

DOKONČENÍ VODNÍHO KORIDORU DUNAJ-ODRA-LABE



Mapa německých a rakouských vodních cest z roku 1901



Mapa evropských vodních cest v roce 2013

**Návrh věcného záměru zákona
o dokončení vodního koridoru
Dunaj-Odra-Labe a navazujících
vodních cest – říjen 2013**

strana 1

**Usnesení Rady Asociace krajů ČR
konané ve Zlíně dne 26. 4. 2013**

strana 15

**Zákon o stavbě vodních drah a prove-
dení úpravy řek – 11. června 1901**

strana 17

**VYBERME SI!
312 KONTEJNERŮ (TEU)**

po vodě, železnici nebo dálnici...

1 kontejnerová loď'

typická souprava o nosnosti 312 TEU, délka cca 200 m



3 nákladní vlakové soupravy

o celkové délce cca 1600 m

156 - 312 kamionů v koloně

o celkové délce cca 4500 m

Dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe: Není otázkou zda, ale kdy!

> **2039** <

Ministerstvo dopravy ČR zahájilo k 1. září 2013 přípravu dokončení vodního koridoru D-O-L. **Příprava a realizace této koncepce nese všechny znaky moderních metod integrovaného plánování. Ministerstvo dopravy ČR bude proaktivně spolupracovat s ostatními resorty, stejně jako s kraji, obcemi a zájmovými svazy.**

Víceúčelový vodní koridor Dunaj-Odra-Labe je koncepce zahrnující velké množství vodohospodářských staveb s vazbou na rozvojové infrastrukturní projekty regionů, měst a obcí. Jednotlivé dílčí úseky mají multifunkční efekt a budou mít okamžitý přínos pro protipovodňovou ochranu území nebo hospodářský a regionální rozvoj. Velký důraz bude kladen na problematiku ochrany životního prostředí.

Základní milníky koncepce:

Studie proveditelnosti	2013–2014
Jednání s okolními státy na vedení trasy a financování	2013–2017
Jednání s kraji a obcemi, aktualizace územních plánů	2014–2017
Zpracování koncepce a posouzení v procesu SEA	2014–2015
Realizace úseků vodního koridoru s protipovodňovou funkcí	2018–2022
Postupné dokončení vodního koridoru D-O-L pro plynulou vodní dopravu a zajištění multiplikačních efektů - po úsecích	2023–2039

Náš stát má v tom klíčové postavení. Budťo toho využijeme sami, anebo o toto své dominantní postavení ve střední Evropě přijdeme. Nepochopiti tuto nutnost znamená vydávati se v nebezpečí, že vývoj půjde přes nás, proti nám nebo bez nás.

J. A. Baťa

Budujme stát pro 40 000 000 lidí

Já si myslím, že investiční akce tak velkého rozsahu, jakým je vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, by si rozhodně vyžadovala speciální zákon. Předkládat by ho měla samozřejmě vláda, v nejhorším případě skupina poslanců nebo senátorů. Zákonodárnou iniciativu mají i kraje, takže tento zákon mohou předložit i krajská zastupitelstva.

Miloš Zeman
prezident České republiky



Návrh věcného záměru zákona o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a navazujících vodních cest

Praha, říjen 2013

Zpracovatel:
Ing. Emanuel Šíp
Asociace Allied Progress Consultants

Návrh věcného záměru zákona o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a navazujících vodních cest (dále jen „zákon o D-O-L“) byl iniciován obecně prospěšnou společností Plavba a vodní cesty mimo běžnou praxi vládní administrativy vzhledem k tomu, že na úrovni ministerstev taková iniciativa zatím chybí. Již více než sto let trvající vývoj tohoto projektu zažil celou řadu nadějných záměrů, vtělených do zákonů, vyhlášek, usnesení a rozhodnutí vlád, načež pravidelně docházelo k destrukcím těchto záměrů a návratům zpět do výchozího bodu, v němž se projekt nachází i dnes.

