Přílohy
podle § 34 stavebního zákona
ke schválení Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje České republiky

Obsah:

a) Zpráva o projednání návrhu Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje ČR obsahující vyhodnocení stanovisek ministerstev, jiných ústředních správních úřadů a krajů, připomínek obcí a veřejnosti, případných vyjádření sousedních států a výsledků konzultací se zdůvodněním způsobu jejich zapracování

b) Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – **nezpracovává se**

c) Stanovisko Ministerstva životního prostředí k vyhodnocení vlivů na životní prostředí se sdělením, jak bylo zohledněno – **nezpracovává se**

d) Sdělení, jak bylo zohledněno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území s uvedením důvodů výběru přijaté varianty řešení – **nezpracovává se**

a) Zpráva o projednání návrhu Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje ČR obsahující vyhodnocení stanovisek ministerstev, jiných ústředních správních úřadů a krajů, připomínek obcí a veřejnosti, případných vyjádření sousedních států a výsledků konzultací se zdůvodněním způsobu jejich zapracování

Úvod

Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR) pořídilo návrh Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje ČR (dále jen „návrh Aktualizace č. 7 PÚR ČR“) na základě § 35 odst. 5 ve spojení s § 33 a § 34 stavebního zákona a na základě usnesení vlády ze dne 8. února 2023 č. 105, kterým vláda rozhodla o zpracování této aktualizace PÚR ČR a o jejím předložení vládě v termínu do 31. prosince 2023.

Předkládaný návrh Aktualizace č. 7 PÚR ČR představuje tzv. mimořádnou aktualizaci PÚR ČR, tj. aktualizaci z důvodu naléhavého veřejného zájmu, jejíž pořízení stavební zákon umožňuje v souladu s § 35 odst. 5. Podnět pro pořízení této aktualizace PÚR ČR vzešel od Ministerstva dopravy. U mimořádné aktualizace PÚR ČR není vyžadováno předložit vládě Zprávu o uplatňování PÚR ČR a vláda může také rozhodnout o zkrácení lhůt pro projednávání stanovených stavebním zákonem.

Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku č.j. MZP/2022/710/4977 ze dne 19. prosince 2022 sdělilo, že není nutné návrh Aktualizace č. 7 PÚR ČR posuzovat z hlediska jeho vlivů na životní prostředí, jelikož nemůže mít významný vliv na životní prostředí. **Vzhledem k této skutečnosti nebylo nutné zpracovat vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 7 PÚR ČR na životní prostředí, a tedy ani vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 7 PÚR ČR na udržitelný rozvoj území.** Z tohoto důvodu nebyly zpracovány přílohy uvedené v písmenech b), c) a d) v ustanovení § 34 stavebního zákona.

Projednání s ministerstvy, jinými ústředními správními úřady a kraji:
Mezirezortní připomínkové řízení a současně i řízení podle § 35 odst. 5 ve spojení s § 33 odst. 3 stavebního zákona probíhalo ve dnech 5. dubna 2023 až 9. května 2023.
V rámci mezirezortního připomínkového řízení MMR obdrželo celkem 4 připomínky; z toho 1 připomínka byla zásadní. Tabulka s vypořádáním připomínek obdržených v rámci mezirezortního připomínkového řízení viz Příloha č. 1.
Se zrušením územní ochrany formou územní rezervy pro průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe nesouhlasí Hospodářská komora ČR.

Projednání upraveného návrhu v souladu s § 33 odst. 8 stavebního zákona s ministerstvy, jinými ústředními správními úřady a kraji proběhlo dne 22. 11. 2023 v Praze.

Projednání s obcemi a veřejností:
MMR kompletní návrh Aktualizace č. 7 PÚR ČR a související materiály zveřejnilo na internetových stránkách MMR dne 13. 4. 2023 v souladu s § 33 odst. 4 stavebního zákona.

Dne 13. 4. 2023 bylo zveřejněno pod č.j.: MMR – 28431/2023-81 na úřední desce MMR *Oznámení MMR: Návrh Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje České republiky a další související materiály, zveřejnění na internetových stránkách Ministerstva pro*

místní rozvoj, stanovení lhůty a způsobu pro podání písemných připomínek obcí a veřejnosti a o formě, místě a době konání a veřejného projednání.

Veřejné projednání proběhlo dne 28. dubna 2023 v Praze.

Záznam z tohoto veřejného projednání viz Příloha č. 3.

Možnost zasílání písemných připomínek ze strany obcí a veřejnosti byla v termínu do 15. května 2023.

MMR obdrželo celkem 9 připomínek ze strany obcí a veřejnosti.

Tabulka s vypořádáním připomínek obcí a veřejnosti viz Příloha č. 2.

Vyjádření sousedních států:
MMR prostřednictvím Ministerstva zahraničních věcí (dále jen „MZV“) neoslovilo sousední státy ve smyslu § 33 odst. 5 stavebního zákona. Sousední státy byly osloveny pouze neformálně. Vyjádření MMR obdrželo od Rakouska (souhlasné) a ze Slovenské republiky (nesouhlasné), ostatní státy se nevyjádřily. Tabulka s vyjádřeními sousedních států viz Příloha č. 4.

Na základě informace z Ministerstva dopravy ČR bude Ministerstvo dopravy ČR bilaterálně jednat se slovenskou stranou ve věci zrušení územní ochrany formou územní rezervy průplavního vodního koridoru Dunaj – Odra –Labe.

Poznámka:
S ohledem na vypořádání připomínek byl navržen úkol v návrhu usnesení vlády ČR pro ministra dopravy „iniciovat žádost o změnu Dohody AGN k Evropskému hospodářskému výboru OSN v Ženevě za účelem vypuštění závazku České republiky k realizaci průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe“.

Tento úkol byl stanoven i na základě pokynu z Úřadu vlády ČR: „*Prosíme Vás, abyste za MMR v této záležitosti dále spolupracovali s MD tak, aby bylo splněno příslušné usnesení vlády, týkající se zrušení územní rezervy pro průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe a aby byla odpovídajícím způsobem upravena také Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (Dohoda AGN) z roku 1996.“*

Projednání upraveného návrhu Aktualizace č. 7 PÚR ČR:
Dne 22. listopadu 2023 proběhlo projednání upraveného návrhu Aktualizace č. 7 PÚR ČR a souvisejících materiálů se zástupci ministerstev, ústředních správních úřadů a krajů podle § 33 odst. 8 stavebního zákona. Tabulka s reakcemi ministerstev, ústředních správních úřadů a krajů v rámci § 33 odst. 8 stavebního zákona k projednání upraveného návrhu aktualizace č. 7 PÚR ČR viz. Příloha č. 5.

Materiál je vládě předkládán bez rozporu.

Příloha č. 1
Vyhodnocení stanovisek ministerstev, jiných ústředních správních úřadů a krajů

z mezirezortního připomínkového řízení a současně i z řízení podle § 35 odst. 5 ve spojení s § 33 odst. 3 stavebního zákona

k materiálu

„Návrh aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje České republiky“

Příloha č. 1 – Vyhodnocení stanovisek ministerstev, jiných ústředních správních úřadů a krajů

Přehled Přílohy č. 1 – Vyhodnocení stanovisek ministerstev, jiných ústředních správních úřadů a krajů	
Připomínky	4 připomínky
Celkem	4 připomínky

Poř. č.	Připomínkové místo	Typ připomínky	Článek	Připomínka	Vypořádání
1.	**Hospodářská komora České republiky**	**Zásadní**		**1. Připomínka k mezinárodněprávním závazkům ČR a v návaznosti na to i k rozsahu zrušení územní ochrany** Zejména s ohledem na skutečnost, že záměr vybudovat vodní koridor Dunaj – Odra – Labe (dále též jen D-O-L) je obsažen v řadě mezinárodněprávních dokumentů, které jsou pro ČR závazné, má HK ČR za to, že by po úplném zrušení územní ochrany došlo k nevratným krokům, které by ve svých důsledcích fakticky znamenaly, že Česká republika nebude schopna dostát svým mezinárodněprávním závazkům. HK ČR proto v duchu níže uvedeného odůvodnění požaduje, aby nedošlo k úplnému zrušení územní ochrany pro vodní koridor D-O-L, ale aby byl rozsah zrušení územní ochrany důsledně revidován vždy ve vztahu k dílčím projektům splavnosti a ke každému konkrétnímu pozemku ze všech pozemků, jichž se dosavadní územní ochrana týká. <u>Odůvodnění:</u> Návrh na Aktualizaci Politiky Územního rozvoje ČR č. 7, kterým se má zrušit územní rezerva pro vodní koridor D-O-L je rozhodnutím především politickým, nikoliv odborně podloženým. Jeho zásadním nedostatkem je skutečnost, že znemožní případnou realizaci projektu v budoucnosti. Přitom indicie evropského vývoje signalizují, že poptávka po výkonné vnitrozemské plavbě nejspíše významně vzroste (viz dále – EGD), a jeho ignorování hrozí závažnými hospodářskými důsledky (viz rovněž dále). Návrh má ale také velmi významné mezinárodněpolitické důsledky (např. 3SI – opět viz dále) a široké smluvní konotace (viz „Smlouva o přistoupení“, smlouva AGN, dokumenty EHK/OSN a další). Zásadní jsou i kapacitní otázky dopravní infrastruktury. Pokud se týká již shora zmiňovaných kolizí s mezinárodním právem, dovoluje si HK ČR upozornit především na existenci **<u>Smlouvy o přistoupení ČR k EU</u>** (2003): Smlouvu za ČR podepsali prezident Václav Klaus a premiér Vladimír Špidla; následně byla ratifikována národními parlamenty patnácti starých členských zemí, v nových členských státech (kromě Kypru) byla smlouva schválena referendy. Smlouva obsahuje vodní koridor Dunaj-Odra-Labe a je nadále v platnosti. Druhým významným mezinárodněprávním dokumentem, s nímž je navrhovaný materiál v kolizi, je **<u>Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN)</u>**, jež byla podepsána 23. 6. 1997. Pro ČR platí od 26. 7. 1999 a celkem 23 států je jejími signatáři. Obsahuje větve D-O-L jako spojení E 30 (Odra-Dunaj) a spojení E 20 (Labe-Dunaj). Je nadále v platnosti. Depozitářem dohody je generální tajemník OSN a v ČR byla publikována ve Sbírce zákonů pod č. 163/1999.	**Neakceptováno.** Vysvětlení: Zrušení ochrany vodního koridoru ČR plyne z Usnesení vlády č. 105 ze dne 8.února 2023, které je při pořizování PÚR ČR závazné. Usnesení vlády vychází z Programového prohlášení vlády ČR z ledna 2022: „Zastavíme práce na projektu kanálu Dunaj-Odra-Labe. V místech, kde nebude účelné plánovat budoucí vodní díla, uvolníme současnou územní ochranu. Budeme naopak podporovat rozvoj šetrné vodní dopravy na stávajících tocích.“ **Stanovisko HK ČR k vypořádání:** HK ČR není známo ničeho o tom, že by zrušení územní rezervy bylo podrobeno řádné analýze, která by brala v potaz veškeré dopravní souvislosti. Vláda pro její vypracování zřejmě nedisponovala dostatečnými a relevantními podklady. Vláda tedy, zdá se, neměla pro své rozhodnutí k dispozici ani dopravní souvislosti (kapacita sítí), ani analýzu mezinárodních závazků, ani dopady programu Green Deal, ba ani dopady těchto souvislostí na budoucí ceny přeprav, tím méně vyhodnocení (negativních) vlivů na ekonomiku ČR. **Vysvětlení MMR:** Připomínka směřuje k materiálu, jehož předkladatelem bylo MD, schválenému usnesením vlády č. 105/2023 ze dne 8. února 2023. Dopady programu Green Deal viz níže. ~~Vysvětlení ze strany MD:~~ ~~Vyjmutí územní rezervy pro vodní koridor Dunaj – Odra – Labe neznamená porušení uvedených smluv. Pouze se tento záměr v dlouhodobém časovém horizontu odsouvá. Záměr nyní nebude Česká republika připravovat, což je uvedeno v Programovém prohlášení vlády ČR.~~

