

Předmět: FW: Postoj města ke kanálu Dunaj-Odra-Labe

Statutární město Ostrava  
magistrát - odbor kancelář primátora

ZPRACOV.	DOŠLO	Č. DOPOR.
	13 -05- 2021	
UKL. ZNAK	PRILOHY	POČET LISTU
SK. ZN. /LH.	Č. J.	
12.1	SMO/262526/21/KP	1

Začátek přeposílané zprávy:

Od: <  
 Předmět: Postoj města ke kanálu Dunaj-Odra-Labe  
 Datum: 13. května 2021 7:49:23 SEI.Č  
 Komu: <

Dobrý den,  
 jako rodilý a celoživotní Ostravák jsem upřímně zděšen postojem zastupitelů města k fantasmagorii s názvem kanál Dunaj-Odra-Labe.

Navenek proklamujete svůj nesouhlasný postoj, ale ve skutečnosti...?  
 Jako občan a volič chci znát důvody, které vedly k tomu, že Statutární město Ostrava včas a správně neodeslalo své námítky k tomuto "projektu", tudíž oficiálně nemá SMO námítky.

- Mé spekulace:
1. Buď zaměstnáváte samé idioty
  2. Nebo tam sami už nemáte co dělat
  3. Jedete v tom taky

Jiné vysvětlení nemám.  
 S odvoláním na Zákon č. 106/1999 Sb. o svobodném přístupu k informacím žádám o zaslání oficiálního stanoviska Statutárního města Ostrava k problematice projektu kanál Dunaj-Odra-Labe a důvodů, které vedly k tomu, že se nepodařilo včas doručit námítky města proti tomuto projektu.  
 A bez hloupých výmluv ve smyslu, že jste nevěděli, kdy zasedá krajské zastupitelstvo, prosím.

---

**Komu:**

**Předmět:**

RE: Postoj města ke kanálu Dunaj-Odra-Labe

**From:**

**Sent:** Friday, May 14, 2021 1:03 PM

**To:**

**Cc:**

**Subject:** Re: Postoj města ke kanálu Dunaj-Odra-Labe

Vážený pane

město Ostrava opakovaně a zcela jednoznačně deklarovalo nesouhlas se stavbou kanálu Dunaj-Odra-Labe (dále DOL).

Tento nesouhlas jsme odeslali směrem k panu \_\_\_\_\_ panu \_\_\_\_\_ na MSK - 2x a také jsme tuto skutečnost opakovaně veřejně deklarovali.

O zahájení prací na tomto projektu rozhodla vláda. K tomuto neprobíhala a neprobíhá žádná možnost uplatnění námitek. Protože tak vláda učinila bez informování našeho města a projednání na místní úrovni, iniciovali jsme a prosadili negativní vyjádření zastupitelstva města vůči tomuto projektu. Následně jsme byli kontaktováni zástupci ministerstva, kterým jsme také sdělili, že se stavbou nesouhlasíme.

Protože stavbu považujeme za nepřijatelnou pro naše město, z důvodu negativních dopadů na rozvoj města a životní prostředí, začali jsme hledat jiné cesty, jak tuto stavbu zastavit. Z vlastní vůle a vlastní iniciativy.

A v tomto bodě je na místě si vysvětlit situaci a proces územně plánovacích dokumentů.

Záměr stavby kanálu DOL je závazně ukotven dlouhodobě v Politice územního rozvoje (dále PÚR - PÚR navrhuje a schvaluje vláda). PÚR je dokument nadřazený Zásadám územního rozvoje (dále ZÚR - ZÚR navrhuje a schvaluje MSK). ZÚR je pak nadřazen Územním plánům měst a obcí, tedy i územnímu plánu města Ostravy (dále ÚP).

PÚR v sobě obsahuje úkoly kanál připravovat a zároveň v sobě obsahuje úkoly vymezit rezervu pro tuto stavbu v ZÚR a ÚP. Proto dnes, když se podíváte do ZÚR Moravskoslezského kraje a ÚP města Ostravy, tak v těchto dokumentech tuto rezervu vidíte. Tato rezerva je v územních plánech (a věřím že napříč ČR) již od osmdesátých let minulého století. Zjednodušeně řečeno je to zákonná povinnost kraje i města.

