Průplav nebude, obcím se uvolní pozemky

Odblokování pozemků pro plánovaný kanál spojující Dunaj, Odru, a Labe města v kraji vítají.

Milan Libiger
redaktor
MF DNES

ZLÍNSKÝ KRAJ Mimo centrum Napajedel jsou nedaleko řeky Moravy zemědělské pozemky soukromých vlastníků, kteří s nimi nemůžou dlouhé roky nic podnikat. Stát je blokuje pro plánovanou výstavbu vodního kanálu Dunaj-Odra-Labe. Teď je tento projekt za stovky miliard korun zřejmě definitivně u ledu. Současná vláda v jeho přípravě nehodlá pokračovat. Navíc ministerstvo dopravy chystá materiál, jímž se mají blokace ploch zrušit.

„Bude dobře, když budeme vědět, na čem jsme, abychom mohli na dosud blokovaných pozemcích plánovat další rozvoj," nastínila starostka Napajedel Irena Brabcová. „Plánovali jsme tam sportovní areál a vymístění fotbalového stadionu z centra města. Teď tomu doba sice nenahrává, ale jsou to záměry na delší dobu. Máme na to rozvojový projekt," přiblížila.

Město by muselo nejdříve pozemky vykoupit, aby mohlo své nápady uskutečnit. Podle starostky jde o zajímavé území mezi řekou a hlavní silnicí, jež vede podél města. „Můžeme ho nějak využít," věří Brabcová.

Podobně je na tom nedaleká Spytihněv. Po jedné straně tam povede dálnice a po druhé se měla vinout trasa kanálu Dunaj-Odra-Labe, kvůli čemuž v obci vymezili koridor široký 200 metrů. A v něm se nemůže stavět. Spytihněv by tam přitom ráda vybudovala zázemí pro plavbu po Baťově kanálu, například půjčovnu lodí, výhledově by tam mohly vyrůst rodinné domy.

„Zatím jsme se do toho nemohli pustit, byla to územní rezerva. Připravovali jsme rozvojové plochy v jiných částech obce, ale nemáme moc prostoru, kam bychom se mohli rozvíjet," zmínil starosta Spytihněvi Vít Tomaštík.

Ve Zlínském kraji by kanál vedl od Kroměříže po Ostrožskou Novou Ves, celkem by šlo asi o 50 kilometrů vodní cesty, jež by sloužila obchodu i turistice. Z velké části by kopírovala tok řeky Moravy, někde trasu Baťova kanálu.

Obce a města považovaly za nejhorší nejistotu, jestli se bude stavět, nebo ne. Teď je nejjasněji za poslední roky, což vítají. Jako třeba Otrokovice, kde měl vzniknout velký přístav, o který tam však nestáli, protože město je i bez něho hodně průmyslově zatížené.

„Máme tam také blokované nějaké pozemky, takže budeme rádi, když se uvolní," reagovala otrokovická starostka Hana Večerková. Některé plochy jsou ve vlastnictví soukromých majitelů. „I kdyby se měly poblíž řeky Moravy, kde jsou slepá ramena, udělat například biotopy, a území by se zrekultivovalo, bylo by to dobře," je přesvědčená Večerková.

Samosprávy jsou rády, že se kanál Dunaj-Odra-Labe stavět nebude, i proto, že by to poznamenalo současný Baťův kanál, který je hojně navštěvovanou letní atrakcí. Obě vodní trasy by se zčásti spojily, lépe řečeno by nový průplav Baťův kanál pohltil, což by znamenalo pro turistiku potíž.

Kanál Dunaj–Odra–Labe

580 **miliard korun** byl plánovaný rozpočet výstavby vodního kanálu.

50 **kilometrů** vodní cesty mělo vést krajem od Kroměříže po Ostrožskou Novou Ves.

„Ztratila by se tak komornost výletní plavby, což jsme si nedovedli představit," naznačila Brabcová, která je také předsedkyní Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě.

Ve Spytihněvi, jakož i na dalších místech by muselo zmizet současné zázemí Baťova kanálu. „I proto vnímám jako dobrou zprávu, že se průplav stavět nebude a pozemky se odblokují," sdělil Tomaštík.

Ministerstvo dopravy připravovalo materiál, který se týká splavnění řeky Odry u polských hranic. Jeho součástí bylo právě i zrušení územní ochrany vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Část, která se týká Odry, ale byla později vyjmuta. A materiál se teď týká pouze odblokování ploch a je znovu předmětem meziresortního připomínkového řízení.

Po jeho ukončení ministerstvo dopravy zajistí stanoviska všech dotčených orgánů ochrany přírody a následně požádá ministerstvo životního prostředí o stanovisko podle posuzování vlivu na životní prostředí v rámci řízení EIA.

„Návazně na to bude materiál projednán na jednání vlády - předpoklad je, že to bude v říjnu 2022. Materiál týkající se splavnění Odry je nyní předmětem dalších odborných debat a bude do meziresortního připomínkového řízení předložen samostatně," řekl mluvčí ministerstva dopravy Martin Brychta.

Podle studie proveditelnosti, jež vznikla před čtyřmi lety, je kanál Dunaj-Odra-Labe, jehož výstavba by stála více než 580 miliard korun, efektivní z pohledu dopravního, vodohospodářského, energetického i rekreačního. Usiloval o něj i Tomáš Baťa a po něm jeho sourozenec Jan Antonín Baťa, vodní cestu považovali za vhodnou alternativu železniční a silniční dopravy. Velkým zastáncem průplavu je i prezident Miloš Zeman.