Poř. č.	Připomínkové místo	Typ připomínky	Článek	Připomínka	Vypořádání
				Dalším mezinárodněprávním dokumentem, se kterým by se předkládaný materiál dostal po realizaci do kolize, je **Modrá kniha**. Soupis norem a parametrů hlavní sítě vodních cest E ve svém třetím revidovaném vydání z roku 2017 (OSN, Ženeva, 2019) uvádí v kategorii chybějící spojení E 20 a E 30 Dunaj-Odra-Labe u států Rakousko, Polsko, Česká republika a Slovensko. Ve prospěch předkládaného návrhu nesvědčí ani tzv. **Iniciativa 3 moří** (prostor mezi Jaderským, Baltským a Černým mořem, zkráceně 3SI), která je rozvíjena na úrovni hlav států (v roce 2017 se zúčastnil i prezident USA) jednak v energetické infrastruktuře, ale rovněž v rovině bezpečnostní. Podpora energetické bezpečnosti byla podpořena i 1 mld. USD, což generuje i další soukromé investice. Součástí dopravní agendy je v tomto ohledu i vodní koridor D-O-L, a to na návrh Polska (ČR se připojila až dodatečně). Důraz je kladem především na severojižní plavební propojení. Stranou pozornosti nelze ponechat ani dokument označovaný jako **Zelená dohoda pro Evropu** (European Green Deal – EGD), který předpokládá v dopravní oblasti převod 75 procent doprav ze silnic na železnici a vnitrozemskou plavbu. Takový cíl není bez zásadního zvýšení výkonů vnitrozemské plavby dosažitelný. Programu EGD předcházela tzv. **Bílá kniha dopravy**, která měla poněkud méně ambiciózní cíle, tedy převod "jen" 50 procent silniční dopravy (především dálkové) na železnici a vnitrozemskou plavbu. Ovšem ani tento nižší cíl ČR ve své dopravní politice patřičně nereflektovala, přičemž záměry EGD jsou ovšem dalekosáhlejší. Nad rámec shora sumarizovaných mezinárodněprávních konsekvencí je nutno ještě upozornit na následující aspekty: K využití ustanovení stavebního zákona o „naléhavém veřejném zájmu“ pro aktualizaci Politiky územního rozvoje ČR doposud došlo jen ve dvou případech, a to u vodního díla Vlachovice (Aktualizace PÚR ČR č. 5, a to pro zajištění pitné vody), a u vodního díla Kryry (Aktualizace PÚR ČR č. 6. a to pro zlepšení vodních poměrů na Rakovnicku). V obou těchto případech byl tento zájem konkrétní, individualizovaný a jeho naléhavost náležitě doložena. Tyto samozřejmé ústavní požadavky nejsou v případě nového návrhu splněny ani částečně. V argumentaci (například v korespondenci Úřadu vlády ČR se Svazem dopravy) byl použit i argument, že „na základě nálezů Ústavního soudu ČR (dále jen „ÚS“) není možné extrémně dlouhou dobu držet v územně plánovacích dokumentacích jakoukoliv územní rezervu pro dopravní stavby“. Tento argument je nepravdivý, protože se nejedná o nález ÚS (meritorní rozhodnutí ve věci), ale o Usnesení ÚS (procesní rozhodnutí) č. I. ÚS 1420/20 ze dne 17. 2. 2021. Uvedené usnesení navíc nic o „nemožnosti extrémně dlouhou dobu držet v územně plánovacích dokumentacích jakoukoliv územní rezervu“ ve skutečnosti neobsahuje. Usnesení vyznívá jinak: stížnost stěžovatele ohledně porušení jeho ústavních práv při posuzování jeho nároku na kompenzaci za dočasné omezení práva užívat majetek byla odmítnuta, a to mj. s poukazem na skutečnost, že „územní rezerva nepředstavuje stavební uzávěru a její trvání je jen dočasné“, přičemž pojem „dočasný“ není odkazovaným usnesením nijak specifikován. Navíc je v čl. 16 odkazovaného usnesení ÚS uvedeno: „Nad rámec uvedeného lze pouze uvést, že poukazuje-li stěžovatel na skutečnost, že omezení vlastnického práva stále trvá, jelikož dosud nebyla zpracována ani studie proveditelnosti záměru (…)“. Uvedeným usnesením tedy nejspíš ani nelze v případě D-O-L argumentovat, protože v tomto případě studie proveditelnosti existuje. Jak je již shora uvedeno, aplikace dopravních cílů EGD předpokládá převedení 75 procent silničních dopravních výkonů na železnici a vnitrozemskou plavbu. Pro dosažení takového přesunu musí být k dispozici dostatečná kapacitní infrastruktura těchto dopravních módů. Konkrétně: měla-li by tento přesun v ČR zvládnout jen železnice, musela by oproti roku 2020 zvýšit své výkony 3,5 krát. Přitom již dnes je její kapacita pro nákladní dopravu na hlavních tazích prakticky plně vyčerpána. Platná Dopravní politika ČR do roku 2050 ale obsahuje zvýšení kapacity železnice a plavby souhrnně jen o necelých 45 procent. Korespondence Úřadu vlády se Svazem dopravy sice hovoří (na základě podkladů MD ČR) o navýšení na dvojnásobek, nicméně toto tvrzení není nijak	**Stanovisko HK ČR k vypořádání:** Vyjmutí územní rezervy pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe znamená de facto zrušení "na věčné časy", protože území bude samozřejmě využito jinými způsoby, které případnou budoucí realizaci znemožní. Tvrzení, že "záměr se v dlouhodobém horizontu (pouze) odsouvá" je z tohoto pohledu alibistické až nepravdivé, ostatně v návrhu aktualizace PÚR ČR není taková možnost zmíněna (ani v důvodové zprávě). **Vysvětlení MMR:** HK reaguje na vyjádření MD. MMR navrhuje tento text s vyjádřením MD vypustit. Nesouhlas s dopadovou studií Green Deal: Z dosavadních výsledků dopravního modelování na základě Národního multimodálního dopravního modelu s ohledem na již dříve vyslovená přání Vodní sekce Hospodářské komory vyplývá, že v případě dokončení státem plánovaného rozsahu železniční a silniční dopravní infrastruktury k roku 2050 budou na úrovni ČR splněny podmínky pro dosažení cílů Zelené dohody v podobě zdvojnásobení výkonů železniční a vodní dopravy oproti současnému stavu, a to i přes to, že tyto cíle jsou navrženy pro celoevropskou úroveň a nikoliv pouze pro úroveň národní. Celoevropský rozměr nelze v národním dopravním modelu posuzovat, neboť záleží na splnění cílů rozvoje dopravní infrastruktury v zahraničí. Do určité míry lze vycházet z toho, že cíle stanovené v nařízení TEN-T by mohly být na celoevropské úrovni splněny, neboť Evropská komise se snaží podpořit členské státy také pomocí nástroje CEF. Zdvojnásobení výkonů na železnici je zajištěno na území ČR i přes skutečnost, že v řadě případů dojde ke zkrácení přepravních vzdáleností díky nově vytvořeným kapacitním tahům, které zkrácení oproti současnému stavu umožní. To bude znamenat úsporu výkonů díky vyšší efektivitě dopravní sítě (tato zkrácení působí ve skutečnosti proti plnění indikátorů na zdvojnásobení přepravních výkonů, tento pozitivní efekt ale při stanovování indikátoru nebyl zohledněn). Je dále nutné zdůraznit, že převod nákladní dopravy na

