

**ODESÍLATEL:**

Mgr. Evžen Doležal  
ředitel odboru  
posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence  
Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 65  
100 10 Praha 10

**ADRESÁT:**

Krajský úřad Jihomoravského kraje  
Odbor územního plánování a  
stavebního řádu  
Žerotínovo náměstí 3/5  
601 82 Brno

V Praze dne 22. května 2015  
Č. j.: 21240/ENV/15  
Vyřizuje: Mgr. Záruba  
Tel.: 267 122 834

**Věc: Stanovisko a připomínky MŽP k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a vyjádření MŽP k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje**

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu (dále jen „KÚ“), jako orgán vykonávající působnost ve věcech územního plánování podle ustanovení § 5 odst. 1 a 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) oznámil, že byl zpracován návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále též jen „ZÚR JMK“) a vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

I. Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) uplatňuje na základě ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona, prostřednictvím odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, jako dotčený orgán dle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů následující stanovisko k návrhu 1. Aktualizace ZÚR JČK.

*Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů:*

Podle § 13 odst. 1 a § 17 písm. a) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ZPF“) uplatňujeme dle § 5 odst. 2 zákona o ZPF toto stanovisko:

a) K odůvodnění na str. 297 poslední odstavec druhá věta „V případě této technické infrastruktury se jedná o dopady minimálního plošného rozsahu (stožárová místa elektrických vedení, případně plochy technického zázemí), které, dle zákona ČNR č. 334/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, nejsou předmětem záboru ZPF.“

Uvedená formulace neodpovídá znění § 9 odst. 2 písm. b) bod 1 a 2 zákona o ZPF. Požadujeme upravit znění v souladu s uvedeným ustanovením zákona o ZPF.

b) K odůvodnění na str. 299 druhý odstavec třetí věta „V měřítku ZÚR JMK nelze postihnout např. u záměrů silniční dopravy částečné využití stávající silnice či jiných ploch. Do orientačního odhadu záborů také nelze zahrnout větší zábory v místech případných odpočívek, čerpacích stanic atp.“

Požadujeme doplnit text o upozornění, že na podobná zařízení, která budou navazovat na záměry silniční dopravy, nelze nahlížet jako na záměry, které jsou součástí návrhu ZÚR JMK, a proto v jejich případě nelze v dalším řízení uplatnit výjimky podle § 7 odst. 2 zákona o ZPF.

*Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů:*

Podle § 11 odst. 1 písm. a) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“) uplatňujeme toto stanovisko:

Závažným problémem na území JMK v oblasti životního prostředí je kvalita ovzduší. Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM<sub>10</sub> (místa i PM<sub>2,5</sub>) se dotýká desítek až stovek tisíc obyvatel. V lokalitách nejvíce zatížených silniční dopravou (jižní část území města Brna) je překračován i imisní limit NO<sub>2</sub> (nadměrným koncentracím jsou vystaveny stovky až tisíce obyvatel). V tomto kontextu je třeba plně využít potenciál ZÚR (uvedené jevy mohou zásadně ovlivnit především dopravní stavby). Trvale nevyhovující stav znečištění ovzduší v okolí stávajících kapacitních dálničních a silničních tahů (v blízkosti obytné zástavby) je vážným podnětem pro úzkou kooperaci kompetentních správních orgánů v rámci územního a dopravního plánování, bez této nelze zlepšení situace zajistit (souvislost s nízkoemisními zónami a dalšími nástroji zakotvenými v zákoně č. 201/2012 Sb.). V návrhu ZÚR JMK a vyhodnocení jeho vlivů je tato spojitost poněkud podceněna (priorita „Snížení emisí prekurzorů troposférického ozónu“ z Integrovaného programu ke zlepšení kvality ovzduší JMK klasifikována jako „0“ (bez vztahu), relativně nízké hodnocení mají také ostatní priority obsažené v koncepčních dokumentech ochrany ovzduší).

