

	<b>18. zasedání zastupitelstva města</b>	<b>dne 11.11.2020</b>
Složka <b>zN5</b>		Materiál pro ZM č. ZM_M 43 BJ1822 03105/20
předkládá:	<b>Mgr. Kateřina Šebestová</b> náměstkyně primátora	
zodpovídá:	<b>Ing. Bc. Pavel Valerián, Ph.D., MBA</b> vedoucí odboru ochrany životního prostředí	
zpracoval:	<b>Ing. Aleš Brázda</b> specialista životního prostředí (I.)	

**Věc:** Stanovisko města k usnesení vlády ČR ve věci studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe

**Obsah:** Důvodová zpráva  
Příloha č. 1: Návrh dopisu na předsedu vlády ČR  
Příloha č. 2: Usnesení vlády ČR č. 968  
Příloha č. 3: Vyjádření odboru ÚPaSŘ  
Příloha č. 4: Stanovisko MAPPA

**Návrh usnesení:**

**Zastupitelstvo města  
k usnesení č. 05215/RM1822/76**

(č. usnesení)

(zn. předkl.)  
33

### 1) nesouhlasí

s usnesením vlády České republiky č. 968 ze dne 5. října 2020 ke studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe a se zahájením přípravy Oderské větve v úseku Ostrava-Svinov - státní hranice ČR/Polsko - (Kožle) jako první části propojení Odra - Dunaj ve výsledné variantě podle studie proveditelnosti

### 2) souhlasí

s obsahem dopisu na předsedu vlády České republiky dle přílohy č. 1 předloženého materiálu

Projednáno s: radou města  
3.11.2020

**V Ostravě dne 04.11.2020**

**Statutární město Ostrava**  
primátor

Vaše značka:

Ze dne:

Č. j.:

Sp. zn.:

Vyřizuje: Ing. Bc. Pavel Valerián, Ph.D., MBA  
Telefon: +420 599 442 306  
Fax: +420 599 44  
E-mail: pvalerian@ostrava.cz

Vážený pan  
Ing. Andrej Babiš  
předseda vlády České republiky  
nábřeží Edvarda Beneše 4  
118 01 Praha 1 – Malá Strana

Datum:

Vážený pane premiére,

obracím se na Vás ve věci vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe. Byla zpracována studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe (dále jen „*studie proveditelnosti*“), kterou projednala vláda České republiky a svým usnesením č. 968 ze dne 5. 10. 2020, uložila místopředsedovi vlády, ministru průmyslu a obchodu a ministru dopravy zahájit přípravu Oderské větve vodního koridoru v úseku Ostrava-Svinov – státní hranice ČR/Polsko – (Kožle) jako první část propojení Odra – Dunaj.

Statutární město Ostrava nesouhlasí s usnesením vlády České republiky č. 968 ze dne 5. 10. 2020 ve věci zahájení příprav Oderské větve vodního koridoru v úseku Ostrava-Svinov – státní hranice ČR/Polsko – (Kožle), a to z následujících důvodů:

- Zásadním problémem studie proveditelnosti je chybějící zpracování dopadů na všechny aspekty ochrany životního prostředí. Rozhodnutím vlády se tak problematika vyhodnocení dopadů stavby nekonceptně přesouvá až do procesu EIA. Studie proveditelnosti neřeší dostatečně dopady na zákonem chráněné zájmy na úseku vodního hospodářství a ochrany přírody a krajiny. Zásadní změna vodního režimu bude mít silný negativní až likvidační vliv na stávající zejména vodní a nivní biotopy a na ně vázaná společenstva organismů (včetně zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů), a to nejen v místě stavby, ale v celém rozsahu široké nivy vodního toku. Jedná se mimo jiné i o biotopy, které jsou součástí území Chráněné krajinné oblasti Poodří (včetně přírodních rezervací Rezavka a Polanský les a národní přírodní rezervace Polanská niva) a území soustavy Natura 2000 (Ptačí oblast Poodří, Ptačí oblast Heřmanský stav – Odra – Poolší a evropsky významná lokalita Poodří).
- Z citované studie je patrné, že je navrhováno řešení, kdy je navržena nová trasa řeky a nová podoba vodního koryta. Ta je mnohdy vedena na násypch mimo současné koryto řeky, ta vede nově nad terénem. Jedná se o řešení, které je necitlivé a devastující k takto cennému a chráněnému území. Řeka je páteří celého chráněného území, které se podél ní v minulosti formovalo a vznikalo. Bez řeky takové území zanikne. Chráněná krajinná oblast včetně nadregionálního biokoridoru je životně s řekou svázána, bez existence řeky dojde k nenávratným změnám v území. Vedení řeky na samostatném tělese, ať už na náspu nebo