Poř. č.	Připomínkové místo	Typ připomínky	Článek	Připomínka	Vypořádání
				podloženo a platné dokumenty (Dopravní politika, Koncepce nákladní dopravy) nic takového neobsahují. Navíc ani (nepodložené) dvojnásobné zvýšení souhrnné kapacity železnice a vodních cest na cíle EGD ani zdaleka nepostačuje. Důležitou otázkou je budoucí cena. Pro nákladní silniční dopravu budou zřejmě již platit emisní povolenky ve formě daňové přirážky v ceně pohonných hmot. Příslušné materiály (např. Future Transport Policy for a Competitive and Climate Neutral Europe a jiné) ukazují na zdražení přeprav více než o cca 1,- Kč na tunokilometr. Český statistický úřad udává u objemu silniční přepravy hodnotu 56 mld. tunokilometrů za rok (rok 2020), což by tedy znamenalo zvýšené výdaje na silniční přepravy ve výši 56 mld. Kč ročně. Přitom lze očekávat, že finanční zatížení se bude ve snaze o další dekarbonizaci dopravy dále zvyšovat. Zdražení postihne prakticky všechny oblasti ekonomiky a v konečném důsledku občany ČR přímo i nepřímo. Přitom naplnění 75procentního požadavku by tyto náklady významně omezilo Lze konstatovat, že energie již pravděpodobně nikdy nebudou levné, dokonce lze i pochybovat o dostatku energií pro dopravu – jak elektřiny, tak plynu a tekutých paliv. Imperativem by tedy měla být orientace na méně energeticky náročné dopravní módy. Pro ilustraci: spotřeba v megajoulech na tunokilometr dosahuje na silnici 0,90-0,94 MJ/tkm, na železnici 0,34-0,53 MJ/tkm a u vnitrozemské plavby 0,14-0,31 MJ/tkm. Jedním z motivů zrušení územní ochrany pro vodní koridor Dunaj – Odra – Labe má být „uvolnění pozemků“. K tomu lze konstatovat, že pokud by se uplatnily výsledky Studie proveditelnosti D-O-L podle Usnesení vlády č. 968/2020, uvolnilo by se až 50 procent pozemků dosud blokovaných územní rezervou. Přitom by možnost budoucí výstavby byla zachována.	železniční či vodní síť nezávisí jen na dobudování páteřní železniční infrastruktury či realizaci příslušných plaveních stupňů, neboť je nutné zároveň zajistit dostatečnou kapacitu dnes privátních terminálů intermodální a multimodální dopravy a je nutné rovněž zajistit splnění dalších opatření provozního a organizačního charakteru, a to na základě opatření, které se na úrovni EU teprve připravují a budou vydány ve formě směrnic v období 2023 – 2025. **Stanovisko HK ČR k vypořádání:** Upozorňujeme, že v připomínkách požadavek na zpracování dopadové studie Green Deal nezazněl, a dále také na to, že HK ČR žádnou Vodní sekci ve svých strukturách nemá, pouze se věnuje problematice vodní dopravy v rámci Dopravní sekce. Polemika ohledně kapacity železnic a plavby je v rozporu jednak s modelem, který byl zpracován v rámci Studie proveditelnosti pro D-O-L, jednak i s čísly, uvedenými v platné Dopravní politice ČR. HK ČR proto logicky požaduje jednak vysvětlit tyto rozpory, jednak doložit, že uváděná čísla plní nároky EGD. Z hlediska kapacity terminálů lze jen připomenout odložený (?) program na podporu multimodálních terminálů. Často opakovaná argumentace „celoevropská úroveň“ vs. „národní úroveň“, jasně ukazuje, že nebude-li ČR vybavena vhodnou dopravní infrastrukturou, budou pro ni mezinárodní přepravy komplikované a drahé. **Vyjádření MMR:** HK ČR zmiňuje Green Deal obecně, na to následně reaguje MD. Připomínka se týkala zvýšení výkonů přepravy. Připomínka nesměřuje k materiálu Návrh aktualizace č. 7 PÚR ČR, ale k materiálu, jehož předkladatelem bylo MD, schválenému usnesením vlády č. 105/2023 ze dne 8. února 2023. **K dalším pasážím postrádá HK ČR jakoukoli reakci**. Příznivé budoucí ceny přeprav jsou jedním ze základních kamenů

Poř. č.	Připomínkové místo	Typ připomínky	Článek	Připomínka	Vypořádání
					ekonomického růstu a prosperity v dalších desetiletích. Proto HK ČR považuje za nutné tyto otázky řádně a doloženě předložit odborné i laické veřejnosti. **Vyjádření MMR:** Tato problematika není předmětem řešení předkládaného materiálu Návrh aktualizace č. 7 PÚR ČR. Připomínka směřuje k materiálu, jehož předkladatelem bylo MD, schválenému usnesením vlády č. 105/2023 ze dne 8. února 2023. HK ČR by považovala za přínosné, kdyby MD ČR takový návrh vládě předložilo, protože by nebyla absolutně znemožněna budoucí realizace D-O-L. **Vyjádření MMR:** Zmiňovaný materiál byl podle usnesení vlády č. 968/2020 překonán usnesením vlády č. 105/2023, kterým bylo mj. zrušeno usnesení vlády č. 968/2020, a ze strany vlády rozhodnuto o zrušení územní rezervy pro tento rozvojový záměr. **Shrnutí stanoviska HK ČR k vypořádání:** HK ČR musí bohužel konstatovat rozpor, neboť s vypořádáním nesouhlasí a na připomínce trvá, tedy trvá na zachování územní rezervy pro vodní koridor D-O-L, tak aby nedošlo k určení významných relevantních pozemků k jinému způsobu využití, a tím k trvalému zmaření výstavby vodního koridoru, a to bez ohledu na skutečnost, že jeho výstavba není v programovém prohlášení aktuální vlády obsažena. **Vyjádření MMR:** MMR musí konstatovat, že o rozpor mezi MMR a HK se nejedná – viz čl. II. Odst. (1) až (4) Jednacího řádu vlády. Respektujeme názor HK ČR, že s vypuštěním územní rezervy pro vodní koridor D-O-L nesouhlasí, což je uvedeno v materiálu „Zpráva o projednání“ včetně „Předkládací zprávy“. Tento nesouhlas však nelze považovat za rozpor, neboť rozpor může nastat pouze mezi členy vlády, resp. předkladatelem a členem vlády nebo vedoucím jiného ústředního správního orgánu, který zásadní připomínku uplatnil, což Hospodářská komora ČR není.

Poř. č.	Připomínkové místo	Typ připomínky	Článek	Připomínka	Vypořádání
					V aktuálním Programovém prohlášení vlády ČR je obsaženo: „Zastavíme práce na projektu kanálu Dunaj-Odra-Labe. V místech, kde nebude účelné plánovat budoucí vodní díla, uvolníme současnou územní ochranu. Budeme naopak podporovat rozvoj šetrné vodní dopravy na stávajících tocích.“ Připomínkové místo souhlasí s vypořádáním**.**
2.	**Český báňský úřad**	**Doporučující**		ČBÚ doporučuje v podkapitole 5.1. „Východiska“ platného úplného závazného znění Politiky územního rozvoje ČR za text stávajícího článku 78a „V rámci územního plánování je nutno zajistit vymezení ploch, koridorů a územních rezerv pro lokalizaci záměrů dopravní infrastruktury.“ doplnit větu „V plochách po územních rezervách hledat pro vymezování ÚSES plochy mimo ložiska nerostů, vznik překryvu ložiska skladebnou částí ÚSES umožnit jen v nezbytných případech a při zohlednění uložení ložiska nerostů. Při povolování dobývání ložisek nerostů vycházet z toho, že vymezení biocenter a biokoridorů přes ložiska nerostů není překážkou jejich využívání. A současně v plochách známých ložisek nerostů nenavrhovat rozvojové plochy nebo zastavitelné území, které by navrhovaným způsobem využití mohly omezit či znemožnit vydobytí těchto ložisek.“. Odůvodnění: ČBÚ jako dotčený orgán při výkonu činnosti pořizovatele, spojené též se Zásadami územního rozvoje v případech, kdy krajské úřady řeší celé své správní území, vydává obdobné stanovisko s podmínkou či vyjádření s podmínkou. V rámci pořizovatelské činnosti projektanti ÚSES v některých případech navrhují nové ÚSES i do ploch ložisek nerostů se snahou prostřednictvím územně plánovací dokumentace takto navržené ÚSES „zezávaznit“. V plochách, které měly být určeny jako územní rezerva pro veřejně prospěšnou stavbu průplavní spojení Dunaj–Odra–Labe by tak mohly nastat obdobné tendence. Protože ochrana ložisek nerostů je zákonem chráněný zájem, je vhodné navrženou úpravou, tj. doplněním článku 78a PÚR, eliminovat hrozbu případného omezení, resp. znemožnění vydobytí ložisek nerostů.	**Neakceptováno.** Vysvětlení: Navržená úprava není předmětem řešení Usnesení vlády č. 105 ze dne 8.února 2023, které je při pořizování PÚR ČR závazné. Připomínkové místo souhlasí s vypořádáním.
3.	**Zelený kruh (Arnika z.s.)**	**Doporučující**		Podporujeme návrh Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje České republiky, na zrušení článků: čl. (180) a čl. (198), tedy zrušení územní ochrany formou územní rezervy pro celé průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe, který odsouhlasila vláda dle § 35 odst. 5 stavebního zákona dne 8. února 2023 svým usnesením č. 105. Doporučujeme však, aby zároveň bylo uloženo zpracovatelům ZÚR a ÚP stanovit limity pro využití uvolněného území s prirotou pro potřebu ochrany a obnovy přírody a krajiny.	**Konstatování.** **Neakceptováno.** Vysvětlení: Navržená úprava není předmětem řešení Usnesení vlády č. 105 ze dne 8.února 2023, které je při pořizování PÚR ČR závazné. Připomínkové místo souhlasí s vypořádáním.
4.	**Ministerstvo zemědělství**	**Doporučující**		1. K dokumentu Návrh Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje České republiky, Srovnávací text doporučujeme v Obecné části, v bodu b) nahradit slovo „zkrácení“ za slova „se zkrácením“.	**Akceptováno.** V dotčeném dokumentu bylo upraveno. Připomínkové místo souhlasí s vypořádáním.