Z hlediska dopadů na kvalitu ovzduší lze v návrhu ZÚR JMK kladně hodnotit další rozvoj jednotného integrovaného dopravního systému JMK a chystané železniční stavby. U silniční infrastruktury požadujeme jednoznačnou preferenci budování (dohledné, kompletní dostavby) obchvatů a přeložek u sídel a dále taková dopravní řešení, jež povedou ke zvýšení plynulosti provozu a k omezení zbytné automobilové dopravy, s výsledným efektem poklesu exhalační zátěže (jedním ze specifických cílů zpracovávané

„Střednědobé strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR“ je snížit procento populace exponované nadlimitními koncentracemi znečišťujících látek v ovzduší).

Imisní limity pro ochranu lidského zdraví, ekosystémů a vegetace stanovené v příloze č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. jsou při výkonu působnosti podle tohoto zákona pro orgány ochrany ovzduší závazné. U záměrů s dopadem na ovzduší je nutné respektovat požadavek ochrany této důležité složky životního prostředí. Pro účely územního řízení nelze potom vydat souhlasné závazné stanovisko k umístění stavby významné pozemní komunikace (§ 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 201/2012 Sb.) za situace, kdy by následný provoz vyvolal překročení imisních limitů. Nebude-li možné znečišťování ovzduší odpovídající měrou kompenzovat, přivodí tento fakt nerealizovatelnost záměru, resp. neproveditelnost příslušné části ZÚR.

Návrhy vedení hlavních silničních komunikací musí zohledňovat oblasti, kde je již přípustná úroveň znečištění ovzduší překračována – umístění nové silniční infrastruktury a celkové uspořádání hlavní komunikační sítě musí respektovat potřebu odvést tranzitní automobilovou dopravu mimo intravilány imisemi zatížených sídel. Tato zátěž se zčásti přenesou do koridorů nových kapacitních silničních staveb (zhoršení kvality ovzduší v jiných místech, kde se navrhované komunikace přiblíží k obytné zástavbě) a tam ji bude nutné náležitě omezovat. Před uskutečněním záměrů, u nichž nelze vyloučit negativní vlivy vyvolaného dopravního zatížení na životní prostředí a veřejné zdraví, požadujeme důsledně zadávat zpracování rozptylových studií a na základě jejich výsledků pak přijímat a striktně dodržovat všechna dostupná opatření pro zmírnění nepříznivých účinků na vnější ovzduší.

V návrhu ZÚR JMK je vymezeno území, pro které se ukládá prověření změn jeho využití formou „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“. Značně problematické záměry dopravní infrastruktury (průchod vysoce urbanizovaným územím) mají být znovu prověřeny a zvoleny varianty s nejmenším negativním vlivem (cílem vytvořit územní předpoklady pro dokončení páteřní sítě silniční a železniční infrastruktury). Jde o dopravně i imisně nejzatíženější lokalitu kraje, v níž je právě dominantním zdrojem znečištění ovzduší silniční doprava; reálným rizikem zakonzervování stavu je prohloubení problémů. Vzhledem k množství existujících podkladů se zvolené východisko nejeví jako ideální. Dokument vymezující plochy a koridory nadmístního významu se komplikovaným územím ve výsledku jednoduše nemůže vyhnout (bez dalšího schválení náležitých změn ZÚR nelze záměry v územní rezervě, jejichž realizace má být prověřena, do území umístit). Z pohledu ochrany ovzduší proto apelujeme na zhotovení územní studie bez dalších odkladů; objektivní porovnání všech relevantních variant dopravního řešení území v celé jeho komplexnosti, podmínek jejich přípustnosti, návrhy opatření k předcházení, snížení či kompenzaci všech potenciálních negativních kumulativních a synergických vlivů za účelem dosažení optimálního stavu (výsadby izolační zeleně, regulace vjezdů vozidel atd.). V návaznosti na zprávu o uplatňování ZÚR JMK by pak mělo dojít ke konečnému rozhodnutí o využití území a následné aktualizaci dokumentu.

