

PRAHA | MĚLNÍK | ÚSTÍ n/L | DĚČÍN | KOLÍN

Praha 7 – Holešovice
Jankovcova 1627/16a, 170 00, Praha 7, Česká republika
Tel.: +420 266 800 119, Fax: +420 220 802 857

Praha 5 – Smíchov
Strakonická ul., 150 00, Praha 5, Česká republika
Tel.: +420 257 321 804

Praha 5 – Radotín
Výpádová ul., 150 00, Praha 5, Česká republika
Tel.: +420 257 321 804

Mělník
Celní 1144, 276 01, Mělník, Česká republika
Tel.: +420 315 643 501/502

Ústí n/L
Přístavní 432/8, 400 07, Ústí n/L, Česká republika
Tel.: +420 475 503 677/217, Fax: +420 475 503 420

Děčín
Labská 137/17, 405 01, Děčín, Česká republika
Tel.: +420 475 503 677

Kolín
U přístavu 628, 280 00, Kolín, Česká republika
Tel.: +420 321 726 255

DATOVOU SCHRÁNKOU

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

V Praze dne 8. 6. 2026

K č. j.: MZP/2026/910/1628

Naše č. j.: 69/011/26

Podatel 1: **České přístavy, a.s.**, IČO: 45274592, se sídlem Jankovcova 1627/16a, Holešovice, 170 00 Praha 7

Podatel 2: **T-PORT, spol. s r. o.**, IČO: 65413865, se sídlem Jankovcova 1627/16a, Holešovice, 170 00 Praha 7

Vyjádření k oznámení koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035“

Přílohy: plná moc

I. Úvod

1. Dne 19. 5. 2026 byla zveřejněna informace o oznámení koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035“, příslušné oznámení a samotný návrh „Koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035“ („KVD“ či „**koncepce**“).
2. K oznámení koncepce je možné podat vyjádření **do 8. 6. 2026**.
3. Společnost České přístavy, a.s., IČO: 45274592, se sídlem Jankovcova 1627/16a, Holešovice, 170 00 Praha 7 („**Podatel 1**“ nebo „**České přístavy**“) je vlastníkem velkého množství pozemků nacházejících se zejména ve městě Praha (k. ú. Holešovice LV č. 178, Libeň LV č. 771, Smíchov LV č. 1557, Lahovice LV č. 315, Radotín LV č. 1962), Mělník (k. ú. Mělník LV č. 2748), Ústí nad Labem (k. ú. Krásné Březno LV č. 92, Neštětice LV č. 244, Ústí nad Labem LV č. 703, Vaňov LV č. 291), Děčín (k. ú. Děčín LV č. 1637, Loubí u Děčína LV č. 62, Prostřední Žleb LV č. 439), Kolín (k. ú. Kolín LV č. 244), Pardubice (k. ú. Drozdice LV č. 940, Pardubičky LV č. 50446, Svítkov č. 50770), Týnec nad Labem (k. ú. Týnec nad Labem LV č. 1322), Nelahozeves (k. ú. Nelahozeves LV č. 827) či Veltrusy (k. ú. Veltrusy LV č. 781) o celkové výměře více než 1 250 000 m². Tyto pozemky tvoří velmi rozsáhlé územní celky, v rámci jednotlivých katastrálních území souvislá území, která nejsou dělena pozemky jiných vlastníků. Jde o území, na nichž Podatel 1 provozuje, rozvíjí a do budoucna bude budovat Přístavy, Terminály a Překladiště, jak jsou definovány níže, nebo o území, která jsou pro vybudování takové dopravní infrastruktury vhodná.
4. Podatel 1 je na základě rozhodnutí Státní plavební správy provozovatelem zejména pozemní části veřejných přístavů Praha Smíchov, Praha Radotín, Praha Holešovice, Praha Libeň, Mělník, Kolín, Ústí nad Labem a Děčín („**Přístavy**“), kdy většina z těchto přístavů plní též ochrannou funkci ve smyslu § 6 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě („**zákon o vnitrozemské plavbě**“)¹.
5. Spolu s Podatelem 1 je provozovatelem pozemní části přístavu v Ústí nad Labem také společnost T-PORT, spol. s.r.o., IČO: 654 13 865, se sídlem Jankovcova 1627/16a, 170 00 Praha 7 („**Podatel 2**“ nebo „**T-PORT**“), která se s ohledem na své postavení připojuje k tomuto vyjádření.
6. Podatel 1 je kromě toho též provozovatelem jedné z částí terminálu kombinované dopravy v přístavu Mělník a Ústí nad Labem („**Terminály ČP**“), nacházejících se přímo ve výše uvedených Přístavech, a dále též provozovatelem překladiště pro lodní dopravu Týnec nad Labem a Miřejovice (k. ú. Nelahozeves a Veltrusy), obě tzv. roll-on/roll-off (RO RO) („**Překladiště**“).
7. Nad rámec uvedeného je Podatel 1 skrze společnost Přístav Pardubice, a.s. hlavním „spoluvlastníkem“ rozsáhlého území (pozemky zapsané na LV č. 12270 v k. ú. Svítkov) určeného pro vybudování přístavu v Pardubicích („**Přístav Pardubice**“). Vedle toho Podatel 1 sám vlastní pozemky zapsané na LV č. 50770 v k. ú. Svítkov, které jsou k vybudování přístavu v Pardubicích rovněž určeny.
8. Podatel 2 je kromě toho též provozovatelem terminálu kombinované dopravy Kolín, nacházejícího se přímo ve veřejném přístavu Kolín, a Černá za Bory („**Terminály T-PORT**“; Terminály ČP a Terminály T-PORT dále společně i jako „**Terminály**“).
9. Podatelé identifikovali v předloženém návrhu KVD **níže popsané nedostatky**. Jedná se o otázky, bez jejichž řešení lze pochybovat o tom, že bude dosaženo koncepcí předpokládaného udržitelného rozvoje vodní dopravy a že tedy bude koncepce plnit svůj účel. Tyto nedostatky je proto **nutné odstranit ještě před samotným procesem SEA**.
10. Podatelé se domnívají, že návrh KVD by měl být nejdříve projednán s dotčenými aktéry v oblasti vodní dopravy a podle výsledků tohoto jednání upraven tak, aby odpovídal reálnému stavu a potřebám vodní dopravy. Až následně by měl být předložen do procesu SEA, neboť je záhodno,

