

Vaše značka:

Ze dne:

Č. j.: SMO/ /22/ÚPaSŘ/CVlt

Sp. zn.:

Vyřizuje: Ing. arch. Cyril Vltavský, MPA

Telefon: +420 599 443 495

Fax:

E-mail: cvltavsky@ostrava.cz

Datum:

Vážený pan

Prof. PhDr. Petr Fiala, Ph.D., LL.M.

předseda vlády České republiky

Úřad vlády České republiky

náměstí Edvarda Beneše 4

118 01 Praha 1

Vážený pane premiére,

statutární město Ostrava se dlouhodobě zasazuje o ukončení přípravy realizace záměru vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, včetně jeho Oderské větve (dále jen DOL) a o aktualizaci Politiky územního rozvoje České republiky (dále jen PÚR), ve smyslu odstranění tohoto záměru z PÚR a v důsledku toho o umožnění zrušení územních rezerv ze zásad územního rozvoje kraje a územních plánů měst a obcí. Tento náš postoj, který jsme již mnohokrát deklarovali, opíráme především o závažné negativní dopady tohoto záměru na životní prostředí včetně ohrožení strategických podzemních zásob vody a také na urbanistický rozvoj města. S ohledem na tuto skutečnost jsme uvítali programové prohlášení Vaší vlády, vyjadřující se v podobném duchu, a opětovně jsme iniciovali aktualizaci PÚR dopisem ze dne 16. 2. 2022 adresovaným Vám a příslušným ministrům, který obsahoval podrobné zdůvodnění naší žádosti (příloha č. 1 tohoto dopisu).

Dne 17. 3. 2022 a 18. 3. 2022 jsme obdrželi písemná vyjádření od místopředsedy vlády pana Ivana Bartoše a ministra dopravy pana Martina Kupky k naší žádosti, ze kterých jsme opětovně vyrozuměli soulad mezi postojem statutárního města Ostrava a vlády k předmětnému záměru (příloha č. 2).

K našemu překvapení jsme však následně, v rámci připomínkového řízení prostřednictvím Moravskoslezského kraje, obdrželi návrh aktualizace PÚR, který ve svém důsledku znamená zachování územní ochrany záměru DOL na území našeho města prakticky v plném rozsahu. Z návrhu na zpracování aktualizace PÚR a jeho odůvodnění je patrné, že neuvažuje se zásadními změnami koncepce této části vodního koridoru DOL, ačkoli jej nově nazývá „splavnění Odry“. Po pečlivém prostudování tak musíme konstatovat, že nadále trvají veškeré důvody, pro které statutární město Ostrava proti tomuto záměru dlouhodobě vystupuje. S ohledem na tuto skutečnost jsme uplatnili naše připomínky v rámci připomínkového řízení prostřednictvím Moravskoslezského kraje. Pro Vaši kompletní informaci i tyto připomínky, opětovně obsahující odůvodnění našeho postoje, přikládáme jako přílohu tohoto dopisu (příloha č. 3).

Vážený pane premiére, s ohledem na výše uvedené důvody a také v souladu s programovým prohlášením Vaší vlády si Vás dovoluji požádat, abyste se v rámci aktualizace PÚR zasadil o zrušení záměru a územní rezervy DOL v plném rozsahu i na území statutárního města Ostravy.

Obsah tohoto dopisu byl schválen usnesením zastupitelstva statutárního města Ostravy dne 18. května 2022.