Předkladatelé vycházejí z toho, že současná úřednická vláda, byť v demisi, zahrnula víceúčelový vodní koridor Dunaj-Odra-Labe (dále jen „D-O-L“, popřípadě „projekt“) u vědomí jeho závažnosti do svého programového prohlášení: „*Vláda bude usilovat o vytvoření předpokladů pro dosažení splavnosti Labe. Vláda zajistí zpracování komplexní studie proveditelnosti a SEA vodního koridoru D-O-L. Vláda bude usilovat o zajištění nezbytných dohod ve věci tohoto díla s relevantními sousedními státy. Vláda vytvoří předpoklady pro způsobilost tohoto projektu k financování z prostředků z fondů EU.*“ Předkladatelé se opírají o podporu vyslovenou prezidentem republiky a sledují též cíl toho, aby vláda, která vzejde z nových voleb, mohla tento věcný záměr využít také jako zdroj pro formulování svého programového prohlášení.

Obsah

A.	Úvod	2
A.1.	Přehled právních předpisů, k nimž se věcný záměr váže	3
A.1.1	Historický přehled právních předpisů a rozhodnutí k problematice vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe	3
A.1.2	Přímo dotčené zákony	5
A.1.3	Související zákony	5
A.2.	Základní zásady, smysl a účel věcného záměru zákona	7
A.2.1.	Odůvodnění potřebnosti zákona o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe	7
A.2.2.	Funkce vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe	8
B.	Zhodnocení stávající právní úpravy	9
C.	Návrh věcného řešení	9
C.1	Věcná problematika D-O-L	9
C.2	Institucionální řešení	10
C.3	Financování	12
C.4	Zmocňovací ustanovení (ustanovení přechodná a závěrečná)	12
D.	Způsob promítnutí navrhovaného věcného řešení do právního řádu	12
D.1	Návrhy na změny a zrušení zákonů a jejich ustanovení	12
D.2	Prováděcí právní předpisy	12
D.3	Soulad navrhovaného řešení s ústavním pořádkem	12
D.4	Slučitelnost navrhovaného řešení s mezinárodními smlouvami	13
D.5	Soulad navrhovaného řešení se závazky vyplývajícími pro Českou republiku z jejího členství v Evropské unii	13
E.	Předpokládaný hospodářský a finanční dosah navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky, dále sociální dopady, včetně dopadů na specifické skupiny obyvatel, zejména osoby sociálně slabé, osoby se zdravotním postižením a národnostní menšiny, a dopady na životní prostředí	14
F.	Zhodnocení současného stavu a návrhu ve vztahu k zákazu diskriminace	14
G.	Zhodnocení současného stavu a dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů	14
H.	Zhodnocení korupčních rizik	14

Návrh věcného záměru zákona o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a navazujících vodních cest

A. Úvod

Předkladatelé navrhují přijmout k dokončení D-O-L zvláštní zákon z několika důvodů:

Jedná se o víceúčelový a z hlediska státní správy meziresortní projekt, při jehož realizaci se nepochybně uplatní vícezdrojové financování. Projekt má celou řadu faktorů pozitivně ovlivňujících rozvoj dopravy, vodního hospodářství, podnikání, životního prostředí, energetiky, turistiky, sportu apod., a nelze jej řešit, a tím méně realizovat v kompetencích jediného orgánu veřejné správy a v rámci právních nástrojů, které takový orgán může mít k dispozici.

Dosavadní způsoby právního řešení D-O-L se jednoznačně ukázaly jako neúčinné. I když se úkoly k realizaci projektu staly součástí obecných zákonů, se zrušením těchto zákonů zanikly bez náhrady i tyto úkoly. Problematické D-O-L byly věnovány mnohé dokumenty nižší právní síly, jako jsou podzákonné předpisy nebo usnesení a rozhodnutí vlád. Úkoly však nebyly dodržovány, vzájemně si protirečily a v zásadě nebyly ani právně vynutitelné.