¹ Viz: <https://www.lavdis.cz/vodni-cesty/verejne-pristavy>

aby byla k posouzení předložena po věcné stránce finální podoba návrhu koncepce, kterou nebude nutné později měnit z důvodů na straně vodní dopravy a opakovat kvůli tomu posouzení SEA. Pro posouzení SEA je kupříkladu zcela jistě významná otázka, zda a v jakém rozsahu je skutečně nutné budovat novou infrastrukturu na vodní cestě – jde přitom právě o otázku, kterou je možné vyřešit pouze v odborné diskuzi s relevantními aktéry vodní dopravy. Budování nové infrastruktury sama KVD nyní sice předpokládá, přitom ale leckdy k některým funkcím není ani dostatečně využita přístavní infrastruktura stávající (např. pražské veřejné přístavy).

II. Obecně – ochrana veřejného zájmu reprezentovaného Podatelci jakožto provozovateli Přístavů

11. Provoz Přístavů a Terminálů je neoddělitelně propojen. Obecně představuje Přístav dopravní uzel sloužící multimodální dopravě – tedy dopravě, která kombinuje přepravu po silnici, po vodě a případně i po železnici. V rámci Přístavů je pak s ohledem na uvedené přirozené umístění Terminálů, jejichž přínos spočívá v možnosti intenzivně kombinovat železniční a silniční dopravu a do budoucna případně i s dopravou vodní díky jejich umístění právě přímo v Přístavech. Spolu s možností vytváření předpokladů pro zpracovatelské činnosti, nakládání s odpady či jiným stavebním materiálem (zejm. jejich dočasné uskladnění, třídění, příprava na jiné využití a spolu s tím spojený překlad), ale např. i zemědělskými komoditami přímo na území uvedených Přístavů, tedy přímo v místě samém bez nutnosti materiálu několikrát převážet, představují tyto Přístavy důležité uzly v rámci ekologické dopravní infrastruktury s významným potenciálem do budoucna a možnostmi, které jiné druhy přepravy nenabízejí.
12. Jak Přístavy, tak Terminály a Překladiště tak mají vysoký strategický význam pro rozvoj dopravy a průmyslu v České republice. V rámci jakýchkoliv aktivit, které se jich mohou dotknout, je navíc nezbytné respektovat zcela zásadní význam Přístavů a Terminálů a požadavky plynoucí z těchto dokumentů:
 - nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 („nařízení TEN-T“),
 - Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu ze dne 19. ledna 1996 („Dohoda AGN“),
 - Evropské dohody o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech ze dne 1. ledna 1991 („Dohoda AGTC“),
 - Zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě („zákon o vnitrozemské plavbě“) spolu s prováděcí vyhláškou Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí („vyhláška č. 222/1995 Sb.“).

Nařízení TEN-T

13. Jak Přístavy, tak Terminály jsou **zařazeny do hlavní či globální sítě TEN-T** podle Nařízení TEN-T. Přístavy jsou tak **dopravními uzly nejvyššího strategického významu, a to na celostátní, resp. dokonce evropské úrovni**, a je v souladu s Nařízením TEN-T nezbytné **zajistit jejich rozvoj** a plnohodnotné napojení na jiné druhy dopravy, zejména na tu silniční.
14. Síť TEN-T má zejména **přispívat k řešení rostoucí mobility a k rozvoji nízkouhlíkového dopravního systému** a jako taková musí být v souladu s Nařízením TEN-T **rozvíjena**. Nařízením TEN-T ukládá členským státům zajistit dobudování hlavní sítě do roku 2030, rozšířené hlavní sítě do roku 2040 a globální sítě do roku 2050.

15. Předmětem a účelem Nařízení TEN-T je **zabezpečit plánování, rozvoj a provoz transevropských dopravních sítí**. Tímto nařízením má být zajištěno koordinované zřízení a rozvoj transevropské dopravní sítě. Nařízení TEN-T stanoví hlavní směry pro rozvoj sítě TEN-T a priority tohoto rozvoje.
16. Česká republika je povinna na základě nařízení TEN-T spolu s ostatními členskými státy sítí TEN-T a její jednotlivé součásti **intenzivně rozvíjet**.
17. Nařízení TEN-T je **přímo účinným právním předpisem**. Česká republika se jako členský stát Evropské unie prostřednictvím Nařízení TEN-T zavázala k plnění v něm stanovených cílů, úkolů a priorit a jeho obsah a cíle tak musí respektovat i orgány státní správy, které jsou aparátem státu.
18. Podle čl. 23 odst. 2 Nařízení TEN-T členské státy **zabrání zhoršení dobrých plavebních podmínek a současného stavu částí sítě splňujících minimální požadavky** (tj. i Přístavy).
19. Na realizaci Terminálů zařazených v hlavní síti TEN-T byly zároveň **vydány značné veřejné prostředky**. Tyto prostředky byly čerpány od Státního fondu dopravní infrastruktury, z Operačních programů Dopravy, z kohezního nástroje Evropské komise CEF a nástroje na rozvoj sítě TEN-T. I z této skutečnosti je tedy zřejmý evropský a státní veřejný zájem na provozu a rozvoji Terminálů a nutnost a potřebnost hájení veřejných investic, které do nich byly vloženy.

Dohoda AGN

20. Dohoda AGN vyzdvihuje důležitost role vnitrozemské vodní dopravy, která ve srovnání s jinými druhy dopravy má **ekonomické a ekologické přednosti**.
21. Dohoda AGN vymezuje síť vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu, na nichž se nacházejí vnitrozemské přístavy mezinárodního významu. Předmětné toky řek Vltava a Labe, na nichž se nacházejí Přístavy, jsou **vnitrozemskou vodní cestou mezinárodního významu** označenou jako E 20 (viz příloha I Dohody AGN). Přístavy Ústí nad Labem, Děčín, Mělník a pražské Přístavy jsou pak přímo uvedeny mezi **vnitrozemskými přístavy mezinárodního významu** (viz příloha II Dohody AGN).
22. Požadavky na technické a provozní charakteristiky přístavů v síti vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu jsou vymezeny v příloze III oddílu c) Dohody AGN a náleží mezi ně i **požadavek na napojení na hlavní silnice a vhodné podmínky pro rozvoj přístavní průmyslové zóny**.
23. Dohoda AGN stejně jako Nařízení TEN-T předpokládá v přístavech, které do její působnosti náleží, **přepravu objemů nad 500 tisíc tun ročně**.

