



SENÁT  
PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY

12. FUNKČNÍ OBDOBÍ

233.

**USNESENÍ SENÁTU**

z 11. schůze, konané dne 14. srpna 2019

**k závěrům veřejného slyšení Senátu s názvem „Potřebuje Česká republika vodní koridor Dunaj - Odra - Labe?“, konaného dne 14. června 2019 v Jednacím sále Senátu PČR**

- I. bere na vědomí** informaci o 18. veřejném slyšení Senátu na téma „Potřebuje Česká republika vodní koridor Dunaj - Odra - Labe?“ konaném dne 14. 6. 2019;
- II. konstatuje, že**
- účastníky slyšení byly vzneseny podpůrné argumenty, ale i závažné připomínky k zpracování Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe předložené ministerstvem dopravy k rozhodnutí vlády ČR o pokračování a realizaci záměru (viz Protokol o veřejném slyšení);
  - předpokladem pokračování přípravy a zahájení realizace záměru vodní cesty třídy Vb je na potřebné úrovni smluvní zajištění napojení a průplavnosti navrhované lodní dopravy s okolními zeměmi navazující evropské vodní cesty;
  - podmínkou záměru vodního koridoru je respektování limitů české a evropské legislativy jakož i soulad se Strategií přizpůsobení se klimatu (Usnesení vlády ČR 2015);
  - studie proveditelnosti zcela nedostatečně vyhodnocuje environmentální rizika Dunaj – Odra – Labe, nebyl tak naplněn úkol z Politiky územního rozvoje, který Ministerstvu dopravy stanovil potřebu shrnout a vyhodnotit podklady k realizovatelnosti tohoto investičního záměru;
- III. doporučuje** pro posouzení Studie a případné další vyhodnocování podmínek realizace záměru věnovat zvýšenou a dostatečnou pozornost důsledkům probíhajících klimatických změn (snížení průměrných ročních průtoků v řekách, zvýšený výpar atd.) a vlivu koridoru na režim oběhu podzemních vod a ochranu vodních zdrojů;
- IV. žádá, aby**
- před jednáním vlády o pokračování přípravy záměru a změně chráněné územní rezervy koridoru Dunaj - Odra - Labe byly dotčené obce (katastrálním územím, územní kompetencí státní správy - ORP) o návrhu informovány a rozsah územních požadavků s nimi projednán;
  - rozhodnutí vlády o navrhované přípravě extrémně náročné investice z veřejných zdrojů s očekávanou evropskou dotací předcházela řádná oponentura výsledků Studie provedená neustrannými zahraničními experty.

Senát PČR 14. června letošního roku uspořádal veřejné slyšení „Potřebuje Česká republika vodní koridor Dunaj-Odra-Labe?“. Dne 14. srpna plénum Senátu přijalo usnesení, které mimo jiné žádá ministerstvo dopravy, aby se všemi obcemi na trase vodního koridoru D-O-L tento záměr projednalo.

Avšak ještě, nežli Senát schválil tento legitimní požadavek, organizátorka veřejného slyšení, paní senátorka Jitka Seitlová, toto vlastní usnesení předběhla a sama navštívila vedení obcí na trase a zahájila tažení proti vodnímu koridoru D-O-L pomocí „Memoranda starostů obcí k záměru průplavu Dunaj-Odra-Labe.“

Konstatujeme, že takové jednání nepřispívá k uklidnění situace, naopak vyvolává konflikt a prohlubuje současnou krizi.

S vedením obcí a měst jsou experti připraveni jednat a vyvrátit jejich obavy – viz. komentáře expertů k textu memoranda.

Avšak naprosto nesouhlasíme, aby byly zneužívány obavy starostů k politickým cílům!