Poř. č.	Připomínkové místo	Typ připomínky	Bez připomínek	Vypořádání
1.	**Český telekomunikační úřad**		K materiálu „Návrh Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje České republiky“, který byl vložen v rámci mezirezortního připomínkového řízení do eKLEP pod čj. MMR-24852/2023-81 dne 5. dubna 2023, neuplatňuji připomínky.	**Konstatování.**
2.	**Český úřad zeměměřický a katastrální**		K Vaší žádosti č. j. MMR-24852/2023-81 Vám sděluji, že k materiálu s názvem „Návrh Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje České republiky“ nemám připomínky.	**Konstatování.**
3.	**Krajský úřad Moravskoslezského kraje**		K Vašemu dopisu č. j. MMR-24852/2023-81 ze dne 5. dubna 2023 Vám sděluji, že k materiálu „Návrh Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje České republiky“ nemá Moravskoslezský kraj připomínky.	**Konstatování.**

Příloha č. 1 – Vyhodnocení stanovisek ministerstev, jiných ústředních správních úřadů a krajů

Poř. č.	Připomínkové místo	Typ připomínky	Bez připomínek	Vypořádání
4.	**Krajský úřad Olomouckého kraje**		**Stanovisko k návrhu Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje České republiky** Rada Olomouckého kraje, příslušná dle ust. § 7 odst. 3 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon), tímto v souladu s ust. § 33 odst. 3 ve spojení s § 35 odst. 5 stavebního zákona uplatňuje stanovisko k návrhu Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje České republiky. Rada Olomouckého kraje souhlasí s návrhem Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje České republiky v předloženém znění.	**Konstatování.**
5.	**Ministerstvo dopravy**		Bez připomínek	
6.	**Ministerstvo financí**		Bez připomínek	
7.	**Ministerstvo kultury**		Bez připomínek	
8.	**Ministerstvo obrany**		Bez připomínek	
9.	**Ministerstvo práce a sociálních věcí**		Bez připomínek	
10.	**Ministerstvo průmyslu a obchodu**		Bez připomínek	
11.	**Ministerstvo spravedlnosti**		Bez připomínek	
12.	**Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy**		Bez připomínek	
13.	**Ministerstvo vnitra**		Bez připomínek	
14.	**Ministerstvo zahraničních věcí**		Bez připomínek	
15.	**Ministerstvo zdravotnictví**		Bez připomínek	
16.	**Ministerstvo životního prostředí**		Bez připomínek	
17.	**Úřad vlády ČR**		Bez připomínek	
18.	**Český statistický úřad**		Bez připomínek	
19.	**Státní úřad pro jadernou bezpečnost**		Bez připomínek	
20.	**Svaz měst a obcí**		Bez připomínek	
21.	**Sdružení místních samospráv**		Bez připomínek	
22.	**Hlavní město Praha**		Bez připomínek	
23.	**Krajský úřad Jihomoravského kraje**		Bez připomínek	
24.	**Krajský úřad Karlovarského kraje**		Bez připomínek	
25.	**Krajský úřad Královéhradeckého kraje**		Bez připomínek	
26.	**Krajský úřad Libereckého kraje**		Bez připomínek	
27.	**Krajský úřad Pardubického kraje**		Bez připomínek	
28.	**Krajský úřad Plzeňského kraje**		Bez připomínek	
29.	**Krajský úřad Středočeského kraje**		Bez připomínek	
30.	**Krajský úřad Zlínského kraje**		Bez připomínek	

Příloha č. 1 – Vyhodnocení stanovisek ministerstev, jiných ústředních správních úřadů a krajů

Poř. č.	Připomínkové místo	Typ připomínky	Bez vyjádření	Vypořádání
1.	**Energetický regulační úřad**		Bez vyjádření	
2.	**Kancelář prezidenta republiky**		Bez vyjádření	
3.	**Česká komora architektů**		Bez vyjádření	
4.	**Správa státních hmotných rezerv**		Bez vyjádření	
5.	**Svaz průmyslu a dopravy ČR**		Bez vyjádření	
6.	**Krajský úřad Jihočeského kraje**		Bez vyjádření	
7.	**Krajský úřad Ústeckého kraje**		Bez vyjádření	
8.	**Krajský úřad Kraje Vysočina**		Bez vyjádření	

Příloha č. 2
Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

k materiálu
„Návrh aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje České republiky“

Příloha č. 2 – Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

Přehled Přílohy č. 2 – Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti	
Připomínky	9 připomínek
Celkem	9 připomínek

Poř. č.	Připomínkové místo	Článek	Připomínka	Vypořádání
1.	[redacted]		A – právní aspekty: 1) Použití ustanovení stavebního zákona o "naléhavém veřejném zájmu" pro aktualizaci Politiky územního rozvoje ČR bylo zatím použito jen ve 2 případech, a to u vodního díla Vlachovice (Aktualizace PÚR ČR č. 5, a to pro zajištěni pitné vody), a u vodního díla Kryry (Aktualizace PÚR ČR č. 6, pro zlepšení vodních poměrů na Rakovnicku). V obou těchto případech byl tento **zájem konkrétní, individualizovaný a jeho naléhavost náležitě doložena. Tyto samozřejmé ústavní požadavky nejsou v případě nového návrhu splněny ani částečně**. 2) V argumentaci MD (použité například v korespondenci Úřadu vlády ČR se Svazem dopravy) byl použit i argument "*že na základě nálezů Ústavního soudu není možné extrémně dlouhou dobu držet v územně plánovacích dokumentacích jakoukoliv územní rezervu pro dopravní stavby* (…)". Tento argument je nepravdivý, navíc se nejedná o **Nález ÚS**, ale o **Usneseni ÚS** č. I.ÚS 1420/20 ze dne 17. 2. 2021. Uvedený Nález nic takového ve skutečnosti neobsahuje, jeho znění zcela opačné, a žádost stěžovatele o kompenzaci je zamítnuta mj. s poukazem na skutečnost, že *"územní rezerva nepředstavuje stavební uzávěru a jeho trvání je jen dočasné"*, přičemž pojem "dočasný" není nijak specifikován. Navíc např. jeho či. 16 zní *„Nad rámec uvedeného lze pouze uvést, že poukazuje-li stěžovatel na skutečnost, že omezeni vlastnického práva stále trvá, jelikož dosud nebyla zpracována ani studie proveditelnosti záměru (...)"*, což ale nelze pro DOL použít, protože v tomto případě Studie proveditelnosti existuje.	**Neakceptováno.** Vysvětlení: Zrušení ochrany vodního koridoru ČR plyne z Usnesení vlády č. 105 ze dne 8.února 2023, které je při pořizování PÚR ČR závazné. Usnesení vlády vychází z Programového prohlášení vlády ČR z ledna 2022: *„Zastavíme práce na projektu kanálu Dunaj-Odra-Labe. V místech, kde nebude účelné plánovat budoucí vodní díla, uvolníme současnou územní ochranu. Budeme naopak podporovat rozvoj šetrné vodní dopravy na stávajících tocích.“* Studie proveditelnosti sice byla zpracována a vzata na vědomí Usnesením vlády č. 968 z 5. října 2020, nicméně současná vláda ČR tento záměr nepodporuje – viz Programové prohlášení vlády.
2.	[redacted]		B – vybrané mezinárodně smluvní aspekty (nevypořádané): 3) **Smlouva o přistoupeni ČR k EU (2003):** Smlouvu za ČR podepsali pp. prezident Václav Klaus a premiér Vladimir Špidla; následně byla ratifikována národními parlamenty patnácti „starých členských zemí", v nových členských státech (kromě Kypru) byla smlouva schválena referendy. Smlouva obsahuje vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, a je nadále v platnosti. 4) Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (**AGN**) byla podepsána 23. 6. 1997, pro ČR platí od 26. 7. 1999; signatáři je celkem 23 států. Obsahuje 2 větve D-O-L, a to jako spojení E 30 (Odra-Dunaj) a spojení E 20 (Labe-Dunaj). Je nadále v platnosti. Depozitářem dohody je generální tajemník OSN, v ČR byla zveřejněna ve sbírce zákonů pod č. 163/1999. 5) **Modrá kniha EHK/OSN** – Soupis norem a parametrů hlavní sítě vodních cest E uvádí ve třetím revidovaném vydání z roku 2017 (zveřejněno v OSN Ženeva, 2019) v kategorii chybějící spojení E 20 a E 30 **Dunaj-Odra-Labe** u států Rakousko, Polsko, Česká republika a Slovensko. **Iniciativa 3 moří** (prostor mezi jaderským, Baltským a Černým mořem) je rozvíjena na úrovni hlav států (význam 3SI podpořil v roce 2017 svou účastí i prezident USA). Těžiště je v energetické a dopravní infrastruktuře a v rovině bezpečnostní. Podpora energetické bezpečnosti byla podpořena 1 mld. USD, což generuje i další soukromé investice. Součástí dopravní agendy je i vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, a to na návrh Polska (ČR se připojilo až dodatečně), s důrazem na plavební propojení Sever-jih.	**Neakceptováno.** Vysvětlení: Co se týká přístupové smlouvy k EU v době přístupu k EU byl tento záměr součástí Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES ze dne 29. dubna 2004, kterým se měnilo rozhodnutí č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě pouze na území ČR (z hlediska širších vztahů neexistovala územní návaznost záměru v sousedních státech). Také proto byl v rámci revize novějšího Rozhodnutí č. 661 z roku 2010, které bylo revidováno a povýšeno na nařízení (EU) č. 1315/2013, což je pro státy EU úroveň zákona, tento záměr vypuštěn z důvodu nesouhlasu s jeho rozšířením na území Polska a Slovenska. Proto je nepravděpodobné, že by tento záměr mohl být realizován z prostředků EU, čímž vzniká vážný důvod, proč nechránit ani dotčené území. **V materiálu usnesení vlády se navrhuje nový úkol pro MD řešící problematiku ve vztahu k AGN.**
3.	[redacted]		C – aktuální evropská agenda:	**Neakceptováno.**