S pozdravem

Ing. Tomáš Macura, MBA
primátor města Ostravy

Přílohy:

1. Dopis ze dne 16. 2. 2022 (včetně příloh A a B)
2. Odpovědi ministrů (příloha A – ministr Ivan Bartoš, příloha B – ministr Martin Kupka)
3. Uplatnění připomínek k návrhu změny PÚR ze dne 28. 4. 2022

Statutární město Ostrava
primátor

Vaše značka:
Ze dne:
Č. j.: SMO/088898/22/ÚPaSŘ/Hej
Sp. zn.:
Vyřizuje: Ing. arch. Cyril Vltavský, MPA
Telefon: +420 599 443 495
Fax:
E-mail: cvltavsky@ostrava.cz
Datum: 16. 2. 2022

17-02-2022

Vážený pane předsedo vlády,
vážená paní ministryně, vážený pane ministře,

obracíme se na Vás ve věci záměru realizace vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe (dále jen DOL). Dne 5. října 2020 projednala Vláda České republiky studii proveditelnosti pro výstavbu tohoto koridoru a usnesením č. 968 uložila zahájit přípravu jeho tzv. „Oderské větve“.

Statutární město Ostrava se několikrát k záměru vyjadřovalo a usnesením zastupitelstva opakovaně vyjádřilo své nesouhlasné stanovisko. Naše město dlouhodobě usiluje o zastavení přípravy DOL včetně Oderské větve, tedy o splavnění Odry pro dopravní účely do Ostravy, a to především z důvodů negativních dopadů nejen na životní prostředí města, ale i na jeho územní rozvoj, urbanismus a dopravní infrastrukturu.

Uvítali jsme proto postoj nové vlády ČR, kterým jste deklarovali ukončení prací na projektu výstavby kanálu DOL a zároveň uvolnění současné územní rezervy měst nutné pro tento koridor. Taktéž město Ostrava usiluje o vypuštění územní rezervy pro DOL z Územního plánu Ostravy. Tento krok je však podmíněn vypuštěním DOL rovněž i ze Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje a také z Politiky územního rozvoje České republiky, která je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území, v souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona. Bez vypuštění záměru výstavby DOL z Politiky územního rozvoje České republiky tak nelze realizovat navazující změny územních dokumentů krajů a měst tak, aby z nich byly trasa a koridory DOL odstraněny.

Proto si Vás dovoluujeme požádat o zahájení procesu aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky, ve které bude záměr výstavby koridoru Dunaj–Odra–Labe odstraněn a městům a krajům, kterých se jeho koridor dotýká, bude umožněno jej ze svých územních dokumentů odstranit rovněž.

V příloze tohoto dopisu Vám pro informaci zasílám dříve odeslaná stanoviska města Ostravy včetně odůvodnění našeho postoje.

V případě potřeby jsme připraveni se k této problematice kdykoliv osobně potkat a na všem potřebném v této věci spolupracovat. Zároveň podporujeme a jsme připraveni spolupracovat na využití Odry pro rekreační plavbu včetně vybudování potřebné turistické infrastruktury.

S pozdravem

Tomáš Macura
primátor města Ostravy

Přílohy

Dopis předsedovi vlády Adreji Babišovi ze dne 11. 11. 2020

Dopis Zastupitelstvu Moravskoslezského kraje ze dne 12. 1. 2021

Vážený pan
Petr Fiala
předseda vlády České republiky
Úřad vlády české republiky
náměstí Edvarda Beneše 4
118 01 Praha 1

Vážená paní
Anna Hubáčková
ministryně životního prostředí
Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1142/65
100 10 Praha 10

Vážený pan
Ivan Bartoš
ministr pro místní rozvoj
Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky
Staroměstské náměstí 6
110 15 Praha 1

Vážený pan
Martin Kupka
ministr dopravy
Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1



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 I – 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 – (Kozle) 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 – (Kozle), 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 organizmů (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 (Ptáčí oblast Poodří, Ptáčí 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 umísťován 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

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 - (Kozle) 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 chybné 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 organismů.
- 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 km². 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 pestrou 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 rybniční 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 dovolujeme 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: Provéřít 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

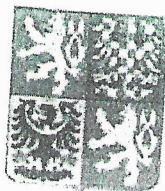
za radu města
Ing. Tomáš Macura, MBA v.r.
Primátor