Zde navážu na naši aktivitu ve věci snahy o zastavení přípravu kanálu DOL.

V minulých měsících probíhala tzv. aktualizace PÚR č. 4. Tato změna, se ale nezabývala problematikou kanálu DOL-vypuštěním územní rezervy pro DOL. Zabývala se jinými tématy. Proto dle odboru územního plánování nebylo možné uplatnit námítky k tomuto projektu, v rámci procesu probíhající aktualizace.

*(Dovolím si odbočit pro lepší vysvětlení: je to stejné jako když máme jako město přijatý a schválený závazný dokument ÚP - ten platí jako celek. V době, kdy probíhá změna našeho ÚP, tak se ta změna zabývá vždy jen vybranými otázkami. Např. tím, jestli se konkrétní pozemek parcelní č. 354 (číslo je ilustrativní), který je v ÚP definovaný jako lehký průmysl má změnit těžký průmysl. Nezabývá se každým jedním pozemkem a informací ve schváleném ÚP. Tady i připomínky je vždy možné uplatňovat pouze k tomu, co se aktuálně mění. V uvedeném modelovém případě by to znamenalo, že nemohu uplatnit v rámci této změny námítku k pozemku parc. č. 220, protože ta není předmětem změny. Totožná je situace se změnou PÚR.)*

Nicméně nás tato situace, tedy probíhající aktualizace PÚR, inspirovala k nápadu, že toto téma naši žádosti otevřeme

a necháme vyvolat novou aktualizaci PÚR v těch bodech, které se přípravy a záměru projektu kanál DOL týkají. Jedná se především o článek 198.

Proto jsme napsali na MSK žádost, aby se danou věcí začal zabývat. Tuto věc jsme s nimi i konzultovali a právě proto, že nám byla potvrzena informace, že podání námitek proti změně, která fakticky neprobíhá je procesně nemožné, koncipovali jsme ji rovněž tak, aby kraj učinil **veškeré legislativní kroky**, které jeho realizaci zabrání, **včetně iniciace nové aktualizace PÚR**, která by se již touto problematikou zabývala.

Pro jednoznačnost tedy, **žádný termín pro uplatnění námitek k tomuto projektu jsme neprošvihli**, protože žádné řízení, které by umožňovalo uplatnění námitek k tomu projektu dle odborného vyjádření odborů územního plánování neběželo.

Bohužel vyjádření ze strany MSK bylo v této věci negativní (jak uvidíte v citacích v přiloženém dopise, uvedli, že by nemělo smysl navrhnout aktualizaci PÚR), a proto jsme opětovně kontaktovali MSK s výzvou k přehodnocení jejich stanoviska.

Vážený pane [ ] město Ostrava konzistentně a proaktivně činí veškeré kroky k tomu, aby předmětný projekt zastavilo. Činíme tak s vědomím podpory odborníků na tuto problematiku, kteří stejně jako my jsou přesvědčeni, že projekt bude mít negativní dopady na naše město.

A ačkoli se mohu samozřejmě pouze domnívat, z čeho vychází Vaše závěry, tak mě mrzí, že jeden cíleně zmanipulovaný článek vyvolává v lidech, kteří nedisponují širším spektrem informací k dané problematice, zcela chybné závěry. Článek opozičního zastupitele, jehož cílem bylo pouze poškodit vedení města, bohužel poškozuje Ostravu jako celek. S takovými situacemi se však jako společnost setkáváme opakovaně a je proto na nás všech, abychom si konstruktivně ověřovali informace předtím, než začneme nesmyslně napadat jiné lidi.

V příloze tohoto emailu Vám zasílám dopisy, které byly adresovány [ ] a panu [ ] a zastupitelům MSK, a protože byly schváleny orgány města, vyjadřují jednoznačné stanovisko města k této věci. Zároveň zde přikládám i odkaz na dokumenty k aktualizaci PÚR č.4, o které jsem výše psala.

<https://mmr.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/koncepce-a-strategie/politika-uzemniho-rozvoje-ceske-republiky/navrh-aktualizace-c-4-politiky-uzemniho-rozvoje-c>

S úctou a pozdravem

13. 5. 2021 v 7:49,

Dobrý den,

jako rodilý a celoživotní Ostravák jsem upřímně zděšen postojem zastupitelů města k fantasmagorii s názvem kanál Dunaj-Odra-Labe.