formě mostní konstrukce, fyzicky odděluje tento vodní prvek od ostatní krajiny s přímými fatálními dopady na stávající biotopy. Navrženým řešením dochází k necitlivému a tvrdému zásahu do krajinného rázu celého přírodního území. Součástí nivního území, stávajících biotopů, s nimi propojených chráněných druhů živočichů a rostlin jsou rozlivové louky, které navrženým řešením zaniknou. Přinese to změnu životního prostředí a druhového složení společenstev v území i v navazujících vodních tocích.

- Navržené řešení uvažuje s vybudováním přístavu v městské části Mariánské Hory, kde předpokládá jeho zapojení do městské dopravní infrastruktury. Jedná se však o jedno z nejpostiženějších území města z hlediska důsledků bývalé průmyslové činnosti, které se město již mnoho let snaží transformovat do stavu území s minimálním až nulovým dopadem na životní prostředí. Přístav je navržen do vnitřní části města. Umístěním tak vznikne logistické centrum mimořádných rozměrů, které si nutně vyžádá napojení na veškerou dopravní infrastrukturu, počínaje dálnicí, městský dopravní skelet, řeku i v místě se nacházející železniční síť. Kromě vazeb na vzdálené regiony využívající železniční a dálniční koridor, bude do logistiky přístavu zapojena komunikační a železniční síť na území města. Tato síť není na takové zatížení připravena. Přístav tohoto logistického významu s takto velkým územním přesahem bývá z urbanistického hlediska umisťován mimo zastavěná území obcí nebo na jejich okraji, v našem případě se však jedná o vnitřní část města, kdy tímto umístěním bude zásadním způsobem negativně ovlivněn jeho urbanistický rozvoj.
- Jedná se pro město Ostravu i navazující obce o nenahraditelné přírodní území, které ovlivňuje jejich život a tvoří jejich přírodní a rekreační zázemí. Není zřejmě třeba zdůrazňovat, že veškeré zásahy do takto chráněného prostředí musí být citlivé a v minimální možné míře. Navrženým řešením dochází k necitlivému a tvrdému zásahu do krajinného rázu širšího území, který tak bude nenávratně poškozen.
- V několika částech kromě zásahu do přírodního území stavba bezprostředně navazuje na stabilizovanou zástavbu, převážně rodinných domů (tj. Koblov, Výškovice, Nová Ves, Stará Bělá), které mají charakter vesnického rázu, a ten bude zásadně poškozen.
- Realizací záměru v navržené podobě dojde ke zhoršení stavu dotčených vodních útvarů a k negativnímu ovlivnění minimálních zůstatkových průtoků velkého počtu drobných vodních toků, nelze opomenout také zásah do práv vlastníků stávajících povolení k nakládání s vodami, které musí být zachovány. Nelze vyloučit, ale spíše lze očekávat, zhoršení průchodnosti dotčených vodních toků z hlediska migrace vodních živočichů.
- Zcela jistě lze očekávat také zhoršení kvality vody nejen v samotném kanálu, ale současně i v navazujících vodních tocích. Řeka Odra a její přítoky jsou recipientem velkého množství vyčištěných splaškových i průmyslových odpadních vod, významného množství slaných důlních vod. Nedostatečné proudění a cirkulace vody ve vodním kanálu povede ke změně teplotního a kyslíkového režimu v něm, zkoncentrování znečištění přinášeného řekou Odrou i jejími přítoky, mimo jiné v důsledku nedostatečných samočisticích biologických procesů v samotném kanálu. Důsledkem bude rozvoj eutrofizace vody, zvýšení koncentrace těžkých kovů a jiných prioritních látek ve vodě, změna životního prostředí a druhového složení společenstev nejen v plavebním kanálu, ale také v navazujících vodních tocích.

