

Odbor životního prostředí a
zemědělství

Oddělení právní a ochrany přírody

Dle rozdělovníku

Datum	Oprávněná úřední osoba	Číslo jednací	Spisová značka
23.9.2024	Bc. Pavel Šnajdara	KUZL 82135/2024	KUSP 57586/2024 ŽPZE

ROZHODNUTÍ

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen Krajský úřad), jako správní orgán v přenesené působnosti, který je věcně, místně i funkčně příslušný podle:

- § 29 odst. 1 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích v platném znění,
- § 67 odst. 1 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích v platném znění,
- § 10 a § 11 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu (dále jen správní řád)
- § 75 odst. 1 písm. c) a § 77a odst. 5 písm. o) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (dále jen zákon)

posoudil žádost Ředitelství vodních cest se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 IČO: 67981801, zastupovaného na základě plné moci (ze dne 11. 1. 2024) společností AQUATIS a.s., se sídlem Botanická 834/56, 602 00 Brno, IČO: 46347526 (dále jen žadatel), o udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů a poté rozhodl takto:

Ředitelství vodních cest ČR
se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 IČO: 67981801

se povoluje

pro realizaci stavby „**Rekreační přístav Slovácko**“, která se nachází na pravém břehu řeky Moravy přibližně v ř. km 147,17 za stávající protipovodňovou hrází a za železničním přejezdem v části obce Staré Město nazývané Trávníky za drahou. v k.ú. Staré Město u Uherského Hradiště podle předložené projektové dokumentace

- **podle ustanovení § 56 odst. 1 zákona výjimka** z ustanovení § 50 odst. 2 zákona z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů velevrub malířský (*Unio pictorum*), mník jednovousý (*Lota lota*), jelec jesen (*Leuciscus idus*), ropucha obecná (*Bufo bufo*), užovka obojková (*Natrix natrix*), skokan skřehotavý (*Pelophylax ridibundus*), ouklejka pruhovaná (*Alburnoides bipunctatus*) ze zákazů škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje, konkrétně rušit v přirozeném vývoji, poškozovat a ničit jimi užívaná sídla, chytat, sbírat, přemísťovat jejich vývojová stádia, držet je a dopravovat (v rámci záchranných transferů),
- **podle ustanovení § 56 odst. 1 a odst. 2 písm. c) zákona v zájmu veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti a z jiných naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu, včetně důvodů sociálního a ekonomického charakteru výjimka** z ustanovení § 50 odst. 2 zákona z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), rosnička zelená (*Hyla arborea*), skokan zelený (*Pelophylax esculentus*), netopýr rezavý (*Nyctalus noctula*), kteří jsou předmětem ochrany podle práva Evropských společenství, a to ze zákazu škodlivě zasahovat do

přirozeného vývoje, konkrétně rušit v přirozeném vývoji, poškozovat a ničit jimi užívaná sídla, chytat, sbírat, přemísťovat jejich vývojová stadia, držet je a dopravovat (v rámci záchranných transferů),

- **podle ustanovení § 56 odst. 1 a odst. 2 písm. c) zákona v zájmu veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti a z jiných naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu, včetně důvodů sociálního a ekonomického charakteru výjimka** z ustanovení § 50 odst. 2 zákona z ochranných podmínek zvláště chráněného druhu lesák rumělkový (*Cucujus cinnaberinus*), který je předmětem ochrany podle práva Evropských společenství, to ze zákazu škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje, konkrétně rušit v přirozeném vývoji, poškozovat a ničit jím užívaná sídla.

V souladu s § 56 odst. 3) se zároveň stanovují následující podmínky pro výkon povolované činnosti:

1. Investor stavby Ředitelství vodních cest ČR stanoví odborně způsobilou fyzickou nebo právnickou osobu – dále jen ekodozor stavby, která bude po celou dobu stavby až do její kolaudace zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona. Tato osoba bude zároveň držitelem autorizace k provádění hodnocení ve smyslu § 67 a § 45i zákona. Kontaktní údaje osoby pověřené ekodozorem oznámí investor Krajskému úřadu nejpozději 2 týdny před zahájením prací na realizaci záměru. Tato osoba provede záchranný transfer dotčených zvláště chráněných živočichů vyskytujících se na trase před zahájením stavebních prací, bude sledovat výskyt dotčených zvláště chráněných druhů živočichů v prostoru staveniště, přičemž v případě potřeby zajistí jejich záchranný přenos a dále bude sledovat a zajišťovat plnění podmínek daných tímto rozhodnutím. Krajskému úřadu Zlínského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, bude investorem před započítím prací výběr ekodozoru stavby oznámen včetně předání kontaktních informací na konkrétní osoby. Správní orgán si vyhrazuje právo na provedení kontroly na místě samém kdykoliv v průběhu realizace záměru.
2. Ekodozor musí mít právo pozastavit na dobu nezbytně nutnou činnost stavební firmy v případě akutního ohrožení zvláště chráněných druhů stavební nebo jinou činností. Po celou dobu výstavby budou v nejvyšší možné míře využity reálné možnosti transferu či jiná opatření umožňující přežití jedinců dotčených zvláště chráněných druhů.
3. Bezprostředně před zahájením stavebních prací provede ekodozor průzkum dotčených ploch a zajistí odborný záchranný transfer nalezených zvláště chráněných druhů. Zároveň ekodozor určí možné umístění ploch pro zařízení staveniště, skládek materiálu, mezideponií nebo skládek odpadu či míst pro parkování stavební techniky. Zařízení staveniště, skládky materiálu, mezideponie nebo skládky odpadu nesmí být v místech, odkud může být materiál splaven do koryta vodního toku, u mezideponií zemin se nesmí dlouhodobě ponechávat kolmé stěny.
4. Odstranění dřevin a vegetačního krytu bude prováděno mimo období hnízdění ptáků, tedy od 1. 9. do 28. 2., pokud speciální požadavky uvedené níže nestanoví jiné vymezení této doby. Před kácením provede biologický dozor kontrolu dřevin v souvislosti s výskytem savců a saproxylického hmyzu.
5. Vzrostlé topoly s dutinami při jižním okraji záměru, kde byla potvrzena přítomnost netopýra rezavého, budou káceny v období 1. 9. až 30. 9. (podle aktuálního stavu počasí) za přítomnosti osoby provádějící ekodozor z důvodu vyloučení přítomnosti letní kolonie a případného zimování netopýrů. Před samotným kácením bude provedeno šetrné vystěhování živočichů pomocí tzv. jednosměrné uzávěry instalované na otvoru minimálně 5 dní při příhodných podmínkách pro aktivitu živočichů. Pokud její instalace nebude možná, bude odříznutá část stromu s dutinou za asistence ekodozoru šetrně spuštěna na zem pomocí plošiny nebo lana a ponechána na bezpečném místě po dobu minimálně 24 hodin s nezakrytým vstupním otvorem.
6. Pokácené silnější kmeny topolů (případně i s mohutnějšími větvemi) a dalších původních druhů stromů budou ponechány na vhodných osluněných místech jako potenciální biotop pro xylofágní druhy brouků. Tato místa budou určena ekodozorem např. v lokálním biocentru mimo koryto vodního toku.
7. Za vhodných klimatických podmínek za účasti biologického dozoru a MRS Staré Město bude provedena kontrola a případný transfer ryb z míst zásahů. Podobně bude zajištěn biologickým dozorem transfer větších měkkýšů, případně dalších dotčených živočichů.

8. Odlov ryb bude proveden pomocí elektrického agregátu pod dohledem odborného biologického dozoru. Úseky dotčené stavbou budou sloveny 2 x (v případě ryb) s jednohodinovým odstupem. Záchranné transfery nelze provádět za a) zvýšených průtoků, které by znemožnily slov ryb, b) při zvýšeném zákalu vody c) při teplotě vody nižší než 4°C nebo vyšší než 20°C, d) při částečně zamrzlé hladině vody.
9. Ekodozor zajistí záchranný slov mlížů (velevrub malířský) v době a za povětrnostních podmínek pro transfer vhodných, a to nejdříve 4 dny před zahájením prací ve vodním toku. V případě potřeby je možné transfer opakovat, aby došlo k záchraně maximálního množství přítomných jedinců. Místo pro vypuštění vylovených jedinců velevrubů (např. na záměrem nedotčenou část řeky) určí na místě ekodozor, který bude slovu a transferu přítomen. Ve smyslu ust. § 5b odst. 3 písm. b) ZOPK je povoleným způsobem slovu mlížů ruční sběr včetně šetrného použití mechanických pomůcek k vyhrabání jedinců ze sedimentu.
10. Ekodozor zajistí záchranný transfer obojživelníků a plazů (skokan skřehotavý, skokan zelený, ropucha obecná, rosnička zelená, ještěrka obecná a užovka obojková) v době a za povětrnostních podmínek pro transfer vhodných, a to nejdříve 4 dny před zahájením prací. V případě potřeby je možné transfer opakovat, aby došlo k záchraně maximálního množství přítomných jedinců. Ve smyslu ust. § 5b odst. 3 písm. b) ZOPK mohou být obojživelníci slovováni ručním sběrem, použitím sítí či živolovných pastí. Je možné použití záchytných bariér. Místo pro vypuštění zachycených jedinců určí na místě ekodozor.
11. V řešeném úseku musí být během stavby i následného provozu omezena rychlost plavby na max. 10 km/h nebo stanoven výtlačný režim plavby.
12. Ekodozor zajistí, aby při zahájení prací byla zachována možnost ústupu pohyblivých organismů z plochy staveniště, to znamená, aby rozmístění prvků staveniště a nasazení strojů nezpůsobilo uvěznění volně žijících živočichů a nedošlo tak k jejich usmrcování.
13. Budou přijata opatření, která zamezí úniku PHM a stavebních hmot do vodního prostředí. Standardní podmínkou bude trvalá přítomnost funkční záchytné stěny pod úsekem stavby.
14. Při realizaci stavby bude zajištěna ochrana dřevin v obvodu stavby v souladu se standardem péče o přírodu a krajinu SPPK 01 002:2017 Ochrana dřevin při stavební činnosti.
15. K osévání ploch travino-bylinnými směsmi (zakládání louky) budou použity autochtonní travino – bylinné směsi. Původ a skladba směsi bude před použitím odsouhlasena orgánem ochrany přírody. Směsi budou mít vysoký podíl širokolistých bylin (min 30 %).
16. Toto povolení výjimek dle ust. § 56 odst. 1 a 2 zákona se týká záměru tak, jak je specifikován v žádosti Ředitelství vodních cest zastupovaného na základě plné moci společností AQUATIS a.s., ze dne 25. 6. 2024 včetně přílohy „Hodnocení dle § 67 z. č. 114/1992 Sb. a § 7 v. č. 142/2018 Sb. – Rekreační přístav Slovácko“ pod č. j. KUZL 57586/2024.
17. Před zahájením stavby bude Krajský úřad žadatelem informován o termínu plánovaného zahájení stavby a o termínu plánovaného záchranného transferu mlížů a obojživelníků, aby bylo možné provádět kontroly těchto záchranných a kompenzačních opatření. Tyto informace je možné Krajskému úřadu podat telefonicky nebo e-mailem. Po zahájení stavby v intervalu 3 měsíců bude ekodozor stavby zasílat Krajskému úřadu průběžné písemné zprávy o průběhu prováděného ekodozoru, včetně údajů o záchranných transferech. V případě škodlivého dotčení ZCHD bude ekodozor Krajský úřad informovat telefonicky, emailem nebo písemně nejpozději následující pracovní den po události. Po obdržení informace o škodlivém dotčení ZCHD provede Krajský úřad podle závažnosti oznámeného zásahu nejpozději do 3 dnů kontrolu na místě samém. Po ukončení prací ekodozor předloží Krajskému úřadu v termínu do 30 dnů od kolaudace stavby závěrečnou písemnou zprávu o průběhu prováděného ekodozoru.

Účastník řízení podle ust. § 27 odst. 1 správního řádu:

Ředitelství vodních cest ČR se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČO: 67981801

Obdržené podklady pro vydání rozhodnutí správního orgánu:

- 1) Část projektové dokumentace stavby „Rekreační přístav Slovácko, DUR + DSP“, vypracovaná AQUATIS a.s., listopad 2022
- 2) Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění a § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb. v platném znění, vypracované Mgr. Radimem Kočvarou, listopad 2022
- 3) Závěr zjišťovacího řízení k záměru „Rekreační přístav Slovácko“ č. j.: KUZL 74244/2020 ze dne 11. 1. 2021
- 4) Plná moc k zastupování Ředitelství vodních cest ČR – AQUATIS a.s.
- 5) Plná moc k zastupování AQUATIS a.s. – Mrázková, Hájková
- 6) Pravomocné rozhodnutí Ministerstva životního prostředí a rozhodnutí Krajského úřadu Jihomoravského kraje k záměru „Zvyšování přístavní kapacity přístavišť BK - Přístaviště Hodonín“
- 7) Vyjádření Zlínského kraje ze dne 9. 4. 2024
- 8) Vyjádření města Staré Město ze dne 10. 6. 2024
- 9) Vyjádření města Uherské Hradiště ze dne 7. 5. 2024
- 10) Vyjádření obecně prospěšné společnosti Bařův kanál ze dne 21. 4. 2024
- 11) Vyjádření Ministerstva dopravy ze dne 15. 5. 2024
- 12) Vyjádření Policie České republiky ze dne 21. 3. 2024
- 13) Vyjádření Státní plavební správy – pobočka Přerov ze dne 23. 5. 2024
- 14) „Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Bařově kanále“, SUDOP Praha a.s., 6/2019
- 15) „Přístav Slovácko – ekonomické přínosy přístavu“, SUDOP Praha a.s., 2/2024
- 16) „Rekreační přístav Slovácko – analýza dopadů vyplývajících z výstavby a provozu nového přístavu“, KROKEM, s.r.o.,

Odůvodnění:

Dne 25. 6. 2024 podala společnost AQUATIS a.s.. IČO: 46347526 se sídlem Botanická 834/56, 602 00 Brno, zastupující na základě plné moci Ředitelství vodních cest ČR, IČO: 67981801 se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, odboru životního prostředí Krajského úřadu Zlínského kraje žádost o udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů.

Žádost se týkala záměru stavby „Rekreační přístav Slovácko“ v katastrálním území Staré Město u Uherského hradiště. Jedná se o území na pravém břehu řeky Moravy v ř. km 147,17 za stávající protipovodňovou hrází a za železničním přejezdem v části obce Staré Město nazývané Trávníky za drahou. Účelem záměru je zřízení plnohodnotného veřejného přístavu pro rekreační plavidla.

