastavitelné plochy v území bez odpovídající dopravní a technické infrastruktury,
- v oblastech se zvýšeným výskytem svahových deformací zahrnout do podmínek využití ploch s rozdílným způsobem využití průkaz nenarušení stability horninového prostředí.

Lokalizace problému: celé území kraje, zejména okolí přirozených sídelních center a atraktivní obce s dobrou dopravní dostupností (Podbeskydí)

Řešení v ÚPD: ÚP, ZÚR

### **Kanalizace a ČOV**

Již ÚAP MSK 2009 konstatovaly jako jeden z významných problémů nevyhovující úroveň odvádění a likvidování odpadních vod, kdy podíl připojených obyvatel na kanalizaci z celkového počtu obyvatel kraje byl nižší než průměr ČR. Jako problém s možnou potřebou řešení v rámci ÚPD obcí byly identifikovány „aglomerace“ s více jak 2 000 obyvateli: Orlová, Vítkov, Dolní Lutyně, Hať, Raškovice, Dětmarovice a Trojanovice. Implementací směrnice Rady ES č. 91/271/EHS o čištění městských odpadních vod došlo k výraznému urychlení přípravy záměrů v jednotlivých lokalitách. Z tohoto hlediska aktualizované ÚAP evidují jako problémovou pouze „aglomeraci“ Dětmarovice. To ovšem neznamená, že situace na úseku čištění odpadních vod je uspokojivá. Menší obce zpravidla oddílnou kanalizaci s čističkou nemají, ale také čističky větších sídel často neodpovídají současným nárokům.

Problémem obcí s rozptýlenou slezskou zástavbou je vysoká ekonomická náročnost budování kanalizace (dlouhé kanalizační řady v území s nedostatečnou hustotou).

Lokalizace problému: celé území kraje, zejména obce do 2000 obyvatel s rozptýlenou zástavbou

Řešení v ÚPD: ÚP

### **Koordinace protipovodňových opatření**

Význam MSK z hlediska vzniku povodňových situací je umocněn skutečností, že z hydrologického hlediska celé území náleží k horním částem povodí významných vodních toků (zejm. Odra a Morava). V důsledku extrémních povodňových situací v druhé polovině devadesátých let došlo k vypracování strategických dokumentů řešících problematiku protipovodňové ochrany na celostátní a následně i regionální úrovni v rámci tzv. Plánů oblasti povodí. Protipovodňová opatření by měla být přednostně přírodě blízkého charakteru.

V případě poldrů územní rozsah těchto retenčních prostorů určených k rozlivům povodně zpravidla nepřesahuje správní obvod jedné obce. Podobně jako v případě vodních nádrží však jejich využití zásadním způsobem ovlivňuje rozsáhlá území níže na povodí daného toku, čímž tato opatření beze zbytku naplňují charakter ploch nadmístního významu ve smyslu § 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona. Z tohoto důvodu je nutné další upřesňování vymezení ploch pro umístění vodních nádrží jakož i další opatření protipovodňové ochrany koordinovat v rámci ÚPD obcí, jejichž správní obvod zasahuje do části povodí ovlivněné konkrétním záměrem.

Lokalizace problému: celé území kraje

Řešení v ÚPD: ÚP

## **4.3. Problémy zjištěné z ÚAP ORP a činnosti pořizovatelů ÚP**

Problémy popsané v této kapitole vychází jednak z problémů k řešení popsaných v rozbořech udržitelného rozvoje 2. úplné aktualizace ÚAP ORP, jednak z praxe pořizování územních plánů a činnosti nadřízeného orgánu. V popisu jejich lokalizace je zohledněno také území, ve kterém v rámci konkrétních ÚAP problém přímo popsán nebyl, ale kde se problém

vyskytuje (na základě znalosti území). Některé problémy nejsou přímo řešitelné nástroji územního plánování, ale územní plánování je může nepřímo ovlivnit.

## DOPRAVA

### ➤ **Průchod frekventované komunikace (silnice I. a II. třídy) zastavěným územím obce**

Průchod frekventované komunikace znamená nejen ohrožení zdraví obyvatelstva imisemi a hlukem z dopravy a zvýšené riziko dopravních nehod, ale také nemožnost využití náměstí/návsi jako veřejného prostranství, veřejného prostoru pro pobyt obyvatel. Frekventovaná komunikace procházející jádrem obce nemůže být v mnoha případech ani „humanizována“ - šířkové omezení nedovoluje vybudování chodníků, cyklostezek a zelených pásů. Proto je třeba podporovat budování obchvatů obcí, případně opatření ke zpomalování dopravy v sídlech.

Lokalizace problému: celé území kraje

Řešení v ÚPD: ZÚR, ÚP, RP

### ➤ **Nevyhovující šířka místních komunikací obsluhujících obytnou zástavbu**

Zvláště na území rozptýlené slezské zástavby vzniká jejím postupným nekoncepčním zahušťováním problém s kapacitou obslužných komunikací, které jako bývalé polní cesty nevyhovují šířkou zvýšené frekvenci dopravy.

Lokalizace problému: zejména ORP Ostrava, Bohumín, Orlová, Havířov, Karviná, Český Těšín, Třinec, Jablunkov, Frýdlant nad Ostravicí, Frenštát pod Radhoštěm

Řešení v ÚPD: ÚP, RP

### ➤ **Střet záměrů dopravní a technické infrastruktury s územím soustavy Natura 2000**

Zejména v severovýchodní části kraje, v územích zasažených těžbou a následně rekultivovaných nebo ponechaných přirozené sukcesi, byla vymezena četná území soustavy Natura 2000, která jsou nyní v kolizi s dlouhodobě hájenými záměry dopravní a technické infrastruktury (VRT, silnice I/68, průplav D-O-L, Krajské integrované centrum). Problém se týká i přírodní nivy řeky Odry.