Příloha

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

Statutární město Ostrava
magistrát - náměstkně primátora
Mgr. Zuzana Bajgarová

ZPRACOV.	DOSLO	Č. DOPOR.
<i>Mi</i>	21-03-2022	<i>De</i>
UKL. ZNAK	PŘÍLOHY	POČET LISTŮ
<i>372</i>	-	<i>2</i>
SK. ZN./LH.	Č. J.	
	<i>SMO/153 139/22</i>	



Odpověď ministrů – příloha č. 2 (A – ministr Ivan Bartoš)

Statutární město Ostrava
magistrát - sekretariát primátora

ZPRACOV.	DOSLO	Č. DOPOR.
	17-03-2022	
UKL. ZNAK	PŘÍLOHY	POČET LISTŮ
<i>372</i>		
SK. ZN./LH.	Č. J.	
	<i>SMO/153 139/22/P/Gaz</i>	

Ivan Bartoš

místopředseda vlády pro digitalizaci a ministr pro místní rozvoj

Datum

6. 3. 2022

Číslo jednací

MMR-15538/2022-81

Vážený pane primátore,

obdržel jsem Váš dopis č.j. SMO/088898/22/ÚPaSŘ/Hej ze dne 16. 2. 2022 vyjadřující nesouhlas se záměrem realizace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (dále jen „DOL“) a ve kterém dále požadujete zahájení procesu aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky z důvodu vypuštění územní ochrany v současné době zajišťované formou územní rezervy pro tento záměr v navazující územně plánovací dokumentaci krajů a obcí.

V příloze Vašeho dopisu jste dále zaslal i dříve odeslaná stanoviska města Ostravy včetně odůvodnění Vašeho nesouhlasného postoje s tímto záměrem.

Vaše názory a informace, ale i nesouhlas se záměrem DOL, беру на vědomí. Podotýkám, že problematika rozvoje dopravní infrastruktury a s ní související prověřování možných řešení rozvojových záměrů dopravní infrastruktury a jejich navazující projektová příprava, je v gesci Ministerstva dopravy. Ministerstvo pro místní rozvoj má ve své gesci územní plánování, jehož cílem je mimo jiné vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, koordinace veřejných i soukromých záměrů na rozvoji území, konkretizace ochrany veřejných zájmů vyplývajících ze stavebního zákona a zvláštních právních předpisů, atd. Role Ministerstva pro místní rozvoj je ve vztahu k řešené problematice, tj. k plánování vodní cesty DOL a zajištění její územní ochrany, koordinační, nikoliv rozhodující.

Rád bych Vás seznámil s informacemi, který má můj resort k této problematice k dispozici.

V rámci současně platné Politiky územního rozvoje ČR (ve znění závazném od 1. 9. 2021) je problematika DOL řešena v čl. (180) jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady, který zní:

„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 větví.

Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí, Ministerstvem kultury a Ministerstvem zemědělství

Termín: rok 2023“

A dále je zde v čl. (198) stanoven úkol pro územní plánování, který ukládá krajům v územně plánovacích dokumentacích nebo v jejich aktualizacích následující:

„Vymezí územní rezervu pro průplavní spojení Dunaj–Odra–Labe (D-O-L) a do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu zajistí územní ochranu.

Zodpovídá: Pardubický kraj, Olomoucký kraj, Jihomoravský kraj, Zlínský kraj a Moravskoslezský kraj“

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR

Staroměstské náměstí 6

110 15 Praha 1

tel.: +420 224 861 111

fax: +420 224 861 333

IČ: 66 00 22 22

www.mmr.cz

V rámci usnesení vlády č. 618 ze dne 12. července 2021 k Aktualizaci č. 4 Politiky územního rozvoje České republiky byl uložen v bodě III. 2. úkol místopředsedovi vlády, ministru průmyslu a obchodu a ministru dopravy zpracovat a vládě do 30. září 2021 předložit návrh na zpracování aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky z důvodu naléhavého veřejného zájmu za účelem přípravy výstavby Oderské větve vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe v úseku Ostrava-Svinov-státní hranice ČR/Polsko (Kožle).

