

**Statutární město Ostrava**  
rada města

Vaše značka:

Ze dne:

Č. j.: SMO/013057/21/NPB

Sp. zn.:

Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje  
28. října 117  
Ostrava

Vyřizuje: Mgr. Zuzana Bajgarová

Telefon: +420 599 443 157

Fax:

E-mail: zbajgarova@ostrava.cz

Datum: 2021-01-12

**Žádost o uplatnění připomínek ke změně PÚR, resp. o iniciaci aktualizace PÚR ve věci zrušení záměru územní rezervy pro DOL na území SMO**

Vážený pane hejtmane, vážené zastupitelky a zastupitelé,

dne 5. října 2020 projednala vláda České republiky studii proveditelnosti pro výstavbu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a usnesením č. 968 uložila místopředsedovi vlády, ministru průmyslu a obchodu a ministru dopravy zahájit přípravy „Oderské větve“ koridoru, a to v úseku Ostrava-Svinov - státní hranice ČR/Polsko - (Kožle) jako první části propojení Odra-Dunaj ve výsledné variantě podle studie proveditelnosti.

Zastupitelstvo Statutárního města Ostrava projednalo tuto skutečnost na svém zasedání dne 11. listopadu 2020 a vydalo k tomuto usnesení vlády nesouhlasné stanovisko. Zásadním problémem studie proveditelnosti je chybějící zpracování dopadů na všechny aspekty ochrany životního prostředí. Rozhodnutím vlády se tak problematika vyhodnocení dopadů stavby nekoncepčně přesouvá až do procesu EIA.

Své důvody k nesouhlasu ohledně přípravy stavby koridoru shrnulo zastupitelstvo města ve svém dopise adresovaném předsedovi vlády České republiky ze dne 11. listopadu 2020 (příloha č. 1).

Proti realizaci vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe i samotné „Oderské větve“ se postavila také řada univerzit a odborníků v oblastech ochrany životního prostředí, urbanismu a architektury a rovněž mnoho místních samospráv. Projekt je prosazován, aniž proběhla jakákoliv širší odborná diskuse o jeho potřebnosti a dopadech v území.

Jedná se zejména o následující důvody:

- Studie proveditelnosti neřeší dostatečně dopady na zákonem chráněné zájmy na úseku vodního hospodářství a ochrany přírody a krajiny.

- Předmětná stavba vodního koridoru bude mít obrovské negativní důsledky na ekosystém a životní prostředí obecně v okolí řeky Odry, která protéká územím statutárního města Ostravy.
- Negativně ovlivní urbanismus města i rozvojový potenciál, včetně stabilizovaného zastavěného území a dopravní infrastruktury města.
- Dojde k zásadní změně vodního režimu, která bude mít silný negativní až likvidační vliv na stávající zejména vodní a nivní biotopy a na ně vázaná společenstva organizmů.
- Zhoršení stavu dotčených vodních útvarů a k negativnímu ovlivnění minimálních zůstatkových průtoků velkého počtu drobných vodních toků.
- Zhoršení kvality vody nejen v samotném kanálu, ale současné i v navazujících vodních tocích.
- Přímé ovlivnění zdrojů hromadného zásobování pitnou vodou na území města Ostravy, zejména prameniště Nová Ves – Dubí, strategického vodního zdroje.
- Celá koncepce projektu je velmi zastaralá. V mezidobí došlo k zásadnímu útlumu koksárenství, těžby uhlí a celý region se transformoval. Dochází k značnému odklonu od zpracovatelského průmyslu základních surovin a zcela jistě již nebude taková poptávka po lodní dopravě.
- Umístění přístavu tak významného logistického významu v Ostravě-Mariánských horách, tedy uprostřed města, zásadním způsobem negativně ovlivní rozvoj této části Ostravy z hlediska využití území a druhotně rozvoj celého města a jeho dopravní infrastrukturu.
- Navrženým řešením dochází k necitlivému a tvrdému zásahu do krajinného rázu širšího území, který tak bude nenávratně poškozen.

Myšlenku výstavby vodního koridoru zcela pochopitelně doprovází koncepční a závazné promítnutí předpokládané trasy do jednotlivých územních dokumentů na úrovni států, krajů a následně také trasou dotčených měst. Tyto územní rezervy již desetiletí blokují území před „nežádoucí Výstavbou“ a ponechávají jej pro volnou přírodu. Paradoxně tak napomohly udržení přírodního charakteru v území, kterým měl kanál projít, dokonce napomohly kvalitativnímu posunu, kdy v těchto trasách postupem času vznikly územní rezervace, chráněné krajinné oblasti, významné systémy ekologické stability mnohdy v takovém rozsahu a kvalitě, který je dnes pro tato města jejich neoddelitelnou součástí, a bez kterého již nejsou schopny existovat, mají-li si zachovat současnou kvalitu bydlení v něm.