Lokalizace problému: celé území kraje, zejména ORP Bohumín, Orlová, Karviná, Třinec a celé území CHKO Poodří

Řešení v ÚPD: ZÚR, ÚP, RP

### ➤ **Omezení nebo rušení provozu na regionálních železničních tratích, nevyhovující umístění zastávek**

Provoz na regionálních železničních tratích je ohrožen z důvodu údajné ekonomické náročnosti a odlivu cestujících (pro konkurenční silniční dopravu nejsou započítány externality – investice do komunikací, poškození životního prostředí aj.). Omezení spojů vede ale k dalšímu úbytku cestujících a snížení rentability provozu. Příklady z jiných krajů však ukazují, že privatizace trati může problém vyřešit. Zachování železniční dopravy je

významné z hlediska dopravní dostupnosti obcí a podpory sociálního a ekonomického pilíře udržitelného rozvoje. Na některých úsecích je žádoucí doplnění, případně přesun železničních zastávek do vhodnějších poloh bez dalších nároků na infrastrukturu.

Lokalizace problému: všechny ORP s výjimkou Ostravy, Orlové, Karviné, Havířova a Jablunkova

Řešení v ÚPD: úkol je pouze částečně řešitelný nástroji územního plánování

➤ **Nedostatečná síť bezpečných cyklostezek**

Nedostatečná síť vzájemně propojených cyklostezek oddělených od motorové dopravy je problémem zejména pro udržitelnou dopravu ve městech a obcích (cesty do škol a do zaměstnání), ale také pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu.

Lokalizace problému: celé území kraje

Řešení v ÚPD: ÚP, RP, částečně ZÚR

➤ **Chybějící dopravní propojení sídel (vozidlová doprava)**

V některých částech území zcela chybí vyhovující silniční spojení mezi sídly (mezi obcemi i místními částmi obcí). Spojení sídel může být řešeno obnovou a úpravou někdejších cest.

Lokalizace problému: ORP Bílovec (Bítov-Zbyslavice, Lhotka-Bravantice, Bílov-Bravinné), ORP Jablunkov (Hrčava-Bukovec)

Řešení v ÚPD: ÚP, RP, částečně ZÚR

➤ **Nedostatečná kapacita parkovišť v sídlech i v centrech rekreace a cestovního ruchu**

Deficit parkovacích stání je výrazný zejména v panelových sídlištích (dimenzovaných na 1 stání pro 4 byty) a hlavních centrech rekreace.

Lokalizace problému: všechna města kraje nad 3000 obyvatel  
rekreační střediska na území Hrubého Jeseníku a Beskyd

Řešení v ÚPD: ÚP, RP

➤ **Dořešení problematiky vlakotramvaj jako druhu příměstské dopravy**

Na správním území některých ORP je navržena vlakotramvaj pro dopravní spojení s Ostravou. Záměry nemají návaznost v ÚAP ORP Ostrava, případně jsou formulovány pouze v textu bez územního vymezení (Havířov).

Lokalizace problému: ORP Orlová, Karviná, Havířov, Hlučín, Ostrava

Řešení v ÚPD: ZÚR, ÚP, RP

## TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

➤ **Nedostatečná kapacita vodovodní sítě**

V obcích ORP Kopřivnice byla identifikována nedostatečná kapacita vodovodního přiváděče pro zabezpečení potřeb rozvojových ploch.

Lokalizace problému: obce ORP Kopřivnice, částečně ORP Frenštát

Řešení v ÚPD: ÚP, RP

➤ **Nedostatečné odkanalizování obcí**

Více než polovina obcí nemá oddílnou kanalizaci zakončenou v ČOV. V rozptýlené zástavbě (zejména východní část kraje) je budování kanalizace ekonomicky natolik náročné, že velká část území obcí zůstává bez kanalizace, s vypouštěním splaškových vod do septiků a často netěsných žump. Problém se týká i rekreační zástavby, zejména v okolí vodních nádrží (znečištění povrchových vod).

Lokalizace problému: celé území kraje

Řešení v ÚPD: ZÚR, ÚP, RP

## OBYVATELSTVO A BYDLENÍ

➤ **Zastavěné území a vymezené zastavitelné plochy v záplavovém území**

Většina obcí ležících v údolních nivách má část zastavěného území a zastavitelné plochy v územním plánu v záplavovém území. Zastavěné území je nutno chránit protipovodňovými opatřeními, ale tak, aby se problém nepřenášel na sídla níže po toku. Zastavitelné plochy, vymezené mnohdy v dávné minulosti, je třeba pokud možno změnit na nezastavěné území. Nové plochy v záplavovém území zásadně nevymezovat.

Lokalizace problému: celé území kraje

Řešení v ÚPD: ÚP

➤ **Nekoncepční vymezení zastavitelných ploch obecně**

Zastavitelné plochy jsou zvláště změnami územních plánů vymezovány nekoncepčně, podle požadavků jednotlivých vlastníků. Jsou to plochy, pro které není opodstatnění z hlediska urbanistického (směry a póly rozvoje obce), ani z hlediska ekonomie zástavby (vysoké náklady na provoz a údržbu dopravní a technické infrastruktury). Vymezení zastavitelných ploch by mělo předcházet hodnocení zátěže území novou zástavbou a posouzení přiměřenosti nabídky volných ploch.

Lokalizace problému: celé území kraje

Řešení v ÚPD: ÚP

➤ **Zastavitelné plochy v území nevhodném pro vsakování a v bezodtokových zónách**

Zastavitelné plochy v územních plánech se díky specifickým geologickým podmínkám (poklesy vlivem těžby) nacházejí v území nevhodném pro vsakování a v bezodtokových zónách. Technická opatření k vyřešení tohoto problému jsou neúměrně ekonomicky náročná, plochy je třeba pokud možno změnit na nezastavěné území. Nové plochy na tomto území zásadně nevymezovat.