Ke stavu plnění tohoto úkolu sděluji, že úkol ze strany ministra dopravy nebyl doposud splněn a pan ministr dopravy požádal v průběhu února 2022 pana předsedu vlády o posunutí termínu pro předložení tohoto materiálu vládě s termínem do 30. dubna 2022.

V této souvislosti bych rovněž chtěl uvést, že územní ochrana záměru DOL formou územní rezervy v územně plánovací dokumentaci krajů a obcí vyplývá rovněž z usnesení vlády č. 368 ze dne 24. května 2010, které by se muselo také v případě rozhodnutí vlády o zrušení této územní rezervy pro záměr DOL zrušit.

Dále bych chtěl připomenout, že v programovém prohlášení současné vlády k záměru DOL je uvedeno v bodě, týkajícím se vodních cest následující:

„Zastavíme práce na projektu kanálu Dunaj–Odra–Labe. V místech, kde nebude účelné plánovat budoucí vodní díla, uvolníme současnou územní ochranu. Budeme naopak podporovat rozvoj šetrné vodní dopravy na stávajících tocích.“

V tuto chvíli je tedy Ministerstvo pro místní rozvoj vázáno aktuálně platnými usneseními vlády. Jakmile vláda v souladu se stavebním zákonem dané usnesení zruší a přijme kroky k zastavení prací na kanálu DOL, Ministerstvo pro místní rozvoj je připraveno bezodkladně zahájit práce na aktualizaci Politiky územního rozvoje České republiky, jejímž obsahem by bylo mj. zrušení územní ochrany záměru DOL.

V současné době má Ministerstvo pro místní rozvoj za úkol na základě usnesení vlády č. 618/2021 předložit vládě České republiky v termínu do 30. června 2023 Zprávu o uplatňování Politiky územního rozvoje České republiky po Aktualizaci č. 4, v jejíž části d) budou uvedeny náměty na aktualizaci Politiky územního rozvoje České republiky, a Váš postoj vyjádřený ve Vašem dopise beru jako jeden z podnětů do této části Zprávy. Na základě této Zprávy vláda následně v souladu s § 35 odst. 4 stavebního zákona rozhodne o případném pořízení aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky.

Případně může vláda na návrh rozhodnout v souladu s § 35 odst. 5 stavebního zákona o pořízení aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky z důvodu naléhavého veřejného zájmu bez předložení výše uvedené zprávy o uplatňování.

Takový návrh by však muselo předložit Ministerstvo dopravy.

S pozdravem



Vážený pan
Ing. Tomáš Macura, MBA
primátor města Ostravy
Magistrát město Ostrava
Prokešovo nám. 8
729 30 Ostrava
IDS: 5zubv7w

Na vědomí:

Vážený pan
prof. PhDr. Petr Fiala, Ph.D., LL.M.,
předseda vlády České republiky
Úřad vlády České republiky
Náměstí Edvarda Beneše 4
118 01 Praha 1
IDS: trfaa33

Vážená paní
Ing. Bc. Anna Hubáčková
ministryně životního prostředí
Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1142/65
100 10 Praha 10
IDS: 9gsaax4

Vážený pan
Mgr. Martin Kupka
ministr dopravy
Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1
IDS: n75aau3

Statutární město Ostrava
magistrát - náměstkyně primátora
Mgr. Zuzana Bajgarová

ZPRACOV.	DOŠLO	Č. DOPOR.
<i>M</i>	21-03-2022	<i>32</i>
UKL. ZNAK	PŘÍLOHY	POČET LISTŮ
<i>372</i>	-	<i>1</i>
SK. ZN./LH.	Č. J.	
	<i>SMO/156416/22</i>	<i>22</i>



Martin Kupka
ministr dopravy

Odpověď ministrů – příloha č. 2 (B – ministr Martin Kupka)

ZPRACOV.	DOŠLO	Č. DOPOR.
	18-03-2022	
UKL. ZNAK	PŘÍLOHY	POČET LISTŮ
SK. ZN./LH.	Č. J.	
<i>372</i>	<i>SMO/156416/22/P/692</i>	

V Praze dne 16-03-2022

Č. j.: MD-8706/2022-910/2

Vážený pane primátore,

dopisem ze dne 16. února 2022 jste se obrátil mj. i na mne ve věci realizace záměru vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe.