Poř. č.	Připomínkové místo	Článek	Připomínka	Vypořádání
			7) Zelená dohoda pro Evropu (European Green Deal – EGD) předpokládá v dopravní oblasti **převod 75 % přeprav ze silnic** na železnici a vnitrozemskou plavbu. To není **bez zásadního zvýšeni výkonů vnitrozemské plavby dosažitelné**.	Vysvětlení: EGD neznamená, že musí být převod uskutečněn vodní dopravou. Vodní doprava bude v rámci ČR zastoupena zejména Labsko-Vltavskou vodní cestou. Významnou roli hraje i doprava železniční.
4.	[redacted]		D – věcné aspekty: 8) Jak je již výše uvedeno, aplikace dopravních cílů **EGD** (dekarbonizace) předpokládá převedeni **75 % silničních přepravních výkonů na železnici a vnitrozemskou plavbu**. Pro dosažení takového přesunu musí být k dispozici dostatečně kapacitní infrastruktura těchto dopravních módů. Konkrétně: měla-li by tento přesun v ČR zvládnout jen **železnice, musela by oproti roku 2020 zvýšit své výkony 3,5x**. Přitom již dnes je její kapacita pro nákladní dopravu na hlavních tazích prakticky plně vyčerpána. Platná **Dopravní politika ČR do roku 2050** ale obsahuje zvýšení kapacity železnice a plavby souhrnně jen o necelých 45 %. Korespondence Úřadu vlády se Svazem dopravy sice hovoří (na základě podkladů MD ČR) o navýšení až na dvojnásobek, nicméně toto tvrzení není nijak doloženo, a platné dokumenty (Dopravní politika, Koncepce nákladní dopravy) nic takového neobsahuji. Navíc ani dvojnásobné zvýšení souhrnné kapacity železnice a vodních cest (nedoložené, byt' uváděné v podkladech MD a Úřadu vlády ČR) na cíle EGD ani zdaleka nepostačuje. 9) Důležitou otázkou je budoucí **cena přeprav**. Pro nákladní silniční dopravu budou zřejmě již od roku 2027 platit "emisní povolenky" ve formě daňové přirážky k ceně pohonných hmot. Příslušné materiály (např. Future transport policy for a competitive and climate neutral Europe a jiné) ukazuji na zdražení přeprav více nejméně o cca 1.- KČ na tunokilometr. ČSÚ udává (rok 2020) silniční přepravy hodnotu 56 mld. tunokilometrů za rok, což by tedy znamenalo **zvýšené výdaje na silniční přepravy ve výši 56 mld. Kč ročně**. Přitom lze očekávat, že finanční zatížení se bude ve snaze o další dekarbonizaci dopravy dále zvyšovat. Zdražení postihne prakticky všechny oblasti ekonomiky a občany. **Kdo za to převezme odpovědnost?** Přitom naplnění "75procentniho požadavku" by tyto náklady významně omezilo. 10) Lze konstatovat, že energie již pravděpodobně nikdy nebudou levné, dokonce lze i pochybovat o dostatku energii pro dopravu – jak elektřiny, tak plynu a tekutých paliv. Imperativem by tedy měla být orientace na méně energeticky náročné dopravní módy. Pro ilustraci: spotřeba v megajoulech na tunokilometr dosahuje na silnici 0,90-0,94 Mj/tkm, na železnici 0,34-0,53 Mj/tkm, a u vnitrozemské plavby 0,14-0,31 Mj/tkm. 11) Jedním z hlavních motivů zrušení územní ochrany pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe má být "uvolněni pozemků". K tomu lze konstatovat, že pokud by se uplatnily výsledky Studie proveditelnosti D-O-L podle Usnesení vlády č. 968/2020, **uvolnilo by se až 50 % pozemků**, dosud blokovaných územní rezervou. **Přitom by možnost budoucí výstavby byla zachována.**	**Neakceptováno.** Vysvětlení: Věcný aspekt nesměřuje k územnímu plánování, ale k vyjádření Ministerstva dopravy a jeho oborových dokumentů, případně Ministerstva průmyslu a obchodu. Studie proveditelnosti sice byla zpracována a vzata na vědomí Usnesením vlády č. 968 z 5. října 2020, nicméně současná vláda ČR tento záměr nepodporuje – viz Programové prohlášení vlády.
5.	**Svaz dopravy České republiky, z.s.**		Návrh, kterým se má zrušit územní rezerva pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe (dále také jako „D-O-L“), je rozhodnutím především politickým, nikoliv odborně podloženým. Jeho zásadním nedostatkem je skutečnost, že znemožní případnou realizaci v budoucnu, a to i navzdory tomu, že indicie evropského vývoje signalizují, že poptávka po výkonné vnitrozemské plavbě pravděpodobně významně vzroste. Realizace návrhu v této podobě tak může mít závažné hospodářské důsledky, stejně tak i velmi významné důsledky mezinárodně politické a široké smluvní konotace. Zásadní jsou i kapacitní otázky dopravní infrastruktury.	**Neakceptováno.** Vysvětlení: Zrušení ochrany vodního koridoru ČR plyne z Usnesení vlády č. 105 ze dne 8.února 2023, které je při pořizování PÚR ČR závazné. Usnesení vlády vychází z Programového prohlášení vlády ČR z ledna 2022: *„Zastavíme práce na projektu kanálu Dunaj-Odra-Labe. V místech, kde nebude účelné plánovat budoucí vodní díla, uvolníme současnou územní ochranu. Budeme naopak podporovat rozvoj šetrné vodní dopravy na stávajících tocích.“*
6.	**Svaz dopravy České republiky, z.s.**		**A. Vybrané mezinárodní smlouvy, ujednání a iniciativy, které nebyly dle našeho názoru vzaty v potaz** **Smlouva o přistoupení ČR k EU** (2003), která byla podepsána prezidentem i premiérem a následně ratifikována národními parlamenty patnácti starých členských zemí. V nových členských státech (kromě Kypru) byla smlouva schválena referendy. Smlouva obsahuje vodní koridor D-O-L a je nadále v platnosti. **Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu** (AGN), která byla podepsána dne 23. 6. 1997 a pro Českou republiku platí od 26. 7. 1999. Dohodu podepsalo celkem 23 států. Obsahuje větve D-O-L jako spojení E 30 (Odra-Dunaj) a spojení E 20 (Labe-Dunaj). Je nadále v platnosti. Depozitářem dohody je generální tajemník OSN. Sbírka zákonů č. 163/1999.	**Neakceptováno.** Vysvětlení: Co se týká přístupové smlouvy k EU v době přístupu k EU byl tento záměr součástí Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES ze dne 29. dubna 2004, kterým se měnilo rozhodnutí č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě pouze na území