Dohoda AGTC

24. Podstatná část Přístavů a Terminálů **leží na trase důležitých tratí mezinárodní kombinované dopravy** C-E 61 a C-E 40 (viz příloha I Dohody AGTC). Mimo to Terminál Kolín nacházející se v Přístavu Kolín dle přílohy II Dohody AGTC představuje terminál mající důležitý význam pro mezinárodní kombinovanou dopravu.

Politika územního rozvoje ČR

25. Česká republika své závazky vyplývající z výše uvedených nadnárodních dokumentů promítla do Politiky územního rozvoje ČR („PÚR“) jakožto hierarchicky nejvyššího dokumentu územního plánování.
26. V bodě 79 PÚR vymezují podmínky pro navazující územně plánovací činnost, přičemž jednou z nich je pod písm. c) **podmínka respektování požadavků mezinárodních dohod a Nařízení TEN-T**.
27. Přístavy Ústí nad Labem, Mělník, Praha Holešovice, Praha Libeň, Praha Smíchov a Praha Radotín jsou pak v bodě 130 PÚR zařazeny do sítě veřejných terminálů a přístavů s vazbou na logistická centra („VTP“). Síť VTP má být postupně **budována jako součást evropské sítě terminálů a přístavů TEN-T**. Jejich podstatou je (jak PÚR výslovně zdůrazňuje) propojení jednotlivých druhů

dopravy: „Sít VTP umožní optimalizovat silniční dopravu a uplatnit princip komodality (účinné využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů).“ S ohledem na skutečnost, že předmětem činnosti VTP je logistika, je samozřejmé, že se jedná i o dopravu nákladní a nezbytným zejména (avšak nejen) **silničním napojením dle PÚR se rozumí napojení i pro těžkou nákladní dopravu.**

28. PÚR v této souvislosti stanoví povinnost při územním plánování **zajistit ochranu vnitrozemským říčním přístavům ve VTP.**
29. Lze tedy uzavřít, že **PÚR stanovuje povinnost při územně plánovací činnosti respektovat požadavky mezinárodních dohod a Nařízení TEN-T, navazuje na Nařízení TEN-T a ukládá zajištění ochrany pro Přístavy.**

Zákon o vnitrozemské plavbě

30. Přístavem je dle § 2 písm. g) zákona o vnitrozemské plavbě „*soubor pozemků, staveb, zařízení včetně plovoucích zařízení, pozemních komunikací nebo jejich součástí a drah bezprostředně územně a funkčně souvisejících s přilehlou částí vodní cesty a navazujících na ni a přístavního bazénu, vodní plochy potřebné pro stání plavidel, nábřežních zdí s vyvazovacím zařízením, případně šikmého břehu a vyvazovacích dalb, které umožňují stání plavidel, nakládku a vykládku věcí, nástup a výstup osob, opravy, údržbu a ochranu plavidel.*“ Přístav je tedy širokým souborem movitých a nemovitých věcí, který ze své podstaty předvídá realizaci celé řady činností. V mezích požadavků na plnění veškerých funkcí přístavu je však **nutné, aby ve vztahu k Přístavu mohly být realizovány veškeré předvídané činnosti a aby byly zachovány možnosti jeho dalšího rozvoje, jehož potřebnost vyplývá z neustálého nárůstu poptávky po přepravě. V současné době je to právě vodní doprava, která může převzít velkou část přepravy některých komodit (vytěžená zemina ze staveb, stavební materiál, včetně toho pro výrobu betonu a jiných směsí, stavební odpadu, zemědělských komodit aj.) a významným způsobem tak ulehčit zatížení silniční infrastruktury.**
31. Přístavy jsou svou povahou veřejnými přístavy. Ty je dle § 6 odst. 1 zákona o vnitrozemské plavbě oprávněn užívat každý provozovatel plavidla. Přístavy i Terminály primárně zajišťují přepravní funkci, pro níž je pak naprosto esenciální potřeba zachování a rozvoje jejich napojení na jiné druhy dopravní infrastruktury (zejm. tu silniční a železniční). V případě Terminálů pak jde primárně o kombinaci nákladní dopravy železniční a silniční, z čehož je zřejmé, že právě tyto druhy dopravního napojení je nezbytné zachovat a rozvíjet. Musí se přitom jednat o napojení dostatečná a odpovídající povaze přepravovaného nákladu (pro ilustraci viz fotografie dále v textu).

32. Některé z Přístavů jsou kromě toho přístavy s ochrannou funkcí dle zákona o vnitrozemské plavbě. Jako takové poskytují ochranu plavidlům nacházejícím se v době povodňového ohrožení na řece tak, aby tato plavidla za vysokých vodních stavů nepředstavovala ohrožení pro životy a zdraví lidí, ale i pro majetek třetích osob a památky v bezprostřední blízkosti řeky. Nezbytným předpokladem i pro plnění této ochranné funkce je zajištění možnosti rozvoje a modernizace těchto Přístavů v souladu s nejnovějšími trendy a bezproblémového vjezdu do přístavu a výjezdu z něj jakoukoliv těžkou technikou, včetně např. vozidel dopravujících do přístavu lodě nebo jeřábů pro jejich přeložení na vodu a vytažení z vody zejména při povodňových stavech.