K uvedenému záměru sděluji, že Ministerstvo dopravy v této věci postupuje v souladu s programovým prohlášením vlády ČR z ledna roku 2022, ve kterém je uvedeno „Zastavíme práce na projektu kanálu Dunaj–Odra–Labe. V místech, kde nebude účelné plánovat budoucí vodní díla, uvolníme současnou územní ochranu. Budeme naopak podporovat rozvoj šetrné vodní dopravy na stávajících tocích.“

Ministerstvo dopravy předloží do 30. 4. 2022 vládě návrh na zpracování aktualizace politiky územního rozvoje České republiky z důvodu naléhavého veřejného zájmu za účelem přípravy rozvojového záměru splavnění Odry v úseku Ostrava–Svinov - státní hranice ČR/Polsko (Kožle).

V materiálu bude navržena úprava některých usnesení vlády týkajících se záměru Dunaj–Odra–Labe. Součástí této aktualizace bude rovněž zajištění zrušení územních rezerv pro jeho koridor.

Na základě územní studie, která bude zajištěna oprávněným investorem, tedy Ředitelstvím vodních cest ČR, by měl být upřesněn i rozsah záměru splavnění Odry. Územní studie bude samozřejmě projednávána i s městem Ostravou.

Věřím, vážený pane primátore, že mnou poskytnuté informace jsou v současné době dostatečné.

S pozdravem

Vážený pan
Tomáš Macura
Primátor města Ostravy
Prokešovo nám. 8
729 30 Ostrava

 Ministerstvo dopravy

V Ostravě dne 28. dubna 2022
Č. j.: SMO/238974/22

Připomínky k návrhu na zpracování aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky z důvodu naléhavého veřejného zájmu za účelem přípravy rozvojového záměru splavnění Odry v blízkosti česko-polských hranic

Statutární město Ostrava obdrželo prostřednictvím Krajského úřadu Moravskoslezského kraje k připomínkám návrh na zpracování aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky (dále též PÚR) z důvodu naléhavého veřejného zájmu za účelem přípravy rozvojového záměru splavnění Odry v blízkosti česko-polských hranic. Ministerstvo dopravy navrhuje prostřednictvím změn usnesení vlády zrušení územních rezerv na všech větvích vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe (dále jen DOL), kromě úseku splavnění Odry v blízkosti česko-polských hranic, který bude řešen v závislosti na připravovaných parametrech vodní cesty na polské straně od státní hranice s Německem.

V úvodu nám dovoluňte uvést, že statutární město Ostrava vítá záměr aktualizovat PÚR vzhledem k tomu, že o ni usiluje již několik let, a to s cílem zrušit záměr realizace vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe a uvolnit tak prostor pro to, aby jej bylo možno odstranit rovněž ze zásad územního rozvoje dotčených krajů a následně i územních plánů umístěním koridoru dotčených měst.