V území dotčeném připravovanou stavbu byl zjištěn na základě hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny zpracovaném Mgr. Radimem Kočvarou výskyt mimo jiné těchto živočichů: velevrub malířský (*Unio pictorum*), skokan skřehotavý (*Pelophylax ridibundus*), lesák rumělkový (*Cucujus cinnaberinus*), ouklejka pruhovaná (*Alburnoides bipunctatus*), rosnička zelená (*Hyla arborea*), skokan zelený (*Pelophylax esculentus*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), netopýr rezavý (*Nyctalus noctula*), mník jednovousý (*Lota lota*), jelec jesen (*Leuciscus idus*), ropucha obecná (*Bufo bufo*) a užovka obojková (*Natrix natrix*), kteří spadají do kategorie zvláště chráněných živočichů podle § 48 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění a jeho prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb.

Dnem podání žádosti bylo ve smyslu § 44 odst.1 zákona č. 500/2004 Sb. správního řádu (dále jen správní řád) zahájeno řízení o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných živočichů podle § 56 odst. 1 a 2 písm. c) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákon).

Správní orgán dne 1.7.2024 písemně oznámil pod č.j. KUZL 59484/2024 známým účastníkům řízení zahájení správního řízení a v souladu s § 70 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb. vyzval zaregistrovaná občanská sdružení k účasti na správním řízení. V termínu dle § 70 odst. 3 zákona se k účasti na vedeném správním řízení přihlásila tři občanská sdružení. Dne 17.7.2024 se k účasti ve správním řízení přihlásil spolek Voda z Tetčic z.s., se sídlem Hybešova 178, 66417 Tetčice, IČO 22678956 (dále jen „Voda z Tetčic“). Dne 19.7.2024 se k účasti ve správním řízení přihlásil spolek Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, se sídlem

Cejl 866/50a, 602 00 Brno, IČO: 67010041 (dále jen „DZ“) a téhož dne 19.7.2024 se k účasti ve správním řízení přihlásil spolek Egeria, z.s., se sídlem Obchodní 1324, 765 02 Otrokovice, IČO: 22892133.

Spolek DZ v příloze přihlášení se k účasti ve správním řízení požadoval po Krajském úřadu zaslání žádosti a hodnocení podle § 67 zákona, dokladů prokazujících veřejný zájem a jeho převahu či naléhavost a neexistenci jiných uspokojivých řešení a dokumentaci o obsahu záměru. Tyto podklady byly DZ správním orgánem doručeny prostřednictvím datové úschovny Krajského úřadu.

Krajský úřad dne 24.7.2024 vydal usnesení č.j. KUZL 65858/2024, kterým účastníkům řízení určil lhůtu 15 dnů po obdržení usnesení pro možnost nahlížet do spisu a vyjádřit se k podkladům řízení před vydáním rozhodnutí.

Dne 8.8.2024 Krajský úřad obdržel od spolku Voda z Tetčic písemné vyjádření, které je citováno a vypořádáno níže.

Dne 20.8.2024 obdržel Krajský úřad vyjádření č. 1 spolku DZ. Vyjádření DZ č. 1 je citováno a vypořádáváno níže.

Správní úvahy, kterými se orgán ochrany přírody řídil:

Popis a lokalizace záměru

Rekreační přístav se nachází v katastrálním území Staré Město u Uherského Hradiště [č. k. ú. 754617]. Jedná se o území na pravém břehu řeky Moravy přibližně v ř. km 147,17 za stávající protipovodňovou hrází a za železničním přejezdem v části obce Staré Město nazývané Trávníky za drahou. Na pozemcích, na kterých je přístav plánován hospodaří v současné době soukromý zemědělec v režimu konvenčního hospodaření. Břeh řeky Moravy a svah ochranné hráze jsou pravidelně sečeny. Území je svým charakterem městskou zelení s přechodem do intenzivně využívané zemědělské krajiny.

Účelem záměru je zřízení plnohodnotného veřejného přístavu pro rekreační plavidla. Součástí přístavu jsou následující prvky: přístavní bazén a plovoucí molo s kapacitou 50 plavidel, které umožňuje stání plavidel i za povodní (až do Q100), bezpečnostní vjezdový objekt, plavební kanál, který spojuje přístavní bazén s řekou Moravou, ochranné stání pro Policii ČR, servisní služby pro plavidla (připojení na pitnou vodu a elektrickou energii, odčerpání fekálních a odpadních vod, odběr komunálního odpadu a možnost tankování pohonných hmot), stáček místo pro dovoz PHM k nádrži PHM, sjezd pro spouštění plavidel a jeřáb pro vyzdvižení plavidel, provozní zázemí (provozní budova, sociální zařízení), rozptylová zpevněná plocha před provozní budovou a komunikace pro pěší, skladové kóje, napojení na dopravní infrastrukturu (včetně parkoviště, otočného místa pro osobní automobily a přemostění plavebního kanálu), veřejné osvětlení pozemní části přístavu, informační systém přístavu a orientační systém pro navigaci návštěvníků po okolí přístavu. Dále bude realizována vodovodní a kanalizační přípojka a přístav bude napojen na elektrickou energii. Investorem záměru bude Ředitelství vodních cest ČR společně s městem Staré Město.

Vliv realizace záměru na jednotlivé zvláště chráněné druhy živočichů a jejich biotopy tak, jak je popsán v hodnocení podle § 67 zákona

V případě následujících druhů jsou uváděny tyto konkrétní vlivy a odhad rozsahu jejich dotčení:

- velevrub malířský *Unio pictorum* - KO. Zásah do biotopu, rušení, umožnění transferu. Desítky jedinců (zásahy do sedimentů řeky Moravy). Zásahy jsou pouze lokálního charakteru a dojde k nim vždy s ohledem na plošný výskyt druhu v Moravě. Současně platí, že dopad na populaci druhu je z tohoto pohledu bezvýznamný, na lokalitě navíc nedochází k větší koncentraci výskytu. Jedná se o dočasný negativní vliv, realizací zátoky (přístavu) lze uvažovat i vznik nového biotopu, tj. pozitivní podporu výskytu druhu.

- skokan skřehotavý *Pelophylax ridibundus* - KO. Zásah do biotopu, rušení, umožnění transferu. Desítky jedinců. Zásahy jsou pouze lokálního charakteru a dojde k nim vždy s ohledem na plošný výskyt druhu v nivě Moravy. Účelem výjimky je navíc umožnění ochrany druhu při migraci - provedení transferu v průběhu stavebních prací. Současně platí, že dopad na populaci druhu je z tohoto pohledu bezvýznamný, na lokalitě navíc nedochází k větší koncentraci výskytu. Jedná se o dočasný negativní vliv, realizací zátoky (přístavu) lze uvažovat i vznik nového biotopu, tj. pozitivní podporu výskytu druhu.

- lesák rumělkový *Cucujus cinnaberinus* - SO. Zásah do biotopu, rušení. Jednotliví jedinci (při zásazích do vzrostlých topolů v jižní části území). Zásahy jsou pouze lokálního charakteru, výskyt druhu v nivě Moravy je

plošný, velmi často právě s vazbou na staré topoly. Současně platí, že dopad na populaci druhu je z tohoto pohledu bezvýznamný, na lokalitě nedochází k větší koncentraci výskytu, dotčeny jsou pouze jednotlivé stromy. Dlouhodobě bude vliv kompenzován novými výsadbami dřevin.

- ouklejka pruhovaná *Alburnoides bipunctatus* - SO. Zásah do biotopu, rušení, umožnění transferu. Desítky jedinců. Zásahy jsou pouze lokálního charakteru a dojde k nim vždy s ohledem na plošný výskyt druhu v Moravě. Současně platí, že dopad na populaci druhu je z tohoto pohledu bezvýznamný, na lokalitě navíc nedochází k větší koncentraci výskytu. Jedná se o dočasný negativní vliv, dlouhodobě bez ovlivnění populace druhu v území (vázaná spíše na proudné úseky).

- rosnička zelená *Hyla arborea* - SO. Rušení, umožnění transferu. Jednotliví jedinci. Zásahy jsou pouze lokálního charakteru a dojde k nim vždy s ohledem na plošný výskyt druhu v nivě Moravy. Účelem výjimky je navíc umožnění ochrany druhu při migraci - provedení transferu v průběhu stavebních prací. Současně platí, že dopad na populaci druhu je z tohoto pohledu bezvýznamný, na lokalitě navíc nedochází k větší koncentraci výskytu. Jedná se o dočasný negativní vliv, dlouhodobě bez ovlivnění populace druhu v území.

- skokan zelený *Pelophylax esculentus* - SO. Zásah do biotopu, rušení, umožnění transferu. Desítky jedinců. Zásahy jsou pouze lokálního charakteru a dojde k nim vždy s ohledem na plošný výskyt druhu v nivě Moravy. Účelem výjimky je navíc umožnění ochrany druhu při migraci - provedení transferu v průběhu stavebních prací. Současně platí, že dopad na populaci druhu je z tohoto pohledu bezvýznamný, na lokalitě navíc nedochází k větší koncentraci výskytu. Jedná se o dočasný negativní vliv, realizací zátoky (přístavu) lze uvažovat i vznik nového biotopu, tj. pozitivní podporu výskytu druhu.

- ještěrka obecná *Lacerta agilis* - SO. Zásah do biotopu, rušení, umožnění transferu. Jednotliví jedinci. Zásahy jsou pouze lokálního charakteru a dojde k nim vždy s ohledem na plošný výskyt druhu v nivě Moravy. Účelem výjimky je navíc umožnění ochrany druhu při výskytu a migraci - provedení transferu v průběhu stavebních prací. Současně platí, že dopad na populaci druhu je z tohoto pohledu bezvýznamný, na lokalitě navíc nedochází k větší koncentraci výskytu. Jedná se o dočasný negativní vliv, dlouhodobě bez ovlivnění populace druhu v území

- netopýr rezavý *Nyctalus noctula* - SO, IV. Zásah do biotopu, rušení. Jednotliví jedinci (při zásazích do vzrostlých topolů v jižní části území). Zásahy jsou pouze lokálního charakteru a lze je často očekávat při zásazích do starších dřevin. Jedná se o jeden z nejhojnějších druhů se silnými populacemi v území (mimo dotčené dřeviny), s vazbou zejména na budovy a synantropní stanoviště. S ohledem na plošný výskyt druhu v nivě Moravy je lokální dotčení úkrytu druhu z pohledu jeho populace zanedbatelné. Jedná se o dočasný negativní vliv, dlouhodobě bez ovlivnění populace druhu v území.

- mník jednovousý *Lota lota* - O. Zásah do biotopu, rušení, umožnění transferu. Jednotliví jedinci. Zásahy jsou pouze lokálního charakteru a dojde k nim vždy s ohledem na plošný výskyt druhu v Moravě. Současně platí, že dopad na populaci druhu je z tohoto pohledu bezvýznamný, na lokalitě navíc nedochází k větší koncentraci výskytu. Jedná se o dočasný negativní vliv, realizací zátoky (přístavu) lze uvažovat i vznik nového biotopu, tj. pozitivní podporu výskytu druhu.

- jelec jesen *Leuciscus idus* - O. Zásah do biotopu, rušení, umožnění transferu. Jednotliví jedinci. Zásahy jsou pouze lokálního charakteru a dojde k nim vždy s ohledem na plošný výskyt druhu v Moravě. Současně platí, že dopad na populaci druhu je z tohoto pohledu bezvýznamný, na lokalitě navíc nedochází k větší koncentraci výskytu. Jedná se o dočasný negativní vliv, realizací zátoky (přístavu) lze uvažovat i vznik nového biotopu, tj. pozitivní podporu výskytu druhu.

- ropucha obecná *Bufo bufo* - O. Rušení, umožnění transferu. Jednotliví jedinci. Zásahy jsou pouze lokálního charakteru a dojde k nim vždy s ohledem na plošný výskyt druhu v nivě Moravy. Účelem výjimky je navíc umožnění ochrany druhu při migraci - provedení transferu v průběhu stavebních prací. Současně platí, že dopad na populaci druhu je z tohoto pohledu bezvýznamný, na lokalitě navíc nedochází k větší koncentraci výskytu. Jedná se o dočasný negativní vliv, dlouhodobě bez ovlivnění populace druhu v území.

- užovka obojková *Natrix natrix* - O. Zásah do biotopu, rušení, umožnění transferu. Jednotliví jedinci. Zásahy jsou pouze lokálního charakteru a dojde k nim vždy s ohledem na plošný výskyt druhu v nivě Moravy. Účelem výjimky je navíc umožnění ochrany druhu při migraci - provedení transferu v průběhu stavebních prací. Současně platí, že dopad na populaci druhu je z tohoto pohledu bezvýznamný, na lokalitě navíc nedochází k větší koncentraci výskytu. Jedná se o dočasný negativní vliv, dlouhodobě bez ovlivnění populace druhu v území.

Celé dotčené území lze hodnotit jako antropogenně podmíněná stanoviště. Dominuje intenzivně obhospodařované pole. V okrajích záměru lze mozaikovitě vymezit intenzivně obhospodařované louky, antropogenní plochy se sporadickou vegetací mimo sídla, ruderalní bylinná vegetace mimo sídla, křoviny s ruderalními a nepůvodními druhy, nálety pionýrských dřevin, nelesní stromové výsadby mimo sídla a vodní toky a nádrže bez ochranné významné vegetace. Záměrem stavby tedy nedojde ke zničení významných biotopů zvláště chráněných živočichů.

Dle zákona vyplývá potřeba zohlednění vlivu stavby na dosažení či udržení příznivého stavu druhů z hlediska ochrany explicitně pouze v případě druhů, které jsou předmětem ochrany podle práva Evropských společenství. Při zvažování převahy jiného veřejného zájmu (tj. veřejného zájmu na realizaci stavby) nad zájmem ochrany přírody je však žádoucí řešit u všech zvláště chráněných druhů, u kterých dojde k porušení základních podmínek ochrany, zda budou jejich populace v případě realizace stavby a jejího provozu udrženy v příznivém stavu z hlediska ochrany. Negativní vymezení zájmu ochrany přírody je zjevné z Hodnocení vlivu dle § 67 odst. 1 zákona, zpracované autorizovanou osobou (dále též jen „Hodnocení“), které je v příloze č. 2 žádosti. Lokální zásahy nevelkého významu jsou u dotčených druhů popsány jak v Hodnocení, tak i v této žádosti. Závěry Hodnocení nepotvrdily skutečnost, že by povolovaná činnost nepříznivě ovlivnila dosažení či udržení příznivého stavu druhů z hlediska ochrany, v zásadě neohrožuje na realizaci standardních postupů v zájmu environmentálních hodnot kontrolovaných ekodozorem stavby.

Odůvodnění podmínek rozhodnutí:

Podmínka č. 1 a 2 zajišťuje, aby odborně způsobilá osoba po celou dobu provádění stavebních prací zajišťovala na staveništi zájem chráněné zákonem.