Příloha č. 2 – Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

Poř. č.	Připomínkové místo	Článek	Připomínka	Vypořádání
			Modrá kniha obsahující soupis norem a parametrů hlavní sítě vodních cest E, uvádí ve svém třetím revidovaném vydání z roku 2017 (OSN Ženeva 2019) v kategorii chybějící spojení E 20 a E 30 Dunaj-Odra-Labe u států Rakousko, Polsko, Česká republika a Slovensko. **Iniciativa 3 moří** (prostor mezi Jaderským, Baltským a Černým mořem, zkráceně 3SI) je rozvíjena na úrovni hlav států (v roce 2017 se zúčastnil i prezident USA). Těžiště je v energetické infrastruktuře a v rovině bezpečnostní. Energetická bezpečnost byla podpořena i 1 mld. USD, což generuje i další soukromé investice. Součástí dopravní agendy je i vodní koridor D-O-L, a to na návrh Polska (ČR se připojilo až dodatečně). Důraz je kladem především na plavební propojení Sever-Jih.	ČR (z hlediska širších vztahů neexistovala územní návaznost záměru v sousedních státech). Také proto byl v rámci revize novějšího Rozhodnutí č. 661 z roku 2010, které bylo revidováno a povýšeno na nařízení (EU) č. 1315/2013, což je pro státy EU úroveň zákona, tento záměr vypuštěn z důvodu nesouhlasu s jeho rozšířením na území Polska a Slovenska. Proto je nepravděpodobné, že by tento záměr mohl být realizován z prostředků EU, čímž vzniká vážný důvod, proč nechránit ani dotčené území. **V materiálu usnesení vlády se navrhuje nový úkol pro MD řešící problematiku ve vztahu k AGN.**
7.	**Svaz dopravy České republiky, z.s.**		**B. Aktuální evropská agenda** **Zelená dohoda pro Evropu** (European Green Deal - EGD) předpokládá v dopravní oblasti převod 75 % přeprav ze silnic na železnici a vnitrozemskou plavbu. To není bez zásadního zvýšení výkonů vnitrozemské plavby dosažitelné. Programu EGD předcházela tzv. **Bílá kniha dopravy**, která měla poněkud méně ambiciózní cíle, tedy převod "jen" 50 % silniční dopravy, především dálkové. Ani tento nižší cíl ČR ve své dopravní politice patřičně nereflektovala, záměry EGD jsou ovšem dalekosáhlejší.	**Neakceptováno.** Vysvětlení: EGD neznamená, že musí být převod uskutečněn vodní dopravou. Vodní doprava bude v rámci ČR zastoupena zejména Labsko-Vltavskou vodní cestou. Významnou roli hraje i doprava železniční.
8.	**Svaz dopravy České republiky, z.s.**		**C. Právní aspekty** Použití ustanovení stavebního zákona o "naléhavém veřejném zájmu" pro aktualizaci Politiky územního rozvoje ČR bylo zatím použito jen ve 2 případech, a to u vodního díla Vlachovice (Aktualizace PÚR ČR č. 5, a to pro zajištění pitné vody), a u vodního díla Kryry (Aktualizace PÚR ČR č. 6., a to pro zlepšení vodních poměrů na Rakovnicku). V obou těchto případech byl tento zájem konkrétní, individualizovaný a jeho naléhavost náležitě doložena a odůvodněna. Tyto samozřejmé ústavní požadavky **nejsou podle našeho právního názoru v případě nového návrhu splněny ani částečně**. V argumentaci (například v korespondenci Úřadu vlády ČR se Svazem dopravy) byl použit i argument "*že na základě nálezů Ústavního soudu není možné extrémně dlouhou dobu držet v územně plánovacích dokumentacích jakoukoliv územní rezervu pro dopravní stavby (...)*". Tento argument je podle našeho názoru nepravdivý, navíc se nejedná o Nález ÚS, ale o Usnesení ÚS č. I.ÚS 1420/20 ze dne 17. 2. 2021. Uvedený Nález nic takového ve skutečnosti neobsahuje, jeho znění je z našeho pohledu zcela opačné, a žádost stěžovatele o kompenzaci je zamítnuta mj. s poukazem na skutečnost, že "*územní rezerva nepředstavuje stavební uzávěru a jeho trvání je jen dočasné*", přičemž pojem "dočasný" není nijak specifikován. Navíc např. jeho čl. 16 zní „*Nad rámec uvedeného lze pouze uvést, že poukazuje-li stěžovatel na skutečnost, že omezení vlastnického práva stále trvá, jelikož dosud nebyla zpracována ani studie proveditelnosti záměru (…)*“, což ale nelze pro D-O-L použít, protože v tomto případě Studie proveditelnosti existuje.	**Neakceptováno.** Vysvětlení: Zrušení ochrany vodního koridoru ČR plyne z Usnesení vlády č. 105 ze dne 8.února 2023, které je při pořizování PÚR ČR závazné. Usnesení vlády vychází z Programového prohlášení vlády ČR z ledna 2022: *„Zastavíme práce na projektu kanálu Dunaj-Odra-Labe. V místech, kde nebude účelné plánovat budoucí vodní díla, uvolníme současnou územní ochranu. Budeme naopak podporovat rozvoj šetrné vodní dopravy na stávajících tocích.“* Studie proveditelnosti sice byla zpracována a vzata na vědomí Usnesením vlády č. 968 z 5. října 2020, nicméně současná vláda ČR tento záměr nepodporuje – viz Programové prohlášení vlády.
9.	**Svaz dopravy České republiky, z.s.**		**D. Věcné aspekty** Jak již bylo výše uvedeno, aplikace dopravních cílů EGD předpokládá převedení 75 % silničních přepravních výkonů na železnici a vnitrozemskou plavbu. Pro dosažení takového přesunu musí být k dispozici dostatečně kapacitní infrastruktura těchto dopravních módů. Konkrétně: měla-li by tento přesun v ČR zvládnout jen železnice, musela by oproti roku 2020 zvýšit své výkony 3,5x. Přitom již dnes je její kapacita pro nákladní dopravu na hlavních tazích prakticky plně vyčerpána. Platná Dopravní politika ČR do roku 2050 ale obsahuje zvýšení kapacity železnice a plavby souhrnně jen o necelých 45 %. Korespondence Úřadu vlády se Svazem dopravy sice hovoří (na základě podkladů MD ČR) o navýšení na dvojnásobek, nicméně toto tvrzení není nijak doloženo, a platné dokumenty (Dopravní politika, Koncepce nákladní dopravy) nic takového neobsahují. Navíc ani (nedoložené) dvojnásobné zvýšení souhrnné kapacity železnice a vodních cest na cíle EGD ani zdaleka nepostačuje.	**Neakceptováno.** Vysvětlení: Věcný aspekt nesměřuje k územnímu plánování, ale k vyjádření Ministerstva dopravy a jeho oborových dokumentů, případně Ministerstva průmyslu a obchodu.

Příloha č. 2 – Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

Poř. č.	Připomínkové místo	Článek	Připomínka	Vypořádání
			Důležitou otázkou je budoucí cena přeprav. Pro nákladní silniční dopravu budou zřejmě již platit "emisní povolenky" ve formě daňové přirážky v ceně pohonných hmot. Příslušné materiály (např. Future transport policy for a competitive and climate neutral Europe a jiné) ukazují na zdražení přeprav více než o cca 1.- Kč na tunokilometr. ČSÚ udává (rok 2020) silniční přepravy hodnotu 56 mld. tunokilometrů za rok, což by tedy znamenalo zvýšené výdaje na silniční přepravy ve výši 56 mld. Kč ročně. Přitom lze očekávat, že finanční zatížení se bude ve snaze o další dekarbonizaci dopravy dále zvyšovat. Zdražení postihne prakticky všechny oblasti ekonomiky a občany. Naplnění "75 %" by tyto náklady významně omezilo. Lze konstatovat, že energie již pravděpodobně nikdy nebudou levné, dokonce lze i pochybovat o dostatku energií pro dopravu, jak elektřiny, tak plynu a tekutých paliv. Imperativem by tedy měla být orientace na méně energeticky náročné dopravní módy. Pro ilustraci: spotřeba v megajoulech na tunokilometr dosahuje na silnici 0,90-0,94 MJ/tkm, na železnici 0,34-0,53 MJ/tkm a u vnitrozemské plavby 0,14-0,31 MJ/tkm. Jedním z motivů zrušení územní ochrany pro vodní koridor D-O-L má být "uvolnění pozemků". K tomu lze konstatovat, že pokud by se uplatnily výsledky Studie proveditelnosti D-O-L podle Usnesení vlády č. 968/2020, uvolnilo by se až 50 % pozemků, dosud blokovaných územní rezervou. Přitom by možnost budoucí výstavby byla zachována.	Studie proveditelnosti sice byla zpracována a vzata na vědomí Usnesením vlády č. 968 z 5. října 2020, nicméně současná vláda ČR tento záměr nepodporuje – viz Programové prohlášení vlády

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR

VI.

Příloha č. 3

Záznam o průběhu veřejného projednání

k návrhu Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje ČR a souvisejícím materiálům

konaného v Praze dne 28. dubna 2023 od 10.00 hod.
v zasedací místnosti Ministerstva pro místní rozvoj (Konírna), Letenská 119/3, Praha 1

Zveřejněné materiály na internetových stránkách MMR:

https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/koncepce-a-strategie/politika-uzemniho-rozvoje-ceske-republiky/navrh-aktualizace-c-7-politiky-uzemniho-rozvoje-ce

- Návrh usnesení vlády
- Předkládací zpráva
- Návrh Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje České republiky (bodový text)
- Odůvodnění návrhu Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje České republiky
- Návrh Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje České republiky (srovnávací text)
- Přílohy podle § 34 stavebního zákona

1. **Zahájení veřejného projednání** *(ad bod 1 programu)***:**

Veřejné projednání zahájil Ing. Vladimír Voldřich, zástupce ředitele odboru územního plánování Ministerstva pro místní rozvoj („OÚP MMR“), který přivítal účastníky veřejného projednání. Informace o konání veřejného projednání byla zveřejněna dne 12. 4. 2023 na úřední desce MMR včetně odkazu na projednávané materiály.
Poté Ing. Voldřich představil další kolegy: Ing. arch. Hanu Máchovou a Ing. Filipa Novosáda z OÚP MMR a Ing. Jakubu Kotrlu, ředitele Ústavu územního rozvoje.

Následně Ing. Voldřich představil program veřejného projednání.

Ve svém úvodním slově přednesl Ing. Voldřich stručně informace o účelu a důvodu konání veřejného projednání a dále o obsahu projednávaného návrhu Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje ČR („PÚR ČR“).

Základní informace z přednesu powerpointové prezentace:
- Návrh Aktualizace č. 7 PÚR ČR se pořizuje na základě usnesení vlády č. 105/2023. Termín pro předložení materiálu vládě je do 31. 12. 2023.
- Návrhem Aktualizace č. 7 PÚR ČR je dotčen čl. (180) a (198), týkající se zrušení průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe.
- Dále byla podána informace o probíhajícím mezirezortním připomínkovém řízení (do 9. 5. 2023) a termínu, do kdy mohou obce a veřejnost podat písemné připomínky (do 15. 5. 2023).
- Také zazněla informace, že po předchozí dohodě lze nahlížet do předmětných materiálů na MMR (Letenská 119/3, Praha 1).

2. **Výklad návrhu Aktualizace č. 7 PÚR ČR** *(ad bod 2 programu)***:**

Výklad návrhu Aktualizace č. 7 PÚR ČR přednesl Ing. Kotrla, ředitel ÚÚR.

Základní informace z přednesu powerpointové prezentace:
- Návrh Aktualizace č. 7 PÚR ČR se pořizuje na základě usnesení vlády č. 105/2023.
- Návrh se zpracovává z důvodu naléhavého veřejného zájmu za účelem zrušení územní ochrany formou územní rezervy pro celé průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe.
- Aktualizace č. 7 PÚR ČR spočívá ve zrušení čl. (180) a (198), konkrétně v částech „*Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady*“ a „*Úkoly pro územní plánování*“.
- Ze strany ÚÚR byly představeny části materiálu Aktualizace č. 7 PÚR ČR, tj. bodový text, odůvodnění a srovnávací text.