Redakční rada časopisu Vodní cesty a plavba

Záznam z veřejného slyšení senátu na téma „Potřebuje Česká republika vodní koridor Dunaj-Odra-Labe?“: <https://www.senat.cz/informace/galerie/videogalerie/video.php?id=539>

## Memorandum starostů obcí k záměru průplavu Dunaj-Odra-Labe

Trasa územní rezervy záměru výstavby průplavu Dunaj – Odra – Labe (dále DOL) prochází katastrálními územími obcí našich, sousedních a naším regionem. Již desítky let omezuje rozvojové využití území, je limitujícím prvkem pro umístění strategických regionálních a liniových staveb (dálnice, železnice). Nákladné studie a hodnocení neprokázaly smysluplnou proveditelnost a zejména efektivitu záměru. Řada z nás a našich předchůdců ve vedení obcí žádala o vypuštění územní rezervy záměru DOL z územně plánovacích dokumentů na krajské a celostátní úrovni. Z veřejně dostupných informací z médií jsme se dozvěděli o nové studii a vyhodnocení záměru DOL s pozitivním ekonomickým výsledkem a částečnou změnou trasy.

Studie proveditelnosti má být na podzim připravena k projednání vládou ČR s návrhem na pokračování přípravy projektu a předpokladem zahájení výstavby ještě koncem tohoto desetiletí.

### My, níže podepsaní starostové

- **jsme zneklidněni** přípravou rozhodnutí vlády o záměru, který zásadně ovlivní a zasáhne do námi spravovaného území, aniž s námi byl rozsah dotčení území záměrem projednán nebo jsme byli alespoň o navrhovaném obsahu záměru oficiálně informováni. Je nepochybné, že příprava a realizace záměru zasáhne do samospráv obcí zákonem svěřených kompetencí (zejména §35 odst. 2 č. 128/2000 Sb.)

### KOMENTÁŘ EXPERTŮ:

Ano, je velkou chybou, že stát nejednal se všemi obcemi a městy na trase již v průběhu zpracování studie proveditelnosti. Z toho také pramení současná neinformovanost regionů. Avšak je třeba být objektivní, stejně tak mají obce a města ve svých katastrech navrženy trasy vysokorychlostních železnic, o kterých se také s nimi nejednalo. Doporučujeme zachovat zdravý rozum a napravit informační vakuum tím, že bude s obcemi jednáno zejména o koordinaci strategických dopravních staveb (dálnice, VRT, vodní cesty).

Zkrátka, ani malé obce nelze z procesu přípravy vodního koridoru D-O-L vyloučit.

Vzorem nám může být Polsko, které pro svou část vodního koridoru má zmocněnkyni ministra námořního hospodářství a vnitrozemské plavby paní Gabrielu Tomik, která trpělivě komunikuje s obcemi i regiony – a současně tak získává další podněty, vycházející ze znalosti místních podmínek.

- **nesouhlasíme** s tím, že koridor podle záměru vede napříč některými obcemi, které bojí a rozděluje

### KOMENTÁŘ EXPERTŮ:

Zábor zastavěných území, rozdělování obcí a případné bourání jednotlivých nemovitostí bylo díky studii proveditelnosti sníženo na minimum. O konkrétním řešení průchodu vodního koridoru D-O-L v rámci jednotlivých obcí bude ještě prostor jednat a zejména v rámci procesu EIA bude možné navrhnout alternativy. Co se týká „rozdělování obcí“, snad lze připomenout, že řada měst a obcí se historicky rozkládá na obou březích toků, ale i umělých kanálů, aniž by to občané považovali za neorganický jev. Stačí připomenout Prahu nebo Paříž. Taková místa existují i na řadě evropských vodních cest, a stojí za to prohlédnout si fungující život na jejich březích.



Vodní cesty mohou při správném návrhu přinést do obcí a regionů nový život – jako příklad lze uvést využití průplavu Rýn-Mohan-Dunaj u Norimberku pro vodní sporty a současně jeho břehy jsou využity jako příměstský park

- **obáváme se**, že příprava stavby, její realizace a provoz průplavu nepříznivě ovlivní přirozené povrchové toky a oběh podzemních vod s vážnými důsledky pro využívané zdroje pitných vod. Může způsobit pokles hladiny vody ve studnách obcí a občanů. Zajištění dostatku průplavní vody je v kolizi již se současným napjatým stavem potřeb a využitím přírodních vod. V situaci zrychlených klimatických změn s očekávanými častějšími a dlouhými periodami sucha považujeme záměr s nemalým navýšením nároků na vodu za hazard.