Lokalizace problému: ORP Karviná, Orlová, Bohumín

Řešení v ÚPD: ÚP

➤ **Zastavěné území a vymezené zastavitelné plochy v geologicky nestabilním území (sesuvy, poddolované území)**

Zastavěné území a zastavitelné plochy v územních plánech se nacházejí geologicky nestabilním územím, a to jak v místech potenciálních sesuvů půdy (Beskydy), tak v poddolovaném území (Ostravsko-Karvinská pánev). Technická opatření k vyřešení tohoto problému jsou neúměrně ekonomicky náročná, plochy je třeba pokud možno změnit na nezastavěné území. Nové plochy na tomto území zásadně nevymezovat.

Lokalizace problému: ORP Frýdek-Místek, Jablunkov, Ostrava, Karviná, Orlová, Bohumín

Řešení v ÚPD: ÚP

➤ **Vymezení ploch bydlení jako náhrada za zástavbu likvidovanou kvůli těžbě**

Důsledkem potenciálního rozšíření těžby v SOB Karvinsko bude likvidace části obytné zástavby, za kterou by v územních plánech obcí měly být vymezeny plochy odpovídajícího rozsahu ve stabilním území, které není ohroženo záplavami, poklesy ani budoucí těžbou.

Lokalizace problému: ORP Karviná, Orlová

Řešení v ÚPD: ÚP

➤ **Zastavitelné plochy vymezené v lokalitách s vysokými nároky na vybudování a údržbu veřejné dopravní a technické infrastruktury**

Zastavitelné plochy v územních plánech jsou vymezeny ve vzájemně odlehlých lokalitách v řídké zastavěném území (zvláště slezská zástavba). Vybudování a údržba veřejné dopravní a technické infrastruktury jsou neúměrně ekonomicky náročné, plochy je třeba pokud možno změnit na nezastavěné území. Nové plochy s nízkou ekonomii zástavby nevymezovat.

Lokalizace problému: celé území kraje, zejména slezská zástavba

Řešení v ÚPD: ÚP

➤ **Přiměřené využití a urbanistické zefektivnění rozptýlené slezské zástavby**

Rozptýlená zástavba je ze typů zástavby nejnáročnější na dopravní a technickou infrastrukturu (viz výše). Z toho důvodu je třeba zamezit živelnému zastavování celého správního území obcí, vymezovat zastavitelné plochy a podporovat výstavbu v koncepčně vybraných rozvojových plochách s důrazem na ekonomii zástavby.

Lokalizace problému: celé území kraje, zejména slezská zástavba

Řešení v ÚPD: ÚP

➤ **Nadměrné zastavitelné plochy vymezené v sídlech s dlouhodobým poklesem obyvateľstva**



Mnohé obce vykazují trvalý pokles počtu obyvatel, ale v územních plánech je vymezeno tomuto trendu neodpovídající množství zastavitelných ploch pro bydlení a další plochy přibývají v rámci změn. Novým územním plánům a změnám by mělo vždy předcházet posouzení přiměřenosti nabídky volných ploch.

Lokalizace problému: zejména ORP Vítkov, Bruntál, Rýmařov, Krnov

Řešení v ÚPD: ÚP

➤ **Zastavitelné plochy jako potenciální hrozba prostupnosti krajiny**

Nekoncepčním vymežováním zastavitelných ploch dochází ke vzniku bariér v území, nové plochy se stávají spolu s komunikacemi příčinou další fragmentace krajiny. Území se stává neprostupným pro biotu i pro člověka, dochází ke srůstání sídel.

Lokalizace problému: zejména východní polovina kraje (rozptýlená slezská zástavba), obce v Podbeskydích

Řešení v ÚPD: ÚP

➤ **Chybějící centra sídel**

Dotazníkovým šetřením (např. Ostrava) bylo zjištěno, že řada sídel pociťuje jako nedostatek chybějící centrum – veřejné prostranství typu náměstí nebo náves. V některých obcích sice centrální veřejná prostranství tohoto typu dříve existovala, ale nevhodným dopravním řešením a bouráním budov byla zcela zlikvidována. Územní plány by tyto lokality měly vymezit jako plochy přestavby, případně navrhnout nová veřejná prostranství odpovídající velikosti jako zastavitelné plochy.

Lokalizace problému: celé území kraje

Řešení v ÚPD a ÚPP: částečně ÚP, RP, územní studie veřejných prostranství

➤ **Nedostatečná podpora atraktivity bydlení ve městech**

Pro zpomalení suburbanizačních trendů je potřebné zlepšit prostředí měst jako míst k životu. K tomu je potřeba mj. revitalizovat prostředí sídlišť i městských center (nejen jednotlivé domy), budovat a udržovat veřejná prostranství, nabídnout obyvatelům dobrou udržitelnou dopravu (kvalitní hromadnou dopravu, bezpečné cyklostezky pro cestu do práce a do školy, atraktivní pěší trasy), snižovat zátěž hlukem a imisemi (obchvaty, úprava hlavních tahů motorové dopravy, zelené pásy) a zlepšit dostupnost krátkodobé rekreace (propojení zastavěného území s rekreačním zázemím města). Potenciál pří městské rekreace je stále nedostatečně využitý, nadále trvá hrozba zastavování přirozených relaxačních lokalit na okrajích měst.

Lokalizace problému: celé území kraje

Řešení v ÚPD: částečně ÚP, RP, jiné nástroje než ÚPD

➤ **Hromadná doprava po železnici**

Chybějící zastávky v sídlech, kterými prochází železniční trať. Pro zlepšení pokrytí území hromadnou dopravou by bylo vhodné doplnění železničních zastávek v místech dob-

ré dostupnosti z přilehlých sídel (Pustějov, Studénka, Nová Horka) resp. přesun zastávek do výhodnějších poloh (Šenov).