Podmínky č. 3, 4 a 10 vylučují provádění prací v době rozmnožování ZCHD a v době jejich zimování. Riziko zraňování a usmrcování jedinců předmětných druhů je největší právě v období rozmnožování a v období zimování, což se týká především druhů obojživelníků a plazů (skokani, ještěrka, užovka). Tyto druhy zde mají vhodné podmínky pro rozmnožování a zimování a v případě pojezdu strojů a bagrování by nebyly schopny z lokality uniknout.

Podmínka č. 5 zajišťuje ochranu netopýrů během kácení dřevin, které jsou potvrzeným či potenciálním biotopem této skupiny živočichů.

Podmínka č. 6 zajišťuje přežití vývojových stádií saproxylického hmyzu.

Podmínky č. 7 až 10 zajišťují záchranný transfer mlžů, obojživelníků, plazů a ryb. Při stanovování termínu realizace prací ve vodním prostředí bude zohledněna bezpečnost předmětných ZCHD žijících ve vodním prostředí, a to s přihlédnutím jak k fázi během roku, tak i k aktuálním klimatickým podmínkám, od kterých se odvíjí efektivita a úspěšnost záchranného transferu předmětných ZCHD.

Podmínka č. 11 zabraňuje kolizím projíždějících plavidel v průběhu stavebních prací i následně během provozu.

Podmínka č. 12 zajišťuje možnost úniku pro jedince těch ZCHD, které jsou schopny z lokality při zahájení prací samostatně uniknout. Při budování staveniště je potřeba pod odborným dohledem ekodozoru z ploch staveniště nechat uniknout suchozemské i vodní druhy živočichů, které jsou úniku schopny. U těch, které úniku schopny nejsou (mlži) nebo mají tendenci se v domovském okrsku držet či se do něj vracet, jsou nařízeny záchranné transfery.

Podmínka č. 13 zajišťuje ochranu vody řeky Moravy před potenciálně možným neúmyslným znečištěním v průběhu provádění stavebních prací ve vodním prostředí řeky Moravy.

Podmínka č. 14 zajišťuje ochranu dřevin.

Podmínka č. 15 zajišťuje, aby při zakládání trvalých travních porostů v rámci rekultivaci plochy po ukončení stavebních prací byla biodiverzita říční nivy a břehových porostů podpořena začleněním 30 % bylin do osevní travní směsi. Tato druhová pestrost zvýší potravní možnosti dotčeného ZCHD (rodu) čmeláci.

Podmínka č. 17 zajišťuje, aby byl Krajský úřad informován o průběhu ekodozoru, včetně nenadálých událostí škodlivého dotčení předmětných ZCHD, a měl tak kontrolu nad dodržováním podmínek rozhodnutí.

Správní orgán stanovil podmínky ve výroku tohoto rozhodnutí na základě Hodnocení. Správní orgán předpokládá, že při dodržení podmínek uvedených ve výrokové části tohoto rozhodnutí nedojde v důsledku

realizace navržených opatření k významnému zhoršení stavu místních populací předmětných druhů ZCHŽ z hlediska jeho ochrany a plánovaný záměr nebude mít podstatný vliv na snížení stavu dotčených druhů zvláště chráněných živočichů.

Odůvodnění veřejného zájmu záměru žadatelem

Veřejný zájem na realizaci stavby ve smyslu § 56 odst. (2) písm. c) zákona doložil žadatel následovně (cit.):

Veřejným zájmem je, jestliže se jedná o zájem celé společnosti nebo podstatné části společnosti (veřejnosti) a směřuje k všeobecnému blahu a dobru (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 1. 2017, č. j. 2 As 207/2016 - 46). Podle Nejvyššího správního soudu platí, že „co je takovým veřejným zájmem, lze v praxi vysledovat zejména z politických a zákonodárných aktů legitimních orgánů, z politického diskursu, veřejného diskursu k nejrůznějším odborným otázkám.“ (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 1. 2017, č. j. 2 As 207/2016 - 46). To lze přitom doložit různými politickými dokumenty.

Rozsah doložení veřejného zájmu pak vychází zejména z rozhodnutí Ministerstva životního prostředí, odbor výkonu státní správy VII, č.j. MZP/2022/560/1193 ze dne 22.3.2023, kterým bylo pravomocně potvrzeno rozhodnutí Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí, č.j. JMK 53346/2022 ze dne 7. 4. 2022 ve věci povolení výjimky ze základních podmínek ochrany ZCHD ke stavbě „Zvyšování přístavní kapacity přístavišť BK - Přístaviště Hodonín“ (příloha č. 6 žádosti), a to ve vazbě na § 2 zákona č. 500/2004, správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

Z politických a zákonodárných aktů legitimních orgánů, z politického diskursu lze přitom veřejný zájem na realizaci záměru vypožorovat. Jde o tyto podklady:

a) *vyjádření místních samospráv, kterých se záměr přímo dotýká, tak i dotčených orgánů státní správy, které vyjadřují veřejnou podporu záměru):*

- *vyjádření Zlínského kraje ze dne 9. 4. 2024 (příloha č. 7 žádosti),*
- *vyjádření města Staré Město ze dne 10. 6. 2024 (příloha č. 8 žádosti),*
- *vyjádření města Uherské Hradiště ze dne 7. 5. 2024 (příloha č. 9 žádosti),*
- *vyjádření obecně prospěšné společnosti Bařův kanál ze dne 21. 4. 2024 (příloha č. 10 žádosti),*
- *vyjádření Ministerstva dopravy ze dne 15. 5. 2024 (příloha č. 11 žádosti),*
- *vyjádření Policie České republiky ze dne 21. 3. 2024 (příloha č. 12 žádosti),*
- *vyjádření Státní plavební správy - pobočka Přerov ze dne 23. 5. 2024 (příloha č. 13 žádosti),*

b) *strategické dokumenty a zákony týkající se předmětného záměru (jedná se o volně dostupné dokumenty a informace, proto nejsou přikládány k žádosti):*

- *Dopravní politika České republiky pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050, která byla schválena Usnesením Vlády České republiky č. 449 ze dne 12. června 2013 (Dopravní politika České republiky pro období 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050, která byla schválena Usnesením Vlády České republiky č. 259 ze dne 8. března 2021 se přímo nezabývá vodní dopravou, proto je dále využíván předchozí schválený dokument): Dopravní politika je vrcholný strategický dokument vlády České republiky se zásadním vlivem na dopravně - politický proces. Stanovuje cíle, priority a opatření, týkající se celého sektoru dopravy a určující základní směry jeho vývoje. Dopravní politika určuje gesční odpovědnost a orientační termíny pro plnění jednotlivých opatření. Jako strategický dokument vlády České republiky identifikuje Dopravní politika hlavní problémy sektoru dopravy a navrhuje opatření k jejich řešení.*

Hlavním cílem Dopravní politiky je vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí.

Stavba je v souladu s níže uvedenými opatřeními v rámci jednotlivých priorit Dopravní politiky:

Priorita 4.1.6 Vytváření podmínek pro rozvoj cestovního ruchu

> Plánovat rozvoj dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby rozvoje cestovního ruchu (infrastruktura silniční, železniční, letecká, vodní a nemotorové dopravy).

Priorita 4.4.2 Rozvoj dopravní infrastruktury, 4.4.2.3 Infrastruktura vnitrozemské vodní dopravy

- > Řešit problémy splavnosti a spolehlivosti na dopravně významných a využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je efektivní (dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorová strategie, zajištění bezpečných a spolehlivých servisních služeb je jedním z podpůrných pilířů dobré splavnosti a spolehlivosti bezpečného užívání vodních cest k plavbě).
- > Připravovat projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách dle zákona č. 114/95 Sb. o vnitrozemské plavbě (dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorová strategie).
- Dopravní sektorové strategie, Aktualizace 2017, která byla schválena Usnesením Vlády České republiky č. 136 ze dne 27. února 2018:

Dopravní sektorové strategie jsou zásadní strategický dokument navazující na Dopravní politiku, které vytváří koncepci pro zajištění dopravní infrastruktury a rovněž představuje základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050.

Stavba je zařazena v rámci Dopravní sektorové strategie následovně:

- > Číslo opatření „V097 Rekreační přístav Staré Město, Uherské Hradiště“ (původní název záměru „Rekreační přístav Slovácko“), odstraňující nedostatky z hlediska přístavní infrastruktury,
- > Číslo opatření „V076 Přístaviště Bařův kanál - doplnění základní sítě a servisní centra“ odstraňující nedostatky z hlediska chybějící infrastruktury servisních center.
- Koncepce vodní dopravy pro období 2016 - 2023, která byla vzata na vědomí Usnesením Vlády České republiky č. 685 ze dne 25. září 2017 (prozatím nebyla schválena nová Koncepce vodní dopravy, proto je dále využíván tento dokument):

Koncepce vodní dopravy je strategickým materiálem, který svoji náplní rozpracovává národní strategický dokument Dopravní politika pro období 2016 - 2023. Vodní cesty plní vedle funkcí dopravních rovněž řadu jiných funkcí a jedná se proto o oblast mezisektorovou, kde je nutná spolupráce všech zainteresovaných subjektů (především spolupráci MZe, MŽP, MPO a MMR).

Stavba je zařazena v rámci Koncepce vodní dopravy následně:

4.1 Strategický cíl: Využití potenciálu vnitrozemské vodní dopravy pomocí organizačně-provozních opatření

- > 4.1.4 Specifický cíl: rekreační plavba a její význam pro ekonomiku regionů
- Dobudovat a zkvalitnit infrastrukturu v oblasti vodních cest využitelných pro vodní turismus, s důrazem na zajištění souvislé sítě přístavní infrastruktury, služeb pro plavidla a souvisle splavných vodních cest zapojených do atraktivních cílů.
- Využívat rozvojový potenciál linek vodní dopravy podporou rozvoje návazných aktivit u přístavišť (charakteru relaxačního, sportovního, poznávacího) a turistického využití technických památek a zajímavostí.

4.3 Strategický cíl: Zajištění výkonné infrastruktury vodních cest s minimálními vlivy na vodní ekosystémy včetně financování

- > 4.3.2 Specifický cíl: zkvalitnění plavebních podmínek vodních cest mimo síť TEN - T
- Další opatření: Budování přístupů k vodní cestě.

4.4 Strategický cíl: Zajištění potřebné sítě přístavní infrastruktury včetně financování

- > 4.4.2 Specifický cíl: přístavy a přístaviště pro osobní dopravu
- Budovat síť veřejných přístavů pro střednědobé a dlouhodobé stání. V oblasti střednědobého a dlouhodobého stání osobních a rekreačních plavidel bude zabezpečena dostatečná kapacita stání plavidel, která nebude omezovat využívání vodní cesty a umožní dostatečné pokrytí poptávky po stání plavidel ze strany majitelů plavidel, včetně provozu půjčoven plavidel. Přístavy budou směřovány do marketingově atraktivních lokalit, kde je zároveň odpovídající dopravní napojení a zázemí.

Na Moravě a Baťově kanále je střednědobého a dlouhodobého stání kritický nedostatek. Jižní část je řešena nově vybudovaným přístavem Petrov, připravuje se rozšíření přístavu Veselí n. M. a vybudování přístavu Napajedla -Pahrbek. Bude prověřeno vybudování přístavu Otrokovice - Baťov. Další potřeby by měly být řešeny v souvislosti s rozšířením vodní cesty v centru Hodonína a v Kroměříži.

> 4.4.3 Specifický cíl: servisní střediska

- Zajistit existenci sítě veřejných přístavů vybavených zařízeními na likvidaci odpadů z lodí. Navrhnout podmínky pro tato zařízení tak, aby byla akceptovatelná z hlediska vlivů na životní prostředí.

- Zajistit existenci sítě veřejných přístavů vybavených zařízeními pro poskytování dalších servisních služeb včetně vyřešení problematiky jejich financování.

• Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Stavba vytváří předpoklady pro praktické naplňování ustanovení tzv. vodního zákona, který stanoví podmínky pro ochranu povrchových vod před znečištěním způsobeným vodní dopravou. Podle vodního zákona (§ 7 odst. 2) jsou provozovatelé plavidel povinni vybavit je potřebným zařízením k akumulaci odpadních vod a řádně je provozovat, pokud při jejich užívání nebo provozu mohou odpadní vody vznikat, a jsou povinni zabránit únikům odpadních vod a závadných látek z plavidel do vod povrchových. Mimo to musí existovat nabídka infrastruktury umožňující doplňování pohonných a provozních hmot tak, aby při tom nedocházelo ke znečišťování povrchových nebo podzemních vod. Podle § 7 odst. 4. je mimo přístavy „přečerpávání odpadních vod nebo závadných látek z plavidel a zásobování plavidel pohonnými nebo provozními hmotami zakázáno, pokud jejich objem je v jednotlivých případech větší než 50 litrů nebo pokud tyto činnosti nezabezpečuje speciální servisní zařízení nebo obslužní loď. I v přístavech platí, že podle § 7 odst. 3. „provozovatelé přístavů, ... jsou povinni zabezpečovat zásobování plavidel pohonnými a provozními hmotami a odstraňování odpadních vod nebo závadných látek z plavidel v přístavech ... tak, aby při tom nedocházelo ke znečišťování povrchových nebo podzemních vod.“

Za těchto okolností lze ustanovení zákona dodržovat jen přečerpáváním nižších objemů než 50 litrů (což je při této opakované manipulaci významně rizikové) nebo využívat přístavy uzpůsobené pro bezpečné přečerpávání hmot či speciální servisní zařízení (servisní centra) nebo obslužní loď.

• Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

Stavba „Rekreační přístav Slovácko“ je součástí sledované dopravně významné využívané vodní cesty třídy 0 vymezené zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů. Jde o vodní cestu místního významu, která zahrnuje tok řeky Moravy od ústí Bečvy po soutok s Dyjí včetně průplavu Otrokovice -Rohatec (Baťův kanál). Baťův kanál je využíván pro rekreační a turistické aktivity v Jihomoravském a Zlínském kraji s přesahem na Slovensko. Vodní cesta má úzkou vazbu na turistiku spojenou s památkami Velké Moravy, stejně jako s přírodními zajímavostmi regionu. Rozvoj Baťova kanálu je tak spojen se vznikem nových příležitostí k podnikání a se zvýšením zaměstnanosti. Předmětná stavba je svou podstatou nedílnou součástí této vodní cesty (dopravní infrastruktury) a má přispět ke zvýšení její využitelnosti. Přítomnost funkční a dostatečně kapacitní infrastruktury je základní technickou podmínkou pro sociální a ekonomický rozvoj jakékoliv lokality, v tomto případě souměstí Uherské Hradiště a Staré Město. Tím, že stavba přispívá k dopravní obslužnosti regionu z hlediska rekreačního využití, vytváří předpoklady pro ekonomický rozvoj dané oblasti.