Navenek proklamujete svůj nesouhlasný postoj, ale ve skutečnosti...?

Jako občan a volič chci znát důvody, které vedly k tomu, že Statutární město Ostrava včas a správně neodeslalo své námítky k tomuto "projektu", tudíž oficiálně nemá SMO námítky.

Mé spekulace:

1. Buď zaměstnáváte samé idioty

2. Nebo tam sami už nemáte co dělat

3. Jedete v tom taky

Jiné vysvětlení nemám.

S odvoláním na Zákon č. 106/1999 Sb. o svobodném přístupu k informacím žádám o zaslání oficiálního stanoviska Statutárního města Ostrava k problematice projektu kanál Dunaj-Odra-Labe a důvodů, které vedly k tomu, že se nepodařilo včas doručit námítky města proti tomuto projektu.

A bez hloupých výmluv ve smyslu, že jste nevěděli, kdy zasedá krajské zastupitelstvo, prosím.

Statutární město Ostrava  
primátor

Vaše značka:

Ze dne:

Č. j.: SMO/654251/20/OŽP

Sp. zn.:

Vážený pan

Vyřizuje:

Telefon:

Fax:

E-mail:

Datum: 11. 11. 2020

Vážený pane

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 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 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 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

Na vědomí:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.



Statutární město Ostravy  
rada města

Vaše značka: MSK 22437/2021  
Ze dne: 19.03.2021  
Č. j.: SMO/247148/21/ÚPaSŘ/  
Sp. zn.: S-SMO/151957/21

Vážený pan

Vyřizuje:  
Telefon:  
Fax:  
E-mail:

Datum: 2021-05-12 12 -05- 2021

Vážený pane

Rada města Ostravy se svým dopisem ze dne 12.1.2021 obrátila na Vás a Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje se žádostí o uplatnění připomínek ke změně PÚR a současně také o iniciaci aktualizace PÚR ve věci zrušení záměru rezervy pro DOL na území SMO. Důvody tohoto kroku jsou veřejně známé a jsou opřeny o nezpochybnitelné negativní dopady záměru výstavby vodního koridoru do urbanismu našeho města, jeho dopravní infrastruktury a především do vodního režimu, nivních biotopů, vodních útvarů, kvality vody a Chráněné krajinné oblasti Poodří. Záměr umístění přístavu tak významného logistického významu v zastavěné části našeho města negativním způsobem ovlivní rozvoj Ostravy a je pro město nepřijatelný.

Dne 19. 3. 2021 jsme obdrželi Vaše vyjádření, ve kterém uvádíte, že „v této fázi není žádoucí a nemělo by smysl navrhovat aktualizaci Politiky územního rozvoje České republiky nebo jiným způsobem zrušení projektu koridoru“. Toto vyjádření považujeme za zcela klíčové sdělení ze strany Moravskoslezského kraje k této problematice a jednoznačnou negativní odpověď na žádost SMO.

Za varovné a neakceptovatelné považujeme připuštění diskuze nad umístěním přístavu na území Ostravy, v její centrální části, což dle Vašeho vyjádření kraj naopak podporuje, ačkoli to považuje za zásadní téma. Ve Vašem vyjádření uvádíte: „...za akceptovatelný úsek od státní hranice v prostoru Starého Bohumína po plavební komoru Přívoz, respektive s předpokládaným vzdutím pro zajištění provozu uvažovaného přístavu Ostrava. Tato dílčí etapa je dle našeho názoru akceptovatelná, s tím, že o dalším pokračování koridoru bude možno rozhodovat v další etapě, ve vazbě na prokázání jejího ekonomického užítku“.

Nově jsme navíc, prostřednictvím materiálů předkládaných panem náměstkem Unuckou výborům kraje a také prostřednictvím médií, seznamováni s přímými návrhy MSK na konkrétní umístění přístavu v centrální části Ostravy.

