Mgr. Zuzana Bajgarová
náměstkyně primátora statutárního města Ostravy

Příloha č. 1

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 dovolte 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, umisťovala 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, umisťované

Prokešovo nám. 8, 729 30 Ostrava
www.ostrava.cz
IČ 00845 451 DIČ CZ 00845 451
Číslo účtu 27-1649297309/0800

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 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.

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 stav 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 nezbývá 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

Prokešovo nám. 8, 729 30 Ostrava
www.ostrava.cz
IČ 00845 451 DIČ CZ 00845 451
Číslo účtu 27-1649297309/0800

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

Prokešovo nám. 8, 729 30 Ostrava
www.ostrava.cz
IČ 00845 451 DIČ CZ 00845 451
Číslo účtu 27-1649297309/0800