Lokalizace problému: celé území kraje

Řešení v ÚPD: ÚP, RP, jiné nástroje než ÚPD

➤ **Dostupnost MHD, pěší a cyklodoprava**

Obtížná dostupnost pro chodce na MHD, absence chodníků. Omezená prostupnost území pro chodce a cyklisty.

Lokalizace problému: celé území kraje

Řešení v ÚPD: ÚP, RP, jiné nástroje než ÚPD

➤ **Rezervy pro kanál D-O-L a vysokorychlostní trať**

Koncentrace rizik spojených se záměrem vodní cesty D-O-L: rozdělení obcí novou bariérou, střet se zastavěným územím a zastavitelnými plochami, střet s hodnotnými přírodními prvky, negativní vliv na krajinný ráz, ovlivnění vodního režimu a lokálních ekosystémů, související přeložky dopravní a technické infrastruktury. Konflikt s provozem letiště Ostrava – Mošnov. Územní rezerva pro záměr D-O-L spolu s rezervou pro dosud neupřesněným záměr na výstavbu vysokorychlostní železniční trati (několik možných větví pro napojení na Polsko) omezují rozvoj obcí v území.

Lokalizace problému: celé území kraje

Řešení v ÚPD: PÚR, ZÚR, ÚP

➤ **Nedostatečná infrastruktura služeb pro seniory**

Vzhledem ke stárnutí obyvatelstva kraje již nyní kapacita služeb pro seniory včetně ubytovacích zařízení nestačí. Problém se bude v budoucnu dále prohlubovat. Ze zkušeností vyplývá, že umísťování ubytovacích zařízení pro seniory v odlehlých lokalitách bez dobré dopravní dostupnosti je nevhodné.

Lokalizace problému: celé území kraje

Řešení v ÚPD: částečně ÚP, RP, jiné nástroje než ÚPD

## HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ

Problémy hospodářského rozvoje kraje nejsou primárně řešitelné nástroji územního plánování, mají vazbu na ekonomické problémy celého státu, Evropy a globální ekonomickou situaci. Jejich projevem jsou v rámci kraje níže popsané jevy, které spolu úzce souvisejí a jsou proto popsány společně v jednom bodu.

➤ **Nedostatek pracovních příležitostí, vysoká míra nezaměstnanosti, nízká míra podnikatelské aktivity**

Nedostatek pracovních příležitostí a vysoká míra nezaměstnanosti se týká téměř celého území kraje. V některých oblastech je kromě nedostatku pracovních příležitostí v místě problém s časovou dostupností středisek osídlení (za prací se nevyplatí dojíždět); zde je

vysoká i míra nezaměstnanosti dlouhodobé. S nezaměstnaností a s ní spojenou nízkou kupní silou obyvatelstva souvisí i nízká míra podnikatelské aktivity („není odbyt“ služeb a zboží). Závažným problémem je, že příslušníci některých skupin obyvatelstva nepracují již po generace, mladá generace nemá vhodný vzor v rodině.

Lokalizace problému: celé území kraje, zejména Osoblažsko, Bruntálsko, Vítkovsko, Karvinsko

Řešení v ÚPD: problém je pouze částečně řešitelný nástroji územního plánování (vymezování ploch pro podnikatelské aktivity, zlepšení dopravní infrastruktury)

## ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, PŘÍRODA, KRAJINA, ZEMĚDĚLSKÝ A LESNÍ PŮDNÍ FOND

### ➤ **Fragmentace krajiny dopravní infrastrukturou, srůstáním sídel, rozptýlenou zástavbou, specifickými formami rekreace**

Frekventované silniční komunikace jsou nejvýraznější formou fragmentace území. Obdobně působí srůstání obcí, ke kterému dochází zvláště v území dobré dostupnosti do center osídlení zejména v okolí měst Ostravské aglomerace (Ostrava, Opava, Havířov, Frýdek-Místek, Nový Jičín, Třinec, Jablunkov) a v pásu Podbeskydí. Trend je nejsilnější u obcí s rozptýlenou zástavbou, která pokrývá prakticky celé správní území a postupně se zahušťuje, čímž vzniká tzv. „sídelní kaše“. Neprůchodnost krajiny působí také některé formy rekreace, jako jsou zahrádkové osady tvořící prstenec kolem města (Kopřivnice), chatové osady a oplocené areály rekreačních zařízení.

Lokalizace problému: celé širší území Ostravské aglomerace, území zvýšených suburbanizačních tlaků, rekreační oblasti kraje

Řešení v ÚPD: ZÚR, ÚP, RP

### ➤ **Tlak na výstavbu v přírodně a krajinářsky cenných územích**

Rezidenční suburbanizace se v Moravskoslezském kraji týká především okolí měst, ale směřuje také do atraktivních lokalit v podhůří Beskyd a Jeseníků a způsobuje mimo jiné pokračující úbytek volné krajiny jako základní hodnoty území. V rozvojové ose OS10 je tlak na výstavbu průmyslových ploch v dosahu dálnice v blízkosti CHKO Poodří.

Lokalizace problému: území rezidenční suburbanizace v okolí všech ORP

Řešení v ÚPD: ZÚR, ÚP, RP

### ➤ **Nedostatečná regulace výstavby v urbanisticky cenném území**

V urbanisticky cenném území, které však není objektem zákonné ochrany (památkové péče) dochází k degradaci jeho hodnot nevhodnou výstavbou (výrobní areály konkurující hodnotným dominantám, nevhodné využití proluk v kompaktní zástavbě) z důvodu slabé regulace charakteru zástavby v plochách s rozdílným způsobem využití. Jednou z příčin je nedostatečné zmapování hodnot území v ÚAP, které vyžaduje kromě znalosti území i odbornou erudici (není poskytovatel údaje).