Obr. č. 1: Názorná ukázka překládky plavidla a tedy potřeby, aby byl zajištěn vjezd do přístavu jakoukoliv těžkou technikou (fotografie z přístavu Mělník)

33. Podatelé jsou povinni dle § 7 odst. 1 písm. a) zákona o vnitrozemské plavbě provozovat pozemní části Přístavů po celou dobu platnosti povolení Státní plavební správy a udržovat je ve stavu, který umožňuje bezpečný plavební provoz. Ve smyslu § 6 odst. 5 zákona o vnitrozemské plavbě musí být Přístavy stavebně uspořádány a vybaveny zařízeními tak, že je umožněn jejich bezpečný provoz a neohrožují bezpečnost plavby.
34. Podle § 9b vyhlášky č. 222/1995 Sb. zahrnuje pozemní část každého přístavu mimo jiné
- pozemní komunikace a dráhy, včetně komunikací pro příjezd vozidel integrovaného záchranného systému ke stojícím plavidlům,
 - stanoviště pro stání plavidel, ke kterým musí být zajištěn trvalý pozemní přístup vozidly a které musí být uzpůsobeno pro nakládku a vykládku věcí a pro zásobování plavidel,
 - manipulační prostory podél stání plavidel s přístupem na plavidla,
 - servisní zázemí pro odběr pevných a tekutých odpadů,
 - otevřené a kryté skladovací plochy umožňující krátkodobé skladování zboží.
- Přístav musí také umožňovat manipulaci s věcmi z plavidla a na plavidlo pomocí jeřábu.

35. Dále dle § 9c odst. 1 a 3 písm. a) a b) vyhlášky č. 222/1995 Sb. veřejný přístav musí umožňovat provádění základních oprav a údržby plavidel, s čímž souvisí i nutnost existence manipulační plochy pro tyto účely přístupnou vozidly a jeřábem. Přístav musí umožňovat i tankování pohonných hmot do plavidel, vytažení malých plavidel z vody a jejich spuštění do vody s přístupem z pozemní komunikace a vytvářet podmínky pro výkon zpracovatelských činností přímo v přístavu, což se neobejde bez neomezeného přístupu těžké dopravy do přístavu.
36. Ze shora uvedeného je evidentní, že jak Přístavy, tak Terminály mají z hlediska vnitrostátní i mezinárodní dopravy **zásadní strategický význam a značný potenciál využití do budoucna** a že je **na jejich provozu a rozvoji dán veřejný zájem**.
37. O tom, že naplnění uvedených požadavků z Nařízení TEN-T, AGN a AGTC představuje veřejný zájem se již v minulosti jednoznačně vyjádřil mimo jiné i Krajský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 19. 9. 2018, sp. zn. 46 A 1/2016, kde uvedl, že „*důvodem vymezení koridoru v PÚR je zvýšení atraktivity a kapacity železniční dopravy na hlavních mezinárodních tazích zařazených do tranzitních železničních koridorů a splnění požadavků TEN-T, AGC a AGTC, což lze kvalifikovat jako nadmístní a celostátní veřejný zájem.*“
38. Jak vyplývá z konstantní judikatury Soudního dvora (např. rozsudek 167-73 Komise proti Francouzské republice z roku 1974) **naplnění přímo použitelných předpisů EU** (nařízení) musí zajišťovat **nejen členské státy EU jako celek, ale i jednotlivé správní orgány členského státu**.
39. Podatelé dále poukazují na skutečnost, že na rozvoj Terminálů byly čerpány finanční prostředky z Operačního programu Doprava. I z tohoto důvodu je dán veřejný zájem na jejich provozování, aby se zajistilo efektivní využití vynaložených veřejných prostředků a návratnost této investice.
40. Kromě toho zdůrazňuje Podatel 1 i **vysoký význam obou Překladišť**. Překladiště Týnec nad Labem a Miřejovice jsou totiž v České republice **naprosto ojedinělá, a to díky technologii nakládky a vykládky roll-on/roll-off**. Tento způsob nakládky a vykládky je ceněný pro svou rychlost (zkracuje dobu nakládky/vykládky), efektivitu (snižuje náklady na manipulaci a manipulaci s nákladem celkově zjednodušuje), bezpečnost (minimalizuje riziko poškození nákladu) a nižší náklady ve srovnání s kontejnerovou přepravou. Překladiště zakládají potenciál pro rozvoj průmyslové zóny v jejich okolí. Zánik nebo omezení činnosti těchto Překladišť by znamenaly ztrátu unikátního logistického uzlu, který nelze rychle nebo snadno nahradit jinde. Obě Překladiště se navíc nacházejí na vnitrozemské vodní cestě, která je součástí hlavní sítě dle Nařízení TEN-T. Vzhledem k jejich jedinečnosti a umístění je **třeba Překladiště zachovat a podporovat jejich modernizaci a rozvoj**.
41. KVD musí zohledňovat stávající dopravní infrastrukturu a musí tedy plně respektovat i shora popsaný veřejný zájem a povinnosti stanovené zákonem o vnitrozemské plavbě a vyhláškou č. 222/1995 Sb. KVD musí poskytovat prostor pro realizaci výše popsaných objektiv jednotlivých dokumentů a povinností vyplývajících právních předpisů (provoz a rozvoj Přístavů a Terminálů, zachovávání a další rozvíjení jejich napojení na ostatní druhy dopravy v zájmu komodality, ...). **To je třeba mít při přijímání KVD na paměti a je třeba posuzovat, zda její podoba nebude mít negativní dopad na Přístavy a Terminály, ale i Překladiště**.
42. Znění KVD musí cílit zejména na:
- zachování plné funkčnosti stávajících veřejných přístavů, terminálů kombinované dopravy a překladišť, a to včetně jejich kapacity a existujících dopravních napojení,
 - zajištění koordinace záměrů v území s ohledem na veřejné přístavy, terminály kombinované dopravy a překladiště – v důsledku realizace jiných záměrů zejména nesmí dojít k jakémukoliv omezení provozu těchto objektů a jejich dopravních napojení a možnosti jejich rozvoje v souladu s výše vyjmenovanými dokumenty, a naopak by měly být vytvářeny předpoklady pro jejich rozvoj a plné využití.

43. Pokud by na tento požadavek nebyl brán zřetel, mohlo by dojít k zásahům hrozícím omezením či vyloučením dalšího provozu a rozvoje Přístavů, Terminálů a Překladišť a vyloučením schopnosti Podatelů plnit své povinnosti vyplývající z právních předpisů.
44. O potřebě respektování uvedeného požadavku svědčí skutečnost, že jsou Podatelé nuceni se v celé řadě případů bránit záměrům umisťovaným do bezprostřední blízkosti Přístavů a Terminálů, dopravním omezením a změnám územně plánovacích dokumentací, které mají potenciál značně omezit dosavadní využití Přístavů a Terminálů, dopravní přístup do nich a možnost jejich rozvoje.