• Česká republika - Ředitelství vodních cest ČR

Samotná existence Ředitelství vodních cest ČR, jakožto státního investora pro zabezpečení rozvoje vnitrozemských vodních cest, je dokladem veřejného zájmu státu na realizaci potřebných staveb na této infrastruktury.

c) veřejné služby zabezpečované záměrem

• Servisní centrum

Servisní centrum v přístavu je určeno k možnosti zajištění servisních služeb pro plavidla, a to v místě k tomu přímo určenému, které je vybaveno veškerými potřebnými technologiemi a bezpečnostními prvky. Konkrétně se jedná o tankování pohonných hmot, odběr fekálních a nádních vod, odběr pevných odpadů (TKO, papír,

plasty, sklo, tetrapak, kov) a připojení na elektrickou energii a pitnou vodu.

Povinnost provozovatelů plavidel vyplývající z § 7 odst. (2) vodního zákona vyžadující shromažďování a odběr odpadních vod bez rizika znečištění vod povrchových je díky absenci vybavení přístavů, speciálních servisních zařízení nebo obslužných lodí ve smyslu § 7 odst. (3) vodního zákona v současné době prakticky nevykonatelná.

Bezpečné tankování pohonných hmot do plavidel je podle § 7 odst. (3) vodního zákona možné jen v přístavech, pomocí speciálních servisních zařízení nebo speciálních lodí určených k dopravě pohonných hmot a odpadů z plavidel tak, aby při tom nedocházelo ke znečišťování povrchových nebo podzemních vod.

V současnosti se tankování provádí jen pomocí kanystrů, případně dle potřeby konkrétních provozovatelů plavidel jimi objednanými cisternami. Zejména pro provoz malých plavidel, kdy je tankován relativně malý objem do velkého počtu plavidel, je prakticky jedinou užívanou formou zásobování tankování z kanystrů dovážených k plavidlům osobními automobily ze standardní čerpací stanice PHM na pozemní komunikaci. Tato forma zásobování plavidel je nejen extrémně nepohodlná, vyžadující ruční manipulaci s kanystry, ale zejména velmi nebezpečná z pohledu požární bezpečnosti (manipulace s hořlavými a výbušnými látkami) a z hlediska rizika znečištění povrchových (při přelévání do nádrží plavidla) i podzemních vod (při manipulaci na komunikacích).

Jedinou formou zásadního snížení rizikovosti manipulace s pohonnými hmotami je zřízení buď stabilní zabezpečené čerpací stanice pohonných hmot pro plavidla, kdy pohonné hmoty jsou tankovány do plavidel pomocí hadic se zabezpečenými pistolemi, nebo pomocí servisních lodí.

Veřejný zájem na realizaci stavby tak lze v této oblasti spatřovat v podobě doplnění chybějící infrastruktury Baťova kanálu, v bezpečnější manipulaci s ropnými látkami a odběru veškerých odpadů, které vznikají při provozu plavidel. Provozování servisního centra tak přispěje k prevenci škod v podobě úniků ropných látek a dalších škodlivých látek (fekální a odpadní vody, pevné odpady) do vodního prostředí.

- Ochrana plavidel za povodní

Plavidla na vodní cestě při povodňových stavech, pokud nejsou řádně ukotvena ke spolehlivým vyvazovacím zařízením, představují významné riziko, prokázané uvolněním několika plavidel za povodně v roce 2002.

Plavba je dle legislativních požadavků zakázána při vodním stavu, za kterého je na příslušném úseku vodní cesty ohrožena bezpečnost plavby - zákaz plavby platí pro druhy plavidel nebo jejich sestav, jejichž bezpečnost tento vodní stav ohrožuje.

V případě Baťova kanálu se jedná o průtok řekou Moravou ve výši $Q = 100 \text{ m}^3/\text{s}$.

Provozovatel nebo vlastník plavidla je povinen před dosažením vodního stavu, při kterém je zakázána plavba, umístit plavidlo do přístavu s ochrannou funkcí nebo chráněného místa.

Přínosy předmětného záměru v tomto ohledu (zajištění bezpečných stání pro plavidla za povodní) lze spatřovat v několika rovinách. První úroveň je ochrana zdraví posádek plavidel využívajících ochranná stání. Druhou úroveň je ochrana plavidel před poškozením, ke kterému může dojít v případě uvolnění plavidla při povodňové události. Třetí úroveň je ochrana ostatního majetku na vodním toku, kdy uvolněné plavidlo může poškodit např. mosty, plavební komory, další plavidla atd. Přínosem je rovněž ochrana osob, jejich zdraví či životy by moly být ohroženy nevyvázaným plavidlem. Čtvrtou úroveň je potom ochrana životního prostředí, kdy v případě poškození protipovodňových opatření nebo vlastního plavidla může dojít k ekologickým škodám.

V severní části vodní cesty je v současné době nedostatek míst pro řádné stání při zastavení plavby. Stání v kanálovém úseku není vhodné jednak pro zábor vodní cesty a jednak pro nedostatek vhodných uvazovacích prvků. Navrhovaný přístav je situován do říčního úseku vodní cesty, tedy do úseku, kde je žádoucí mít rychlý přístup do ochranného přístavu. Současně je přístav doplněn zázemím pro manipulaci s plavidly na přechodu voda - souš a tím, že toto zařízení je v přístavním bazénu je větší možnost efektivního zásahu při jakékoli poruše při manipulaci s plavidlem.

- Služebna Policie ČR

Součástí záměru je i zajištění stání plavidel a zřízení trvalé služebny Policie ČR, jejíž trvalá přítomnost v lokalitě záměru (vlastní přístav i přilehlé úseky vodní cesty) zvýší bezpečnost plavebního provozu.

d) výpočty ekonomických přínosů záměru:

- „Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Baťově kanále“,

SUDOP Praha a.s., 6/2019, schválené Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 24. 10. 2019 (příloha č. 14 žádosti).

Předmětné ekonomické hodnocení včetně marketingové analýzy souborně a přezkoumatelně prokazuje potřebnost a ekonomickou efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodní cesty Baťův kanál, a to včetně přístavu Slovácko (dříve používaný název „Rekreační přístav Staré Město, Uherské Hradiště“).

Veřejný zájem na realizaci záměru „Rekreační přístav Slovácko“ vyplývá z části marketingová analýza, protože marketingová analýza přezkoumatelným a transparentním způsobem posuzuje nevhodnější způsob rozvoje rekreační plavby na Baťově kanále, vzhledem ke stávající infrastruktuře, aby byly maximalizovány sociální a ekonomické přínosy pro jednotlivé lokality a zároveň byla zajištěna bezpečnost plavby. K tomu byly navrženy varianty sítě infrastruktury včetně plavebních komor, přístavů a přístavišť, přičemž na realizaci vybrané nevhodnější varianty, jejíž součástí je i předmětná záměr.

- „Přístav Slovácko - ekonomické přínosy přístavu“, SUDOP Praha a.s, 2/2024

(příloha č. 15 žádosti).

Jedná se o vyčíslení konkrétních ekonomických přínosů záměru, které lze dle Resortní metodiky Ministerstva dopravy kvantifikovat (<https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/>).

Celková výše nediskontovaných celospolečenských přínosů připadajících na přístav Slovácko za dobu jeho životnosti má hodnotu cca 500,- mil. Kč v CÚ 2024.

- „Rekreační přístav Slovácko - analýza dopadů vyplývajících z výstavby a

provozu nového přístavu“, KROKEM, s.r.o., 5/2024 (příloha č. 16 žádosti).

Jedná se o vyčíslení konkrétních ekonomických dopadů záměru využitím input-output analýzy, která je nejpřesnější, a zároveň nejsložitější metodou zjištění ekonomických dopadů velkých projektů. Na rozdíl od jiných metod umožňuje vyčíslit také multiplikační efekty, které jsou způsobeny vazbami dotčených organizací (pořadatele, hotelů, restaurací apod.) na další odvětví ekonomiky, neboť výstup jednoho odvětví je zároveň vstupem dalších odvětví národního hospodářství. Tuto metodu vynalezl rusko-americký ekonom Wassily Leontief, který za tento počín získal v roce 1973 Nobelovu cenu. V současnosti se input-output analýza používá na celém světě k výpočtům a simulaci ekonomických dopadů nejen různých projektů, ale i vládních investic a veřejných výdajů.

Celková výše příjmů pro veřejné rozpočty z výstavby a fungování přístavu včetně multiplikačních efektů za prvních 20 let provozu činí cca 232 – 270,- mil. Kč v CÚ 2024. Pro celou dobu životnosti záměru se jedná o výši příjmů cca 624 – 720,- mil. Kč.

Celospolečenské přínosy rozvoje rekreační plavby na Baťově kanále nelze shrnout pouze do porovnání investičních nákladů a přímé finanční návratnosti, jak ostatně výslovně plyne právě z marketingové analýzy. V rámci ekonomické analýzy přistupují navíc než dle finanční analýzy přínosy také finančních toků, které jsou relevantní z hlediska celé společnosti.

Jak vyplývá z marketingové analýzy, přínosy finanční povahy jsou totiž zejména přínosy přímo kvantifikovatelné, jež jsou založeny na vyhodnocení očekávaných tržeb cestovního ruchu, jež vzniknou v zájmových územích v důsledku realizace investic. Jde zejména o tržby za ubytování, stravování, nákupy zboží a služeb (např. pronájem lodí či tržby za rekreační vodní dopravu pravidelnou i nepravidelnou).

Přínosy nefinanční povahy spočívají především v rozvoji cestovního ruchu a obecně podnikání v cílové oblasti. Rozvoj rekreační plavby navíc umožní rozšíření možností podnikání v regionu a také diverzifikaci cestovního ruchu z tradičních forem zájezdové turistiky orientované na omezený počet bodových cílů směrem k liniovému či rovnou plošnému rozvoji v celém regionu. Výsledkem rozvoje turistického ruchu z rekreační plavby je zvýšení počtu turistů, prodloužení jejich pobytu a zvýšení jejich útrat v zájmových územích.

Cenné jsou i další nepřímé přínosy vnitrozemské plavby pro rekreační potřeby, zejména tlak na zlepšení čistoty vod, příspěvek k prevenci vylidňování venkova v zájmových oblastech, zvýšení zájmu o cestovní ruch

ve venkovských komunitách a na něj navazujících služeb, včetně dosud chybějících. Zcela jednoznačně přispívá tato plavba k prodloužení pobytu turistů v zájmovém území a k zásadní pozitivní změně ve výtěžnosti cestovního ruchu bez přímé a jednoznačné závislosti na okamžitém dostatku (či mnohdy nedostatku) kvalitních ubytovacích kapacit v zájmovém území – rekreační plavba do značné míry využívá obytné lodě. Existují velmi těsné vazby mezi rekreační plavbou a cyklistickou dopravou, jak ukazují četné příklady jak ze zahraničí (např. z Francie) nebo i přímo z Bařova kanálu. Kolem vodních cest využívaných rekreační plavbou vznikají cykloturistické stezky a buď souběžně vedené, nebo na ně navazující.

Osobní vodní doprava pro rekreační účely/vyhlídkové plavby a vyhlídková individuální vodní doprava se do značné míry prolínají, a to s ohledem na vodní cesty, kde jsou tyto aktivity provozovány, společně využívanou infrastrukturou, úzkou vazbou na cestovní ruch a prolínajícími se socioekonomickými přínosy atd. Východiska a plány dalšího rozvoje těchto odvětví vodní dopravy jsou proto do značné míry shodná.

V tomto ohledu je nutné brát v potaz již existující velký turistický zájem o rekreační plavbu na Bařově kanále, který se v současné době soustředí hlavně kolem dostatečně velkých měst s turisticky atraktivními cíli, ve kterých se již přístavy s kapacitou všech druhů stání a se servisními službami nachází. Lokalita pro umístění rekreačního přístavu Slovácko byla pečlivě vybrána na základě marketingové analýzy, neboť se vykazuje jedním z největších potenciálů, ohodnoceným 143 body pro Staré Město (pozn.: na str. 94 Marketingové analýzy je chybně uveden počet bodů jako 125, jak však plyne z tabulky č. 4.6 na str. 82, celkový potenciál lokality Staré Město byl ohodnocen 143 body) a 312 body pro Uherské Hradiště – celkový potenciál lokality je tak tedy 455 bodů, což je po městě Kroměříž druhý nejvyšší potenciál na celém Bařově kanále. Metodika vyhodnocení celkového potenciálu je podrobně uvedena v čl. 2.8 marketingové analýzy. Vzhledem k velikosti měst Staré Město a Uherské Hradiště, u kterých má být rekreační přístav Slovácko umístěn, jejich turistickému potenciálu, vzdálenosti navrhované lokality od těchto měst i vzdálenosti od již existujících přístavů, jakož i vzhledem k současné nedostatečné kapacitě stání pro rekreační plavidla a nedostatku servisních služeb pro rekreační plavidla v této lokalitě, lze důvodně očekávat, že vybudování rekreačního přístavu Slovácko přinese městům Staré Město a Uherské Hradiště nesporné ekonomické a sociální přínosy spočívající mimo jiné v rozvoji příležitostí pro podnikání v oblasti služeb, jako jsou gastronomické či ubytovací služby, služby půjčovny rekreačních plavidel a s tím souvisejícím zvýšením zaměstnanosti, dále také rozvoj kulturního a sportovního vyžití. Kvantifikace těchto přínosů rekreačního přístavu Slovácko je uvedena v příložené analýze ekonomických přínosů. Kromě toho je nutné brát v potaz také i některé další obtížně monetizovatelné přínosy, spočívající např. v realizaci ochranných povodňových stání, zajištění služeb a zázemí servisních center, zajištění bezpečného nástupu a výstupu osob z plavidel (včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace) či vybudování sjezdů do vody, přinášející zejména zvýšení bezpečnosti rekreační plavby na Bařově kanále.