Lokalizace problému: celé území kraje

Řešení v ÚPD: ÚP, RP

➤ **Vytváření podmínek pro záchranu kulturních památek v obcích**

Stav kulturních hodnot území – kulturních památek v obcích je namnoze tristní díky zanedbané základní údržbě. Územní plánování má jen málo možností k ovlivnění tohoto stavu, ale vhodným využitím ploch v jejich bezprostřední blízkosti lze vytvořit podmínky pro jejich budoucí zhodnocení.

Lokalizace problému: celé území kraje

Řešení v ÚPD: ÚP, RP

➤ **Pokračující znečišťování povrchových vod splašky, zátěž obcí v poloze níže na toku**

Přestože se v oblasti odkanalizování obcí v posledních letech mnohé zlepšilo, stále více než polovina obcí v kraji nemá oddílnou kanalizaci zakončenou v ČOV (viz výše). Díky vypouštění splašků do terénu nebo vodoteče je většina povrchových vod v kategorii ohrožených. Ekologická zátěž se týká nejen samotných obcí bez oddílné kanalizace, ale také všech obcí níže na toku.

Lokalizace problému: celé území kraje

Řešení v ÚPD: ZÚR, ÚP, RP

➤ **Zhoršená kvalita ovzduší**

Špatný stav ovzduší, překračování maximálních hodnot zatížení imisemi oxidu siřičitého (SO<sub>2</sub>), oxidu dusičitého (NO<sub>2</sub>), suspendovaných částic (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>), oxidu uhelnatého (CO) a v letním období přízemního ozonu (O<sub>3</sub>) má prokazatelný vliv na zdravotní stav obyvatelstva. Problém je nejvýraznější v zimním období v době inverzí a týká ze zejména širšího území Ostravské aglomerace. Za nepříznivých klimatických podmínek může být zasaženo i území Beskyd a Jeseníků. Kromě velkých zdrojů znečištění jsou na vině i lokální topeniště, doprava a imise ze sousedního Polska.

Lokalizace problému: zejména ORP Ostrava, Bohumín, Karviná, Orlová, Třinec, Havířov, Český Těšín, Frýdek-Místek, Hlučín, Bílovec, Opava

Řešení v ÚPD: problém není řešitelný nástroji územního plánování

➤ **Nakládání s odpady**

Způsob zpracování odpadu skládkováním je dlouhodobě neudržitelný. Důkladným tříděním se sice zmenší množství odpadu pro ukládání na skládkách, ale jeho objem vzhledem k počtu obyvatel bude stále neúnosně velký. Řešením je recyklace nebo ekologické spalování nejlépe v centrálním zařízení disponujícím vyspělými technologiemi a energetické využití vzniklého tepla.

Lokalizace problému: celé území kraje

Řešení v ÚPD: ZÚR, ÚP, RP

➤ **Brownfields, staré zátěže, kontaminované plochy**

Na území celého kraje je množství chátrajících nevyužitých areálů převážně průmyslové a zemědělské výroby. Doprovodným jevem jsou kontaminované plochy, jejichž sanace vyžaduje značné finanční prostředky. To je důvodem malé intenzity opětovného využití těchto ploch. Jedná se často o areály v centrálních částech sídel s dopravním napojením nevyhovujícím současným potřebám průmyslové výroby a skladování. Tyto plochy vyžadují důkladnější evidenci. V územních plánech je vždy nutné posuzovat jejich další možné využití.

Lokalizace problému: celé území kraje

Řešení v ÚPD: částečně ZÚR, ÚP, RP

➤ **Záměry na nejkvalitnějších orných půdách**

Nedocenění významu orné půdy pro udržitelný rozvoj a nízké výnosy vlastníků z jejího pronájmu vedou k jejímu pokračujícímu záboru ZPF pro záměry nejrůznějšího druhu (bydlení, průmysl, skladování, golfová hřiště, fotovoltaické elektrárny atd.). Tento trend se nástroji veřejné správy nedaří zastavit.

Lokalizace problému: celé území kraje, zejména nivy řek

Řešení v ÚPD: částečně ZÚR, ÚP, RP

➤ **Nedostatečná recyklace ploch**

Nedostatečná recyklace nevyužitých ploch v zástavbě jako ploch přestavby, trvajících preference zastavování volné krajiny a zemědělské půdy.

Lokalizace problému: celé území kraje

Řešení v ÚPD: ÚP, RP

➤ **Větrné elektrárny a ochrana krajiny**

Situování záměrů VTE do přírodně a krajinářsky nejhodnotnějších lokalit kraje. Extenzivní a nekoordinovaný rozvoj výstavby by byl nepochybně spojen s rizikem zásadního narušení těchto hodnot. Na většině území chybí vymezení oblastí a míst krajinného rázu resp. hodnot krajiny v podrobnosti ÚAP ORP, s tím souvisí absence koncepčního plánování krajiny v ÚP.

Lokalizace problému: celé území kraje

Řešení v ÚPD a ÚPP: ZÚR, ÚP, ÚAP ORP, územní studie krajiny

➤ **Živelné výsadby lesa**

Živelné výsadby lesa na soukromých pozemcích. Trend živelné výsadby lesa na soukromých pozemcích ohrožuje dochovaný krajinný ráz (kulturní bezlesí), a to jak v oblasti jesenických plužin, tak v beskydských polánách.

Lokalizace problému: podhorské a horské partie Jeseníků a Beskyd

Řešení v ÚPD a ÚPP: částečně ZÚR, ÚP, ÚAP ORP, územní studie krajiny

#### 4.4. Problémy k řešení v PÚR ČR

Platné ZÚR MSK a jejich pořizovaná aktualizace vymezují některé plochy a koridory pro záměry republikového a mezinárodního významu, které nebyly v PÚR ČR 2008 dostatečně reflektovány (rychlostní komunikace R48, průplav D-O-L, vodní nádrž Nové Heřminovy). Aktualizací PÚR ČR, schválené vládou v roce 2015, byl tento problém vyřešen.