Na rozdíl od dopravní a technické infrastruktury, u kterých lze navrhovat a realizovat jejich nové trasy, mnohdy i zcela jiným územím, pak u trasy vodního koridoru je svázána s trasou dané řeky, v našem případě řeky Odry. Řeka je vždy významným prvkem v území, který ovlivňuje jeho kvalitu. V případě našeho města je Odra páteří významného a nenahraditelného přírodního prostředí, které řeku obklopuje a které je s ní existenčně svázáno. Protéká údolní nivou, tvoří páteř nadregionálního biokoridoru a je přímo svázána s Chráněnou krajinnou oblastí Poodří. Chráněná krajinná oblast má rozlohu 81,5 km<sup>2</sup>. Předmětem její ochrany je harmonicky utvářená krajina nivy řeky Odry a jejích přítoků se zachovanými přírodními procesy přirozeného nivního ekosystému, s typickým krajinným rázem tvořeným množstvím enkláv lučních aluviálních porostů, porostů lužního lesa, se značným zastoupením dřevin rostoucích mimo les, se starými rameny vodních toků, trvalými a periodickými tůňmi, prameništi ve svazích říčních teras a rybníky s druhově pestrá florou a faunou s funkcí významné tahové zastávky vodních ptáků a s přírodními hodnotami krajiny spočívajícími v zachovalé dynamice přirozených říčních procesů meandrujících toků a režimu povrchových rozlivů. Předmětem ochrany jsou také mokřadní společenstva a na ně vázané vzácné

a zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů. V doteku se Starou Vsí nad Ondřejnicí navazuje na Jistebnickou rybníční soustavu, součást Chráněné krajinné oblasti Poodří, tvořící soubor 28 menších i větších rybníků, oddělených od sebe hrázemi a loukami. Jedná se o nenahraditelné přírodní území, které ovlivňuje jejich život a tvoří jejich přírodní a rekreační zázemí. Veškeré zásahy do takto chráněného prostředí musí být citlivé a v minimální možné míře. Je patrné, že i v minulosti zpracovaná ověřovací studie proveditelnosti Kanálu DOL si je všech výše uvedených skutečností plně vědoma. Na jí navrženém řešení, kterým se snaží s touto kvalitou vypořádat, tedy řešení, kde uvažuje s vedením kanálu „nad“ tímto kvalitním přírodním územím, je evidentní, že každý zásah do území je jeho nenahraditelným poškozením. Navrženým řešením však také dochází k necitlivému a tvrdému zásahu do krajinného rázu celého přírodního území, který tak bude nenávratně zničen.

Vážený pane hejtmane, vážené zastupitelstvo, máme za to, že veškeré uvedené důvody, jsou natolik závažné pro kvalitu a udržitelnost rozvoje Ostravy i celého kraje a jeho přírodních hodnot, že je třeba pro jejich zachování uskutečnit veškeré kroky, které zajistí přehodnocení tohoto záměru a pokud možno i jeho zrušení.

Z tohoto důvodu si Vás dovoluujeme vyzvat k připojení se k naší snaze směřující k opuštění záměru výstavby vodního koridoru DOL a v takovém případě abyste přijali veškeré legislativní kroky, které tomuto záměru zabrání. Žádáme Vás, ať v tomto směru uplatníte připomínku k probíhající aktualizaci Politiky územního rozvoje nebo iniciujete aktualizaci novou, která k tomuto zrušení bude směřovat.

Na základě výše uvedeného proto navrhujeme z platného znění Politiky územního rozvoje ČR vypustit články 180 a 198, souvisejících s touto problematikou a uvedených v kap. 7 „Další úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování“. V podkap. 7.3 „Úkoly pro ministerstva a jiné správní úřady“, je čl. 180 stanoveno: Prověřit účelnost a reálnost průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe (D-O-L) s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace (včetně environmentálních aspektů), přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých odvětví (zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem zemědělství, v termínu do r. 2018) a v podkap.7.4 „Úkoly pro územní plánování“, čl. 198 je stanoveno: vymezení územní rezervy pro průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe (D-O-L) a do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu zajištění územní ochrany. (zodpovídají: Pardubický, Olomoucký, Jihomoravský, Zlínský a Moravskoslezský kraj).

Současně navrhujeme, aby články v těchto bodech byly nahrazeny textem, který naopak uloží ukončení prověřování účelnosti a reálnosti průplavního spojení a v části „Úkoly pro územní plánování“ uloží zrušit v územních dokumentech vymezení územní rezervy pro průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe (D-O-L).