Pokud se však týká připomínkovaného „návrhu na zpracování aktualizace PÚR za účelem přípravy rozvojového záměru splavnění Odry v blízkosti česko-polských hranic“, musíme znovu konstatovat, že statutární město Ostrava se k záměru realizace vodního koridoru DOL, včetně tzv. Oderské větve, již několikrát negativně vymezilo a své důvody nesouhlasu také veřejně prezentovalo. Své nesouhlasné stanovisko vyjádřilo rovněž usnesením zastupitelstva města. Ostrava dlouhodobě usiluje o zastavení přípravy vodního koridoru DOL včetně Oderské větve, tedy o zastavení záměru splavnění Odry pro dopravní účely do Ostravy, a to především z důvodů negativních dopadů nejen na životní prostředí města, ale i na jeho územní rozvoj, urbanismus a dopravní infrastrukturu. Konkrétní důvody postoje města Ostravy jsou veřejně známé (stanoviska přikládáme jako přílohy tohoto dopisu) a jsou opřeny o nezpochybnitelné negativní dopady záměru výstavby vodního koridoru do urbanismu města, jeho dopravní infrastruktury a životního prostředí, především do vodního režimu, nivních biotopů, vodních útvarů, kvality vody a Chráněné krajinné oblasti Poodří. Jednalo by se tak o nevratné poškození krajiny a ohrožení strategických zásob podzemní vody. Za fatální důsledek zamýšlené stavby lze označit právě její vliv na problematiku podzemních vod. Realizací záměru dojde k přímému ovlivnění zdrojů 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.

Doposud připravovaný záměr výstavby vodního koridoru DOL, na který byla zpracována studie proveditelnosti, ke které jsme se rovněž negativně vyjádřili, umísťovala přístavní překladiště do zastavěné části města. Takový záměr umístění přístavu tak významného logistického významu by negativním způsobem ovlivnil rozvoj Ostravy a je pro město nepřijatelný. Ostrava se dlouhodobě potýká s odstraňováním negativních dopadů průmyslové výroby a těžby uhlí, umístěvané

předchozím režimem na jejím území. Je řazena mezi města s nejhorším životním prostředím. Mnoho ploch města je z historie dodnes kontaminováno průmyslovými, chemickými a dalšími provozy. Za této situace by takové řešení bylo hrubou a nenapravitelnou urbanistickou chybou. Studií proveditelnosti navržené řešení uvažovalo s vybudováním přístavu v městské části Mariánské Hory, kde předpokládala jeho zapojení do městské dopravní infrastruktury. Jedná se však o jedno z nejpostiženějších území našeho 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. Studií navrhovaným řešením tak mělo vzniknout logistické centrum mimořádných rozměrů, které by si nutně vyžádalo 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, měla být do logistiky přístavu zapojena komunikační a železniční síť na území města. Náš negativní postoj je založen i na tom, že tato síť není na takové zatížení připravena. Přístav tohoto logistického významu s takto velkým územním přesahem bývá z urbanistického hlediska umísťován 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.

Z návrhu na zpracování aktualizace PÚR je patrné, že neuvažuje se zásadními změnami v koncepci této části vodního koridoru DOL, ačkoli jej nazývá „splavnění Odry“. To jak se záměrem vybudování logistického přístavu, tak v myšlence převedení vozidlové a kolejové nákladní dopravy na dopravu lodní. Koncepce projektu lodní dopravy, která nahradí dopravu automobilovou a kolejovou je poplatná době svého vzniku a je dnes již zastaralá a přežitá. Samotný „Návrh na zpracování aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky“ ve svém doplňujícím zdůvodnění uvádí informace, o které se opírá, které nejsou aktuální a pouze dokumentují, jak je naše město historicky vnímáno a nereflektují jeho současný stav. Na území Ostravy došlo k zásadnímu útlumu koksárenství, ukončení těžby uhlí a celý region se transformoval. Dochází k značnému odklonu od zpracovatelského průmyslu základních surovin, jehož dopadem zcela jistě již nebude taková poptávka po lodní dopravě, o jaké návrh aktualizace PÚR hovoří, a ze které zřejmě vychází.