V eventuálním provedení rychlostní silnice R 43 s provizorním zakončením u města Kuřim, bez odpovídající návaznosti dalšího úseku jižním směrem k dálnici D1, spatřuje MŽP riziko

dalšího vystupňování dopravní zátěže ve městě Brně a jeho širším okolí, kde jsou imisní limity již nyní plošně překračovány. Ve vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území je tento možný případ označen jako nejméně žádoucí varianta časového postupu realizace silniční komunikační sítě.

Pokud se jedná o výběr variantního řešení rychlostní silnice R 43 v úseku Kuřim – Lysice, z hlediska efektivního snížení imisní zátěže (intenzit dopravy na průtazích obcemi Lipůvka a Lažany) pro nejmenší kontakt s obytnou zástavbou preferujeme záměr DS01-C – varianta „Optimalizovaná MŽP“, rozdíly mezi třemi uvažovanými variantami nejsou ovšem zásadní.

U rychlostní silnice R 52 v úseku Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko je v menším kontaktu s obytnou zástavbou záměr DS04-A – varianta „Základní ŘSD“; po uvažované, důsledné optimalizaci trasy v alternativním koridoru nevyklučujeme ani tuto variantu.

Krátkodobé negativní vlivy v průběhu přípravy území a vlastní výstavby jednotlivých záměrů požadujeme eliminovat striktním dodržováním účinných opatření ke snížení prašnosti. Realizací záměrů nové silniční infrastruktury z návrhu ZÚR JMK vzniknou nové liniové zdroje znečištění ovzduší, v řadě případů by však zároveň mělo dojít k vymístění dopravní zátěže mimo sídla, kde je stávající stav kvality ovzduší nevyhovující (podmínky pro odvedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu, jakož i pro řešení dopravního přetížení města Brna a jeho bezprostředního okolí, jsou v návrhu ZÚR JMK vytvořeny pouze zčásti). Záměry, které přispějí ke zvýšení plynulosti silničního provozu, k dalšímu zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy (nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí), jakož i stavby plynovodů a teplovodů (s potenciálem nahrazení alespoň části lokálních topenišť) jsou z pohledu ochrany ovzduší jednoznačně žádoucí.

Návrh ZÚR JMK jako celek (s ohledem na širší vztahy a vazby v území) lze i přes výše uvedené výhrady, za předpokladu dohledné aktualizace (neprodleně po prověření územní rezervy), označit z hlediska ochrany ovzduší za přijatelný. Pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a nelze vyloučit ani zhoršování imisní situace v důsledku koncepčního neřešení zatíženého území.

Závěrem upozorňujeme na povinnost stanovenou v § 30 odst. 1 písm. g) zákona č. 201/2012 Sb. (zpřístupnit veřejnosti informaci o stanovisku orgánu ochrany ovzduší).

**II.** MŽP uplatňuje na základě ustanovení § 37 odst. 5 stavebního zákona následující vyjádření k vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dále jen “vyhodnocení SEA”):

a) MŽP požadovalo ve svém stanovisku k návrhu zadání ZÚR JMK ze dne 6. 9. 2012 uvést ve vyhodnocení SEA výčet možných vlivů ZÚR JMK přesahujících hranice České republiky. Podle přílohy stavebního zákona musí vyhodnocení SEA obsahovat *„zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant politiky územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných; hodnotí se vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou*

*rozmanitost, faunu, floru, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení*". Vyhodnocení musí tedy postihnout v zásadě všechny potenciální vlivy koncepce na životní prostředí, bylo tedy zcela namístě (i s ohledem na ZÚR JMK plánované liniové záměry dotýkající se hranic se sousedními státy) indikovat již ve vyhodnocení SEA potenciální přeshraniční vlivy ZÚR JMK. Požadavek na popis a zhodnocení možných významných vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví včetně vlivů přesahujících hranice států lze dovodit také z čl. 7 odst. 2 a přílohy IV bodu 9 Protokolu o strategickém posuzování vlivů na životní prostředí k Úmluvě o posuzování vlivů na životní prostředí přesahujících hranice států<sup>1</sup>.