III. Konkrétní připomínky k návrhu koncepce

III.1 Nutnost doplnit koncepci o plány potřebných legislativních změn

45. Specifický cíl č. 1 „Právní předpisy a regulatorní prostředí“ v části II., kapitole H. obsahuje pouhý popis gescí jednotlivých subjektů ve vazbě na vnitrozemskou vodní dopravu a přehled aplikovatelných právních předpisů a dokumentů na národní, unijní a mezinárodní úrovni.
46. Koncepce však v tomto cíli, ani nikde jinde aktuální právní úpravu nehodnotí a neuvádí žádný plán potřebných legislativních změn. Právní regulace vnitrozemské plavby přitom trpí celou řadou problematických a neřešených míst, na které by měla koncepce reagovat tím, že jednoznačně zformuluje potřebu přijetí příslušné legislativní změny.
47. Podatelé dlouhodobě upozorňují zejména na
- problém s vymísťováním plavidel z veřejných přístavů** v případě, kdy provozovatel či vůdce plavidla nedodržuje ve veřejném přístavu podmínky plavebního provozu v přístavu, neřídí se pokyny provozovatele pozemní části přístavu nebo neplatí cenu za užívání pozemní části přístavu;
 - nedostatečné kompetence provozovatelů přístavů**, zejména nevymahatelnost jejich pokynů dle § 7 odst. 5 zákona o vnitrozemské plavbě;
 - omezení rozvíjení a užívání přístavní infrastruktury v důsledku **vymezování neúměrně širokých záplavových území a jejich aktivních zón a nevhodného nastavení podmínek výstavby a činností v nich** dle příslušných ustanovení zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změn některých zákonů (vodní zákon), a zejména vyhlášky č. 79/2018 Sb.

A. Problém s vymísťováním plavidel z veřejných přístavů

48. Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě („**zákon o vnitrozemské plavbě**“), zejména za účelem zajištění bezpečného provozu veřejných přístavů, přiznává jejich provozovatelům oprávnění vydávat provozovatelům a vůdcům plavidel, členům posádek plavidel, cestujícím a ostatním osobám, které se nacházejí v přístavu, pokyny.
49. V posledních letech ale čím dál častěji dochází k tomu, že **uživatelé veřejných přístavů porušují povinnosti ukládané jim v souvislosti s užíváním veřejného přístavu** zákonem o vnitrozemské plavbě či provozovatelem přístavů. Proti takovému jednání však zákon o vnitrozemské plavbě provozovateli pozemní části přístavu ani Státní plavební správě neposkytuje efektivní nástroj obrany a je až na soudech (a někdy až na jejich poslední instanci), aby o vymísťování plavidel opakovaně rozhodovaly. V praxi tím pádem dochází k tomu, že takový provozovatel plavidla v přístavu setrvává ve stavu „bezpráví“, zatímco se s ním provozovatel pozemní části přístavu dlouhé roky soudí (samozřejmě s nemalými náklady) ve snaze dosáhnout jeho vyklizení. S ohledem na roky trvající spory je takový postup, následovaný často ještě dlouhým exekučním řízením, při vymísťování plavidel **zcela nedostatečný a neefektivní**. Vymísťování plavidel je přitom v některých případech nutné zajistit neprodleně.

50. Plavidlo ponechané ve veřejném přístavu v rozporu se zákonnými povinnostmi nebo v rozporu s pokyny provozovatele pozemní části přístavu může mít **vedle běžných provozních dopadů i významné bezpečnostní a krizové důsledky**. Zvláště závažné jsou dopady v přístavech s ochrannou funkcí, kde je účelem ochranného bazénu zajistit bezpečný prostor pro stání a manévrování plavidel při povodňových stavech, případně při pohybu ledové celiny. Neoprávněně stojící plavidlo může omezit manévrovací prostor, blokovat přístup nebo znemožnit využití části ochranného bazénu, a tím snižovat kapacitu a funkčnost přístavu pro plnění jeho ochranné role. V krajním případě takové jednání narušuje samotnou ochrannou funkci veřejného přístavu a zvyšuje rizika pro bezpečnost provozu a protipovodňovou ochranu. Stejně tak takové setrvání plavidla v přístavu může znemožňovat plnění jiných jeho funkcí (zejm. funkce přepravní), včetně jeho údržby, modernizace či výstavby přístavní infrastruktury apod., nebo dokonce ohrožovat životní prostředí (havárie, úniky látek, špatný stav jednotlivých plavidel atd.).
51. Je proto **zapotřebí znovu zakotvit pravomoc plavebního úřadu a provozovatele pozemní části přístavu rozhodnout o odstranění plavidla**. Pravomoc plavebního úřadu totiž ze zákona o vnitrozemské plavbě nešťastně vypadla v důsledku novely účinné ode dne 1. 1. 2015 (srov. § 8 odst. 3 zákona o vnitrozemské plavbě ve znění účinném do dne 31. 12. 2014: „*V případě, že provozovatel plavidla nedodrží ve veřejném přístavu podmínky plavebního provozu v přístavu nebo podmínky stanovené zvláštním povolením podle odstavce 2, může plavební úřad rozhodnout o odstranění plavidla z veřejného přístavu na náklady provozovatele plavidla.*“).
52. **Podatelé konkrétně dlouhodobě navrhuji doplnit v tomto směru zákon o potřebné oprávnění, např. odst. 6 do § 7 zákona o vnitrozemské plavbě následujícího znění:**
- „6) V případě, že provozovatel či vůdce plavidla nedodrží ve veřejném přístavu podmínky plavebního provozu v přístavu, neřídí se pokyny provozovatele pozemní části přístavu nebo neplatí cenu za užívání pozemní části přístavu dle řádně zveřejněného ceníku, plavební úřad nebo provozovatel pozemní části přístavu rozhodne o odstranění plavidla z veřejného přístavu na náklady provozovatele plavidla; plavební úřad nebo provozovatel pozemní části přístavu je pak oprávněn předmětné plavidlo odstranit.“*
53. Oprávnění plavebního úřadu a provozovatele pozemní části přístavu rozhodnout o odstranění plavidla koncipují podatelé jako operativní nástroj k zajištění bezpečného a řádného provozu veřejného přístavu. Vlastní provedení odstranění by se typicky realizovalo bezprostředním faktickým úkonem (vymístěním plavidla) navazujícím na úřední postup plavebního úřadu či provozovatele pozemní části přístavu, který sám může vyklizení takového plavidla následně zajistit. V tomto směru je možné poukázat na obdobný mechanismus podle zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu (viz § 27 odst. 5 tohoto zákona), kdy o odstranění neoprávněně stojícího vozidla rozhoduje policista nebo strážník a judikatura správních soudů dovozuje, že nařízení a provedení odtahu je úkon, proti němuž se poskytuje soudní ochrana v režimu žaloby na ochranu před nezákonným zásahem podle § 82 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního.
54. **Uvedený přístup odpovídá potřebě rychlého řešení situací**, kdy neoprávněně stojící plavidlo může nejen bezprostředně ohrožovat nebo významně komplikovat provoz a plnění funkcí přístavu, ale hrozí i škody na životním prostředí, majetku či dokonce zdraví. Současně je zachována účinná soudní kontrola legality takového postupu.
55. **Podatelé s ohledem na výše uvedené žádají, aby byla v koncepci výslovně identifikovaná potřeba přijetí výše popsané legislativní změny.**