Zde se tedy zásadně rozcházíme s názorem kraje. Nepovažujeme, z již známých důvodů, umístění přístavu v intravilánu města Ostravy za obtížně akceptovatelné, jak uvádíte Vy, ale za zcela neakceptovatelné. Ostrava se dlouhodobě potýká s odstraňováním negativních dopadů průmyslové výroby a těžby uhlí, umísťované v minulosti necitlivě na jejím území. Je stále řazena mezi města s nejhorsším životním prostředím v Evropě a čelí pokračujícímu úbytku obyvatel. Mnoho ploch města je z historie dodnes

kontaminováno průmyslovými, chemickými a dalšími provozy, což brání jejich smysluplnému využití. Za této situace by umístění logistického přístavu s převážně průmyslovou funkcí blízko geometrického středu města bylo hrubou a nenapravitelnou urbanistickou chybou.

Nepovažujeme ani za vhodné, připouštět možnost dalšího pokračování koridoru výhledově. Město rozhodně nelze vnímat pouze z hlediska „ekonomického užitku“ a „zajištění dopravní dostupnosti“. Město je nutné chápat z komplexního pohledu, z pohledu celkového územního rozvoje včetně dopadu na životní prostředí a kvalitu života obyvatel, kteří v něm žijí. Vaše vyjádření bohužel komplexní pohled na problematiku ignoruje a zaměřuje se pouze na vybrané dílčí aspekty správy města a kraje.

Doplňující argumenty v zaslaném vyjádření, jako např. argument o nemožnosti administrovat připomínky k PÚR v uvedeném termínu považujeme za zástupné. Na jedné straně jsme přesvědčeni, že byla-li by vůle, nic nebránilo tomu uplatnit naši připomínku i po Vámi nastaveném interním termínu. Především však, s plným vědomím závažnosti problematiky uplatnění připomínek k probíhající aktualizaci PÚR (a to i ve vazbě na předchozí konzultaci se zástupci odboru územního plánování MSK v době přípravy našeho dopisu), jsme navrhovali právě iniciaci nové aktualizace PÚR včetně konkrétních úkonů.

Vaše vyjádření v tomto směru chápeme tak, že MSK zrněny PÚR iniciovat nebude.

Vážený pane ..... máme za to, že veškeré opakovaně uváděné důvody proti stavbě kanálu DOL, 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 jeho definitivní ukončení.

Zároveň se oprávněně obáváme, že pokračování přípravy tohoto projektu, pořizování dalších projekčních a ověřovacích dokumentů a navyšování množství investovaných finančních prostředků a alokovaného času, mohou být nakonec v budoucnu vážným argumentem pro realizaci tohoto záměru namísto jeho ukončení a opuštění. Jsme hluboce přesvědčeni, že se jedná o neadekvátní hospodaření s veřejnými zdroji, které by mohly být vynaloženy mnohem efektivněji ke skutečnému rozvoji města a celého regionu, např. na urychlení výstavby vysokorychlostní tratě a souvisejících modernizací dopravních cest nebo k sanaci ekologických škod.

Vyzýváme Vás proto, ..... k přehodnocení Vašeho stanoviska, k připojení se k naší iniciativě pro změnu PÚR a k zastavení prací na tomto projektu. Také Vás žádáme o zastavení veškerých aktivit a podpory MSK směřujících k umístění přístavu na území města Ostravy.

za radu města

Statutární město Ostrava  
rada města

Vaše značka:

Ze dne:

Č. j.: SMO/013057/21/

Sp. zn.:

Vyřizuje:

Telefon:

Fax:

E-mail:

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

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 částí 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 nekonceptně 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:

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

- o 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.
- o Negativně ovlivní urbanismus města i rozvojový potenciál, včetně stabilizovaného zastavěného území a dopravní infrastruktury města.
- o 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.
- o Zhoršení stavu dotčených vodních útvarů a k negativnímu ovlivnění minimálních zůstatkových průtoků velkého počtu drobných vodních toků.
- o Zhoršení kvality vody nejen v samotném kanálu, ale současné i v navazujících vodních tocích.
- o Přímé ovlivnění zdrojů hromadného zásobování pitnou vodou na území města Ostravy, zejména prameniště Nová Ves – Dubí, strategického vodního zdroje.
- o 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.
- o 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.
- o 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 je 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 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 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

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 navrhuje 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 navrhuje, 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

Příloha

-  
-