D-O-L je projektem s výrazným evropským kontextem a významem, který byl vícekrát zahrnut do evropských dokumentů a při kterém bude nezbytná úzká spolupráce se zainteresovanými zeměmi, především s Polskem, Slovenskem a Rakouskem. Přitom má jít především o zájem České republiky, která leží ve vhodné poloze na rozvodí tří moří, a na jejím území leží nejnižší místo mezi povodími Odry a Dunaje (Moravská brána). Má-li strategický záměr českého státu směřující k dokončení D-O-L získat dostatečnou důvěru a spolupráci okolních států a jejich právních subjektů, nesmí se jako v minulosti stát objektem výkyvů politického cyklu a trvání tohoto záměru nesmí být bráno v pochybnost. Vlastní postup realizace projektu bude přitom pochopitelně záviset na dalších podmínkách včetně rozsahu finančních zdrojů, které budou k dispozici.

Předpokládá se, že zákon se bude skládat z věcné a institucionální části.

Vysvětlení použití některých pojmů

„dokončení vodního koridoru D-O-L“

Vychází se z toho, že nejde o zcela nový projekt, ale o dokončení té vodní cesty, jejíž budování bylo nařízeno zákonem č. 66/1901 říšského zákoníku, o stavbě vodních drah a provedení úpravy řek, a pokračování upřesněno zákonem č. 50/1931 Sb., o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro a pro využitkování vodních sil. S cílem realizovat tento projekt byla na Labi, Odře a Moravě vybudována a upravena celá řada vodních děl, například:

1907 – Vodní dílo (VD) Dolní Beřkovice na Labi
1909 – VD Štětí na Labi
1911 – VD Hadík na středním Labi
1912 – VD Roudnice nad Labem
1912 – VD Obříství na středním Labi
1914 – VD České Kopisty
1922 – VD Nymburk na Labi
1925 – VD Poděbrady na Labi
1925 – VD Kolín na Labi
1925 – VD Kroměříž na řece Moravě
1927 – VD Přelouč na Labi
1930 – VD Střekov na Labi
1932 – VD Lobkovice na Labi
1932 – VD Kostelec na Labi
1935 – VD Lysá nad Labem
1936 – VD Brandýs nad Labem
1937 – VD Čelákovice na Labi
1937 – VD Koblov na řece Odře
1937 – VD Kostomlátky na Labi
1937 – VD Srnojedy na Labi
1937 – VD Spytihněv na řece Moravě
1938 – VD Nedakonice na řece Moravě
1939 – VD Klavary na Labi
1944 – VD Hradištko na Labi
1947 – VD Velký Osek na Labi
1948 – VD Hodonín na řece Moravě
1963 – VD Ostrava-Přívoz na Odře
1966 – VD Bělov na řece Moravě
1966 – VD Lhotka na Odře
1969 – VD Pardubice na Labi
1970 – Modernizace VD Štětí nad Labem
1974 – Modernizace VD Dolní Beřkovice na Labi

1975 – Modernizace VD Roudnice nad Labem
1976 – Modernizace VD České Kopisty na Labi
1977 – Modernizace VD Lovosice na Labi
1974 – Modernizace VD Obříství na Labi
1975 – VD Veletov na Labi
1975 – VD Týnec nad Labem.

Celá řada těchto staveb již byla technicky dimenzována pro využití v rámci provozu D-O-L.

Pojem „koridor“ je plně v souladu s definicí § 2 odst. 1 písm. i) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Podle něj se koridorem rozumí „plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy“. Zároveň jde o vyjádření skutečnosti, že nejde o pouhý průplav, ale o soustavu vodních děl a dalších staveb, plnicích kromě dopravní také funkce protipovodňové ochrany přilehlých území, retenční, zásobování průmyslu a zemědělství vodou, ekologické, energetické a jiné.

„a navazujících vodních cest“

Na D-O-L je třeba nahlížet jako na komplexní projekt, který je plně propojen i s vodními cestami na Vltavě po České Budějovici, na Berounce, na Labi severně od Pardubic, na Ohři a Dyji, a dále s Baťovým kanálem. Proto je třeba režimu zákona podřídit i jiné vodní stavby neležící přímo na trase D-O-L. Taxativní vymezení těchto navazujících vodních cest bude obsaženo v zákoně.