#### 4.5. Problémy zobrazené v problémovém výkresu

##### PROBLÉMY A STŘETY V ÚZEMÍ:

- dopravní infrastruktura
- vodohospodářská infrastruktura
- energetika
- ÚSES
- ostatní problémy a střety
- obce s 2000 a více EO s potřebou vyřešení odkanalizování a čištění odpadních vod
- území ovlivněné důlní činností - potřeba ploch pro náhradní výstavbu
- chybějící silniční propojení sídel
- dořešení trasy cyklostezky

##### TÉMATA ŘEŠENÍ PROBLÉMŮ

- zkapacitnění dopravního propojení specifické oblasti SOB3 Jeseníky - Králický Sněžník na centrální část kraje
- zkvalitnění dopravní dostupnosti Vítkovska na spádová sídelní centra
- zkvalitnění dopravní dostupnosti Osoblažska na spádová sídelní centra s využitím vazeb na území Polska
- propojení regionální železniční sítě ČR a Polska

##### CHYBĚJÍCÍ DOPRAVNÍ VAZBY

<b>A1</b>	zkapacitnění dopravního propojení specifické oblasti SOB3 Jeseníky - Králický Sněžník s centrální částí kraje
<b>A2</b>	zkvalitnění dopravní dostupnosti Vítkovska do spádových sídelních center
<b>A3</b>	zkvalitnění dopravní dostupnosti Osoblažska s využitím vazeb na spádová území Polska
<b>B1</b>	propojení regionální železniční sítě ČR a Polska
<b>B2</b>	propojení regionální železniční sítě ČR a Polska
<b>B3</b>	propojení regionální železniční sítě ČR a Polska
<b>P-S1</b>	chybějící silniční propojení sídel - Bílov - Bravinné (Fulnek)
<b>P-S2</b>	chybějící silniční propojení sídel - Bítov - Zbyslavice
<b>P-S3</b>	chybějící silniční propojení sídel - Bravantice - Lhotka (Bílovec)
<b>P-S4</b>	chybějící silniční propojení sídel Bukovec - Hřčava
<b>P-C1</b>	dořešení trasy cyklostezky Kravaře - Děhylov (pokračování cyklostezky Krnov - Opava - Ostrava)
<b>P-C2</b>	dořešení trasy cyklostezky Český Těšín - Karviná - Bohumín
<b>P-C3</b>	dořešení trasy cyklostezky Suchdol nad Odrou - Budišov nad Budišovkou

**DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA - MOŽNÉ STŘETY A PROBLÉMY K ŘEŠENÍ**

P-D1	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-D2	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-D4	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-D5	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-D6	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-D7	dořešení dopravního uzlu - napojení jižního obchvatu Opavy na přeložku silnice I/11
P-D8	nevřešený výběr varianty průchodu silnice I/11 územím Opavy, možné střety se stávající zástavbou a záplavovým územím
P-D9	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-D10	střet záměru přeložky komunikace v Karviné se zájmy ochrany přírody (EVL a ptačí oblast Natura)
P-D11	střet záměru přeložky silnice v Havířově se zájmy ochrany přírody (EVL Natura) a se stávající zástavbou
P-D12	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-D13	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-D14	střet záměru přeložky silnice v Čeladné se stávající zástavbou
P-D15	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-D16	střet záměru obchvatu Kopřivnice se záplavovým územím a dálkovým migračním koridorem
P-D18	nutnost koordinace řešení záměru dopravního uzlu na silnici R48 v dalších stupních s obcemi ve Zlínském kraji
P-D19	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-D20	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-D21	střet záměru přeložky silnice I/45 se zájmy ochrany přírody a krajiny (přírodní park)
P-D22	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-D23	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-D24	dořešení dopravní obsluhy území v souvislosti se záměrem vodní nádrže Nové Heřminovy, možný střet se zájmy ochrany přírody (ÚSES) a stávající zástavbou
P-D25	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-D26	střet záměru MUK Nošovice se zájmy ochrany přírody (ÚSES, průchodnost krajiny)
P-D27	prověření možnosti odsunu Jižní tangenty ve Vratimově severním směrem
P-D28	nenávaznost záměru přeložky silnice I/58 u obce Krmelín (hranice ORP Ostrava a ORP Frýdek-Místek)
P-D29	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-D30	střet záměru VRT se zájmy ochrany přírody (CHKO Poodří, EVL a ptačí oblast Natura), rozdíl ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-D31	střet záměru obchvatu Dětmarovic se stávající rozptýlenou zástavbou
P-D32	střet záměru obchvatu Děhylova se zájmy ochrany přírody (EVL Natura)
P-D33	střet územní rezervy pro záměr kanálu D-O-L se zájmy ochrany přírody a krajiny, se zástavbou a provozem letiště Mošnov
P-D34	střet záměrů na rozšíření letiště Leoše Janáčka (Mošnov) se stávající zástavbou a záměry obce