S pozdravem

za radu města  
Ing. Tomáš Macura, MBA v.r.  
Primátor

Příloha

- dopis premiérovi
- odpověď místopředsedy vlády pana Karla Havlíčka ze dne 17.12.2020.

Statutární město Ostrava  
primátor

Vaše značka:

Ze dne:

Č. j.:

Sp. zn.:

SMO/654251/20/OŽP/Br

Vyřizuje:

Telefon:

Fax:

E-mail:

Ing. Bc. Pavel Valerián, Ph.D., MBA

+420 599 442 306

+420 599 44

pvalerian@ostrava.cz

Datum:

11. 11. 2020

Vážený pan

Ing. Andrej Babiš

předseda vlády České republiky

nábřeží Edvarda Beneše 4

118 01 Praha 1 – Malá Strana

Vážený pane premiére,

obracím se na Vás ve věci vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe. Byla zpracována studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe (dále jen „studie proveditelnosti“), kterou projednala vláda České republiky a svým usnesením č. 968 ze dne 5. 10. 2020, uložila místopředsedovi vlády, ministru průmyslu a obchodu a ministru dopravy zahájit přípravu Oderské větve vodního koridoru v úseku Ostrava-Svinov – státní hranice ČR/Polsko – (Kožle) jako první část propojení Odra – Dunaj.

Statutární město Ostrava nesouhlasí s usnesením vlády České republiky č. 968 ze dne 5. 10. 2020 ve věci zahájení příprav Oderské větve vodního koridoru v úseku Ostrava-Svinov – státní hranice ČR/Polsko – (Kožle), a to z následujících důvodů:

- Zásadním problémem studie proveditelnosti je chybějící zpracování dopadů na všechny aspekty ochrany životního prostředí. Rozhodnutím vlády se tak problematika vyhodnocení dopadů stavby nekonceptně přesouvá až do procesu EIA. Studie proveditelnosti neřeší dostatečně dopady na zákonem chráněné zájmy na úseku vodního hospodářství a ochrany přírody a krajiny. Zásadní změna vodního režimu bude mít silný negativní až likvidační vliv na stávající zejména vodní a nivní biotopy a na ně vázaná společenstva organismů (včetně zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů), a to nejen v místě stavby, ale v celém rozsahu široké nivy vodního toku. Jedná se mimo jiné i o biotopy, které jsou součástí území Chráněné krajinné oblasti Poodří (včetně přírodních rezervací Rezavka a Polanský les a národní přírodní rezervace Polanská niva) a území soustavy Natura 2000 (Ptačí oblast Poodří, Ptačí oblast Heřmanský stav – Odra – Poolší a evropsky významná lokalita Poodří).
- Z citované studie je patrné, že je navrhováno řešení, kdy je navržena nová trasa řeky a nová podoba vodního koryta. Ta je mnohdy vedena na násypch mimo současné koryto řeky, ta vede nově nad terénem. Jedná se o řešení, které je necitlivé a devastující k takto cennému a chráněnému území. Řeka je páteří celého chráněného území, které se podél ní v minulosti formovalo a vznikalo. Bez řeky takové území zanikne. Chráněná krajinná oblast včetně nadregionálního biokoridoru je životně s řekou svázána, bez existence řeky dojde k nenávratným změnám v území. Vedení řeky na samostatném tělese, ať už na náspu nebo

formě mostní konstrukce, fyzicky odděluje tento vodní prvek od ostatní krajiny s přímými fatálními dopady na stávající biotopy. Navrženým řešením dochází k necitlivému a tvrdému zásahu do krajinného rázu celého přírodního území. Součástí nivního území, stávajících biotopů, s nimi propojených chráněných druhů živočichů a rostlin jsou rozlivové louky, které navrženým řešením zaniknou. Přinese to změnu životního prostředí a druhového složení společenstev v území i v navazujících vodních tocích.