V návrhu aktualizace se mimo jiné uvádí, že „Pro hospodářství Moravskoslezského kraje by existence vodní cesty byla pozitivním stimulem v podobě dostupné a vysoce kapacitní infrastruktury s relativně nejlevnější cenou za přepravu...“ V dnešní době se klade důraz na rychlost a načasování dodávek „just in time“ a představa, že by zboží mělo být převáženo na lodích, které jsou závislé během roku na stavu vody, splavnost řeky a její průtočnost, je pro logistiku a její zákazníky nepředstavitelné. Pro představu splavnost Labe byla v roce 2021 cca 140 dnů. Dále, že „Vodní doprava je ekonomicky nejefektivnější při přepravě celolodních zásilek. Je mimořádně vhodná pro tzv. těžké kusy, nadrozměrné kusy a ostatní kusové, paletované, pytlované zboží, celolodní tankery včetně nebezpečných přeprav, celolodní volně ložené náklady a všechny druhy kontejnerů. Specializované lodě mohou velmi efektivně přepravovat vyrobené automobily ke spotřebitelům“.

„Realizace záměru bude znamenat příspěvek k rozvoji regionů, podporu zaměstnanosti s vyšší přidanou hodnotou. Nová pracovní místa mohou vzniknout jak v logistice a výrobě (obsluha přístavů a plavidel, navazující odvětví využívající vodní dopravu, možnost zvýšení importu/exportu materiálů nutných pro rozšíření výroby atd.), tak v turistickém ruchu (půjčovny lodí, obsluha rekreačních přístavů a restauračních a ubytovacích zařízení podél Odry na české i polské straně). Dojde tak ke zvýšení atraktivnosti strukturálně postiženého regionu pro lokalizaci průmyslu vázaného na vodní dopravu (strojírenství, těžký průmysl) a bude tedy znamenat přínos pro restrukturalizaci průmyslu v Moravskoslezském kraji“. Zde nezbyvá než dodat, že (jak bylo uvedeno výše) Ostrava se od roku 1989 vydala jiným, a to přesně opačným směrem. Ostrava se odklání od těžkého průmyslu a těžké výroby a na ně navázané těžké dopravy. Orientuje se na rozvoj

školství, vědu a výzkum, služby. V Ostravě nevzniká poptávka po těžké dopravě, která by mohla být řešena vodní dopravou, jak lze z odůvodnění Návrhu aktualizace PÚR dovodit. Pokud se týká dopravy železniční, pak zde dochází k realizaci projektu vysokorychlostní trati, která přinese uvolnění přepravních kapacit kolejové dopravy.

Návrh na zpracování aktualizace PÚR, tak jak je předložen, sice neuvádí konkrétní řešení vodního koridoru, nicméně je patrné, že neinklinuje k zásadním změnám ve smyslu našich dřívějších negativních připomínek. Z tohoto pohledu musíme uvést, že naše argumenty a výhrady k celému záměru realizace vodního koridoru DOL zůstávají v plném rozsahu v platnosti, a to i pro nyní navrhovanou část „splavnění Odry v blízkosti česko-polských hranic“.

Na základě výše uvedeného nesouhlasíme s takovou aktualizací PÚR, kterou bude ponechána územní rezerva vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe, s umístěním logistického přístavu na území města Ostravy a pokračováním přípravy rozvojového záměru splavnění Odry v blízkosti česko-polských hranic. Na základě platných usnesení orgánů města požaduje statutární město Ostrava v rámci aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky z důvodu naléhavého veřejného zájmu za účelem přípravy rozvojového záměru splavnění Odry v blízkosti česko-polských hranic zrušit územní ochranu vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe na území statutárního města Ostravy a ukončit přípravy rozvojového záměru splavnění Odry v blízkosti česko-polských hranic.

S úctou a pozdravem

Mgr. Zuzana Bajgarová
Digitálně podepsal
Mgr. Zuzana Bajgarová
Datum: 2022.04.28
19:56:55 +02'00'

Mgr. Zuzana Bajgarová
náměstkyně primátora
„podepsáno elektronicky“

Přílohy:

Příloha č. 1: Stanovisko města k usnesení vlády ČR ve věci studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe

Příloha č. 2: Připomínky ke změně Politiky územního rozvoje

Vážená paní
Renáta Dračková
Krajský úřad MSK
Oddělení legislativní a organizační
Odbor právní a organizační
28. října 117
Ostrava