A.1. Přehled právních předpisů, k nimž se věcný záměr váže

A.1.1 Historický přehled právních předpisů a rozhodnutí k problematice vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

V průběhu let problematiku D-O-L upravovaly následující právní předpisy a administrativní rozhodnutí:

- **Vyhláška místodržitele českého ze dne 5. listopadu 1896 č. 176.774, č. 77 zemského zákoníku českého, kterou na základě výnosu ministerstva vnitra ze dne 25. září 1896 č. 30.374 uveřejňují se stanovy Komise k provedení kanalisace Vltavy a Labe v Čechách.** Touto vyhláškou byly schváleny stanovy Komise, která se měla radit a usnášet o všech technických, administrativních a finančních záležitostech spojených s prováděním projektu splavnění řek Vltavy a Labe od Prahy do Ústí nad Labem.

- **Vyhláška místodržitele českého ze dne 27. dubna 1901 č. 74030, č. 26 zemského zákoníku českého, kterou se na základě výnosu ministerstva vnitra ze dne 8. prosince 1900 č. 41.220 prohlašuje, že působnost komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách byla rozšířena také na uplavnění Vltavy v obvodu města Prahy a na zařízení Holešovického přístavu v přístav obchodní**

- **Zákon ze dne 11. června 1901 č. 66 o stavbě vodních drah a provedení úpravy řek** vymezil (v § 1) následující program výstavby vodních cest:

- lodní průplav z Dunaje do Odry,
- lodní průplav z Dunaje do Vltavy poblíž Budějovic a splavnění Vltavy od Budějovic až do Prahy,
- lodní průplav z kanálu Dunajsko-oderského ku střednímu Labi a splavnění Labe v části od Mělníka k Jaroměři,
- splavné spojení z průplavu Dunajsko-oderského k říční oblasti Visly a až ke splavné části Dněstru.

Tento zákon poprvé legislativně vymezil D-O-L. Realizace měla být zahájena roku 1904 a dokončena ve lhůtě 20 let. Podmínkou byl závazek příslušné země podílet se finančně na zúročení a umoření osminy obligací financujících příslušnou stavbu. Práce na soustavné výstavbě vodních cest přerušilo vypuknutí světového válečného konfliktu a rozpad monarchie. Zákon byl zrušen zákonem č. 11/1955 Sb., o vodním hospodářství.

- **Nařízení ministerstva obchodu ze dne 11. října 1901 č. 163 říšského zákoníku, jímž zřizuje se ředitelství pro stavbu vodních cest a poradní sbor pro vodní cesty**

- **Zákon ze dne 13. února 1903 č. 31 zemského zákoníku českého týkající se úpravních staveb říčních, jež provéstí sluší v království Českém ve smyslu prvního odstavce § 5. zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 říšského zákoníku.** Zákonem českého sněmu se stanoví, že úpravu vodních drah určených zákonem č. 66/1901 říšského zákoníku v Království českém je třeba provést v 18 letech počínaje rokem 1904. Zákon zrušen zákonem č. 49/1931 Sb., o státním fondu pro vodohospodářské meliorace.

- **Nařízení ministra obchodního ve shodě s ministry vnitra, práv, orby a železnic ze dne 23. dubna 1903 č. 90/1903 říšského zákoníku o stanovení návrhu a o vyvlastňování, aby provedeny byly vodní dráhy, které podle zákona ze dne 11. června 1901 říšského zákoníku č. 66, mají býti zřízeny**

- **Zákon ze dne 2. března 1904 č. 28 zemského zákoníku moravského, platný pro markrabství Moravské, jenž se týče povinnosti země moravské přispívati k té části vodních drah naznačených v § 1. lit. a), pokud se týče c) zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 říšského zákoníku, která v zemi této má býti provedena**

- **Zákon ze dne 24. září 1905 č. 124 zemského zákoníku českého, jenž se týče staveb vodních drah, které ve smyslu § 1. lit. b) a c) zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 říšského zákoníku v království Českém provedeny býti mají**

Zákon č. 28 zemského zákoníku moravského ze dne 2. března 1904 upravoval podrobnosti financování vodních cest určených zákonem č. 66/1901 říšského zákoníku na území markrabství Moravského, podobně zákon č. 124 zemského zákoníku českého na území království Českého.