B. Nedostatečné kompetence provozovatelů přístavů

56. S otázkou vymístování plavidel úzce souvisí skutečnost, že provozovatelé přístavů nedisponují dostatečnými kompetencemi k tomu, aby v přístavu zjednali pořádek a vynutili si dodržování pravidel bezpečného provozu v nich.
57. Ustanovení § 7 odst. 5 zákona o vnitrozemské plavbě sice dává provozovatelům přístavů oprávnění udílet pokyny směřující k zajištění bezpečného provozu přístavu provozovatelům a vůdcům plavidel, členům posádek plavidel, cestujícím a ostatním osobám, které se nacházejí v přístavu. Problémem ale je, že tyto pokyny nejsou nijak vymahatelné. S jejich nedodržením zákon nespojuje žádnou sankci a neposkytuje ani žádný mechanismus motivující adresáty k dodržení těchto pokynů.
58. Novelou zákona o vnitrozemské plavbě je proto potřeba tento nedostatek napravit a zajistit vymahatelnost pokynů provozovatelů přístavů udílených dle § 7 odst. 5 zákona o vnitrozemské plavbě. Jinak není možné zajistit bezpečný provoz v přístavu a na vodní cestě, což je problematické obzvláště v mimořádných situacích v podobě povodní apod. Nedostatečně zajištěné kompetence provozovatelů přístavů mohou mít důsledky i v rovině ochrany životního prostředí (riziko ekologických havárií, úniku provozních kapalin, poškození infrastruktury atd.).
59. Do návrhu koncepce je tak nezbytné doplnit cíl v podobě legislativní změny zákona o vnitrozemské plavbě zajišťující dostatečné kompetence provozovatelů přístavů.

C. Neúměrně široká záplavová území a jejich aktivní zóny, nevhodně nastavené podmínky

60. Jak zdůrazňuje samotná koncepce, jednou z hlavních priorit je podpora a rozvoj vodní dopravy, s čímž úzce souvisí i potřebný rozvoj související infrastruktury na březích vodních cest.
61. V důsledku současné dikce vodního zákona, jakož i nového vymezení záplavových území a aktivních zón dle vyhlášky č. 79/2018 Sb. („záplavová vyhláška“) jsou však provozovatelé v souvislosti s rozvojem přístavů a terminálů de facto omezeni pouze na realizaci staveb přímo souvisejících s vodním tokem, jako jsou přístavní zdi podél koryt vodních toků (kterými však nejsou ani zdaleka všechny stavby přístavu dle § 2 písm. g) zákona o vnitrozemské plavbě), resp. na realizaci staveb za neadekvátně stanovených podmínek.
62. Další rozvoj a činnost přístavů a terminálů (např. skladování, realizace oplocení a dalších staveb) se tak navzdory silnému veřejnému zájmu stávají víc a víc problematickými, a to přes to, že k omezení budování přístavní a jiné dopravní infrastruktury z pohledu povodní není důvod. Příčinou takto problematického rozvíjení přístavní infrastruktury je právě tendence extenzivního vymezování aktivních zón, které ani neodpovídá realitě.
63. Překážky plynoucí ze stanovení omezujících podmínek pro výstavbu a činnost v aktivních zónách a záplavových územích jsou pro případ přístavů a terminálů jako prvků dopravní infrastruktury, které jsou z povahy věci umístěny přímo u řeky, zcela neadekvátní, a to nejen s ohledem na povahu staveb a činností, které se v nich nacházejí a jsou zde prováděny (stavby v přístavech nejsou svou povahou vůči povodním problematické a jsou jim uzpůsobeny, provoz přístavů a činnosti v nich pak lze riziku povodní přizpůsobit), ale i s ohledem na účel, který mají plnit, jako je zejména zajištění ochranné funkce přístavů a celoroční přepravní funkce přístavů i terminálů.
64. Vymezení aktivních zón dle záplavové vyhlášky v platném znění je nepřiměřeně široké, což pro provoz přístavů znamená velmi zásadní důsledky spočívající v omezení až blokaci jejich činnosti a rozvoje. Stejně tak nebude možné pro jejich budoucí rozvoj využít území v jejich bezprostřední blízkosti, které by k tomu bylo vhodné. S ohledem na to, že z povahy věci je provoz přístavů spjat s vodním tokem a jeho využitím, se jeví jako absurdní omezovat činnost a rozvoj přístavů právě s ohledem na existenci vodního toku. Podatelé zdůrazňují, že esenciální úlohou přístavů s ochrannou

funkcí je zajišťovat ochranu plavidlům, a to mj. právě při povodňovém nebezpečí. Je tak otázkou, jestli právní úprava vodního zákona v kombinaci se současným zněním záplavové vyhlášky, která bude omezovat jejich rozvoj, včetně realizace ochranných stání, v konečném důsledku skutečně povede k zamýšlenému účelu, kterým je ochrana při povodních.