### ENERGETICKÁ INFRASTRUKTURA - MOŽNÉ STŘETY A PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

P-E1	střet záměru VTE se zájmy ochrany krajiny
P-E2	střet záměru VTE se zájmy ochrany krajiny
P-E3	střet záměru VTE se zájmy ochrany krajiny
P-E4	střet záměru VTE se zájmy ochrany krajiny
P-E5	střet záměru VTE se zájmy ochrany krajiny
P-E6	střet záměru VTE se zájmy ochrany krajiny
P-E7	střet záměru VTE se zájmy ochrany krajiny
P-E8	střet záměru VTE se zájmy ochrany krajiny
P-E9	střet záměru VTE se zájmy ochrany krajiny
P-E10	střet záměru VTE se zájmy ochrany krajiny, střet se záměrem vedení VVN 400 kV
P-E11	střet záměru VTE se zájmy ochrany krajiny, střet se záměrem vedení VVN 400 kV
P-E14	střet záměru VTE se zájmy ochrany krajiny
P-E15	střet záměru VTE se zájmy ochrany krajiny
P-E17	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-E18	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-E19	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-E20	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-E21	rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-E22	střet záměru energetického zdroje se zájmy ochrany přírody a krajiny (blízkost CHKO Poodří, změna vodního režimu v území)
P-E23	střet záměru vyvedení výkonu elektrárny Dětmárovice severovýchodním směrem (do Polska) se zájmy ochrany přírody (ptačí oblast Natura)
P-E24	střet záměru plynovodu Libhošť - Třanovice se zájmy ochrany přírody (EVL Natura, NPP Morávka)
P-E25	produktovod Loukov – Sedlnice - rozdíly ve vymezení koridoru v ZÚR MSK a údaji poskytovatele
P-E29	střet záměru VTE se zájmy ochrany krajiny
P-E30	střet záměru VTE se zájmy ochrany krajiny
P-E31	střet záměru VTE se zájmy ochrany krajiny
P-E32	střet záměru VTE se zájmy ochrany krajiny
P-E33	střet záměru VTE se zájmy ochrany krajiny
P-E34	střet záměru VTE se zájmy ochrany krajiny
P-E35	střet záměru elektrického vedení se zájmy ochrany přírody a krajiny

### VODOHOSPODÁŘSKÁ INFRASTRUKTURA - MOŽNÉ STŘETY A PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

P-V1	střety LAPV Dlouhá Loučka se zájmy ochrany přírody a krajiny, rozdíly ve vymezení plochy v ZÚR MSK a údaji poskytovatele, problém k řešení pro PÚR ČR
P-V2	střety LAPV Spálené se zájmy ochrany přírody a krajiny, rozdíly ve vymezení plochy v ZÚR MSK a údaji poskytovatele, problém k řešení pro PÚR ČR
P-V3	střety LAPV Spálov se zájmy ochrany přírody a krajiny, rozdíly ve vymezení plochy v ZÚR MSK a údaji poskytovatele, problém k řešení pro PÚR ČR
P-V4	střety LAPV Horní Lomná se zájmy ochrany přírody a krajiny, rozdíly ve vymezení plochy v ZÚR MSK a údaji poskytovatele, problém k řešení pro PÚR ČR
P-V5	střet vodní nádrže Nové Heřminovy se zájmy ochrany přírody



### ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY - PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

<b>P-U1</b>	ÚSES - rozdílné vymezení NR biocentra v ZÚR MSK a v údajích o záměrech AOPK
<b>P-U2</b>	ÚSES - rozdílné vymezení NR biocentra v ZÚR MSK a v údajích o záměrech AOPK
<b>P-U3</b>	ÚSES - rozdílné vymezení NR biocentra v ZÚR MSK a v údajích o záměrech AOPK
<b>P-U4</b>	ÚSES - rozdílné vymezení NR biocentra v ZÚR MSK a v údajích o záměrech AOPK
<b>P-U5</b>	ÚSES - rozdílné vymezení NR biocentra v ZÚR MSK a v údajích o záměrech AOPK
<b>P-U6</b>	ÚSES - rozdílné vymezení NR biocentra v ZÚR MSK a v údajích o záměrech AOPK
<b>P-U7</b>	ÚSES - rozdílné vymezení NR biocentra v ZÚR MSK a v údajích o záměrech AOPK
<b>P-U8</b>	ÚSES - rozdílné vymezení NR biocentra v ZÚR MSK a v údajích o záměrech AOPK
<b>P-U9</b>	ÚSES - rozdílné vymezení NR biocentra v ZÚR MSK a v údajích o záměrech AOPK
<b>P-U10</b>	ÚSES - rozdílné vymezení NR biocentra v ZÚR MSK a v údajích o záměrech AOPK

### OSTATNÍ MOŽNÉ STŘETY A PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

<b>P-O1</b>	střet záměru plochy KIC se zájmy ochrany přírody (výskyt chráněného druhu)
<b>P-O2</b>	střet plochy pro lehký průmysl a skladování se zájmy ochrany přírody (CHKO Poodří, EVL a ptačí oblast Natura)
<b>P-O3</b>	střet plochy centra pro nakládání s odpady se zájmy ochrany přírody (migračně významné území), nedořešené dopravní napojení plochy
<b>P-O4</b>	návrh krajinné památkové zóny Štramberk - nedořešeno ze strany MK
<b>P-O5</b>	návrh krajinné památkové zóny Hradec nad Moravicí - nedořešeno ze strany MK
<b>P-O6</b>	území ovlivněné důlní činností, střet záměru těžby na Karvinsku se stávající zástavbou a zájmy obyvatel v území
<b>P-O7</b>	střet záměru těžby na Frenštátsku se zájmy ochrany přírody a krajiny (CHKO Beskydy) a zájmy obcí v území