### KOMENTÁŘ EXPERTŮ:

**D-O-L bude mít přesně opačný dopad, než kterého se starostové obávají. Jinými slovy: přispívá k řešení jejich problému, místo aby jej prohluboval.**

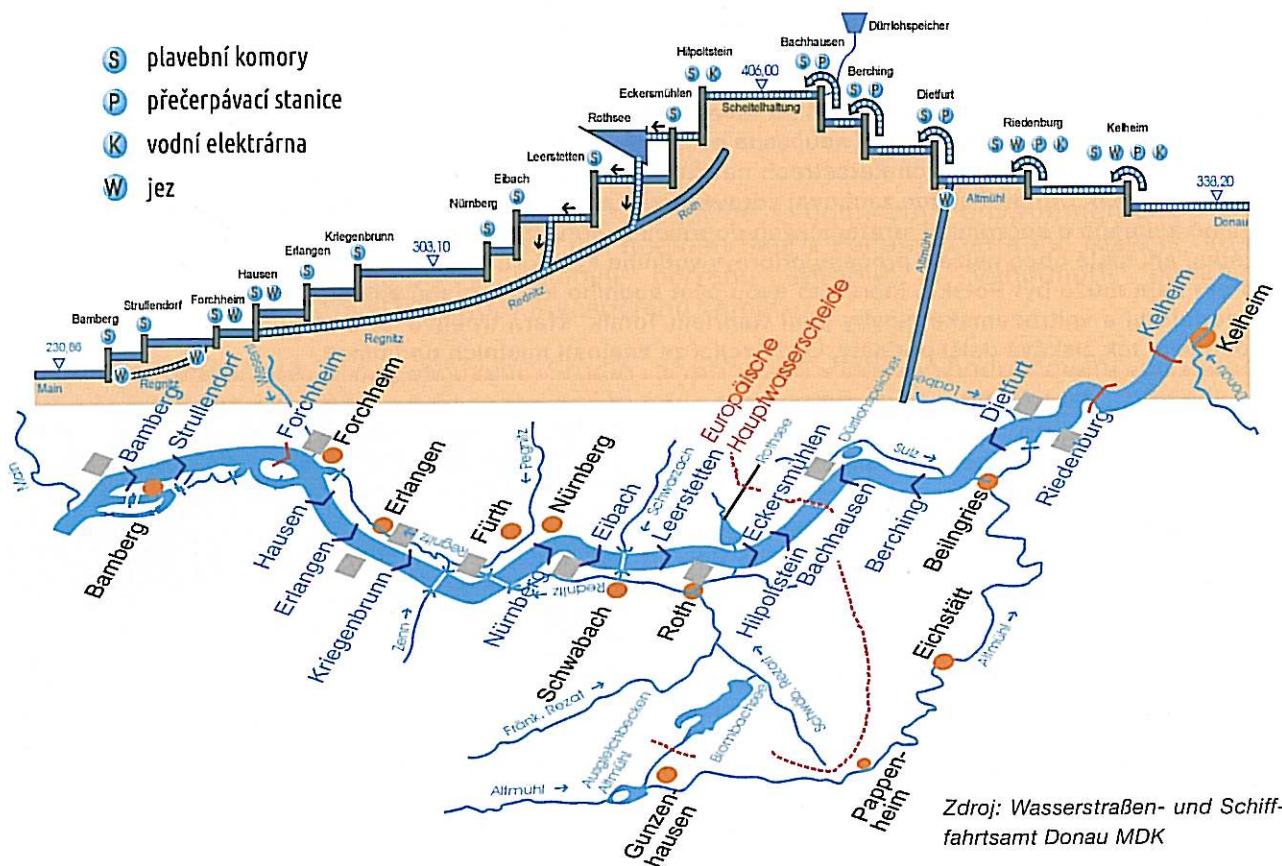
Podobně jako přehradní nádrže, tak i vodní koridor D-O-L vytváří retenci vody. V krajině zadržovaný objem vody se však nevytváří na úkor vody ve vodním toku. Napustí se vodou v období srážkově bohatém a obsahuje tedy vodu, která by jinak bez užítku odtekla.