Samotné vyhodnocení SEA (v textové části A.6.11., str. 208) přeshraniční vlivy ZÚR JMK připouští, logicky při tom poukazuje na ZÚR JMK vymezené mezinárodně významné dopravní a energetické záměry.

Na jiném místě vyhodnocení SEA (v textové části A.6.11., str. 209 až 212) uvedená tabulka s hodnocením záměrů přesahujících hranice státu již s vlivy na sousední státy nepočítá, když uvedeny jsou pouze sousední kraje v rámci České republiky, nikoliv též přilehlé regiony sousedních států.

Vyhodnocení SEA (v textové části A.6.11., str. 208) poté obsahuje již pouze lakonické konstatování, že vlivy na složky životního prostředí sousedních regionů nelze v měřítku zpracování vyhodnocení SEA detailně hodnotit.

Takové tvrzení však nemůže obstát. Při respektování relativně abstraktního charakteru zásad územního rozvoje zajisté nelze očekávat podrobné hodnocení konkrétních záměrů na jednotlivé složky životního prostředí. Nepochybně však je možné učinit alespoň v obecné rovině metodou odborného odhadu závěry o tom, zda vůbec a případně které konkrétní plochy a koridory obsažené v ZÚR mohou ovlivnit území sousedního státu a v jakém rozsahu. Stejně tak je zajisté možné identifikovat, které složky životního prostředí na území dotčeného státu a v jaké intenzitě mohou být ZÚR dotčeny.

Podle § 10i odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů proto **požadujeme vyhodnocení SEA dopracovat ve výše uvedeném smyslu, tj. doplnit alespoň výčet možných vlivů ZÚR JMK přesahujících hranice České republiky ve smyslu stanoviska MŽP ze dne 6. 9. 2012 uplatněného k návrhu zadání ZÚR JMK.**

b) K vyhodnocení SEA dále uplatňujeme následující připomínky:

1) V příloze č. 4 oddílu A ("Informativní údaje k územním rezervám"); doporučujeme ve všech případech nahradit vágní slovní spojení "je nutné věnovat pozornost" za text "je nezbytné zohlednit".

---

<sup>1</sup> Česká republika tzv. Protokol SEA ratifikovala 19. července 2005. Protokol SEA vstoupil v platnost dne 11. července 2010.

2) Str. 142 oddílu A; 4 odrážka "Chráněná krajinná oblast: Kvartér řeky Moravy". Upozorňujeme na skutečnost, že žádná taková CHKO neexistuje, nýbrž se v tomto případě jedná o území CHOPAV. Z tohoto důvodu doporučujeme nahradit text "Chráněná krajinná oblast" textem "Chráněná oblast přirozené akumulace vod".

3) Str. 166 oddílu A; v textu 1 odstavce pod odrážkami doporučujeme text "MZCHU Lednické rybníky, MZCHU Křivé jezero" nahradit textem "NPR Lednické rybníky, NPR Křivé jezero".

4) Str. 184 oddílu A; v textu 1 odrážky doporučujeme text "MZCHÚ Malhostovická pecka" nahradit textem "PP Malhostovická pecka".

5) Str. 187 oddílu A; v textu 2 odstavce doporučujeme text "PR Pouzdřanská step" nahradit textem "NPP Pouzdřanská step".