- Za fatální důsledek zamýšlené stavby lze označit její důsledek na problematiku ovlivnění podzemních vod. Realizací záměru dojde k přímému ovlivnění zdrojů hromadného zásobování pitnou vodou na území města Ostravy, zejména prameniště Nová Ves – Dubí ale i dalších. Vzhledem k charakteru těchto zdrojů, závislých bezprostředně na vodním režimu řeky Odry dojde s vysokou pravděpodobností k jejich zániku. Tím by byly zmařeny vysoké investice vynaložené městem Ostrava na rozvoj tohoto, pro město strategického, zdroje pitné vody. Dosavadní studie opomíjí dopady na koncentrovanou, nejen vodohospodářskou, veřejnou infrastrukturu v hustě zastavěném městském prostředí.
- Již od 70. let minulého století je vodní koridor Dunaj – Odra – Labe hájenou stavbou v rámci územního plánu Ostravy a fakticky tak brání zejména rekreačnímu využití a rozvoji vodního toku Odry.
- Celá koncepce projektu je už zastaralá a v mezidobí došlo k zásadnímu útlumu koksárenství, těžbě uhlí a celý region se transformoval. Dochází k značnému odklonu od zpracovatelského průmyslu základních surovin a zcela jistě již nebude taková poptávka po lodní dopravě. Projekt tak, jak je navržen, bude velmi finančně nákladný. Jsme toho názoru, že vynakládané finanční prostředky by měly být směřovány do jiných oblastí regionu. Například do likvidace stále velkého množství starých ekologických škod v dané oblasti, kde v současné době finanční prostředky chybí. Jedná se o území, která se z důvodu neřešených starých ekologických škod nemohou nově rozvíjet.
- Proti realizaci vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe se postavila řada univerzit a odborníků v dané oblasti, jak je patrné mimo jiné z Prohlášení odborných společností a akademických pracovišť k zahájení přípravy plavebního koridoru Dunaj – Odra - Labe ze dne 8. 10. 2020 a také řada samospráv.

Vzhledem k uvedeným důvodům Vás žádám o změnu usnesení vlády České republiky č. 968 ze dne 5. 10. 2020. Město požaduje, aby před zahájením dalších fází realizace projektu (před procesem EIA) byla zpracována komplexní podrobná analýza dopadů stavby na životní prostředí, včetně vyhodnocení souladu stavby se zákony ČR v oblasti životního prostředí a dále podrobná analýza zamýšlené stavby na dopravní infrastrukturu města, její zatížení, propustnost a stavebně technickou připravenost.

S obsahem dopisu souhlasilo zastupitelstvo města svým usnesením č..... ze dne.....

S pozdravem

Ing. Tomáš Macura, MBA  
primátor

## Na vědomí:

1. doc. Ing. Karel Havlíček, Ph.D., MBA, ministr průmyslu, obchodu a dopravy
2. JUDr. Alena Schillerová, Ph.D., ministryně financí
3. Mgr. Richard Brabec, ministr životního prostředí
4. Ing. Miroslav Toman, CSc., ministr zemědělství
5. Ing. Klára Dostálová, ministryně pro místní rozvoj

# Stanovisko k záměru SPLAVNĚNÍ ODRY DO OSTRAVY v úseku PŘÍSTAV OSTRAVA – Antošovice.

Stanovisko je na podkladě „Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe“ a souvisejících dokumentů (přílohové dokumenty studie proveditelnosti, Územní plán Ostravy a zejména výkresová dokumentace zpřesňující trasu Ostrava Mariánské Hory – Bohumín).

Stanovisko se zabývá pouze úsekem mezi PŘÍSTAVEM OSTRAVA v lokaci Ostrava-Mariánské Hory po Antošovice. V širších souvislostech zohledňuje navazující úsek po státní hranici ve Starém Bohumíně a případný vliv na navazující úsek jižně v blízkosti zaústění řeky Opavy.