Modely hospodaření s vodou byly dle zpracovatelů studie proveditelnosti analyzovány podrobně, důsledně a samozřejmě počítají s celkovým úbytkem vodních srážek v důsledku klimatické změny. Funkčnost vodohospodářského modelu vodního koridoru D-O-L potvrdil oponentní posudek České zemědělské univerzity. Je dobré si uvědomit, že i při sníženém množství celkových srážek budou vždy období na vodu bohatší - zkrátka že bude vždy v chladné a vlhké zimě pršet více než v suchém a horkém létě. A to je období, kdy je nutné zadržet na území České republiky co nejvíce vody. Proto je potřeba realizovat celou řadu komplexních opatření od zadržování vody v krajině pomocí revitalizace lesů, obnovy mokřadů, rybníků a malých nádrží až po velké přehradní nádrže, které budou spolu s vodním koridorem D-O-L vodu nejenom zadržovat, ale také ji budou moct redistribuovat do deficitních oblastí. V opačném případě vědci varují, že České republice hrozí že bude muset v budoucnu vodu dovážet v cisternách ze zahraničí!

Současná situace na Moravě je místy kritická. Například Olomoucký kraj nedisponuje žádnými strategickými zásobami vody, ale Moravskoslezský kraj má v oblasti Ostravska vodní přebytky, kterými se dotuje dolní tok řeky Odry, zatímco horní tok vysychá.

Jako konkrétní případ lze uvést obce na Hané, které trpí suchem a vysychají jim rybníky, nebo horní tok řeky Odry, který v letošním roce zasáhlo kritické sucho, při kterém vymíraly celé rybí populace. V takových případech je potřeba provést opatření technického charakteru, aby byly zajištěny zásoby vody. A vodní koridor může zapadat do moderních tzv. chytrých systematických řešení zadržování vody v krajině.

Co se týká obav ohrožení pitné vody, tak lze konstatovat, že voda v kanálu je identické kvality jako v povrchovém vodním toku. Pokud tedy zdroje pitné vody neohrožují vodní toky, nemůže na ně mít vliv ani D-O-L. Vodní koridor D-O-L tedy nemůže mít významný negativní dopad na režim podzemních vod. Navíc již přes 100 let vodohospodáři umějí rozlišit, kde by případně měla být vodní cesta těsněná, a tedy neměla v určitých místech s podzemními vodami žádný kontakt. Příkladem je mnoho i v ČR.



Nejlépším příkladem dobře fungujícího vodohospodářského systému propojujícího povodí a přehradní nádrže vodní cestou je průplav Rýn-Mohan-Dunaj v Německu



*Příkladem pro vodní hospodářství je německý průplav Rýn-Mohan-Dunaj, kde byly komplexně propojeny přehradní nádrže a spolu s průplavem vytvářejí víceúčelový systém pro zadržení a distribuci vody. Na obrázku vpravo od průplavu R-M-D přehradní nádrž Rothsee*

- za **vysoce nepříznivý faktor záměru považujeme** rozdělení našeho území a jeho komunikačních a sociálně-ekonomických funkcí celků průplavem, stejně jako omezení celkové prostupnosti oblasti

#### **KOMENTÁŘ EXPERTŮ:**

Vodní koridor D-O-L stejně jaké jiné liniové dopravní stavby rozděluje území. Ovšem ne všude se jedná o nové rozdělení. Například na Hané a v Moravské bráně, vůbec nerozděluje území, protože to je již rozděleno železničním koridorem, a především dálnicí D1. V těchto územích vodní koridor bude sloužit jako biokoridor a bude bezpečně propojovat méně intenzivně využívaná území.

Je na podrobném návrhu v dalších fázích přípravy, aby byly negativní efekty rozdělení území minimalizovány. A je potřeba dodat, že může díky novým komunikacím dojít také ke zlepšení prostupnosti území a funkce komunikačních a sociálně-ekonomických funkcí celků.