## SEZNAM ZKRATEK

<b>AOPK</b>	Agentura ochrany přírody a krajiny
<b>As</b>	Arsen
<b>BaP</b>	Benzo(a)pyren
<b>BRKO</b>	Biologicky rozložitelné komunální odpad
<b>BZN</b>	Benzen
<b>CBM</b>	metan vázaný na uhelnou slouj, slojový metan (coal – bads – metan)
<b>CD</b>	Cenzová domácnost
<b>ČD</b>	České dráhy
<b>CZT</b>	Centrální zásobování teplem
<b>ČGS</b>	Česká geologická služba
<b>ČHMÚ</b>	Český hydrometeorologický úřad
<b>ČOV</b>	Čistička odpadních vod
<b>ČSÚ</b>	Český statistický úřad
<b>ČZÚK</b>	Český úřad zeměměřičský a katastrální
<b>D-O-L</b>	Dunaj – Odra - Labe (průplavní spojení)
<b>DP</b>	Dobývací prostor
<b>DT</b>	Dílčí téma
<b>EAO</b>	Ekonomicky aktivní obyvatelstvo
<b>EDĚ</b>	Elektrárna Dětmovice
<b>EO</b>	Ekvivalentní obyvatel
<b>EVL</b>	Evropsky významná lokalita (Natura 2000)
<b>ETB</b>	Elektrárna Třebovice
<b>FSC</b>	Forest Stewardship Council
<b>HTO</b>	Hlavní tematická oblast
<b>CHKO</b>	Chráněná krajinná oblast
<b>CHLÚ</b>	Chráněné ložiskové území
<b>CHOPAV</b>	Chráněná oblast přirozené akumulace vod
<b>ICZ</b>	Identifikační číslo zdroje
<b>ISOH</b>	Informační systém odpadového hospodářství
<b>k.ú.</b>	katastrální území
<b>KES</b>	Koeficient ekologické stability
<b>KO</b>	Komunální odpad
<b>KPZ</b>	Krajinná památková zóna
<b>kV</b>	Kilovolt
<b>kW</b>	Kilowat
<b>kWh</b>	Kilowathodina
<b>LAPV</b>	Lokality vhodné pro akumulaci povrchových vod
<b>LDN</b>	Léčebna dlouhodobě nemocných
<b>LHO</b>	Lesní hospodářské osnovy
<b>LHP</b>	Lesní hospodářský plán

<b>LVS</b>	Lesní vegetační stupeň
<b>MPR</b>	Městská památková rezervace
<b>MPZ</b>	Městská památková zóna
<b>MSK</b>	Moravskoslezský kraj
<b>MW</b>	Megawatt
<b>MWh</b>	Megawatthodina
<b>MZCHÚ</b>	Maloplošné zvláště chráněné území přírody
<b>MŽP</b>	Ministerstvo životního prostředí
<b>NO<sub>x</sub></b>	Oxidy dusíku
<b>NPP</b>	Národní přírodní památka (MZCHÚ)
<b>NPR</b>	Národní přírodní rezervace (MZCHÚ)
<b>NRBc</b>	Nadregionální biocentrum (ÚSES)
<b>NRBk</b>	Nadregionální biokoridor (ÚSES)
<b>OBÚ</b>	Obvodní báňský úřad
<b>OKD</b>	Ostravsko karvinské doly
<b>OP</b>	Ochranné pásmo
<b>OOV</b>	Ostravská oblastní vodovod
<b>OPRL</b>	Oblastní plán rozvoje lesů
<b>OZE</b>	Obnovitelné zdroje
<b>OŽPZe</b>	Odbor životního prostředí a zemědělství
<b>PEFC</b>	Program for the Endorsement of Forest Certification Schemes
<b>PLO</b>	Přírodní lesní oblast
<b>PLZ</b>	Přírodní léčivý zdroj
<b>PM<sub>10</sub></b>	Poletavý prach
<b>POH</b>	Plán odpadového hospodářství
<b>PP</b>	Přírodní památka (MZCHÚ)
<b>PR</b>	Přírodní rezervace (MZCHÚ)
<b>PRVKUK</b>	Plán rozvoje vodovodů a kanalizací
<b>PUPFL</b>	Pozemky určené k plnění funkcí lesa
<b>PÚR</b>	Politika územního rozvoje
<b>PZP</b>	Podzemní zásobník plynu
<b>RBc</b>	Regionální biocentrum (ÚSES)
<b>RBk</b>	Regionální biokoridor (ÚSES)
<b>RKC</b>	Rekreační krajinný celek
<b>RUR</b>	Rozbor udržitelného rozvoje
<b>RZM 50</b>	Rastrová základní mapa v měřítku 1:50 000
<b>ŘSD</b>	Ředitelství silnic a dálnic
<b>SO<sub>2</sub></b>	Oxid siřičitý
<b>SV</b>	Skupinový vodovod
<b>SZ</b>	Stavební zákon – zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu
<b>SŽDC</b>	Správa železniční dopravní cesty
<b>TČA</b>	Teplárna Československé armády

<b>TTP</b>	Trvalé travní porosty
<b>TZL</b>	Tuhé znečišťující látky
<b>TŽK</b>	Tranzitní železniční koridor
<b>ÚAP</b>	Územně analytické podklady
<b>ÚHÚL</b>	Ústav pro hospodářskou úpravu lesů
<b>ÚP / ÚP O</b>	Územní plán obce
<b>ÚPD</b>	Územně plánovací dokumentace
<b>ÚPN VÚC</b>	Územní plán velkého územního celku
<b>UR</b>	Udržitelný rozvoj
<b>ÚSES</b>	Územní systém ekologické stability
<b>ÚTOK LDF MZLU</b>	Ústav tvorby a ochrany krajiny Lesnické a dřevařské fakulty Mendelovy zemědělské a lesnické university v Brně
<b>VE</b>	Větrná elektrárna
<b>VPD</b>	Vzletová a přistávací dráha
<b>VPR</b>	Vesnická památková rezervace
<b>VPZ</b>	Vesnická památková zóna
<b>VTL</b>	Vysokotlaký (plynovod)
<b>VÚ</b>	Vojenský újezd
<b>VVN</b>	Velmi vysoké napětí
<b>VVTL</b>	Velmi vysokotlaký (plynovod)
<b>ZÚR MSK</b>	Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje
<b>žst.</b>	Železniční stanice
<b>žzst.</b>	Železniční zastávka

## **TABULKOVÉ PŘÍLOHY**

Příloha č. 1 – Vyhodnocení územních podmínek pro životní prostředí 2017

Příloha č. 2 – Vyhodnocení územních podmínek pro hospodářský rozvoj 2017

Příloha č. 3 – Vyhodnocení územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel 2017