65. Takto široké vymezení aktivních zón není často ani věcně správné, když mají být podle záplavové vyhlášky vymezovány aktivní zóny i v místech, kde není dána nebezpečnost povodňových průtoků, ohrožující život a zdraví lidí či jejich majetek. Omezení s tím spojená jsou ale zcela zásadního rázu a navíc jsou svou povahou trvalá (tedy platí jak za stavu povodní, tak za stavu normálního). Je tak vůbec otázkou, jestli taková omezení jsou obhajitelná, mají-li být účinná pouze po dobu zvýšeného povodňového stavu.
66. Lze tedy shrnout, že stanovování aktivních zón záplavových území v rozsahu dle záplavové vyhlášky představuje reálné riziko nejen pro rozvoj přístavů, ale i pro jejich současný provoz, když omezení budou dopadat na nepřiměřeně velké území kolem vodních toků.
67. Aby koncepce skutečně plnila své cíle spočívající především v podpoře, posílení a rozvoji vodní dopravy jakož i nutné související infrastruktury, je vzhledem k právě uvedenému nutné do návrhu koncepce **doplnit cíl dosáhnout změny zejm. záplavové vyhlášky** tak, aby stanovování záplavových území a jejich aktivních zón neomezovalo nad rámec skutečné potřeby využívání území v blízkosti vodních toků, a mj. tedy i činnost a rozvoj přístavů a v nich se nacházejících překladišť.

III.2 Nedostatečný důraz na význam stávající přístavní infrastruktury a upřednostňování zřízení nové přístavní infrastruktury, opatření k jejímu využívání

68. V návrhu koncepce není věnována dostatečná pozornost existujícím nákladním přístavům a na řadě míst je naopak jejich význam bagatelizován. Zmínit lze např. tvrzení o minimálním využívání přístavu Kolín na str. 63 nebo neuvedení přístavů Praha-Holešovice a Praha-Libeň mezi významnými přístavy v úseku Praha – Mělník na str. 64. Dále lze odkázat na specifický cíl č. 1 v podkapitole C. kapitoly II. návrhu koncepce, v němž není s podporou rozvoje stávajících přístavů vůbec počítáno. Takový přístup podle podatelů neodpovídá významu, který stávající přístavní infrastruktura objektivně má pro zachování funkční sítě vodní dopravy a pro možnost budoucího rozvoje nákladní vodní dopravy.
69. Tento přístup je v jasném kontrastu se snahou o vybudování zcela nové dopravní infrastruktury, která prostupuje celým textem koncepce. Novou dopravní infrastrukturu zamýšlí koncepce na místech, která mohou sloužit jiným účelům, a tam, kde může být zasaženo do jiných zájmů (ochrana životního prostředí aj.), a to přestože na tom kvůli nedostatečnému využití stávající infrastruktury nemusí být vůbec dán objektivní zájem. Podatelé v této souvislosti zdůrazňují, že již nyní existuje rozsáhlá soustava přístavů s nezanedbatelnou kapacitou, které jsou koncipovány jako veřejné a mohou být tím pádem využívány kýmkoliv včetně státu v případě jeho potřeby.
70. Podatelé žádají, aby byl v návrhu koncepce výrazněji zdůrazněn význam stávající přístavní infrastruktury a aby nebyl upozadován záměr na výstavbu nových přístavů. Podatelé nikterak nevykládají, že výstavba nových přístavů v oblastech, kde přístavy chybí, je důležitá a nezbytná. Srovnatelně důležitá je ale i další existence a provoz stávajících přístavů, jejichž rozvoj by měl být v KVD podporován přinejmenším stejnou měrou jako výstavba nových přístavů. Jak už bylo výše uvedeno, území Přístavů Podatele mohou sloužit nejen k čistě překládní funkci, ale i jako zázemí pro činnost s překládkou spojenou a uvedené činnosti se tak mohou efektivně doplňovat bez zatěžování dalšího území převozy zejm. silniční dopravou do vzdálenějších míst.

71. Právě u stávajících přístavů je namístě, aby KVD hodnotila nejen současný stav, ale i jejich rozvojový potenciál, možnosti modernizace, vazby na železniční a silniční síť, možnosti překládky a případné překážky, které brání jejich plnějšmu využití. Bez takové analýzy hrozí, že KVD bude konzervovat současný stav namísto toho, aby vytvářela podmínky pro efektivnější využití již existující infrastruktury.
72. Vybudovat přístav je záležitost vysoce náročná jak po finanční, tak ale i administrativní a časové stránce. Již z těchto důvodů je třeba doposud vybudovanou přístavní infrastrukturu považovat za strategické aktivum, jehož zachování a rozvoj má být jednou z priorit KVD. Z hlediska zásady hospodárnosti a přiměřenosti veřejného plánování je racionálnější nejprve prověřit možnosti modernizace, intenzifikace a lepšího zapojení stávajících přístavů, a teprve tam, kde tyto možnosti objektivně nepostačují, uvažovat o výstavbě zcela nové přístavní infrastruktury. Opačný přístup by mohl vést k neúčelnému rozšiřování územních nároků vodní dopravy, k tlaku na nové zábory území a nepotřebným škodám na životním prostředí, jakož i ke zbytečnému oslabení již existujících dopravních uzlů.
73. Podatelé proto navrhují, aby byla koncepce doplněna tak, že rozvoj stávajících nákladních přístavů bude výslovně uveden jako samostatná priorita, nikoli pouze jako okrajová či implicitní součást obecného rozvoje přístavní sítě.
74. V případě realizace nových záměrů dopravní infrastruktury je pak žádoucí, aby KVD neupřednostňovala při jejich realizaci stát nebo jeho složky. Opačný přístup by byl čistě diskriminační a zcela v rozporu se základními principy fungování demokratického právního státu s tržním hospodářstvím, jako je Česká republika. Takový stát je založen na soutěži v podnikatelském prostředí, která právě pohání vývoj kupředu a vede ke zdravému vývoji trhu. S tím souvisí i potřeba přehodnocení cíle, stanoveného v návrhu KVD, podle něhož by měly terminály kombinované dopravy napojené na vodní dopravu nabízet komplexní služby na neutrálním principu.
75. V souvislosti s výše uvedeným je třeba, aby KVD v sobě zahrnovala i **důraz na realizaci opatření ze strany měst a obcí**, na jejichž základě by došlo k frekventovanějšímu využívání vodní dopravy jako ekologičtějšího a významně kapacitnějšího druhu přepravy, a to zejm. oproti silniční přepravě (pro srovnání jedno plavidlo o soustavě tlačného remorkéru a tlačného člunu přepraví i stejné množství jako 40 kamionů – 1000 tun). Je zejm. nasnadě, aby ve svých dokumentech a předpisech nebo zadávaných zakázkách uváděná města (typicky hl. m. Praha), potažmo i stát, stanovovaly pro dodavatele nebo např. developery podmínku využití vodní dopravy, jelikož využití přístavů v centrech měst k nakládce a vykládce materiálu mířícího na stavbu nebo z ní, případně k jeho zpracování, je k tomuto účelu ideální s ohledem na minimalizaci zatížení okolí a minimální negativní externality ve srovnání s jinými typy dopravy.
76. Kromě toho je však nezbytné, aby se stát angažoval a zabezpečil ve vztahu k jednotlivým městům a obcím dostatečné dopravní napojení Přístavů, neboť Podatelé k tomu nedisponují potřebným postavením. Je tak nutné, aby KVD mimo jiné obsahovala postup, jakým bude zabezpečeno, že dopravní napojení stávajících přístavů a jiných dopravních uzlů nebude omezováno, a to ať již územně plánovací činností měst a obcí, místní úpravou provozu, ale ani výstavbou jiných záměrů v jejich okolí apod. KVD by tak měla obsahovat návrh takových opatření, díky nimž nebude docházet v důsledku realizace různých záměrů nejen k omezení dopravního napojení přístavů a překladišť, ale ani činnosti v nich.