V této souvislosti pak znovu odkazujeme na rozhodnutí Ministerstva životního prostředí, odbor výkonu státní správy VII, č.j. MZP/2022/560/1193 ze dne 22.3.2023, kterým bylo pravomocně potvrzeno rozhodnutí Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí, č.j. JMK 53346/2022 ze dne 7. 4. 2022 ve věci povolení výjimky ze základních podmínek ochrany ZCHD ke stavbě „Zvyšování přístavní kapacity přístaviště BK - Přístaviště Hodonín“ (příloha č. 6 žádosti), kdy z těchto rozhodnutí výslovně plyne, že předložení všech konkrétních čísel dokládajících budoucí sociální a ekonomický rozvoj regionu díky vybudování rekreačního přístavu a zvýšení tak kapacity stání, je nerealistické. Záměr se týká stavby, která je svou podstatou součástí dopravní infrastruktury a má přispět ke zvýšení její kapacity (stání plavidel). Přítomnost funkční a dostatečně kapacitní infrastruktury je základní technickou podmínkou pro sociální a ekonomický rozvoj jakékoli lokality, ať už se jedná o plochy určené pro bydlení, průmyslový rozvoj nebo rekreaci. Přispívá-li tedy stavba k dopravní obslužnosti regionu, ať už jde o pozemní komunikaci či vodní cestu s přístavištěm či přístavy určenou k rekreační plavbě, pak zároveň vytváří předpoklady pro ekonomický rozvoj dané oblasti. Z výše uvedeného tedy vyplývá, že prvky dopravní infrastruktury vytvářejí pouze předpoklad pro následný rozvoj podnikání a s ním související zaměstnanosti. Stanovení konkrétního počtu nově založených živností, navýšení pracovních míst či predikce ekonomického rozvoje stanovením přesných ukazatelů v přímé vazbě na vybudování rekreačního přístavu je v prostředí volného trhu zcela nereálné. Taková prognóza by navíc musela vzít v úvahu řadu dalších okolností významných pro podnikání, jako například ekonomické či legislativní podmínky platné v daném čase. Kromě toho, i kdyby byla taková čísla k dispozici, neexistuje žádná exaktní metoda, jak s takovými údaji v řízení o druhové výjimce pracovat. Podstatou řízení o druhové výjimce je konfrontace dvou odlišných veřejných zájmů. Tento typ řízení proto bude vždy založen na odborné úvaze správního orgánu, pro kterou má větší význam komplexní posouzení všech relevantních okolností záměru než přesná teoretická čísla. I kdyby bylo možné vyjádřit dopady záměru

v konkrétních číslech, význam obou veřejných zájmů se vždy relativizuje jejich porovnáním. To, co by v daném případě měl považovat správní orgán za zásadní, je fakt, že žádný ze zjištěných zvláště chráněných druhů živočichů nebude záměrem významněji dotčen nebo ohrožen. Vlivy na dotčené živočichy jsou málo významné a pouze mírně nepříznivé, navíc je lze minimalizovat navrhovanými podmínkami dle biologického hodnocení. Tento fakt by měl být významnější, než snaha o teoretické vyčíslení ekonomického a sociálního přínosu stavby.

Bez ohledu na to, že dle výše uvedených rozhodnutí, včetně potvrzení MŽP, je konkrétní vyčíslení všech ekonomických a sociálních přínosů záměru nemožné, žadatel se o takové vyčíslení přesto pokusil – viz přílohy č. 14, 15 a 16 této žádosti. Dle těchto analýz je zřejmé, že ekonomické i sociální přínosy záměr bezesporu přináší.

V této souvislosti je nezbytné zmínit skutečnost, že v současné době není schválena žádná oficiální metodika, která by umožňovala věrohodně kvantifikovat a vyčísřit finanční újmu na životním prostředí vlivem záměru, a toto číslo porovnat s finančními přínosy záměru, které jsou vyčísleny.

V kontextu výše uvedeného je tedy zřejmé, že na realizaci předmětného záměru panuje veřejný zájem, který přitom vyplývá z výše uvedených politických a zákonodárných aktů legitimních orgánů, resp. z celkového politického diskursu, jakož i z výše uvedených skutečností a ekonomických výpočtů, které přímo kvantifikují ekonomické přínosy záměru.

Výše uvedené dokumenty a skutečnosti pak souhrnně jednoznačně dokladují, že realizace předmětné stavby je ve veřejném zájmu a naplňuje požadavky § 56 odst. (2) písm. c) zákona č. 114/1992 Sb. v oblastech veřejného zdraví, bezpečnosti, sociálního a ekonomického a rovněž příznivý dopad na životní prostředí.

Vyjádření spolku Voda z Tetčic ze dne 8.8.2024 ke správnímu řízení, kterým má být povolena výjimka podle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny, č.j. KUZL 57586/2024 a vypořádání námitek Krajským úřadem (námitky kurzívou, stanoviska KÚ tučně):

Požadujeme, aby veřejné zájmy přínosu realizace stavby byly velmi důkladně odůvodněny a zejména byly podloženy náležitými důkazy. Dne 26.07.2024 nám bylo datovou schránkou doručeno Usnesení o lhůtě 15 dní pro vyjádření. Nyní tedy, v rámci vyjádření k podkladům, tuto námitku zdůrazňujeme a doplňujeme takto: Protože účelem stavby je výhradně rekreace občanů, tedy nikoli zajištění dopravy důležité pro chod státu či města, musí být veřejný zájem prokázán s vyšší pečlivostí a přesvědčivostí než u staveb jiného charakteru. Je veřejně známo, že ekonomická síla obyvatelstva v souvislosti s prosazováním zelených řešení v Evropské unii postupně klesá a tomu odpovídá také sestupná úroveň zájmu o rekreační plavbu. Podklady prokazují, že návštěvnost Bařova kanálu v roce 2023 oproti roku 2022 klesla a stále nedosáhla ani návštěvnosti z let 2016 až 2019.

Veškeré, ve spisu existující podklady, dobrozdání ministerstev či měst a jiných organizací, které podporují výstavbu přístavu, nemají žádnou váhu, pokud nebude bezpečně prokázáno, že zájem občanů o plavbu na řece Moravě či Bařově kanálu bude mít stoupající tendenci.

V rámci důkazního procesu o existenci veřejného zájmu tedy požadujeme doložit -

1) Aktuální (z roku 2023) údaje o celkovém počtu proplutí rekreačních plavidel v místě plánovaného přístavu (vjezd do přístavu je na ř.km 147,17 či nejbližším místem sledování), a to nikoli pouhým opisem z údajů poskytnutých žadatelem, ale s podrobným popisem, jakým způsobem a ve kterém kilometru řeky byly údaje o počtech zjišťovány.

Přitom musí být prokázáno, že žádná rekreační loď ani její osádka není započtena vícekrát.

2) Výhled počtu proplutí rekreačních plavidel v místě plánovaného přístavu, a pokud má být stoupající, pak důkaz proč a z jakých podkladů je toto předpokládáno.

3) Zejména pak požadujeme důkaz, že půjde skutečně o přístav pro běžnou rekreační plavbu vodáků, tedy o krátkodobá stání lodí a nikoli o dlouhodobá, tedy že nepůjde o jakýsi "sklad" lodí či dokonce o půjčovnu lodí komerčního charakteru.

K tomuto správní orgán uvádí, že údaje o celkovém počtu rekreačních plavidel vychází z údajů, které zaznamenává Povodí Moravy jejich proplutím na plavebních komorách. Správní orgán se domnívá, že pro doložení veřejného zájmu Přístaviště Slovácko není zásadně nutný předpoklad neustále stoupající tendence počtu plavidel na Baťově kanálu ani jejich přesný počet. Podpůrná vyjádření kompetentních orgánů státní správy a samosprávy (především pro zajištění bezpečnosti, veřejného zdraví a ochrany životního prostředí) shledal jako relevantní podklady pro doložení veřejného zájmu.

Pro odbornou úvahu správního orgánu má větší význam komplexní posouzení všech relevantních okolností záměru než přesná čísla. To, co v daném případě považuje správní orgán za zásadní, je fakt, že žádný ze zjištěných zvláště chráněných druhů živočichů nebude záměrem významněji dotčen nebo ohrožen. Vlivy na dotčené živočichy jsou málo významné a pouze mírně nepříznivé, navíc je lze minimalizovat navrhovanými podmínkami dle Hodnocení. Tento fakt je významnější, než snaha o přesné vyčíslení počtu proplouvajících lodí, jejich využití (rekreační, komerční nebo servisní).

Na straně 6 biohodnocení je uvedeno:

.... Prostor mezi přístavním bazénem a řekou Moravou je řešen jako zelená travnatá plocha s výsadbou stromů. V prostorové návaznosti na provozní zázemí přístavu je navržena možnost vybudování cyklokempu, pobytové louky a případně stravovacího zařízení.

Považujeme to za důkaz, že záměr není kompletní, že další argumentace v hodnocení nemusí být pravdivá. Cyklokemp, případně stravovací zařízení těžko mohou sloužit jako částečná kompenzace negativních vlivů existence nového přístavu.

Tato námitka je irelevantní. Cyklokemp není v Hodnocení uváděn jako částečná kompenzace negativních vlivů existence nového přístavu.

Na straně 9 biohodnocení je uvedeno:

2.2. VARIANTY A DŮVODY ZPRACOVÁNÍ

Záměr je předložen v jedné variantě umístění. V rámci přípravy bylo posuzováno 5 variant.

Technické řešení záměru je navrženo v jedné variantě.

Z hlediska umístění je záměr navržen v jediné realizační variantě. Alternativní variantou je varianta tzv. nulová, představující nerealizaci stavby. atd

Těch 5 variant nebylo vyhodnoceno z hlediska negativních vlivů na ZCHD. Vyhodnocení variant požadujeme provést v rámci předmětného řízení.

Lokalita pro umístění rekreačního přístavu Slovácko byla pečlivě vybrána na základě marketingové analýzy, která ji vyhodnotila vzhledem k velikosti měst Staré Město a Uherské Hradiště, u kterých má být rekreační přístav Slovácko umístěn, jejich turistickému potenciálu, vzdálenosti navrhované lokality od těchto měst i vzdálenosti od již existujících přístavů, jakož i vzhledem k současné nedostatečné kapacitě stání pro rekreační plavidla a nedostatku servisních služeb pro rekreační plavidla v této lokalitě jako nejvhodnější. Hodnocení vlivu není podkladem pro vyhodnocení strategicky nejvhodnějšího umístění Přístaviště Slovácko, ale slouží k zohlednění vlivu stavby na dosažení či udržení příznivého stavu druhů z hlediska ochrany. Na základě údajů uváděných v předchozích kapitolách oznámení lze prověřovaný záměr označit pro dané území za přijatelný. Realizace záměru nevyvolá takové změny v území, které by vedly k devastaci či poškození dotčeného území, ani k omezení jeho současných funkcí, či změně stávajících charakteristik. V některých charakteristikách má záměr pozitivní vliv.

Vyjádření spolku Děti Země ze dne 28.8.2024 ke správnímu řízení, kterým má být povolena výjimka podle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny, č.j. KUZZL 57586/2024 a vypořádání námitek Krajským úřadem:

2. Vyjádření k žádosti ŘVC

Z obsahu žádosti stejně jako v roce 2023 vyplývá, že ŘVC u záměru konkrétně nedoložilo, který veřejný zájem je nedostatečný, takže bude naplněn jedině výstavbou přístavu pro SRP, ačkoliv jich předkládá „obrovské množství“ a „dokládá“ velkou spoustou dokladů (které ovšem představují jen odhady, spekulace, nikoliv reálné skutečnosti, ačkoliv ty jistě existují – stačí vzít jakýkoliv nově postavený přístav po r. 1990 a doložit na něm konkrétní přínosy během jeho existence, tj. pozitivní vlivy mna zaměstnanost, na podnikavost, na rekreaci, na bezpečnost apod.)

Pokud tedy ŘVC opět nedoložilo, že tento přístav pro SRP (50 lodí s dlouhodobým stáním) naplní nějaké konkrétní nedostatečně plněné veřejné zájmy (stačí např. 1 reálný), pak je logické, že takový téměř nulový veřejný zájem nemůže být ani převažující či naléhavý nad zákonným veřejným zájmem ochrany dotčených biotopů 12 cenných druhů živočichů.

Tento veřejný zájem a jeho převaha přitom neodkládají ani předložená podpůrná vyjádření, neboť jsou jen obecná pro Bařův kanál, týkají se investičních plánů (dotací států do výstavby a dotací samospráv do provozu, takže bez dotací by celý „projekt“ BK ekonomicky musel zkolabovat, resp. pokud je ekonomicky tak přínosný, tak ho jistě může realizovat soukromé peníze, nikoliv veřejné) a různých odhadů a spekulací.

Některá podpůrná vyjádření lze spíše označit jako irelevantní, kam spadají argumenty SPS (musí naplňovat svou činnost na kanále ze zákona i bez záměru) nebo Policie ČR o nutnosti mít vlastní loď na kanálu, neboť od 7/2019 už ve městě stojí za 7 mil. Kč molo, kde jako součást IZS může její loď kotvit.

Důkazem je např. tato tisková zpráva Povodí Moravy, a. s. s názvem „V Uherském Hradišti vzniká servisní stání pro záchranáře, hasiče a policii“ (TZ Povodí Moravy, s p., 8. 7. 2019):

<https://www.pmo.cz/cz/media/tiskove-zpravy/v-uherskem-hradišti-vznika-servisni-stani-pro-zachranare-hasice-a-policii/>

Např. studie SUDOP Praha a. s. z 6/2019 a z ní odvozený materiál z 2/2024 přesvědčivě zpochybnila kontrola NKÚ z 3/2022 (viz příloha a ke stažení zde <https://nku.cz/assets/kon-zavery/k21003.pdf>), která kriticky hodnotí postup Centrální komise MD ze dne 22. 10.2019 o výběru nejdražší a ekonomicky nejméně efektivní varianty č. 1 rozvoje Bařova kanálu s výstavbou 15 nových záměrů za cca 1,2 mld. Kč namísto nejlevnější var. 4 s výstavbou jen 4 záměrů za cca 35,6 mil. Kč, které jsou navíc již hotové.

Také analýza s názvem „Rekreační přístav Slovácko – analýza dopadů vyplývajících z výstavby a provozu nového přístavu“ firmy KROKEM, s. r. o., která byla za 97.500 Kč bez DPH zhotovená během asi 1 měsíce v 5/2024 jako výtah ze studie „Analýza dopadu prodloužení komorovací sezóny – Bařův kanál“ (1/2023) nedokládá nic konkrétní, jen odhady a spekulace o očekávaných finančních a nefinančních přínosech záměru.,

Děti Země opakují, pokud chce ŘVC dokládat nějaký veřejný zájem, tak by např. mohlo na již zrealizovaných 3-5 přístavištích pro SRP předložit původní odhady/prognózy jejich přínosů a porovnat je s reálným stavem po 10 a více letech od jejich realizace (předložený záměr má údajně fungovat 64 let!). Tím by se mohlo prokázat, do jaké míry byly tyto prognózy a odhady pravdivé a hlavně zda vybraná kritéria měla nějaký smysl sledovat. Výběr kritérií úspěšnosti/přínosů různých záměrů na Bařově kanálu (či na Labi a Vltavě) totiž logicky odmítá kontrola NKÚ z 3/2022, na kterou ovšem žádný nový podklad ŘVC nereaguje.

Současně je zřejmé, že pokud není jasně definované, jaké konkrétní veřejné zájmy má přístav naplňovat, tak jen stěží lze tvrdit, že jiné řešení jeho naplnění neexistuje, čímž se samozřejmě nemyslí nějaký jiný stavební záměr nebo tento stavební záměr na jiném místě. Veřejné zájmy lze zajistit i bez stavebních záměrů.

ŘVC ve své žádosti jen tvrdí, že chce postavit přístav pro SRP a zajistit další vyvolané stavby (např. ochranu před povodněmi a vybudovat jeho zázemí), které ovšem s posuzováním existence a intenzity nějakého veřejného zájmu nijak nesouvisejí.