- Navržené řešení uvažuje s vybudováním přístavu v městské části Mariánské Hory, kde předpokládá jeho zapojení do městské dopravní infrastruktury. Jedná se však o jedno z nejpostiženějších území města z hlediska důsledků bývalé průmyslové činnosti, které se město již mnoho let snaží transformovat do stavu území s minimálním až nulovým dopadem na životní prostředí. Přístav je navržen do vnitřní části města. Umístěním tak vznikne logistické centrum mimořádných rozměrů, které si nutně vyžádá napojení na veškerou dopravní infrastrukturu, počínaje dálnicí, městský dopravní skelet, řeku i v místě se nacházející železniční síť. Kromě vazeb na vzdálené regiony využívající železniční a dálniční koridor, bude do logistiky přístavu zapojena komunikační a železniční síť na území města. Tato síť není na takové zatížení připravena. Přístav tohoto logistického významu s takto velkým územním přesahem bývá z urbanistického hlediska umisťován mimo zastavěná území obcí nebo na jejich okraji, v našem případě se však jedná o vnitřní část města, kdy tímto umístěním bude zásadním způsobem negativně ovlivněn jeho urbanistický rozvoj.
- Jedná se pro město Ostravu i navazující obce o nenahraditelné přírodní území, které ovlivňuje jejich život a tvoří jejich přírodní a rekreační zázemí. Není zřejmě třeba zdůrazňovat, že veškeré zásahy do takto chráněného prostředí musí být citlivé a v minimální možné míře. Navrženým řešením dochází k necitlivému a tvrdému zásahu do krajinného rázu širšího území, který tak bude nenávratně poškozen.
- V několika částech kromě zásahu do přírodního území stavba bezprostředně navazuje na stabilizovanou zástavbu, převážně rodinných domů (tj. Koblov, Výškovice, Nová Ves, Stará Bělá), které mají charakter vesnického rázu, a ten bude zásadně poškozen.
- Realizací záměru v navržené podobě dojde ke zhoršení stavu dotčených vodních útvarů a k negativnímu ovlivnění minimálních zůstatkových průtoků velkého počtu drobných vodních toků, nelze opomenout také zásah do práv vlastníků stávajících povolení k nakládání s vodami, které musí být zachovány. Nelze vyloučit, ale spíše lze očekávat, zhoršení průchodnosti dotčených vodních toků z hlediska migrace vodních živočichů.
- Zcela jistě lze očekávat také zhoršení kvality vody nejen v samotném kanálu, ale současně i v navazujících vodních tocích. Řeka Odra a její přítoky jsou recipientem velkého množství vyčištěných splaškových i průmyslových odpadních vod, významného množství slaných důlních vod. Nedostatečné proudění a cirkulace vody ve vodním kanálu povede ke změně teplotního a kyslíkového režimu v něm, zkoncentrování znečištění přinášeného řekou Odrou i jejími přítoky, mimo jiné v důsledku nedostatečných samočisticích biologických procesů v samotném kanálu. Důsledkem bude rozvoj eutrofizace vody, zvýšení koncentrace těžkých kovů a jiných prioritních látek ve vodě, změna životního prostředí a druhového složení společenstev nejen v plavebním kanálu, ale také v navazujících vodních tocích.

- Za fatální důsledek zamýšlené stavby lze označit její důsledek na problematiku ovlivnění podzemních vod. Realizací záměru dojde k přímému ovlivnění zdrojů hromadného zásobování pitnou vodou na území města Ostravy, zejména prameniště Nová Ves – Dubí ale i dalších. Vzhledem k charakteru těchto zdrojů, závislých bezprostředně na vodním režimu řeky Odry dojde s vysokou pravděpodobností k jejich zániku. Tím by byly zmařeny vysoké investice vynaložené městem Ostrava na rozvoj tohoto, pro město strategického, zdroje pitné vody. Dosavadní studie opomíjí dopady na koncentrovanou, nejen vodohospodářskou, veřejnou infrastrukturu v hustě zastavěném městském prostředí.
- Již od 70. let minulého století je vodní koridor Dunaj – Odra – Labe hájenou stavbou v rámci územního plánu Ostravy a fakticky tak brání zejména rekreačnímu využití a rozvoji vodního toku Odry.
- Celá koncepce projektu je už zastaralá a v mezidobí došlo k zásadnímu útlumu koksárenství, těžbě uhlí a celý region se transformoval. Dochází k značnému odklonu od zpracovatelského průmyslu základních surovin a zcela jistě již nebude taková poptávka po lodní dopravě. Projekt tak, jak je navržen, bude velmi finančně nákladný. Jsme toho názoru, že vynakládané finanční prostředky by měly být směřovány do jiných oblastí regionu. Například do likvidace stále velkého množství starých ekologických škod v dané oblasti, kde v současné době finanční prostředky chybí. Jedná se o území, která se z důvodu neřešených starých ekologických škod nemohou nově rozvíjet.
- Proti realizaci vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe se postavila řada univerzit a odborníků v dané oblasti, jak je patrné mimo jiné z Prohlášení odborných společností a akademických pracovišť k zahájení přípravy plavebního koridoru Dunaj – Odra - Labe ze dne 8. 10. 2020 a také řada samospráv.