### III. MŽP dále uplatňuje následující připomínky k návrhu ZÚR JMK:

a) ZÚR JMK obsahují konkrétní návrhy pro řešení zásobování vodou a povodňové ochrany. Upozorňujeme, že by tyto návrhy měly být v souladu s politikou plánování v oblasti vod, konkrétně s Národními plány povodí a Plány pro zvládnutí povodňových rizik, jejichž návrhy jsou v současné době zveřejněny k připomínkám veřejnosti.

b) Do příslušných částí textu ZÚR JMK doporučujeme doplnit údaje o využívání a ochraně surovinových zdrojů Jihomoravského kraje. Zejména se jedná o veškerá výhradní ložiska, chráněná ložisková území, dobývací prostory, ložiska nevyhrazených nerostů a významné prognózní zdroje. Podle stavebního zákona se jedná o limity pro využití území a musí být respektovány v souladu s § 15 zákona č. 44/1988 Sb., (horní zákon) a § 13 zákona č. 62/1988 Sb., (geologický zákon). Text v podkapitole Nerostné suroviny vychází ze zastaralých údajů a obsahuje proto řadu nepřesností. Především nejsou uvedena ložiska nevyhrazených nerostů těžená na základě územního rozhodnutí. Přitom pouze produkce štěrkopísků z nevýhradních ložisek činí téměř polovinu produkce této suroviny v Jihomoravském kraji. Podobně je nutno doplnit těžená i netěžená ložiska nevyhrazených nerostů a významných prognózních zdrojů do příslušných zákresů surovinového potenciálu Jihomoravského kraje. Zpracovatel dokumentace musí vzít v úvahu, že příprava ložisek pro těžbu trvá několik let, a je proto nutno ji začít provádět v dostatečném předstihu před vyčerpáním v současné době těžených ložisek, aby nedošlo k výpadku zásobování surovinami. Např. víc než deset ložisek štěrkopísku bude dotěženo v horizontu dvou až šesti let. Je proto vhodné již nyní počítat s plánováním otvírky náhradních zdrojů. Na rozdíl od jiných oborů chybí v kapitole o nerostných surovinách koncepce rozvoje. Přitom je důležité např. provázat velké investiční záměry se zajištěním dostatečného množství stavebních surovin. Ochranu ložisek nerostných surovin je potřeba lépe koncepčně řešit i ve vztahu k některým navrhovaným prvkům ochrany přírody, konkrétně ÚSES, biocentrum, významným krajinným prvkům apod., které jsou někdy prosazovány na úkor budoucího využití důležitých surovinových zdrojů.

Pro komplexní zhodnocení a výhled do blízké budoucnosti doporučujeme aktualizovat regionální surovinovou politiku pro Jihomoravský kraj, protože její poslední zpracování pochází z roku 2003 a v některých ohledech již neodpovídá současnému stavu.

Podrobná a konkrétní doporučení na doplnění a úpravy textu obsahuje vyjádření České geologické služby, které zasíláme k využití v příloze tohoto dopisu.

c) Záměr rychlostní silnice R43, který zajistí provázání silničních tahů v severojižním směru mezi dálnicí D1 a výhledovou rychlostní silnicí R35, je součástí TEN-T. Přispěje i ke zkvalitnění meziregionálního silničního spojení ve směru Brno – Moravská Třebová. Pro obce podél silnice I/43 vytvoří obchvaty, zajistí vymístění tranzitní dopravy s velkým podílem těžkých vozidel. Komunikace se může významně podílet i na snížení dopravy v Brně – v oblasti Žabovřesk a Králova Pole. Celkový příspěvek této komunikace ke znečištění ovzduší však bude možné vyjádřit až po definitivním stanovení varianty, která se bude realizovat. Pozitivní efekt se dostaví pouze v případě, že bude plně integrována do komunikačního systému města Brna a vytvoří atraktivní spojení v podobě západní tangenty. Proto apelujeme, aby byla v co možná nejkratším čase vybrána varianta silnice R43 v úseku R43 dálnice D1 – Kuřim, která je nyní v ZÚR JMK vyznačena pouze jako územní rezerva. Pro úsek navrhovaného záměru R43 Kuřim - Lysice DS01 se přikláníme k variantě C „Optimalizovaná MŽP“, která je podle vyhodnocení SEA nejvhodnější z hlediska vlivů na ovzduší.