## Trasování a prostorové nároky vodního koridoru

- Přestože je zpřesněná trasa vedena vůči stávajícímu říčnímu korytu citlivěji než udává rezerva v ÚPO, je nutno brát v úvahu, že se trasování vodního koridoru míjí s rozvojovými možnostmi Ostravy v oblasti logistiky a výroby. Poloha řeky (vodního koridoru) vůči stávajícím plochám neumožňuje vytvořit přímé a efektivní vazby, což může být rizikem pro naplnění jedné z uváděných příležitostí – zatraktivnění regionu pro investory na území Ostravy.
- Trasování vodního koridoru (dále jen VK) může při nedostatečně citlivém přístupu do budoucna vyloučit využití mnohých „skrytých“ potenciálů pro rekreaci, kterou Ostrava v současné době má.
- Studie proveditelnosti předkládá provedení VK v přírodě blízkém provedení s přilehlými rozlivnými plochami a biotopy. Bude nutno prověřit, zda jsou tato řešení s ohledem na prostorové podmínky možná a zda naopak nedojde k znehodnocení okolí koryta řeky. Například se jedná o oblast kolem soutoku Odry s Ostravicí, kde je řeka na pravém břehu lemována tělesem dálnice. Prostorová omezení případně i kontaminace a sesuvy půdy mohou být rizikem pro naplnění jedné z uváděných hlavních příležitostí – růstu rekreačního potenciálu.
- Je nutno vzít v úvahu, že kromě budování samotného VK si jeho realizace vyžádá úpravu části stávající dopravní případně technické infrastruktury:
  - nadvýšení minimálně 1 ze stávajících mostů přes Odru (silniční most na ulici Hlučínská) a s tím související navýšení příjezdových komunikací
  - zrušení některých místních komunikací podél Odry (zahrnující i cyklistické stezky) a jejich nahrazení jiným způsobem

- Jakékoliv další přemostění řeky bude při zohlednění podjezdové výšky 7,0m realizováno se zvýšenými náklady (např. žádoucí pěší a cyklo trasa Přívoz-Landek).
- VK je trasován přes území bývalého dolu Odra, kde bude pravděpodobně nutno řešit kontaminaci půdy, případně zabezpečení starého důlního díla. VK je rovněž trasován v blízkosti ústřední ČOV, která musí být zabezpečena.

## **PŘÍSTAV OSTRAVA**

- Přístav v dané poloze nenavazuje na rozvojové plochy města a jeho plocha je výrazně limitována. Bude nutno prověřit, zda jsou dostupné plochy pro zamýšlený účel nákladního přístavu dostačující.
- Bude nutno vyřešit dopravní napojení pro nákladní automobilovou dopravu (kontejnerová doprava, doprava velkorozměrných výrobků). Je-li v záměru uvažováno přes areál chemičky, bude nutno mj vyřešit soulad s vnitroareálovým provozním a bezpečnostním režimem.
- Napojení vlečkovou dopravou je navrženo na stávající železniční vlečky v areálu chemičky. Dle dostupných podkladů není z uvažovaného místa přímá vazba na železniční koridor. Zajištění plynulého a efektivního napojení na ŽK se nám jeví nezbytné, stejně jako zajištění souladu železniční dopravy s vnitroareálovým režimem.

## **Dopad na přírodu a krajinu**

- Mimo výše uvedeného může mít záměr velmi negativní vliv na hydrologické poměry v širším území, čímž může dojít k vážnému ohrožení biodiverzity, ohrožení stavu CHKO a dalších přírodních památek, včetně krajinného rázu.
- V případě přírodní památky Hraniční meandry Odry musí být prověřen vliv nového kanálu, který převede lodní dopravu mimo PP. Realizací, obsluhou kanálu a převedením části průtoku vody do kanálu, může dojít k nevratným škodám.
- Případné pokračování VK jižně od zaústění Opavy se při zohlednění všech jmenovaných rizik jeví jako **vysoce problematické!**

## **Závěr**

Záměr využití vodního koridoru ve výše uvedeném úseku by měl být v první řadě podložen vyhodnocením, zda jeho funkci nemohou suplovat současné a budoucí kapacity na železniční dopravě a zda přinese odpovídající ekonomické benefity. Následně si bude efektivní využití VK žádat vyřešení veškerých zmiňovaných vazeb, zejména napojení na dopravní infrastrukturu a průmyslové i logistické areály. Tyto související investice by měly být v bilancích zohledněny.