Navíc si ŘVC protřečí, pokud chce postavit přístav pro 50 lodí Hlavně pro dlouhodobá stání (pro majitele lodí a pro půjčovny) a současně argumentuje stoupajícími počty osob využívajících lodě a stoupajícím počtem používání lodí, ačkoliv většina z nich má být spíše dlouhodobě „zaparkovaná“ v přístavu.

Popis záměru tedy konkrétním způsobem nedokládá, v čem spočívá veřejný zájem na jeho realizaci a teda ani jeho převahu či naléhavost, resp. není zřejmé, který nedostatečně plněný veřejný záměr má záměr vyřešit.

Správní orgán toto rozhodnutí vydává především podle § 56 odst. 1 a odst. 2 písm. c) v zájmu veřejného zdraví a veřejné bezpečnosti a má za to, že záměr stavby Přístaviště Slovácko konkrétním způsobem dokládá, v čem spočívá veřejný zájem na jeho realizaci:

a) Zájem veřejné bezpečnosti vyplývá ze stanoviska Policie České republiky cit: je žádoucí vybudování uvedeného přístavu s vyhrazeným zázemím pro naši organizaci z několika důvodů. Za nejzásadnější důvod považujeme trvalou přítomnost policejního plavidla na vodní cestě (přístavišti) a tudíž možnost jeho okamžité akceschopnosti, přičemž odpadá časová prodleva nezbytná pro převoz a spuštění lodi na vodní cestu.

V současné době policisté obvodního oddělení Uherské Hradiště v rámci dohledu na provoz na sledovaných vodních plochách na vodní cestě řeka Morava - Bařův kanál využívají jako služební dopravní prostředek mimo jiné i přidělený služební člun Alunautic. Tento druh výkonu policejního dohledu je realizován v úseku Spytihněv až Strážnice, převážně však v úseku Uherské Hradiště - Veselí nad Moravou. Je nutné uvést, že policisté musí při každém výkonu služby na vodním toku služební loď přepravit ze služební garáže územního odboru policie Uherské Hradiště do nejbližšího místa pro možné spuštění lodi. Tímto místem je sjezd u přístaviště na Bařově kanále ve Starém Městě. Po každém skončení výkonu služby na vodní cestě je člun opět vytažen z vody a převážen zpět do služební garáže. Spouštění a opětovné vytahování člunu je poměrně časově náročné (cca 2 hodiny), přičemž vyžaduje speciální tažné vozidlo s vlekem a jedná se o činnost, která je spojena s rizikem poškození plavidla, neboť místo pro spuštění není uzpůsobeno pro pravidelnou manipulaci s lodí.

Z uvedeného tedy vyplývá, že vybudováním přístavu se zázemím pro policii by nebylo potřeba před každým výkonem službu na vodní cestě zajišťovat přepravu člunu a jeho spuštění a opětovné vytahování. Tímto by došlo k velké úspoře jak času, tak finančních prostředků.

Pokud se týká výkonu služby na vodní cestě, tento je zaměřen na kontrolu vůdců malých plavidel, zejména kontrolu požívání alkoholu a omamných a psychotropních látek před jízdou, popř. na jízdu pod vlivem těchto látek, kontrolu plavidel (potřebné doklady a technický stav plavidel), kontroly osob pohybujících se v okolí vodních toků (rybáři, osoby stanující, popř. se zdržující v přístavištích a kotvištích, cyklisté, pohybující se v okolí vodních toků). Lze předpokládat, že pokud by byl policejní člun trvale spouštěn na vodní cestě došlo by k navýšení intenzity výkonu služby s pozitivním odrazem na bezpečnosti plavby a bezpečnostní situaci v okolí vodních toků

b) Zájem ochrany veřejného zdraví vyplývá zejména z potřeby stavby chybějícího přístavu a vybavení jejich infrastruktury - možnost čerpání PHM, přípojky elektrické energie, pitné vody, výměna plynových lahví, napojení na systém likvidace odpadu, zařízení pro spuštění a vyzdvižení plavidel, sociální zařízení, apod..

c) Další přínosy v zájmu veřejného zdraví a bezpečnosti lze spatřovat v několika rovinách. První úroveň je ochrana zdraví posádek plavidel využívajících ochranná stání. Druhou úroveň je ochrana plavidel před poškozením, ke kterému může dojít v případě uvolnění plavidla při povodňové události. Třetí úroveň je ochrana ostatního majetku na vodním toku, kdy uvolněné plavidlo může poškodit např. mosty, plavební komory, další plavidla atd. Přínosem je rovněž ochrana osob, jejich zdraví či životy by mohly být ohroženy nevyvázaným plavidlem. Čtvrtou úroveň je potom ochrana životního prostředí, kdy v případě poškození protipovodňových opatření nebo vlastního plavidla může dojít k ekologickým škodám.

2.1. K podpůrným vyjádřením

ŘVC předložilo 7 podpůrných vyjádření (MD, Státní plavební dráha – pobočka Přerov, Policie ČR, města Staré Město a Uherské Hradiště, Zlínský kraj a Bařův kanál, o. p. s.), které logicky budou záměr podporovat, neboť je to jejich pracovní či zákonná povinnost (politická, ekonomická), takže hodnota této podpory má jen symbolický význam, resp. asi jako tvrzení, že veřejný zájem dokládá soulad záměru s ÚP, ačkoliv to musí splnit každý záměr – MD, SPS, Policie ČR či města a kraj jsou politicky a finančně silně propojené se záměrem, neboť ho chtějí. Stejně tak i Bařův kanál, o. p. s., jejíž činnost by se bez miliónových dotací obcí a dvou krajů skončila.

Je proto zarážející, že tato vyjádření vyzdvihují ekonomický přínos záměru (a ostatních záměrů na kanále), ačkoliv by se plavební činnost na kanále bez státních dotací (stovek mil. Kč, resp. ve var. č. 4 za asi 1,2-1,5 mld. Kč) a bez dotací samospráv (obce a kraje v řádu desítek milionů Kč ročně) neobešla.

Děti Země tedy níže předkládají jen stručné argumenty proti tvrzení podporovatelů o veřejném zájmu záměru:

2.1.1. Vyjádření Ministerstvo dopravy ze dne 15. 5. 2024

Uvádí výsledek jednání Centrální komise MD ze dne 22. 10. 2019 s výběrem varianty č. 1 investiční výstavby kanálu za 1,2 mld. Kč (nyní kolem 1,5 mld. Kč).

Jde o obecné argumenty a o politickou proklamaci, které se konkrétně záměru netýkají, neboť se hodí pro jakoukoliv stavbu pro SRP (a OLD) na jakékoliv řece ČR. Navíc neexistuje platná Koncepce vodní dopravy a ani platná Koncepce státní politiky cestovního ruchu, která by s rozvojem BK počítala. Navíc vybranou variantu č. 1 s nejnižším ekonomickým přínosem již také zkritizovala kontrola NKÚ z 3/2022.

2.1.2. Vyjádření Státní plavební dráha – pobočka Přerov ze dne 23. 5. 2024

Uvádí, že bez záměru pro 50 SRP s dlouhodobým stáním (pro majitele lodí a pro půjčovnu) se nemůže rozvíjet upadající využívání kanálu a navíc chybí zázemí pro IZS, včetně Policie ČR. Bez záměru budou také stoupat počty nehod, počty mrtvých a zraněných na kanále, s čímž si SPS nebude umět poradit.

SPS ve stručnosti argumentuje takto:

- zvyšuje se zájem o SRP, takže je nutné postavit přístaviště Slovácko
- stávající přístaviště na kanále jsou nebezpečné a tato situace se bude dále zhoršovat
- stávající přístaviště na kanále trpí nehygienickými podmínkami pohybu osob a tato situace se bude zhoršovat
- stávající přístaviště na kanále způsobují znečištění vody a břehy v okolí nezodpovědnými majiteli a provozovateli SRP i cestujícími OLD a tato situace se bude zhoršovat
- stávající majitelé či provozovatelé lodí jsou neukáznění a postupují rizikově při manipulaci se svou či s pronajatou lodí, neboť špatně je uvazují či dna jejich lodí drhnou o koryto řeky a tato situace se bude zhoršovat

Pokud nové přístaviště bude postaveno, tak zachytí obrovský nárůst zájmu lidí o SRP (a OLD) a tyto STÁVAJÍCÍ problémy se vyřeší. Pokud ale nové přístaviště postaveno nebude, tak tento zájem lidí o SRP (a OLD) nevrůstne, takže STÁVAJÍCÍ problémy NEBUDOU narůstat, jelikož majitelé a provozovatelé SRP i cestující OLD nebudou Labe tak využívat.

Děti Země považují předložené argumenty za rozporné a za nepodložené, jelikož se buď navzájem vyvracejí, nebo neobsahují žádné konkrétní údaje o STÁVAJÍCÍM stavu bezpečnosti a plynulosti SRP (a OLD) na kanále.

Jinak řečeno, SPS se jako veřejná státní instituce zřejmě pod tlakem ŘVC veřejně přiznává, že neplní svůj základní účel, pokud STÁVAJÍCÍ problémy při provozování SRP (a OLD) na kanále přehlídí nebo je nečinná.

Děti Země přitom nijak nezpochybňují, k jakému účelu SPS vznikla a jaké úkoly má plnit, jak uvádí stránka <https://plavebnurad.cz/organizace/pusobnost>.

„Ve smyslu zákona o vnitrozemské plavbě a navazujících prováděcích předpisů vykonává Státní plavební správa státní dozor a plní úkoly státní správy ve věcech vnitrozemské plavby s cílem zabezpečit její rozvoj a bezpečný a plynulý provoz.“

V oblasti dozoru na vodní cesty a přístavy hájí zájmy plavby při budování, úpravách a udržování vodních cest

a přístavů... Vydává povolení k provozování veřejných a neveřejných přístavů, odnímá povolení k provozování

veřejných a neveřejných přístavů; vydává povolení k provozování přístavišť, překladišť, vývazišť a kotvišť, odnímá

povolení k provozování přístavišť, překladišť, vývazišť a kotvišť.

Sleduje vodní poměry a prosazuje zlepšování plavebních podmínek. U správců vodních cest a správců přístavů uplatňuje správními prostředky odstranění nedostatků zjištěných v plavební dráze, v plavebním značení, na hydrotechnických stavbách a zařízeních vodních cest a na vodních částech přístavů...

V oblasti dozoru na plavební provoz prosazuje opatření k zajištění bezpečnosti plavby. Vydává opatření obecné

povahy k zastavení, omezení nebo jiné úpravě plavebního provozu na vodní cestě; vydává pokyny k zajištění

bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu... V oblasti dozoru na plavidla, plovoucí zařízení a plovoucí tělesa

schvaluje způsobilost plavidel k provozu na vodní cestě..“

Je také nepochybné, že § 56 odst. 2 písm. c) zákona č. 114/1992 Sb. uvádí, že jiný veřejný zájem představují zájmy „veřejného zdraví nebo veřejné bezpečnosti“, nicméně z vyjádření SPS nebyl podloženým způsobem a konkrétně žádný takový veřejný zájem doložen a popsán a navíc STÁVAJÍCÍ problémy se SRP (a OLD) má aktivně SPS řešit NYNÍ i v BUDOUCNOSTI, resp. VŽDY, nikoliv je přehlížet nebo být nečinná.

Vyjádření SPSP neodkládá žádnými konkrétními statistickými údaji o dosavadním stavu bezpečnosti na Labi při provozování SPR, tzn. počty nehod a trendy, počty mrtvých a zraněných a trendy, důvody těchto nehod a trendy, apod. Také chybějí konkrétní doklady, jaká opatření proti údajné nebezpečnosti provozování SRP (a OLD) na kanále byly již učiněny a proč selhávají.

Dále chybějí konkrétní údaje, proč a jako výstavbou přístaviště za několik let se údajně vysoká nehodovost (nebyla ničím doložena) a údajně vysoká rizikovost (nebyla ničím doložena) na kanále sníží a jaká jsou rizika, že se tak nestane.

Také je zřejmé, že SPS jako státní instituce má všechny právní nástroje k tomu, aby popsané STÁVAJÍCÍ problémy na přístavištích, tj. údajně nehygienické podmínky, údajně nekázeň majitelů a provozovatelů SRP ke svým plavidlům a údajně nekázeň provozovatelů přístaviště pro OLD účinně řeší. Pokud to nezvládá, pak selhává a nové přístaviště toto veřejně přiznané selhávání SPS nemůže změnit.

Je tedy zřejmé, že žádný veřejný zájem na zvýšení bezpečnosti a plynulosti vodní plavby pro SPR (a OLD) výstavbou záměru neexistuje, neboť jde jen o nepodložené spekulace (pozn.: SPS přiznává, že je nefunkční)

Jinak řečeno, pokud se nové přístaviště nepostaví, nebude se zvyšovat údajná STÁVAJÍCÍ nebezpečnost plavby na kanále pro SRP (žádnými konkrétními údaji nebyla ale doložena). Současně ale musí SPS začít aktivně plnit své úkoly, k nimž je určeno a stávající problémy nepřehlížet či nebýt nečinná.

SPS má totiž již NYNÍ provádět tyto činnosti, které zřejmě neplní: “ zabezpečovat rozvoj a bezpečný a plynulý provoz vodní dopravy “ hájit zájmy plavby při budování, úpravách a udržování vodních cest a přístavů “ vydávat povolení k provozování veřejných a neveřejných přístavů “ odnímat povolení k provozování veřejných a neveřejných přístavů

“ u správců vodních cest a správců přístavů uplatňovat odstranění nedostatků zjištěných v plavební dráze, v plavebním značení, na hydrotechnických stavbách a zařízeních vodních cest a na vodních částech přístavů “ prosazovat opatření k zajištění bezpečnosti plavby

“ vydávat opatření obecné povahy k zastavení, omezení nebo jiné úpravě plavebního provozu na vodní cestě “ vydávat pokyny k zajištění bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu “ schvalovat způsobilost plavidel k provozu na vodní cestě

Pokud chtělo ŘVC a SPS dokládat nebezpečnou plavbu a provozování přístavišť pro SRP a OLD na Labi, mělo předložit konkrétní údaje a důvody, proč ji nelze snížit jiným způsobem bez výstavby nového přístaviště. Tyto konkrétní údaje by pak účastníci řízení a KÚ podrobně analyzovaly, zda jsou přesvědčivé a věrohodné. Nelze totiž předkládat jen hypotézy a spekulace.

Děti Země si ještě dovolují do přílohy z řízení o povolení výjimky dle ust. § 56 ZOPK pro ilustraci předložit vyjádření Státní plavební dráhy – pobočka Praha ze dne 19. 12. 2022, č. j. 14495/PH/22 k záměru „Přístaviště Kostelec nad Labem“, přičemž výjimka nebyla povolena, neboť ŘVC žádný veřejný zájem nedoložilo. Vyjádření SPS ze dne 19. 12. 2022 bylo totiž pro řízení stejně irelevantní, jak předložené vyjádření SPS ze dne 23. 5. 2024.