- **Vyhláška místodržitele českého ze dne 10. listopadu 1908 č. 237059, č. 100 zemského zákoníku českého o přenesení agendy komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách, jakož i zemské komise pro úpravu řek v království Českém, přikázané dosud ministerstvu vnitra, na ministerstvo veřejných prací.** Vyhláškou byl oznámen výnos ministerstva veřejných prací č. 1471 z 20. října 1908, kterým se agendy Komise přenášejí převádějí z ministerstva vnitra na ministerstvo veřejných prací.

- **Zákon ze dne 11. června 1919 č. 333/1919 Sbírký zákonů a nařízení o příslušnosti ve věcech stavby vodních cest** určil, že věci stavby vodních cest, které dle zákona č. 66/1901 říšského zákoníku patřily dříve do působnosti ministerstva obchodu ve Vídni, náleží nadále do působnosti ministerstva veřejných prací (ČSR).

- **Zákon ze dne 27. března 1931 č. 50/1931 Sbírký zákonů a nařízení o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil.** Zákon založil při ministerstvu veřejných prací Státní fond pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil. Pro vodocestné záměry deklaroval následující program:

- Splavnění Labe od Jaroměře po státní hranici
- Splavnění Vltavy od Českých Budějovic až po ústí do Labe (včetně Otavy k Písku, Sázavy od Čerčan po ústí, Berounky od Plzně po ústí)
- Splavnění Odry od soutoku s Opavicí po státní hranici (včetně Ostravice od vratimovského jezu po ústí do Odry a Lučiny od mostu u Hranečnicka po ústí do Ostravice)
- Splavnění Dunaje
- Splavnění Moravy od soutoku s Dyjí až po ústí
- Splavnění Tisy v mezinárodní trati
- Přípravné práce pro umělé vodní cesty (D-O-L)
- Přípravné práce pro splavnění řek (vč. Ohře a Moravy od Olomouce k ústí se souběžným řešením průplavů).

Výše uvedené stavby měly být dokončeny v termínu 25 – 30 let. Zákon byl zrušen zákonem č. 11/1955 Sb., o vodním hospodářství.

- **Německo-česko-slovenský protokol ze dne 19. listopadu 1938 o způsobu uskutečnění odersko-dunajského průplavu a jeho labské větve.** Předpokládala se výstavba díla v průběhu 6 let a výše nákladů měla dosáhnout 500 milionů RM. Slavnostní výkop průplavu odersko-dunajského byl proveden 8. prosince 1939 poblíž Kędzierzyna v dnešním Polsku. Práce pokračovaly také na Labi, což umožnilo pravidelnou průběžnou plavbu od roku 1944 až do Kolína. V roce 1943 byly z důvodů válečného vývoje zastaveny veškeré práce na průplavu i přístupových cestách.

- **Výnos ministerstva techniky č. 4/66 ze dne 29. ledna 1949** zrušil Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze bez jakékoliv adekvátní náhrady.

- **Usnesení tajné části 206. schůze páté vlády, konané dne 26. srpna 1952,** uložilo až na další zastavit veškeré přípravné a studijní práce pro Dunajsko-Oderský průplav, zajistit dokumentační materiál a použít uvolněných sil pro urychlené vypracování projektové a rozpočtové dokumentace přehrad a rybníků, popřípadě pro jiné neodkladné práce.

- **Usnesení 215. schůze vlády, konané dne 28. října 1952** naopak uložilo zajistit plnění nutných úkolů, které vyplynou z územního plánování, geologického průzkumu a projektování atd. a vypracovaný dokumentační materiál spravovat a udržovat v odpovídajícím stavu pro případ, že se výstavba Dunajsko-oderského průplavu stane aktuální.

- **Usnesení vlády Československé socialistické republiky ze dne 6. července 1966 č. 232 o přípravě dokumentace průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe** konstatovalo technickou reálnost D-O-L a uložilo ustavit pracovní orgán pro řízení projektu a předložit do konce roku 1968 generální řešení. Současně uložilo jednat o projektu zejména se státy, sdruženými v Evropské hospodářské komisi OSN a s RVHP.