To, čím se tvůrci tohoto memoranda vůbec nezabývali a s vedením obcí neprojednávali jsou přínosy pro obce a regiony, které jim může vodní koridor D-O-L přinést. Jedná se především o to, že na rozdíl od dálnic a železnic vodní koridor, který si lze představit jako dlouhý rybník doplněný na březích pásem zeleně, přináší do obcí nové volnočasové aktivity – do blízkosti vodních cest jsou běžně umísťovány příbřežní parky, sportoviště, restaurace, loděnice pro vodní sporty a přístaviště pro rekreační plavbu. Obce a města kde dnes prakticky nelze provozovat vodní sporty mohou získat kilometry vodní cesty, která umožní rozvoj života v obci. Míst, kde se nové vodní cesty staly oživujícím, a také skutečně oživeným prvkem krajiny i obcí, je v Evropě opravdu hodně.

Navíc pozemky podél vodních cest jsou v rámci Evropy velice lukrativní a je velký zájem o bydlení u vody, kdy mají obyvatelé možnost koupání a zakotvení své lodi přímo u domu.

Ale největším přínosem pro obce a regiony je zajištění vodních zásob a možnost jejich distribuce v rámci Moravy a Slezska. **Při zapojení Labské větve i Čech!** Jistota, že díky vodnímu koridoru bude možné nadlepšovat hladiny podzemních vod a studny podél vodní cesty nevyschnou.

- **nejsme ztotožnění** s narušením a změnou krajinného rázu, kterou způsobí až desítky metrů vysoká betonová liniová stavba průplavu a jeho doprovodné stavby

#### KOMENTÁŘ EXPERTŮ:

Vodní koridor D-O-L je projektován jako přírodě blízká vodní cesta 21. století s doprovodnými biokoridory, které přináší do krajiny vodu a zeleň. Nejedná se o „betonovou liniovou stavbu“, nýbrž o zahloubené koryto, respektive sypané hráze, porostlé na svazích vegetací.

Zejména v Moravské bráně nelze o změně krajinného rázu příliš hovořit, protože zde je již krajinný ráz změněn železničním koridorem a dálnicí D1 a jejich doprovodnými stavbami. V tomto ohledu tvoří vodní koridor D-O-L svým tělesem pro řadu obcí funkci protihlukové zdi proti dálnici a nárazníkové pásmo.



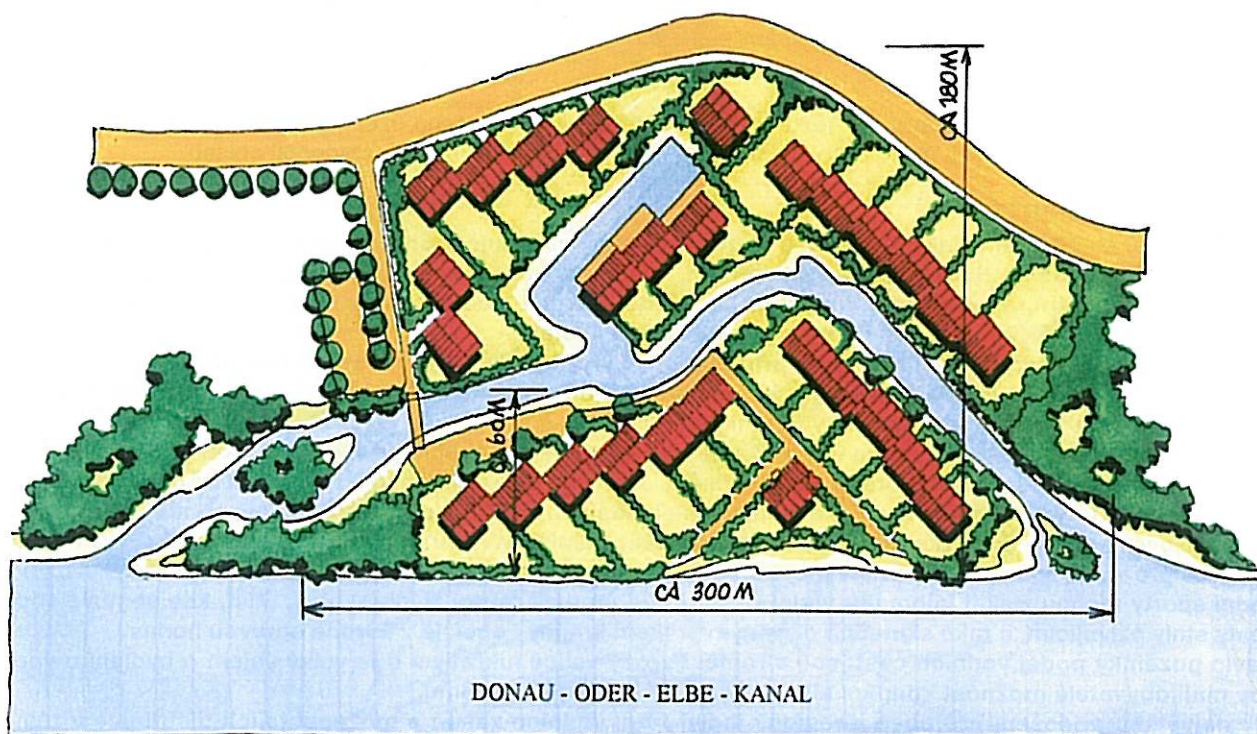
Vodní koridor D-O-L si lze představit jako dlouhý rybník se zelenými břehy, který mohou využívat obce k rekreaci na březích i na jeho hladině.