2.1.3. Vyjádření Policie ČR ze dne 21. 3. 2024

Uvádí, že je nutné záměr vybudovat, aby mohlo kotvit se svou lodí pro zajištění bezpečnosti plaveb na kanále. Navíc počet návštěvníků kanálu stále roste (pozn.: stále neroste, ale stagnuje na počtu do 90.000 osob/rok), takže se zvyšuje riziko je rizikové nehod, úmrtí či zranění na kanále. Je proto nutné, aby se postavilo další „parkoviště“ pro 50 SRP, aby bylo na kanále ještě více návštěvníků a bezpečnostní riziko se ještě více zvýšilo (!?).

Jde o nepodložené argumenty, zvláště, pokud od 7/2019 existuje ve městě na kanále molo s kotvením lodí IZS, včetně Policie ČR, jak dokládá výše uváděná tisková zpráva Povodí Moravy, s. p. ze dne 8. 7. 2019 (viz i zde <https://www.pmo.cz/cz/media/tiskove-zpravy/v-uherskem-hradišti-vznika-servisni-stani-pro-zachranare-hasice-a-policii>).

2.1.4. Vyjádření Starého Města ze dne 10. 6. 2024

Uvádí, že se počty návštěvníků kanálu zvyšuje a že je nutné postavit další „parkoviště“ pro 50 lodí SRP, neboť údajně „nápor“ lidí je obrovský. Dále uvádí, že v 7/2024 se schválí ÚP i s plochou pro záměr.

Z podkladů ale vyplývá, že počet návštěvníků kanálu spíše stagnuje na hodnotě 90.000 osob/rok, resp. v roce

2022 to bylo 85.000 osob/rok a v roce 2023 83.500 osob/rok, takže tyto hodnoty nedosahují ani 2015-2019.

Navíc se v roce 2021 zmodernizoval přístav Veselí nad Moravou (<https://www.kudyznudy.cz/aktivity/pristav-ve-veseli-nad-moravou>) a přístav Kunovský les (<https://www.kudyznudy.cz/aktivity/rejda-kunovsky-les-na-batove-kanale>), takže kvantitativní zájem veřejnosti je pokrytý.

Lze ještě podotknout, že ÚP představuje ochranu nějakého území pro uvažované využití, nikoliv povinnost toto území také skutečně takto využít. A samozřejmě lze ÚP též aktualizovat jeho změnou.

Děti Země shrnují, že město ve svém vyjádření nic konkrétního k veřejnému zájmu pro realizaci záměru neuvádí, jen svůj názor, že ho chce na svém území nechat státem asi za 120-150 mil. Kč postavit (viz třeba článek ze dne 20. 2. 2023 s názvem „Nový přístav Slovácko na řece Moravě pojme až 50 rekreačních lodí“ zde <https://zdopravy.cz/novy-pristav-slovacko-na-rece-morave-pojme-az-50-rekreacnich-lodi-145723>). Názor samosprávy je jistě důležitý, nikoliv rozhodující, např. s právem véta, neboť ho nemá žádná samospráva v ČR.

2.1.5. Vyjádření Uherského hradiště ze dne 7. 5. 2024

Shodně uvádí, že se počty návštěvníků kanálu zvyšuje a že je nutné postavit další „parkoviště“ pro 50 lodí SRP, neboť údajně „nápor“ lidí je obrovský. Dále uvádí, že Staré Město v 7/2024 schválí ÚP i s plochou pro záměr. Město se záměrem počítá, takže je součástí i její koncepce rozvoje rekreace. Záměr tedy jednak sníží obrovskou nezaměstnanost ve městě a jednak masivně rozvine slabý turismus.

Jde o opakující obecné údaje (ke stavu nezaměstnanosti a ke stavu turismu a k jejich prognózám), které nejsou ničím konkrétním podložené. Zvláště pokud se argumentuje počty návštěvníků na CELÉM kanále, přičemž v roce

2023 šlo jen o 83.500 osob, kdežto v roce 2019 to bylo až 90.000 osob, takže turismus se kvantitativně může jistě dále rozvíjet i bez záměru a hlavně klást důraz na kvalitu.

Navíc hrozí riziko overturismu, tj nežádoucích jevu nadměrného počtu turistů, jak je zřejmé v řadě měst či míst v západní Evropě, takže město tento jev silně podceňuje.

Je tedy zřejmé, že ani toto město nic konkrétního k veřejnému zájmu pro realizaci záměru neuvádí, jen svůj názor.

2.1.6. Vyjádření Zlínského kraje ze dne 7. 5. 2024

Uvádí, že rozvoj kanálu výstavbou dalších přístavišť je součástí řady koncepčních materiálů kraje, protože chybějí, resp. zastává názor, že čím více se za státní dotace přístavišť postaví, tím se budou mít návštěvníci kanálu a blízká lépe, a to z hlediska stoupajícího zájmu o kanál a jeho okolí, snížení obrovské nezaměstnanosti a zvýšení nízkého stavu podnikání. Dále uvádí, že kraj poslal tyto dotace na kanál:

- 2008 = 6,5 mil. Kč na nákup lodi Morava
- 2012 = 3,6 mil Kč na výstavbu cyklostezky podél části kanálu
- 2023 = téměř 17 mil. Kč na provoz kanálu

Děti Země opakují, že jde o obecné argumenty, které se hodí na výstavbu jakéhokoliv přístavu na kanále bez ohledu na konkrétní obsah řízení, resp. na konkrétní situaci v území a konkrétní stavební záměr. Tyto argumenty lze použít spíše do sdělovacích prostředků nebo na politické prohlášení, než do správního řízení.

2.1.7. Baťův kanál, o. p. s.

Uvádí, že plány na výstavbu mnoha přístavišť na kanále je za státní dotace nutné realizovat, aby se za veřejné peníze ještě více rozvíjela zábava lidí na kanálu a jejich rekreace, přičemž tyto plány jsou součástí řady koncepcí. Už tyto fakta dokládají, že záměr má jednoznačné ekonomické a mimoekonomické přínosy (odkazuje i na internetovou stránku se studií „Analýza dopadu prodloužení komorovací sezóny – Baťův kanál“ z 1/2023).

Existuje jasné pravidlo, že čím více přístavišť se postaví, tím více bude návštěvníků, tím více se zvýší podnikatelské aktivity, tím více se sníží nezaměstnanost a tím více se bude území rozvíjet. A všichni zúčastnění na tomto projektu se budou mít za státní dotace lépe a lépe (pozn.: zřejmě jde o ekonomické perpetuum mobile).

Děti Země opět konstatují, že nebyly doloženy konkrétní a přesvědčivé podklady o veřejném zájmu, neboť jde jen o plány a spekulace, které jsou podepřeny nějakými kvazi-ekonomickými poučkami s ideologickým podbarvením.

Přitom od o. p. s. se dalo očekávat, že předloží konkrétní příkladu již dávno zrealizovaných přístavišť na kanále, n na nichž bude doloženo, jakým konkrétním způsobem existuje korelace (přímý vztah) mezi novými přístavišti a jejich přínosy, tzn. jaká byla očekávání a jaká je realita, jaká kritéria pro doložení veřejného zájmu je vhodné zvolit, aby měla nějakou vypovídající hodnotu.

Bohužel nic takového nebylo předloženo. Přitom všechny argumenty o přínosech nových přístavišť a o výběru nehorší varianty (č. 1) rozvoje kanálu již vyvrátil či zpochybnila kontrola NKÚ, na níž o. p. s. vůbec nereaguje.

A pokud třeba ŘVC předkládá posudek o ekonomických přínosech záměru (2/2024), tak ten vychází ze studie SUDOP Praha a. s. z 6/2019, přičemž byl kontrolou NKÚ vyvrácen. ŘVC podobné posudky předložilo i v jiných řízeních o výjimku, v nichž ale neuspělo, neboť byly prohlášeny za irelevantní.

Jde o tyto písemnosti (viz příloha):

- 1) posudek „Přístaviště Kostelec nad Labem – ekonomické přínosy přístaviště“ (SUDOP Praha, a. s., 10/2022)
- 2) posudek „Přístaviště Malé Žernoseky – ekonomické přínosy přístaviště“ (SUDOP Praha, a. s., 10/2022)

Správní orgán nesouhlasí s tvrzením DZ, že podpůrná vyjádření (MD, Státní plavební dráha – pobočka Přerov, Policie ČR, města Staré Město a Uherské Hradiště, Zlínský kraj a Baťův kanál, o. p. s.), záměr Přístaviště Slovácko podporují pouze z politických a ekonomických pohnutek. Zejména orgány státní správy a samosprávy konají v zájmu veřejné správy, zajištění bezpečnosti, veřejného zdraví a ochrany životního prostředí. Krajský úřad tato podpůrná vyjádření kompetentních orgánů státní správy a samosprávy (především pro zajištění bezpečnosti a veřejného zdraví) shledal jako relevantní podklady pro doložení veřejného zájmu.

K podpurnými vyjádřeními socio-ekonomických přínosů Přístaviště Slovácko správní orgán zaujímá stanovisko, že předložení všech konkrétních čísel dokládajících budoucí sociální a ekonomický rozvoj regionu díky vybudování rekreačního přístavu a zvýšení tak kapacity stání, je nerealistické. Záměr se týká stavby, která bude svou podstatou součástí dopravní infrastruktury. Přítomnost funkční a dostatečně kapacitní infrastruktury je základní technickou podmínkou pro sociální a ekonomický rozvoj jakékoli lokality, ať už se jedná o plochy určené pro bydlení, průmyslový rozvoj nebo rekreaci. Přispívá-li tedy stavba k dopravní obslužnosti regionu, ať už jde o pozemní komunikaci či vodní cestu s přístavištěm či přístavem určenou k rekreační plavbě, pak zároveň vytváří předpoklady pro ekonomický rozvoj dané oblasti. Z výše uvedeného tedy vyplývá, že prvky dopravní infrastruktury vytvářejí pouze předpoklad pro následný rozvoj podnikání a s ním související zaměstnanosti. Stanovení konkrétního počtu nově založených živností, navýšení pracovních míst či predikce ekonomického rozvoje stanovením přesných ukazatelů v přímé vazbě na vybudování rekreačního přístavu je v prostředí volného trhu zcela nereálné. Taková prognóza by navíc musela vzít v úvahu řadu dalších okolností významných pro podnikání, jako například ekonomické či legislativní podmínky platné v daném čase. Kromě toho, i kdyby byla taková čísla k dispozici, neexistuje žádná exaktní metoda, jak s takovými údaji v řízení o druhové výjimce pracovat.

Podstatou řízení o druhové výjimce je konfrontace dvou odlišných veřejných zájmů. Tento typ řízení proto bude vždy založen na odborné úvaze správního orgánu, pro kterou má větší význam komplexní posouzení všech relevantních okolností záměru než přesná teoretická čísla. I kdyby bylo možné vyjádřit dopady záměru v konkrétních číslech, význam obou veřejných zájmů se vždy relativizuje jejich porovnáním. To, co v daném případě považuje správní orgán za zásadní, je fakt, že žádný ze zjištěných zvláště chráněných druhů živočichů nebude záměrem významněji dotčen nebo ohrožen. Vlivy na dotčené živočichy jsou málo významné a pouze mírně nepříznivé, navíc je lze minimalizovat navrhovanými podmínkami dle Hodnocení. Tento fakt je významnější, než snaha o teoretické vyčíslení ekonomického a sociálního přínosu stavby.

2.2. K Dopravní politice ČR do roku 2020

Děti Země rozporují skutečnost, že by DP ČR do roku 2020 byla platná ještě v roce 2023. Podstatné ovšem je, že DP ČR neuvádí konkrétní záměry, že se má (vodní) doprava rozvíjet právě v biotopech zvláště chráněných druhů organismů, což je případ předloženého záměru. Současně jde o obecné popisy, které lze použít na cokoliv a kdekoliv, takže jde o irelevantní argumenty.

2.2.1. *Pokud ŘVC tvrdí, že přístav splňuje požadavek o rozvoji cestovního ruchu s přínosy pro danou lokalitu, tak toto tvrzení jednak rozporuje zpráva NKÚ, podle které jsou udávané přínosy pro SRP a OLD na Labi, Vltavě a na Baťově kanálu mimo realitu, a jednak se ŘVC ČR ani nepokusilo nějaké přínosy v prognóze doložit. Ve spisu nejsou žádné konkrétní doklady o konkrétních přínosech přístavu pro SRP.*

2.2.2. *Pokud ŘVC tvrdí, že musí zajistit bezpečnost pro SRP, tak toto tvrzení se ani nepokusilo doložit, takže není zřejmé, kolik nehod se na řece Moravě a na Baťově kanálu např. za posledních 10 let uskutečnilo, kolik bylo mrtvých osob a kolik zraněných a jaká je majetková škoda. A ani není uvedena žádná přesvědčivá prognóza snížení nehodovosti, pokud by přístav pro SRP existoval. Ve spisu nejsou žádné konkrétní doklady o konkrétním stavu nehodovosti do současné doby a ani budoucnou, aby bylo zde nutné postavit přístav pro SRP.*

2.21.3. *Pokud ŘVC tvrdí, že výstavbou přístavu se vyřeší splavnost řeky Moravy a Baťova kanálu, tak dle Děti Země jde o iracionální tvrzení, neboť ten je v tomto úseku splavný. Ve spisu nejsou žádné konkrétní doklady, že řeka Morava a Baťův kanál není pro SRP a OLD splavný.*

2.2.4. *Pokud ŘVC tvrdí, že výstavbou přístavu se vyřeší spolehlivost Baťova kanálu, tak dle Děti Země jde o iracionální tvrzení, neboť ten je v tomto úseku spolehlivý. Ve spisu nejsou žádné konkrétní doklady, že Baťův kanál není zde pro SRP a OLD spolehlivý.*

2.3. K Sestra II

ŘVC ve svém vyjádření uvádí, že veřejný zájem a jeho převahu či naléhavost dokládá Sestra II. o tom, že na Baťově kanálu není úplnost sítě veřejných státní se službami.

Děti Země připomínají, že tato koncepce má jen obecný charakter, takže nemůže dokládat veřejný zájem a jeho převahu či naléhavost, přičemž přiložený seznam různých dopravních záměrů je jen ilustrativní. Navíc na řece Moravě a na Baťově kanálu je mnoho přístavů, takže nějaké nové by jen stěží přinášely nějaké další přínosy (jak uvádí i NKÚ), zvláště pokud se výstavba a provoz kanálu mnoho let dotuje státem, dvěma kraji a obcemi v okolí.