Realizace VK pro nákladní dopravu umožňuje jeho využití i pro rekreační plavbu a s tím související zvýšení atraktivity (širšího) území pro rekreaci. Rozvoj tohoto odvětví je však synergicky propojen s charakterem přírodního a umělého prostředí, jehož je VK součástí a nesmí tedy realizací a provozování VK dojít k narušení krajinného rázu a přírodních procesů. Realizace VK musí být v maximální míře provedena v přírodě blízkém stavu a veškeré další zásahy a doprovodná infrastruktura (plavební komory, přístaviště, apod.) ji musí harmonicky doplňovat. VK musí rozvíjet přírodní potenciál Ostravy.

V Ostravě, 2.11.2020

Ondřej Vysloužil a kolektiv  
Městský ateliér prostorového plánování a architektury,  
příspěvková organizace

## Důvodová zpráva:

### Stanovisko města k usnesení vlády ČR ve věci studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj - Odra – Labe

#### Shrnutí:

Vláda České republiky projednala studii proveditelnosti pro výstavbu vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe a usnesením č. 968 ze dne 5. října 2020 uložila místopředsedovi vlády, ministru průmyslu a obchodu a ministru dopravy zahájit přípravy Oderské větve v úseku Ostrava-Svinov - státní hranice ČR/Polsko - (Kožle) jako první části propojení Odra - Dunaj ve výsledné variantě podle studie proveditelnosti.

Zásadním problémem studie proveditelnosti a celého projektu je chybějící zpracování dopadů na všechny aspekty ochrany životního prostředí. Rozhodnutím vlády se tak problematika vyhodnocení dopadů stavby nekoncepčně přesouvá až do procesu EIA, kdy však již na přípravu projektu bude vynaloženo mnoho prostředků z veřejných zdrojů.

Studie proveditelnosti neřeší dostatečně dopady na zákonem chráněné zájmy na úseku vodního hospodářství a ochrany přírody a krajiny. Předmětná stavba bude mít obrovské negativní důsledky na ekosystém a životní prostředí obecně v okolí řeky Odry, která protéká územím statutárního města Ostravy, negativně ovlivní urbanismus města i rozvojový potenciál, včetně stabilizovaného zastavěného území a dopravní infrastruktury města.

Jedná se zejména o následující dopady:

- Zásadní změna vodního režimu bude mít silný negativní až likvidační vliv na stávající zejména vodní a nivní biotopy a na ně vázaná společenstva organismů, a to nejen v místě stavby, ale v celém rozsahu široké nivy vodního toku. Jedná se mimo jiné i o biotopy, které jsou součástí území Chráněné krajinné oblasti Poodří (včetně přírodních rezervací Rezavka a Polanský les a národní přírodní rezervace Polanská niva) a území soustavy Natura 2000 (Ptačí oblast Poodří, Ptačí oblast Heřmanský stav – Odra – Poolší a evropsky významná lokalita Poodří).
- Zhoršení stavu dotčených vodních útvarů a k negativnímu ovlivnění minimálních zůstatkových průtoků velkého počtu drobných vodních toků.
- Zcela jistě lze očekávat také zhoršení kvality vody nejen v samotném kanálu, ale současně i v navazujících vodních tocích.
- Za fatální důsledek zamýšlené stavby lze označit její důsledek na problematiku ovlivnění podzemních vod. Realizací záměru dojde k přímému ovlivnění zdrojů hromadného zásobování pitnou vodou na území města Ostravy, zejména prameniště Nová Ves – Dubí ale i dalších, vzhledem k charakteru těchto zdrojů, závislých bezprostředně na vodním režimu řeky Odry dojde s vysokou pravděpodobností k jejich zániku.
- Celá koncepce projektu je už zastaralá a v mezidobí došlo k zásadnímu útlumu koksárenství, těžbě uhlí a celý region se transformoval. Dochází k značnému odklonu od zpracovatelského průmyslu základních surovin a zcela jistě již nebude taková poptávka po lodní dopravě. Projekt tak, jak je navržen, bude velmi finančně nákladný. Jsme toho názoru, že vynakládané finanční prostředky by měly být směřovány do jiných oblastí regionu.

