

Nejen dálnice. Ekologové brzdí i průplav na jezu

Vybudování průplavu na Bělovském jezu, díky čemuž by se Baťův kanál prodloužil až do Kroměříže, se opět komplikuje. Proti územnímu rozhodnutí se odvolaly ekologické organizace, mezi jinými i Egeria, jež se vymezuje i vůči chystaným dálnicím v kraji.

Milan Libiger
redaktor
MF DNES



ZLÍNSKÝ KRAJ Podal žaloby k soudu kvůli chráněným živočichům, kteří žijí v trase dálnice D49 mezi Hulínem a Fryštákem. Teď napadl územní rozhodnutí pro výstavbu průplavu na Bělovském jezu na řece Moravě u Otrokovic.

Kdo? Spolek Egeria, v němž působí ekolog Miroslav Mach.

Proti územnímu rozhodnutí k průplavu se odvolaly také Děti Země a spolek Westernáci, čímž se celý projekt, díky němuž budou moci jezdit výletní lodě na Baťově

kanálu až do Kroměříže, zase odkládá.

„Jsou to standardní obstrukce, které tyto organizace dělají podobně jako u dálnic. Celá stavba se tím pádem odkládá o rok, možná i více, nemůžeme s tím nic dělat,“ reagoval mluvčí Ředitelství vodních cest Jan Bukovský.

Ekologické organizace měly věcné i formální připomínky. Požadovaly například, aby se v rámci plavební komory vybudoval rybí přechod, a upozorňovaly na to, že plavební provoz bude mít negativní dopad na některé druhy obojživelníků, kteří u jezu žijí.

„Rybochod by tam měl být. Když se dělá taková velká věc, mohlo by se investovat do zlepšujících opatření. Chtěli jsme, aby v místě nebyla pro ryby další migrační překážka,“ naznačil předseda spolku Westernáci Michal Pospíšil, který chtěl podáním odvolání podpořit Egerii a Děti Země. „Naše odvolání byla v podstatě identická,“ přitakal.

Mach s MF DNES dlouhodobě nekomunikuje, předseda spolku Děti Země Miroslav Patrik nebyl k zastížení.

Podle Bukovského rybí přechod není z technického hlediska možné u plavební komory vybudovat, přičemž se odvolává na odborný posudek a vyjádření ministerstva životního prostředí. To také sdělilo, že

lodní provoz chráněné tvory neohroží natolik, aby se jez nemohl pro lodě upravit.

Ekologové také říkají, že stavební úřad nedodržel podmínky pro zveřejnění rozhodnutí závěrů řízení EIA, v němž se posuzují dopady staveb na životní prostředí. Požadují také, na což mají jako účastníci řízení nárok, aby všechna závazná stanoviska byla přezkoumána nadřízenými orgány. Tak například stanovisko hygieny přezkoumává ministerstvo zdravotnictví a stanovisko Státní plavební správy přezkoumává ministerstvo dopravy.

„Jsou tam desítky takových stanovisek, jejich přezkoumání může podle našich zkušeností trvat i rok,“ odhadl Bukovský.

Starosta Otrokovic: Je to neštěstí a zklamání

Územní rozhodnutí posoudí jako odvolací orgán krajský úřad, který ho buď potvrdí, čímž nabude právní moci, nebo vrátí spis otrokovickému stavebnímu úřadu s tím, aby zahájil nové územní řízení. Podobný scénář už se objevil dříve, když bylo vydáno územní rozhodnutí poprvé a po připomínkách ekologů bylo zrušeno.

„Pro mě je naprosto nepochopitelné, že to naše legislativa umožňuje. Je to neštěstí a velké zklamání. Je to stejný princip jako u dálnic, kte-

ré tato země potřebuje,“ řekl na adresu odvolání ekologických organizací starosta Otrokovic Jaroslav Buděk. „Propojení plavební cesty do Kroměříže je třeba udělat, protože se tím Baťův kanál zatraktivní. Čekají na to nejen Otrokovic.“

Záměr, který podporují města a obce podél kanálu, se zase výrazně brzdí. Příprava projektu už dříve dva roky stála kvůli nespelitelné

připomínce ministerstva životního prostředí, jež v závěru řízení EIA požadovalo, aby byl zatrubněn ne daleký široký potok. Ten však vyschl.

Poté, co územní rozhodnutí nabude právní moci, začne Ředitelství vodních cest řešit dokumentaci ke stavebnímu povolení a vykupovat potřebné pozemky.

„Musíme získat asi deset pozem-

ků, které mají vesměs soukromí vlastníci. Se všemi jsme už jednali a doufáme, že to proběhne úspěšně,“ upřesnil Bukovský.

Podle něho by mohlo být stavební povolení vydáno do poloviny roku 2020, přičemž bude opět možné podat proti němu odvolání. Pokud by se nikdo neodvolal, mohly by lodě po nové části vodní cesty jezdit od roku 2023.

U Hradiště chybí větší přístav

STARÉ MĚSTO Jeho plánování je na samém začátku. Jasně ale je, že v souměstí Starého Města a Uherského Hradiště větší přístav schází.

„Když se podíváme na strukturu vodní cesty, je to poslední bílé místo. Teprve pak bude severní i jižní část Baťova kanálu dostatečně kapacitně pokrytá,“ potvrdil Jan Bukovský, zástupce ředitele Ředitelství vodních cest (ŘVC).

Právě na ŘVC teď vznikají první návrhy na stavbu nově plánovaného přístavu. Baťův kanál totiž láká čím dál více turistů. Jejich počet za sezonu dosahuje 90 tisíc a na částečně uměle vytvořené vodní cestě mezi Otrokovicemi a Skalici se pohybují desítky lodí. Zvláště v horní části toku ale turisté nemají příliš

možností, kde loď delší dobu kotvit, doplnit pohonné hmoty, ubytovat se, osprchovat nebo nabrat vodu. Úplně nepomůže ani chystaný přístav na Pahrsku v Napajedlicích. Tam by se sice mělo vejít přes 70 lodí, ale další místo pro trvalejší kotvení většího počtu lodí v severní části bude stále chybět.

„Mezi Napajedly a Veselím nad Moravou je velká proluka. Ukazuje se, že je potřeba vytvořit další zázemí,“ naznačil ředitel obecně prospěšné společnosti Baťův kanál Vojtěch Bártek. „Vhodnou lokalitou by bylo Staré Město. Tato oblast je nepokrytá,“ upřesnil.

Na jakém místě by přístav mohl vzniknout, zatím není jasné. Projektanti teprve začali prověřovat

podmínky. Jednou z variant by mohlo být místo u slepého ramene řeky Moravy za železničním mostem. Druhou prostor před soutokem kanálu a řeky kousek nad současným přístavištěm, ale na opačném břehu. Možností je ale víc, a která bude nakonec nejvhodnější, se teprve ukáže.

„My už máme v územním plánu schválený prostor pro nový Velkomoravský přístav. Počítáme s takovým místem, protože tady schází,“ upozornil starosta Starého Města Josef Bazala.

Podle Bukovského by chystaný přístav mohl vzniknout během deseti let. Musí ale projít schvalovacím řízením, které se může protáhnout. — Jana Fuksová