Vzhledem k uvedeným důvodům Vás žádám o změnu usnesení vlády České republiky č. 968 ze dne 5. 10. 2020. Město požaduje, aby před zahájením dalších fází realizace projektu (před procesem EIA) byla zpracována komplexní podrobná analýza dopadů stavby na životní prostředí, včetně vyhodnocení souladu stavby se zákony ČR v oblasti životního prostředí a dále podrobná analýza zamýšlené stavby na dopravní infrastrukturu města, její zatížení, propustnost a stavebně technickou připravenost.

S obsahem dopisu souhlasilo zastupitelstvo města svým usnesením č. 1173/ZM1822/18 ze dne 11. 11. 2020

S pozdravem

Ing. Tomáš Macura, MBA  
primátor

**Na vědomí:**

1. doc. Ing. Karel Havlíček, Ph.D., MBA, ministr průmyslu, obchodu a dopravy
2. JUDr. Alena Schillerová, Ph.D., ministryně financí
3. Mgr. Richard Brabec, ministr životního prostředí
4. Ing. Miroslav Toman, CSc., ministr zemědělství
5. Ing. Klára Dostálová, ministryně pro místní rozvoj





Karel Havlíček  
mimořádný zástupce vlády  
ministra vnitra, občanských  
věcí a dopravy

V Praze dne 17. 12. 2020

Č. j.:26/2020-230-RVC/2

Vážený pane primátore,

z pověření pana předsedy vlády, Ing. Andreje Babiše, Vám děkuji Vám za Váš dopis, v němž mne informujete o nesouhlasu statutárního města Ostrava s usnesením vlády České republiky č. 968 ze dne 5. října 2020 ve věci zahájení příprav Oderské větve vodního koridoru v úseku Ostrava – státní hranice ČR/Polsko – Kožle.

Předem bych chtěl uvést, že ze strany Ministerstva dopravy a Ředitelství vodních cest již byla zahájena jednání o modalitách tohoto projektu se zástupci města Ostrava a také s Moravskoslezským krajem. Cílem je přitom s tímto záměrem při rozvoji území tvořivě pracovat a přizpůsobit jej současným požadavkům občanů a dopravy v celém širším regionu.

Od 70.let minulého století je příslušná akce zanesena v územním plánu města Ostravy. Současně probíhají intenzivní jednání v této věci se zástupci Polské republiky, a to v návaznosti na dohodu premiérů Polské republiky a České republiky z roku 2016.

Za zásadní považují, aby projekt splavnění Odry byl na území Vašeho města začleněn do dalších souborů záměrů rozvoje dopravní infrastruktury, a to v rámci všech dopravních módů, včetně projektovaných vysokorychlostních železničních tratí. V listopadu tohoto roku schválilo Ministerstvo dopravy jeden z největších dopravních projektů v naší zemi, kterým je modernizace ostravského železničního uzlu. S Polskou republikou je na expertní úrovni dohodnutý hraniční bod pro vysokorychlostní trať Ostrava – Bohumín



Ministerstvo dopravy



The Country  
For the Future

Katovice. Současně se v ostravské aglomeraci připravují projekty modernizace silniční sítě. Všechny tyto projekty, včetně splavnění Odry, mají celostátní i evropský význam.

Při aktualizaci zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje, kterou si tyto projekty nutně vyžádají, bude mít statutární město Ostrava prostor požadavky a konkrétní záměry s řekou Odrou a jejím okolím uplatnit. Vlastní aktualizace těchto zásad musí předcházet posouzení vlivů koncepce na životní prostředí (proces SEA), které je upraveno zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Již nyní ale lze rozpracovat konkrétní problémové okruhy, zabývat se proměnou struktury průmyslu a dopravy v regionu, otázkami hydrologie, vodohospodářského režimu, využití tzv. brownfieldů, protipovodňových opatření, biodiverzity, ale také zachování krajinného rázu Odry a možnostmi, které řeka může nabídnout občanům pro rekreaci a volný čas.

Vážený pane primátore, vzhledem k výše uvedenému komplexnímu rozvoji všech dopravních módů ve Vašem městě, který má být realizován ještě před přípravou splavnění Odry jsem si jist, že bude vytvořen prostor pro širokou diskusi zástupců rezortů dopravy, průmyslu, ale i akademické obce, institucí ochrany přírody a veřejnosti.

Věřím, že tuto věcnou diskusi společně se zastupitelstvem statutárního města Ostravy podpoříte.

S pozdravem

Vážený pan  
Ing. Tomáš Vlčura, MBA  
Primátor statutárního města Ostrava  
Prokešova náměstí 8  
729 30 Ostrava