- **Usnesení vlády České socialistické republiky ze dne 7. července 1971 č. 169 ke zprávě o výsledcích posouzení generálního řešení průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe** konstatovalo nutnost nadále chránit navrženou trasu průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a vyloučit nekoordinovanou investiční činnost v území pro trasu chráněném a uložilo předložit výsledky posouzení generálního řešení průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe vládě ČSSR.

- **Vyhláška federálního ministerstva dopravy ze dne 23. prosince 1974 č. 137/1974 Sb., o vnitrozemské plavbě** uvádí mezi úseky, určenými ke splavnění Vltavu od Slap do Českých Budějovic a průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe. Zrušena zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.

- **Usnesení vlády Československé socialistické republiky ze dne 4. března 1982 č. 57 o rozvoji vodních cest v ČSSR a jejich propojení do soustavy vodních cest v Evropě** uložilo ministru dopravy a zmocněnci vlády pro vodohospodářské otázky předložit vládě návrh směrnice pro zahájení jednání s PLR o splavnění Odry do Ostravy.

- **Usnesení vlády Československé socialistické republiky ze dne 26. dubna 1984 č. 104 o zahájení jednání s PLR o splavnění Odry do Ostravy** schválilo směrnici pro zahájení jednání s PLR o splavnění Odry do Ostravy.

- **Usnesení vlády Československé socialistické republiky ze dne 16. srpna 1984 č. 216 o záměrech rozvoje vnitrozemských vodních cest v ČSSR v 8. a 9. pětiletce** ve své příloze uložilo jednat zejména s Rakouskem a Polskem o realizaci propojení D-O-L. V další příloze je podrobně uveden program rozvoje vodních cest do roku 1995 – např. splavnění Labe do Pardubic, zahájení splavňování Odry a zahájení splavňování Moravy od Dunaje k Lanžhotu (Brodskému). Přiložen je i pročet nákladů.

- **Usnesení vlády České republiky ze dne 11. prosince 1996 č. 635 k financování programu podpory rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2005** uložilo ministru dopravy a spojů zahájit jednání v souvislosti s programem rozvoje vodní dopravy s představiteli Polské republiky o společné přípravě splavnění Odry a s příslušnými představiteli Slovenské republiky a Rakouské republiky o společné přípravě splavnění dolního úseku Moravy, ministru pro místní rozvoj ve spolupráci s ministrem dopravy a spojů zabezpečit ochranu území pro výhledové splavnění vodních toků Morava a Odra a trasy uvažovaného průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe v rámci územních plánů.

- **Usnesení vlády České republiky ze dne 17. května 2006 č. 561 o Politice územního rozvoje České republiky** uložilo ustanovit společnou meziresortní komisi se zastoupením dotčených krajů k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a předložit vládě do 31. prosince 2007 doporučení této komise.

- **Usnesení vlády České republiky ze dne 16. ledna 2008 č. 49 k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe** zrušilo společnou meziresortní komisi k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a uložilo připravit návrh dalšího postupu provozování a budování vodních cest v České republice.

- **Usnesení vlády České republiky ze dne 20. července 2009 č. 929 o Politice územního rozvoje České republiky 2008** uložilo zachovávat, zajišťovat a uplatňovat stávající územní ochranu koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu a předložit vládě do 31. prosince 2009 návrh způsobu další ochrany, a dále prověřit na mezinárodní úrovni potřebnost průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a zajistit projednání koridoru tohoto průplavního spojení s představiteli Polské republiky, Rakouské republiky, Slovenské republiky, Spolkové republiky Německo a s Evropskou komisí, včetně signatářů Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (Dohoda AGN) a předložit vládě do 31. prosince 2010 informaci o výsledcích prověření.

- **Usnesení Rady Asociace krajů České republiky č. 37 ze dne 26. dubna 2013 - Podpora přípravy a postupné realizace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe** konstatovalo kladné vyjádření hejtmanů k územní ochraně vodního koridoru D-O-L, jakož i k jeho postupné realizaci, a kritizovalo liknavou přípravu a nedostatečně důsledné a iniciativní jednání s partnerskými státy.