Obchvatová silnice I/23, která je rovněž prioritou stávajícího PZKO JMK, je taktéž součástí územní rezervy. Tato situace může způsobit výrazné zpoždění přínosu žádaného efektu z pohledu kvality ovzduší.

Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města.

MŽP v souladu s PZKO podporuje výstavbu rychlostní silnice R55, která zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení severní a jižní Moravy včetně mezinárodního tranzitu Polsko – Rakousko, což přinese pokles dopravy na dálnici D1 a silnici I/52. Přispěje tak k odlehčení dopravního hrdla mezi křižovatkami D1×R52 a D1×D2. Součástí TEN-T. Dále zajistí odklonění tranzitní dopravy s vysokým podílem těžkých vozidel ze sídel ležících na silnici I/55. Obdobně podporujeme v souladu s PZKO záměr dostavby silnice I/38.

U záměrů, které podporují zkapacitnění komunikací, upozorňujeme na zvýšené riziko v okolí plánovaných staveb, které může na jedné straně vést k větší plynulosti dopravy a tím ke snížení emisí CO a organických látek, dá se však očekávat také nárůst koncentrací PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> a NO<sub>x</sub>, jejichž koncentrace mohou být již v současnosti

nadlimitní. Vlivy záměru se však částečně dají snížit vhodnými doprovodnými opatřeními (např. vybudováním ozeleněných valů, jež budou sloužit nejen ke snížení prašnosti, ale také jako protihluková bariéra).

Pokud některý z navrhovaných záměrů v návrhu ZÚR je v rozporu s limitními hodnotami ochrany ovzduší, není z důvodu překročení limitu pro tento způsob využití území akceptovatelný. Pokud se však vybudováním záměru sníží imisní zátěž v hustě obydleném území (za současného nárůstu v jiných mimoměstských oblastech), je nutné navrhnout a striktně dodržovat opatření, která sníží negativní dopad právě na tato území, která budou vystavena novému zdroji znečištění ovzduší. Je nutné počítat při výstavbě se zelenými valy, dodržovat pravidelné čištění komunikací apod., aby se negativní dopad zvýšeného znečištění ovzduší, zejména prašnosti co nejvíce minimalizoval.

Podle stávajícího PZKO Jihomoravského kraje (aktualizace k roku 2012) je u silnice R43 prioritní dobudování úseků v Brně a nejbližším okolí. V předloženém návrhu koncepce ZÚR JMK jsou tyto úseky součástí územní rezervy a tedy jistě hrozí významné zpoždění jejich realizace. Dostavba silnice R43 pouze v rozsahu uvedeném v návrhu ZÚR JMK bude mít ve střednědobém horizontu významně negativní vliv na kvalitu ovzduší. Toto řešení jako konečný stav by bylo z pohledu ochrany ovzduší neakceptovatelné. Je nezbytné dořešit především systém komunikací navržených v územní rezervě (včetně komunikací navržených za účelem obchvatu obcí), tato priorita je mimo jiné i součástí strategických dokumentů orgánů ochrany ovzduší na národní úrovni (Národní program snižování emisí ČR a Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší ČR).

### **Příloha:**

vyjádření České geologické služby

Mgr. Evžen Doležal v.r.

### **Na vědomí:** (odesláno VS pod čj. 36195/ENV/15)

- odbor obecné ochrany přírody a krajiny
- odbor zvláštní územní ochrany přírody a krajiny
- odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků
- odbor geologie
- odbor odpadů
- odbor ochrany vod
- odbor environmentálních rizik a ekologických škod
- odbor ochrany ovzduší
- odbor energetiky a ochrany klimatu
- Ministerstvo životního prostředí, OVSS VII, Brno