Koncepce SeStra II také nepožaduje, aby se tyto indikativní záměry paušálně povolovaly v cenných biotopech, neboť pro každý záměr se musejí doložit konkrétní pozitiva a negativa. Navíc v blízkém okolí jsou min. 2-3 přístavy pro OLD (pozn.: v Kunovickém lese a v Uherském Hradišti na řece Moravě a ve Starém Městě na Baťově kanále), takže požadavek na další „veřejné přístaviště se službami“ je v tomto místě absurdní, neboť je již splněn. Nelze tedy argumentovat předloženým záměrem pro soukromé účely. Jde o irelevantní argumentaci.

Ve spisu nejsou žádné konkrétní doklady, že právě zde chybí veřejný přístav pro SRP se službami a se zázemím, ačkoliv blízko jsou provozovány přístavy pro OLD i se službami.

Potřeba vybudování servisního centra v dotčené lokalitě vyplývá z výše uvedených podpůrných vyjádření a stanovisek místně příslušných orgánů státní správy a samosprávy.

2.4. Ke Koncepci vodní dopravy 2016-2023

Koncepce vodní dopravy (dále jen KVD) byla vypracována na roky 2016-2023, takže odkaz na ní je z časového hlediska irelevantní, a nikdy nenabyla platnosti, takže odkaz na ní je z právního a věcného hlediska irelevantní (a odkaz na body 4.1.4. a 4.4.2 KVD).

S touto námitkou se správní orgán ztotožňuje.

2.5. K dalším irelevantním tvrzením ŘVC

Děti Země považují tyto další argumenty ŘVC, které mají údajně dokládat veřejný zájem a jeho převahu či naléhavost za irelevantní, stejně jako jeho odkaz na KVD:

- záměr naplňuje zákon č. 254/2001 Sb., tj. vodní zákon (???)
- záměr naplňuje zákon č. 114/1995 Sb., tj. o vnitrozemské plavbě (???)

Žádný zákon, včetně těchto, ve své obecnosti nikdy žádný veřejný zájem a ani jeho převahu či naléhavost dokladovat nemůže, neboť tyto skutečnosti se posuzují jednak v konkrétním správním řízení, tj. v tomto, a jednak, a to hlavně, na základě konkrétních důkazů, které ovšem ŘVC nepředložilo.

K této námitce správní orgán uvádí, že povinnost provozovatelů plavidel vyplývají z § 7 odst. (2) vodního zákona vyžadující shromažďování a odběr odpadních vod bez rizika znečištění vod povrchových je díky absenci vybavení přístavů, speciálních servisních zařízení nebo obslužných lodí ve smyslu § 7 odst. (3) vodního zákona v současné době prakticky nevykonatelná.

Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě nebyl správním orgánem v tomto řízení použit jako podklad pro doložení veřejného zájmu.

2.6. K doložení veřejného zájmu a jeho převahy či naléhavosti

V ust. § 56 odst. 2 ZOPK se uvádí následující:

„Výjimku ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů lze povolit

- v zájmu ochrany volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin a ochrany přírodních stanovišť,*
- v zájmu prevence závažných škod, zejména na úrodě, dobytku, lesích, rybolovu, vodách a ostatních typech majetku,*

- c) v zájmu veřejného zdraví nebo veřejné bezpečnosti nebo z jiných naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu, včetně důvodů sociálního a ekonomického charakteru a důvodů s příznivými důsledky nesporného významu pro životní prostředí,
- d) pro účely výzkumu a vzdělávání, opětovného osídlení určitého území populací druhu nebo opětovného vysazení v původním areálu druhu a chovu a pěstování nezbytných pro tyto účely, včetně umělého rozmnožování rostlin,
- e) v případě zvláště chráněných druhů ptáků pro odchyt, držení nebo jiné využívání ptáků v malém množství.“

K povolení výjimky ke škodlivému zásahu je tedy nutné kumulativně splnit následující podmínky ust. § 56 ZOPK:

- doložit veřejný zájem předloženého záměru
- doložit převahu tohoto zájmu nad zájmem ochrany biotopů a jedinců zvláště chráněných druhů živočichů
- uvést konkrétní důvod dle § 56 odst. 2 ZOPK
- doložit neexistenci jiného uspokojivého řešení (pro druhy chráněné ES)
- povolovaná stavba neovlivní dosažení udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany

ŘVC dále spatřuje veřejný zájem a jeho převahu či naléhavost pro realizaci přístavu pro 50 SRP, mimo koncepční materiály, které jsou pro předmětné řízení o konkrétním záměru irelevantní, v těchto tvrzeních:

- záměr zvýší podnikání (?)
- záměr zvýší zaměstnanost (?)
- záměr zvýší kvalitu SRP (?)
- záměr zajistí dopravní obslužnost (?)
- záměr rozvine cestovní ruch v regionu se zvýšením atraktivity Uherského Hradiště a Starého Města (?)
- záměr zvýší bezpečnost plavebního provozu pro SRP (?): ochrání posádku a jejich plavidlo, soukromý

a veřejný majetek na řece Moravě a na Baťově kanálu a ostatní účastníky provozu a jejich plavidla

Děti Země obecně tvrdí, že ŘVC opět žádnými konkrétními a ani věrohodnými studii nedokládá, že právě tento přístav pro SRP v nějakém definovaném čase reálně zajistí naplnění výše uváděných údajných nedostatečných veřejných zájmů.

Tato výjimka z ochranných podmínek ohrožených zvláště chráněných živočichů byla udělena podle ustanovení § 56 odst. 1 a odst. 2 písm. c) v zájmu veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti a z jiných naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu, včetně důvodů sociálního a ekonomického charakteru.

Převaha tohoto zájmu nad zájmem ochrany biotopů a jedinců zvláště chráněných druhů živočichů včetně toho, že povolovaná stavba neovlivní dosažení udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany vyplývá z výsledku Hodnocení vlivu, jak je zdůvodněno výše na str. 5 – 8 tohoto rozhodnutí.

Krajský úřad se převahou veřejného zájmu nad zájmem ochrany přírody již výše zabýval, jak je zdůvodněno výše na str. 17 – 18 tohoto rozhodnutí.

2.7. K doložení neexistence jiného uspokojivého řešení

ŘVC ve své žádosti uvádí, že neexistuje žádné jiné reálné a uskutečnitelné řešení jím nedostatečně naplněných různých veřejných zájmů, než je právě výstavba přístaviště pro SRP.

Z obsahu žádosti nevyplývá, že by žádné jiné uspokojivé řešení neexistovalo, a to

- v užším slova smyslu v podobě realizace přístaviště mimo cenné biotopy,
- v širším slova smyslu, tzn. zda je skutečně žádoucí postavit přístav pro SRP do lokality s cennými biotopy, pokud neexistují konkrétní doklady o přímé souvislosti mezi naplňováním nějakého veřejného zájmu, který je zde reálně nedostatkový a reálně může tento stav naplnit právě nové přístaviště a nikoliv jiný investiční záměr či jiné opatření.

Lokalita pro umístění rekreačního přístavu Slovácko byla pečlivě vybrána na základě marketingové analýzy, která ji vyhodnotila vzhledem k velikosti měst Staré Město a Uherské Hradiště, u kterých má být rekreační přístav Slovácko umístěn, jejich turistickému potenciálu, vzdálenosti navrhované lokality od těchto měst i vzdálenosti od již existujících přístavů, jakož i vzhledem k současné nedostatečné kapacitě stání pro rekreační plavidla a nedostatku servisních služeb pro rekreační plavidla v této lokalitě jako nejnvhodnější. Metodika vyhodnocení celkového potenciálu je podrobně uvedena v čl. 2.8 marketingové analýzy.

K umístění Přístaviště Slovácko správní orgán uvádí, že nelze souhlasit s tvrzením DZ o cenných biotopech. Z Hodnocení vlivu vyplývá, že většinu lokality tvoří intenzivně obhospodařovaná orná půda a další biotopy (intenzivně obhospodařované louky, antropogenní plochy se sporadickou vegetací mimo sídla, ruderalní bylinná vegetace mimo sídla, křoviny s ruderalními a nepůvodními druhy, nálety pionýrských dřevin, nelesní stromové výsadby mimo sídla a vodní toky a nádrže bez ochrannářsky významné vegetace) jsou víceméně málo významné fragmenty nízké biologické hodnoty.

3. Vztah záměru ke kontrolní zprávě NKÚ č. 21/03 NKÚ (3/2022)

Děti Země na podporu tvrzení o absenci dokladů, že záměr je veřejným zájmem, který převažuje či je naléhavý, upozorňují na přiloženou kontrolní zprávu NKÚ z 3/2022, z ní níže upozorňují na skutečnosti, které NKÚ odhalilo.

NKÚ během kontrolního období 2014-2021 pečlivě hodnotilo i různé marketingové analýzy ŘVC, které ovšem nepovažuje za odborně korektní podklady na realizaci plánů na výstavbu nových přístavišť či rozšíření stávajících, neboť není podložený žádnými věrohodnými údaji, resp. jde o účelové spekulace.

S touto námitkou se právní orgán ztotožňuje s tím, že marketingové analýzy pro záměr Přístaviště Slováckou nejsou odborné podklady pro řízení o udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů a mají informativní charakter. Současně však ani zprávy NKÚ nejsou závaznými podklady pro toto řízení.

4. Závěr

ŘVC opět nedoložilo, že by záměr představoval nějaký veřejný zájem (spíše soukromý zájem majitelů osobních lodí či jiného soukromého byznysu) a tedy ani jeho převahu či naléhavost.

Děti Země podotýkají, že jim je známa snaha ŘVC utrácet veřejné peníze na různé projekty po ČR na tzv. podporu soukromé rekreační plavby. To má ale spíše soukromý podnikatelský rozměr, než veřejný.

Děti Země si proto dovoluují upozornit na vybraná rozhodnutí KÚ v Čechách, kterými byla žádost řady státních investorů o povolení škodlivého zásahu zamítnuta, neboť nebylo konkrétním způsobem (odbornými studii) nijak doloženo, že tyto „státní záměry“ ve svých technických řešeních představují veřejný zájem a jeho převahu.

Tato námitka je irelevantní. Posouzení vhodnosti investování peněz ze státního rozpočtu nepřísluší orgánu ochrany přírody v řízení vedeném podle zákona. Správní řízení u jiných správních orgánů přímo nesouvisí s tímto řízením, pro které nejsou relevantními podklady.

Závěr správního orgánu:

Krajský úřad se při svém rozhodování ve věci udělení výjimky podle § 56 zák. č. 114/1992 Sb. opíral o vlastní znalosti území, informace obsažené v žádosti, podpůrných vyjádření, vycházel z projektovaného řešení záměru stavby a převzal závěry a doporučená kompenzační a ochranná opatření ze zpracovaného Hodnocení.

Podle § 56 odst. 1 zákona lze výjimku ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů podle § 50 povolit v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, nebo v zájmu ochrany přírody. U zvláště chráněných druhů živočichů, které jsou předmětem ochrany podle práva Evropských společenství, lze výjimku podle věty první povolit jen tehdy, pokud je dán některý z důvodů uvedených v § 56 odst. 2, neexistuje jiné uspokojivé řešení a povolovaná činnost neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu druhu z pohledu ochrany.

V uvedeném případě Krajský úřad dospěl k závěru, že předmětný záměr stavby je ve veřejném zájmu bezpečnosti plavebního provozu, veřejného zdraví, ochrany životního prostředí, zkvalitnění vodní dopravy s důrazem na rekreační plavbu, zejména bezpečné kotvení plavidel využívajících řeku Moravu a Bařův kanál, vybudování servisního zázemí pro kotvící a zimující plavidla.

Plánovaný „Přístav Slovácko“ umístěný mimo tok řeky, je prvkem zvyšujícím bezpečnost. Krajský úřad se k veřejnému zájmu záměru vyjádřil již výše v rámci vypořádání námitek spolků. Při porovnávání váhy veřejného zájmu veřejného zdraví a bezpečnosti lodní dopravy a veřejného zájmu chráněného zákonem č. 114/1992 Sb. se Krajský úřad přiklonil k zájmu veřejného zdraví a veřejné bezpečnosti lodní dopravy, také s přihlédnutím k tomu, že předmětné ZCHD budou zásahem negativně ovlivněny jen v malé míře.

Krajský úřad zvážil neexistenci jiného uspokojivého řešení. Z podkladů pro toto rozhodnutí jednoznačně vyplývá nutnost vybudování Přístaviště Slovácko v strategicky nejvýhodnější lokalitě současně s minimálními dopady na zvláště chráněné druhy. Pokud tedy připustíme převažující veřejný zájem na vybudování přístaviště v dané lokalitě, která je k tomuto účelu vhodná, neexistuje jiné uspokojivé řešení.

Na otázku, zda povolovaná činnost neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu druhů z pohledu ochrany, je možno odpovědět záporně, jak vyplývá z výsledků Hodnocení vlivu. V Hodnocení jsou navržena opatření zmírňující negativní dopad provádění prací a provozu přístaviště na předmětné druhy. S ohledem na zjištění prezentovaná v Hodnocení byly Krajským úřadem k minimalizaci negativních vlivů navrhovaných zásahů na ZCHD ve výše uvedeném rozhodnutí stanoveny podmínky.

Krajský úřad po zhodnocení všech podkladových materiálů shledal, že jsou splněny základní předpoklady pro udělení výjimky ze zákonem stanovených ochranných podmínek ZCHD živočichů, a proto žádosti Ředitelství vodních cest ČR vyhověl.

Poučení o odvolání:

Proti tomuto rozhodnutí mohou účastníci řízení podle ust. § 83 odst. 1 správního řádu podat ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení odvolání k Ministerstvu životního prostředí ČR s uvedením rozsahu, v jakém je rozhodnutí napadáno, namítaného rozporu s právními předpisy nebo s uvedením nesprávnosti rozhodnutí či řízení, jež mu předcházelo. Odvolání se podává u Krajského úřadu Zlínského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství. Podané odvolání má v souladu s ust. § 85 odst. 1 správního řádu odkladný účinek. Odvolání podané jen proti odůvodnění rozhodnutí je podle ust. § 82 odst. 1 správního řádu nepřipustné.

JUDr. Jolana Hulínová

Vedoucí oddělení právního a ochrany přírody

Obdrží účastníci řízení nebo jejich zástupci:

AQUATIS a.s., Botanická 834/56, 602 00 Brno,
Město Staré Město, náměstí Hrdinů 100, 686 03 Staré Město
Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, 13000 Praha
Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 932/11, 60200
Ředitelství vodních cest ČR, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 11000
Ing. Eva Hájková, AQUATIS a.s., Třebohostická 14 , 100 31 Praha
Egeria, z.s., Obchodní 1324, 765 02 Otrokovice
Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu, Körnerova 219/2, 60200 Brno
Voda z Tetčic z.s., Hybešova 178, 66417 Tetčice