3. **Informace o lhůtě a způsobu podání připomínek veřejnosti a obcí k návrhu Aktualizace č. 7 PÚR ČR** *(ad bod 3 programu)***:**

Informace podal zástupce OÚP MMR Ing. Voldřich.

Základní informace z přednesu powerpointové prezentace:

- Informace o zveřejněných materiálech; Aktualizace č. 7 PÚR ČR se projednává a schvaluje v rozsahu měněných částí.
- Uplatňují se pouze písemné připomínky.
- Místo podání písemných připomínek:
  Ministerstvo pro místní rozvoj, odbor územního plánování, Staroměstské náměstí 932/6, 110 15 Praha 1, IDDS: 26iaava.
- K později uplatněným připomínkám a k připomínkám nad rámec měněných částí se nepřihlíží.
- Připomínky musí splňovat náležitosti § 37 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů. Z připomínky musí být patrno, kdo je činí, které věci se týká a co se navrhuje.
- Konečný termín pro zaslání písemných připomínek – do 15. 5. 2023.

4. Veřejná diskuze *(ad bod 4 programu)***:**

Ing. Voldřich zahájil veřejnou diskuzi. Informoval mimo jiné přítomné, že na položení dotazu jsou maximálně 3 minuty.

- Jako první vystoupil v rámci diskuze pan [redacted], bydlištěm na Praze 2, se čtyřmi dotazy:

  1. Zda někdo informoval vládu ČR o mezinárodních závazcích, např. smlouvě o přistoupení ČR do EU, AGN, Modré knize OSN, Iniciativě 3 moří a dalších, na základě kterých se tazatel domnívá, že není možné zrušit územní ochranu pro průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe. Zástupce MMR vysvětlil tazateli, že MMR pořizuje Aktualizaci č. 7 PÚR ČR na základě UV č. 105 z 8. února 2023 („UV 105/2023“). MMR nezpracovávalo materiál, který byl podkladem pro UV 105/2023. Tento materiál zpracovávalo Ministerstvo dopravy („MD“). Zástupkyně MD paní Ing. Marie Soukupová doplnila informaci tím, že MD, odbor vodních cest, žádné porušení mezinárodních závazků neshledal.

  2. Tazatel se domnívá, že naléhavý veřejný zájem nebyl dostatečně doložen a zdůvodněn. Zástupce MMR reagoval tak, že MMR pořizuje Aktualizaci č. 7 na základě UV 105/2023, kterým vláda vzala na vědomí návrh na zpracování Aktualizace č. 7 PÚR ČR z důvodu naléhavého veřejného zájmu, a zároveň uložila její zpracování a předložení vládě do 31. 12. 2023.

  3. Jak se vláda vypořádala s Green Deal? Na dotaz reagovala zástupkyně MD tak, že soulad s Green Deal byl doložen při vypořádání připomínek před schválením UV 105/2023.

  4. Poslední tazatelův dotaz směřoval k UV č. 968 z 5. října 2020. Zástupce MMR informoval tazatele o zrušení tohoto usnesení.

- Jako druhý vystoupil v rámci diskuze pan [redacted] z Vodních cest. Jeho dotaz se týkal také již dříve zmíněných závazků vyplývajících z mezinárodních smluv. Zástupce MMR reagoval obdobně jako u prvního dotazu pana [redacted].

5. Závěr veřejného projednání *(ad bod 5 programu)***:**

Ing. Voldřich znovu informoval o způsobu podání připomínek a zopakoval termín podání připomínek do 15. 5. 2023. Poté poděkoval zpracovatelům za přednesení výkladu k Aktualizaci č. 7 PÚR ČR.

Veřejné projednání následně Ing. Voldřich ukončil.

V Praze dne: 2. 5. 2023
Zaznamenala: Ing. arch. Hana Máchová – MMR, odbor územního plánování
Schválil: Ing. Vladimír Voldřich, odbor územního plánování, zástupce ředitele odboru

Příloha – program veřejného projednání

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR

Program veřejného projednání k návrhu Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje ČR a souvisejícím materiálům

Praha, 28. dubna 2023

Orientační časy	Téma	Přednášející
10.00 – 10.05	**ZAHÁJENÍ VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ**	Zástupce Ministerstva pro místní rozvoj *Ing. Vladimír Voldřich* *zástupce ředitele odboru územního plánování*
10.05 – 10.15	**VÝKLAD NÁVRHU AKTUALIZACE Č. 7 POLITIKY ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR**	Zástupci Ústavu územního rozvoje (zpracovatel návrhu Aktualizace č. 7 PÚR ČR)
10.15 – 10.25	**INFORMACE O LHŮTĚ A ZPŮSOBU PODÁNÍ PŘIPOMÍNEK VEŘEJNOSTI A OBCÍ K NÁVRHU AKTUALIZACE Č. 7 POLITIKY ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR A SOUVISEJÍCÍM MATERIÁLŮM**	Zástupce Ministerstva pro místní rozvoj *Ing. Vladimír Voldřich* *zástupce ředitele odboru územního plánování*
10.25 – 11.25	**VEŘEJNÁ DISKUZE ZALOŽENÁ NA DOTAZECH**	Vedení diskuse: Moderátor – zástupce Ministerstva pro místní rozvoj Odpovědi na dotazy: *zástupci Ministerstva pro místní rozvoj* *zástupci Ústavu územního rozvoje*
11.25 – 11.30	**ZÁVĚR VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ**	Moderátor – zástupce Ministerstva pro místní rozvoj

Příloha č. 4
Vyhodnocení vyjádření sousedních států (výsledky mezistátních konzultací)

k materiálu
„Návrh aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje České republiky“

Příloha č. 4 – Vyhodnocení vyjádření sousedních států (výsledky mezistátních konzultací)

Přehled Přílohy č. 4 – Vyhodnocení vyjádření sousedních států (výsledky mezistátních konzultací)	
Připomínky	1 připomínka
Celkem	1 připomínka

Poř. č.	Připomínkové místo	Typ připomínky	Článek	Připomínka	Vypořádání
1.	**Slovenská republika – Úrad pre územné plánovanie a výstavbu Slovenskej republiky**	**Zásadní**		Na základe Vašej informácie, že Ministerstvo pro místní rozvoj ČR zverejnilo na svojich internetových stránkach Návrh Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje ČR, Vám ako cezhraničný subjekt prerokovania oznamujeme nasledujúce: K zaslanému „Návrhu Aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje České republiky souvisejícím materiálům" k bodu „(198) Vymezí územní rezervu pro průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe (D-O-L) a do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu zajistí územní ochranu" **uplatňujeme zásadnú pripomienku a nesúhlasíme s vypustením predmetného bodu**. Naše stanovisko odôvodňujeme nasledovne: Celoeurópska sieť vnútrozemských vodných ciest označovaných ako „vodné cesty E", ktorú spravuje EHK OSN, je stanovená v Európskej dohode o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (Dohoda AGN) z 19. januára 1996. Dohoda AGN nadobudla platnosť 26. júla 1999 zahŕňa 19 zmluvných strán. Sú to, okrem iných štátov, aj Rakúsko, Poľsko, Slovenská republika Česká republika. Dohoda AGN vytvára medzinárodný právny rámec, ktorý stanovuje koordinovaný plán rozvoja a výstavby siete vnútrozemských vodných ciest a prístavov medzinárodného významu vládami na základe dohodnutej infraštruktúry prevádzkových parametrov, ktoré majú v úmysle realizovať v rámci svojich príslušných rozvojových programov. Dohoda AGN zdôrazňuje význam vnútrozemskej vodnej dopravy, ktorá v porovnaní s inými druhmi vnútrozemskej dopravy predstavuje ekonomické a environmentálne výhody, a preto môže prispieť zníženiu preťaženia, dopravných nehôd a negatívnych vplyvov na životné prostredie v celoeurópskom dopravnom systéme. Dohoda AGN v zozname vnútrozemských vodných ciest medzinárodného významu uvádza hlavnú vnútrozemskú vodnú cestu E20 s časťou vodnej cesty - „spojenie Labe-Dunaj a vodnú cestu E30 s časťou vodnej cesty - spojenie Odra-Dunaj, ktoré v súčasnosti neexistujú, ale sú zahrnuté do príslušných programov rozvoja infraštruktúry. Na základe dohody AGN bola vytvorená Modrá kniha (Blue Book), ktorá predstavuje pravidelne aktualizovaný súpis existujúcich a plánovaných noriem a parametrov vodných ciest E a prístavov v Európe a na medzinárodne porovnateľnom základe uvádza súčasné parametre infraštruktúry vnútrozemskej plavby v porovnaní minimálnymi normami a parametrami predpísanými v Dohode AGN. Modrá kniha rovnako identifikuje úzke miesta a chýbajúce prepojenia v existujúcej sieti vodných ciest E. *Mapa vodných ciest podľa Modrej knihy znázorňuje Vodný koridor E20, vodný koridor E30, Dunaj E80 a Váh E81.* **Vypustením predmetného ustanovenia z Politiky územního rozvoje České republiky nebude zaistená územná rezerva pre hlavné vnútrozemské vodné cesty medzinárodného významu v zmysle Dohody AGN.**	**Neakceptováno.** Vysvětlení: Zrušení ochrany vodního koridoru ČR plyne z Usnesení vlády č. 105 ze dne 8.února 2023, které je při pořizování PÚR ČR závazné. Usnesení vlády vychází z Programového prohlášení vlády ČR z ledna 2022: *„Zastavíme práce na projektu kanálu Dunaj-Odra-Labe. V místech, kde nebude účelné plánovat budoucí vodní díla, uvolníme současnou územní ochranu. Budeme naopak podporovat rozvoj šetrné vodní dopravy na stávajících tocích.“* **V materiálu usnesení vlády se navrhuje nový úkol pro MD řešící problematiku ve vztahu k AGN.** Dále uvádíme: *V průběhu 23. zasedání Česko-slovenské komise pro hraniční vody, které se konalo ve dnech 16. - 18. května 2023 ve Znojmě, informovala česká delegace slovenskou stranu, že na základě platného programového prohlášení vlády České republiky aktuálně probíhají kroky vedoucí k ukončení územní ochrany vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a v konečném stavu by mělo dojít k uvolnění současné územní ochrany v místech, kde nebude účelné plánovat budoucí vodní díla. Slovenská delegace vzala tuto informaci na vědomí.* *Ministerstvo dopravy České republiky při přípravě podkladů pro výše uvedené usnesení vlády České republiky prověřilo záměr v celém rozsahu a dospělo k závěru, že realizace záměru je pro Českou republiku finančně velmi náročná, především s ohledem na současnou ekonomickou situaci státu. Navíc není možné dále dlouhodobě (v řádu desítek let) blokovat rozvoj dotčeného území v takovém rozsahu.“* Záměr také není v TEN-T.