- Umístění přístavu tohoto logistického významu v Mariánských horách, tedy uprostřed města, zásadním způsobem negativně ovlivní rozvoj této části Ostravy z hlediska využití území a druhotně rozvoj celého města a jeho dopravní infrastrukturu.
- Navrženým řešením dochází k necitlivému a tvrdému zásahu do krajinného rázu širšího území, který tak bude nenávratně poškozen.

Jednotlivé důvody jsou podrobněji doplněny v rámci návrhu dopisu na předsedu vlády, který je přílohou č. 1 předloženého materiálu. Proti realizaci vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe i samotné oderské větve se postavila také řada univerzit a odborníků v oblastech ochrany životního prostředí, urbanismu a architektury a rovněž mnoho místních samospráv. Projekt je prosazován, aniž proběhla jakákoliv širší odborná diskuse o jeho potřebnosti a dopadech v území.

Rada města projednala stanovisko města k usnesení vlády ČR č. 968 ze dne 5. 10. 2020 ve věci studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj - Odra – Labe a usnesením č. 05215/RM1822/76 ze dne 3. 11. 2020 doporučila zastupitelstvu města nesouhlasit s uvedeným usnesením vlády ČR a souhlasit s obsahem dopisu na předsedu vlády ČR.

#### **Stanovisko odboru ochrany životního prostředí:**

Město by mělo požadovat, aby před zahájením dalších fází realizace projektu (před procesem EIA) byla zpracována komplexní podrobná analýza dopadů stavby na životní prostředí, včetně vyhodnocení souladu stavby se zákony ČR v oblasti životního prostředí a také s unijním právem. S ohledem na výše uvedená zdůvodnění negativního dopadu realizace stavby vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe doporučuje odbor ochrany životního prostředí orgánům města rozhodnout dle návrhu usnesení tohoto materiálu.

#### **Stanovisko odboru územního plánování a stavebního řádu:**

Odbor ÚPaSŘ ve spolupráci s OŽP MMO doplnil obsah dopisu města premiérovi ČR ve věci studie proveditelnosti výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. S výsledným textem odbor ÚPaSŘ souhlasí a doporučuje doplnit stanovisko města o požadavek, aby před zahájením dalších fází realizace projektu byla zpracována rovněž podrobná analýza dopadu zamýšlené stavby na dopravní infrastrukturu, její zatížení, propustnost a stavebně technickou připravenost.

1) **schvaluje**

předložený Plán financování obnovy vodovodů a kanalizací (Aktualizace 2020) dle přílohy č. 1 předloženého materiálu

2) **schvaluje**

předložený Plán financování obnovy vodovodů a kanalizací v majetku statutárního města Ostravy v lokalitě Mošnov (Aktualizace 2020) dle přílohy č. 2 předloženého materiálu

**ZM\_M 43**

**Stanovisko města k usnesení vlády ČR ve věci studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe**

(zn.předkl.)  
33

**Usnesení číslo: 1173/ZM1822/18**

k usnesení č. 05215/RM1822/76

Zastupitelstvo města

1) **nesouhlasí**

s usnesením vlády České republiky č. 968 ze dne 5. října 2020 ke studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe a se zahájením přípravy Oderské větve v úseku Ostrava-Svinov - státní hranice ČR/Polsko - (Kožle) jako první části propojení Odra - Dunaj ve výsledné variantě podle studie proveditelnosti

2) **souhlasí**

s obsahem dopisu na předsedu vlády České republiky dle přílohy č. 1 předloženého materiálu

**ZM\_M 44**

**Poskytnutí bezúročných zápůjček za účelem předfinancování výdajů na pořízení kotlů v rámci dotačního programu "Kotlíkové dotace v Moravskoslezském kraji - 3. výzva"**

(zn.předkl.)  
33

**Usnesení číslo: 1174/ZM1822/18**

k usnesení č. 01607/RM1822/25

k usnesení č. 0421/ZM1822/7

k usnesení č. 01978/RM1822/29

k usnesení č. 02183/RM1822/32