III.3 Nejasné vymezení priorit

77. Návrh koncepce zdůrazňuje potřebu chránit životní prostředí při rozvoji infrastruktury vodní dopravy, a zároveň vyzdvihuje veřejný zájem na podpoře a rozvoji vodní dopravy. Dokument ale neřeší, jakým způsobem má být postupováno a jaký zájem má být upřednostněn, dojde-li ke střetu těchto dvou veřejných zájmů.
78. Sám návrh koncepce uvádí mezi hrozbami na str. 22 „zásadní střety infrastrukturních projektů s limity danými potřebou ochrany přírody“. Kapitola II., podkapitola E. návrhu koncepce je pak věnována „snižování vlivu provozu na životní prostředí“.
79. Pořizovatel KVD si je evidentně vědom skutečnosti, že rozvoj vodní dopravy a realizace vytyčených projektů se mohou dostat do střetu se zájmy na ochraně přírody a krajiny. Pro ten případ ale nelze v celém návrhu koncepce nalézt jedinou zmínku, jak takové střety řešit a jaký zájem má v takovém okamžiku prioritu. V důsledku toho je značně snížena váha KVD, jelikož se nelze vůbec spolehnout na to, že projekty v ní obsažené budou skutečně realizovány. To má pak samozřejmě přímý vliv na rozhodování jednotlivých zapojených subjektů, zda a jak moc investovat do jimi provozované infrastruktury, zda se účastnit vypsanych dotačních titulů apod.
- 80. V návrhu koncepce by tak měla být jasně stanovena priorita na rozvoji vodní dopravy a související infrastruktury.**
81. Ke střetu veřejného zájmu na provozu a rozvoji vodní dopravy a na ochraně životního prostředí často dochází při vymezení prvků územního systému ekologické stability. Tyto prvky jsou v plánech ÚSES a na ně navazujících územně plánovacích dokumentacích velmi často vymežovány na vodních i pozemních částech přístavů. Takové vymezení prvků ÚSES přitom nemůže být z podstaty věci funkční, a zároveň ale omezuje provoz a rozvoj přístavů.
82. Vymezení prvků ÚSES na území přístavů, kde dochází k provozu těžké techniky, nákladních automobilů i vlaků k manipulaci s těžkými náklady, k hluku, k provozu lodí atd., se zcela míjí se samotným účelem ÚSES (tj. zajištění ekologické stability) a je v rozporu s principy vymezení ÚSES stanovenými v Metodice vymezení územního systému ekologické stability Ministerstva životního prostředí. V rozporu je zejména s principem zohlednění aktuálního stavu krajiny, principem zohlednění jiných limitů a zájmů v krajině a principem funkčních vazeb ekosystémů. V těchto lokalitách (na břehu, ani ve vodní části přístavů) totiž nejsou z důvodu probíhající činnosti přirozené, ani přírodě blízké ekosystémy a živočichové a rostliny hledají útočiště a migrační trasy jinde. Vymezení prvků ÚSES proto v těchto místech není funkční. Takové vymezení ÚSES nemá význam a jde jen o formální zakreslení těchto prvků bez reálného základu.
83. Takové vymezení přitom zpravidla má za následek omezení možnosti údržby, provozu, rozvoje a modernizace přístavů. Přístavy ale byly vybudovány s vysokými finančními investicemi, samy přispívají k ekologizaci dopravy a z povahy věci je není možné přesunout jinam. Takové dopady na ně tedy zcela zjevně nejsou úměrné.
84. Do návrhu koncepce by proto měl být doplněn požadavek, aby prvky ÚSES nebyly vymežovány na území přístavů, popř. aby v případě střetu byl upřednostněn zájem na provozu a rozvoji přístavů.
85. Území Přístavů, Terminálů a Překladišť včetně území pro jejich rozvoj, a jejich dopravní napojení by měla být chráněna a respektována i v územně plánovacích dokumentacích, a to na všech úrovních. Často jsou na území těchto již existujících dopravních uzlů navrhována zcela jiná využití, např. metropolitní a jiné parky či území pro veřejnost. Takový přístup je nejen zcela neakceptovatelný, ale ve svém důsledku povede jednak k neúplnému vyžití stávající dopravní infrastruktury a dále i ke zbytečnému tlaku na výstavbu nové dopravní infrastruktury, jejíž realizace by jinak nebyla potřebná. Dalším nechtěným důsledkem bude, že sice v uvedených územně plánovacích dokumentacích budou navrhovány plochy parků, zeleně a využití pro veřejnost, která

ale nakonec nebudou realizována a naopak dojde k dalšímu deficitu zeleně a požadovaného zázemí pro veřejnost.

České přístavy, a.s.

T-PORT, spol. s r.o.

Na vědomí:

Ministerstvo dopravy, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1