Příloha č. 4 – Vyhodnocení vyjádření sousedních států (výsledky mezistátních konzultací)

Poř. č.	Připomínkové místo	Typ připomínky	Článek	Připomínka	Vypořádání
				V Koncepcii územného rozvoja Slovenska z roku 2001 v znení zmien a doplnkov 2011 uvádzame v záväznej časti kapitola 11.13. rešpektovať dopravnú infraštruktúru zaradenú podľa európskych Dohôd AGN bode 11.13.3. obsiahnutú vodnú cestu E30 koridor rieky Morava na území Slovenska, ako súčasť prepojenia vodných ciest Dunaj - Odra - Labe.	

Poř. č.	Připomínkové místo	Bez připomínek	Vypořádání
1.	**Rakouská republika - Spolkové ministerstvo pro ochranu klimatu, životní prostředí, energii, mobilitu, inovace a technologie**	Sehr geehrter Hr. Dipl.-Ing. Novosád, seitens des österreichischem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wird mitgeteilt, dass die Streichung der beiden Punkte, einen möglichen Donau-Oder-Elbe Kanal betreffend, aus der vorliegenden Aktualisierung der nationalen Raumentwicklungspolitik in der Tschechischen Republik wohlwollend zur Kenntnis genommen wird. Dies entspricht auch der langjährigen immer wieder kommunizierten Position Österreichs in dieser Angelegenheit. Mit freundlichen Grüßen Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Sektion IV - Verkehr, Abteilung W3 - Bundeswasserstraßen Vážený pane inženýre Novosáde, za rakouské Spolkové ministerstvo pro ochranu klimatu, životní prostředí, energii, mobilitu, inovace a technologie Vám sdělujeme, že zrušení obou bodů, týkajících se možného průplavu Dunaj-Odra-Labe, z předložené aktualizace národní Politiky územního rozvoje České republiky bereme s potěšením na vědomí. Toto je v souladu s dlouholetým a opakovaně vyjadřovaným postojem Rakouska k této záležitosti. S pozdravem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Spolkové ministerstvo pro ochranu klimatu, životní prostředí, energii, mobilitu, inovace a technologie) Sekce IV - Doprava, oddělení W3 – Spolkové vodní cesty	**Konstatování.**

Poř. č.	Připomínkové místo	Bez vyjádření	Vypořádání
1.	**Spolková republika Německo**	Bez vyjádření	
2.	**Polská republika**	Bez vyjádření	

Příloha č. 5

Reakce ministerstev, ústředních správních úřadů a krajů v rámci § 33 odst. 8 SZ

k projednání upraveného návrhu aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje České republiky

Martin Kupka
ministr dopravy

V Praze dne 28 -11- 2023

Č. j.: MD-39981/2023-520/2

Vážený pane ministře,

na základě jednání Konzultačního výboru k Politice územního rozvoje ČR, který se konal dne 22. 11. 2023, byl předložen nový návrh usnesení vlády k Aktualizaci č. 7 Politiky územního rozvoje České republiky (dále jen „PÚR") ve věci zrušení územní ochrany formou územní rezervy vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe.

V tomto upraveném usnesení je nově vymezen bod 2. cituji „ministru dopravy ve spolupráci s ministrem zahraničních věcí iniciovat žádost o změnu Dohody AGN k Evropskému hospodářskému výboru OSN v Ženevě za účelem vypuštění závazku České republiky k realizaci průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe".

Rád bych se proti tomuto doplnění ohradil. Na Ministerstvo pro místní rozvoj ČR byl již dne 30.6.2023 pod č.j.: MD-18203/2023-910/7 zaslán dopis ve věci Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (dále jen „dohoda AGN") a toho, že pro tuto Aktualizaci PÚR č. 7 není její změna potřebná. Z dohody AGN finanční sankce nevyplývají. Dále uvádím, že dohoda AGN nebyla ratifikována všemi státy, proto Evropská komise při přípravě TEN-T k dohodě nepřihlíží. Dohoda AGN nijak nestanoví povinnosti územního hájení vnitrozemských vodních cest ve smyslu jejího článku 1 a přílohy I.

Sděluji, že tento nový návrh usnesení nekoresponduje s již vydanými usneseními týkající se Aktualizace PÚR č. 7 a prohlášením vlády, ve kterém není sděleno, že by Česká republika měla současně také iniciovat změnu dohody AGN.

Na základě výše uvedených informací Vás, pane ministře, žádám o vyjmutí předmětné části usnesení vlády v bodě č. 2.

Závěrem bych chtěl k uvedenému ještě sdělit, že jsem připraven jednat se zástupci Slovenské vlády a vyjasnit postoje obou států k vodnímu koridoru Dunaj – Odra – Labe, a vysvětlit proč nyní Česká republika vyjímá územní ochranu formou územní rezervy.

S pozdravem

Martin Kupka

Ministerstvo dopravy

Vážený pan
PhDr. Ivan Bartoš, Ph.D.
Ministr pro místní rozvoj
Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
Staroměstské náměstí, Praha 1

Ministerstvo dopravy

VI.

Vyjádření Ministerstva pro místní rozvoj (MMR)**:**

MMR nadále trvá na úkolu pro Ministerstvo dopravy (MD), z důvodu, že podle MMR Dohoda AGN představuje mezinárodní závazek pro ČR a shledává za nezbytné iniciovat její případnou úpravu.

Tento úkol byl stanoven i na základě pokynu z Úřadu vlády ČR: *„Prosíme Vás, abyste za MMR v této záležitosti dále spolupracovali s MD tak, aby bylo splněno příslušné usnesení vlády, týkající se zrušení územní rezervy pro průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe a aby byla odpovídajícím způsobem upravena také Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (Dohoda AGN) z roku 1996.“*

MD akceptuje navržený úkol v návrhu usnesení vlády.

Materiál je tak předkládán vládě bez rozporu.

Ministerstvo zahraničních věcí
České republiky

Odbor politik EU
Loretánské nám. 5, 118 00 Praha 1
tel.: +420 224 183 224
www.mzv.cz

Hana Mottlová
ředitelka

V Praze 30. listopadu 2023
Č. j.: 131371-3/2023-MZV/OPEU

Vážený pane řediteli,

v návaznosti na jednání Kozultačního výboru Politiky územního rozvoje ČR (PÚR ČR) dne 22. listopadu 2023 se na Vás obracím s ohledem na úkol, který Ministerstvo pro místní rozvoj v návrhu usnesení vlády v rámci připravované Aktualizace č. 7 PÚR ČR připisuje ministru zahraničních věcí.

V předmětném návrhu usnesení dává vláda za úkol ministru dopravy *ve spolupráci s ministrem zahraničních věcí* „iniciovat žádost o změnu Dohody AGN k Evropskému hospodářskému výboru OSN v Ženevě za účelem vypuštění závazku České republiky k realizaci průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe".

Je nutné konstatovat, že Ministerstvo dopravy je výlučným gestorem Dohody AGN, a proto v souladu s platnou Směrnicí vlády pro sjednávání, vnitrostátní projednávání, provádění a ukončování platnosti mezinárodních smluv (viz usnesení vlády č. 131 ze dne 11. února 2004), je po věcné i procesní stránce plně způsobilé samo iniciovat proces změny této dohody, bude-li na tom panovat politická shoda. Ministerstvo zahraničních věcí je připraveno poskytnout Ministerstvu dopravy potřebnou součinnost, jak se děje při uzavírání nebo jiných krocích spojených s mezinárodními smlouvami.

Z výše uvedeného důvodu Ministerstvo zahraničních věcí požaduje, aby Ministerstvo pro místní rozvoj ze zmíněného návrhu usnesení vlády vypustilo spojení „ve spolupráci s ministrem zahraničních věcí".

S pozdravem

Vážený pan
Ing. Roman Vodný, PhD
ředitel
Odbor územního plánování
Ministerstvo pro místní rozvoj
Praha

VI.

Vyjádření Ministerstva pro místní rozvoj (MMR)**:**

Na základě zaslaného dopisu Ministerstva zahraničních věcí, odboru politik EU, bylo požadavku Ministerstva zahraničních věcí vyhověno. Spolupráce Ministerstva zahraničních věcí v nově navrženém úkolu pro Ministerstvo dopravy v návrhu usnesení vlády v bodě III. 2. bylo vypuštěno.

Ostatní zástupci ministerstev, ústředních správních úřadů a krajů bez připomínek, případně připomínky nezaslali.