- **upozornujeme**, že ztráta tisíců hektarů kvalitní zemědělské půdy vyvolaná zábořem stavby průplavu není žádoucí

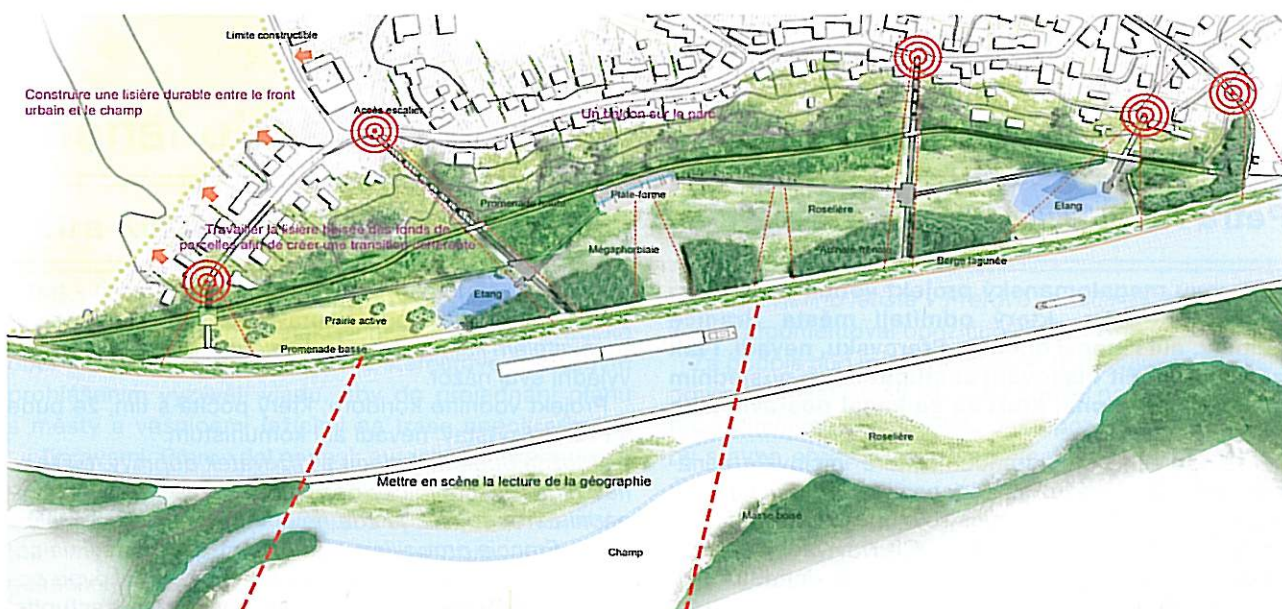
#### KOMENTÁŘ EXPERTŮ:

Pro celý vodní koridor D-O-L se předpokládá zábor cca 50 km<sup>2</sup>, což se na první pohled může zdát jako obrovské číslo. Ale Česká republika přichází ročně legálně o 74 km<sup>2</sup> orné půdy (dopravní stavby, rodinné domy, průmyslové zóny atd.). Tedy v případě strategické stavby, rozložené do 20-30 let výstavby, se nejedná o nijak závažné číslo. Navíc nevznikne zpevněná plocha, ale vodní plocha doprovázená vegetací.

Snad je dobré připomenout, že v 17. století bylo na území dnešní ČR asi 1 800 km<sup>2</sup> rybníků, zatímco dnes je to kolem 500 km<sup>2</sup> – možná právě proto se volá po obnově vodních ploch, které pak příznivě ovlivňují mikroklima. Navíc vodní koridor D-O-L díky zajištění vodních zásob, závlahách a infiltraci zvýší odolnost ekosystému proti suchu a výnosnost okolních zemědělských ploch.



Návrh bydlení u vody na vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe ukazuje nedocenené přínosy pro rozvoj obcí a měst. Bydlení v blízkosti vodních cest je v Evropě velice atraktivní, což dokazuje že ani nákladní plavba neruší své okolí exhalacemi nebo hlukem



Návrh přírodně blízkých opatření na francouzském průplavu Seina-sever a úprava jeho břehů jako příměstského parku ukazuje, že vodní cesty lze navrhovat v souladu s moderními principy ochrany přírody a krajiny

Žádáme vládu, aby jednání o pokračování přípravy záměru zahájila až po projednání možných důsledků záměru DOL se všemi dotčenými obcemi a do doby vyřešení zásadních námitek obcí nepřijímala rozhodnutí o pokračování přípravy.

Navrhujeme, že pokud nebude prokázán zcela nezpochybnitelný přínos záměru DOL pro naši zemi, obce a občany, aby došlo k vypuštění chráněné územní rezervy pro průplav DOL ze všech územně plánovacích dokumentů a ukončení financování přípravy záměru.

#### KOMENTÁŘ EXPERTŮ:

Ano, s obcemi se musí jednat. Musí se jednat o záboru území, o možných dopadech, ale i přínosech pro obce a regiony. Ale musí se jednat také o alternativách – tedy co se stane, když vodní koridor D-O-L nebude realizován a co to bude znamenat jak pro vodní hospodářství, tak pro dopravní zatížení jinými druhy dopravy. Studie proveditelnosti vodního koridoru D-O-L prokázala jeho technickou proveditelnost i ekonomickou návratnost. Studie byla oponovaná Českou zemědělskou univerzitou. Bude záležet na rozhodnutí ministerstva nebo vlády, jestli nechá zpracovat další oponentní posudek, případně jestli vytvoří expertní pracovní skupinu, která ve spolupráci s obcemi bude řešit jejich zásadní námítky.

Věříme, že cílem vedení obcí je pracovat pro své občany a spolupracovat na rozvoji svých obcí, regionů a státu. Že cílem organizátorů memoranda není vytváření konfliktů, ale jejich řešení. Že je naším společným cílem objektivně informovat o připravovaném projektu, nezkrusovat a nezneužívat strategického projektu k vlastnímu prospěchu.

V tomto ohledu jsme připraveni nabídnout starostům pomoc a podporu v nalezení správného odpovědného řešení, které bude prospěšné pro všechny obyvatele a jejich potomky.



Vodní cesty, které nahradí intenzivně zemědělsky využívanou půdu znamenají z ekologického hlediska přeměnu na hodnotnější typ krajiny. Navíc díky dostatku vody mohou být okolní zemědělské pozemky lépe zhodnoceny – například pro pěstování zeleniny