- **Usnesení vlády České republiky ze dne 12. června 2013 č. 449 k Dopravní politice České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050** schválilo Dopravní politiku České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050, kde jsou z hlediska D-O-L stanoveny následující úkoly:

Řešit přípravu průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe v závislosti na výsledcích studie proveditelnosti. Nadále pokračovat v mezinárodní spolupráci s Polskem a Německem (napojení Ostravské aglomerace na Oderskou vodní cestu), Slovenskem a Rakouskem.

Termín: do konce roku 2015 včetně hodnocení SEA; gesce: MD ve spolupráci s MZe a MPO

V návaznosti na výsledky prověření průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe předložit vládě ČR materiál týkající se další územní ochrany tohoto záměru

Termín: konec roku 2016, gesce: MMR ve spolupráci s MD a MŽP.

A.1.2 Přímo dotčené zákony

Navrhovaný zákon o D-O-L nevyžaduje zásadní úpravy platných právních předpisů. Dílčí úprava bude vhodná pouze u těchto zákonů:

a) Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů

b) Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), ve znění pozdějších předpisů.

Konkrétní návrhy ad a) a b) jsou uvedeny v části D.1.

A.1.3 Související zákony

Nikoli přímo, ale v návaznostech, především ve vztahu k agendám výstavby vodních cest a zařízení na nich, navrhovaný zákon o D-O-L souvisí zejména s následujícími ustanoveními právních předpisů, jejichž novelizace však nebudou nutné:

a) Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

Předpokládá se při činnosti podle zákona o D-O-L zejména uplatnění následujících ustanovení:

§ 5 odst. 3	k postupu fyzických a právnických osob při provádění stavebních prací, při vodohospodářských úpravách, v dopravě a energetice s cílem, aby nedocházelo k ekologickým škodám
§ 8	Povolení ke kácení dřevin
§ 12	Ochrana krajinného rázu a přírodní park
§ 26	Základní ochranné podmínky chráněných krajinných oblastí
Část čtvrtá	Natura 2000
§ 67	Povinnosti investorů

b) Zákon ČNR č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů

Předpokládá se při činnosti podle zákona o D-O-L zejména uplatnění následujících ustanovení:

§ 7	Ochrana zemědělského půdního fondu při zpracování zadání staveb
§ 8	Ochrana zemědělského půdního fondu při stavební, těžební a průmyslové činnosti a při geologickém a hydrogeologickém průzkumu
Část V	Odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu

c) Zákon č. 166/1993 Sb., o Nejvyšším kontrolním úřadu, ve znění pozdějších předpisů

Předpokládá se při činnosti podle zákona o D-O-L zejména uplatnění následujících ustanovení:

§ 3 odst. 1	předmět kontroly Úřadu, zejména písm. a) a f)
§ 3 odst. 2	kontrola u právnických a fyzických osob (písm. b))

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

Předpokládá se při činnosti podle zákona o D-O-L zejména uplatnění následujících ustanovení:

§ 5 odst. 3	(ve vládou dne 15. května 2013 schváleném návrhu novely zákona jde o § 5a Stavby na sledované vodní cestě) o zřizování staveb na sledované vodní cestě
§ 6 odst. 2	(§ 6 výše zmíněného návrhu novely zákona) o povolování provozu pozemní části přístavu
nový § 6c	výše zmíněného návrhu novely zákona pod názvem Seznam veřejných přístavů a seznam chráněných míst
Příl. 2	Seznam dopravně významných využitelných vodních cest

e) Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů

Předpokládá se při činnosti podle zákona o D-O-L zejména uplatnění následujících ustanovení:

Oddíl třetí	Odnětí pozemků a omezení jejich využívání
-------------	---

f) Zákon č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích, ve znění pozdějších předpisů

Předpokládá se při činnosti podle zákona o D-O-L zejména uplatnění následujících ustanovení:

§ 54	Postavení ostatních státních organizací
------	---

g) Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Předpokládá se při činnosti podle zákona o D-O-L zejména uplatnění následujících ustanovení:

§ 27	o povinnostech vlastníků pozemků v ochraně vodních poměrů
Díl 3	Ochrana vodních zdrojů
Díl 4	Ochrana množství vod
§ 46	Ochrana vodních toků a jejich koryt
§ 50	Povinnosti vlastníků pozemků, na nichž se nacházejí koryta vodních toků
§ 52	Povinnosti vlastníků staveb a zařízení v korytech vodních toků nebo sousedících s nimi
Hlava VIII	Vodní díla
§ 65	Povodňová opatření
§ 66	Záplavová území
§ 67	Omezení v záplavových územích
§ 68	Území určená k řízeným rozlivům povodní
§ 84 odst. 3 a § 85 odst. 2	o povinnostech stavebníků vodních děl v ochraně před povodněmi

h) Zákon č. 167/2008 Sb., o předcházení ekologické újmě a o její nápravě a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Předpokládá se při činnosti podle zákona o D-O-L zejména uplatnění následujících ustanovení:

Hlava II	Povinnost k předcházení ekologické újmě a k její nápravě
§ 14	Finanční zajištění preventivních opatření nebo nápravných opatření

i) Zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů

Předpokládá se při činnosti podle zákona o D-O-L zejména uplatnění následujících ustanovení:

§ 2 odst. 1	možnost spojit územní a stavební řízení.
odst. 5	zkrácení lhůt pro podání žalob k soudům a rozhodování soudů o přezkoumání nebo nahrazení správních rozhodnutí
§ 2a	o postupu uzavírání dohod o finanční spoluúčasti účastníků územního řízení
§ 3	o postupu při vyvlastnění pozemků nebo staveb
§ 4	o postupu při odvolání proti rozhodnutí o vyvlastnění

Zákony, kterými se bude činnost dle navrhovaného zákona obecně řídit, jsou zejména:

- Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 123/1998 Sb., o právu na informace o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 219/2000 Sb., o majetku ČR a jejím vystupování v právních vztazích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivu na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 99/2004 Sb., o rybníkářství, výkonu rybářského práva, rybářské stráž, ochraně mořských rybolovných zdrojů a o změně některých zákonů (zákon o rybářství), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 500/2004 Sb., o správním řízení (správní řád), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 137/2006 Sb., zákon o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 139/2006 Sb., zákon o koncesních smlouvách a koncesním řízení (koncesní zákon), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

A.2. Základní zásady, smysl a účel věcného záměru zákona

A.2.1. Odůvodnění potřebnosti zákona o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe

Návrh věcného záměru zákona o D-O-L si klade za cíl upravit oblast vztahů, která dosud právními předpisy upravena není. Přichází v období, kdy v Evropské unii probíhá další výstavba a modernizace vodních cest jakožto nejkologičtější a nejekonomičtější formy uspokojení vzrůstajících dopravních požadavků především v nákladní dopravě. Česká republika je v současné době jedinou zemí ze všech 28 států Evropské unie, která není přímo nebo nepřímou kvalitní vodní cestou spojena s mořem. D-O-L je poslední významný chybějící článek propojené soustavy evropské sítě vodních cest ve střední Evropě.

Povážlivou skutečností zůstává, že na území České republiky za posledních 20 let nebyl postaven ani jediný nový plavební stupeň, zatímco v letech 1901 až 1989 bylo vybudováno celkem 39 vodohospodářsko-plavebních stupňů na Labi, Odře a Moravě. Vnitrozemská vodní doprava se musela potýkat s nepřízní celé řady českých vlád, takže se kvalita vodních cest začala výrazně zhoršovat. Labsko-vltavská vodní cesta trpí v současnosti kolísáním přípustných parametrů zejména na regulovaném vodním toku mezi Ústím nad Labem a Hřenskem, který se stává vážnou překážkou plavby. Návrh věcného záměru zákona o D-O-L si klade za cíl vytvořit právní podmínky, aby bylo možno tuto situaci změnit.

Projekt D-O-L stále zůstává živou myšlenkou jak na úrovni Evropské unie, tak i v rámci Evropské hospodářské komise OSN. V tzv. Modré knize, zabývající se soupisem norem a parametrů hlavních vodních cest E z roku 1998 (TRANS/SC3.144), je průplav D-O-L stále veden jako „chybějící spojení“. Obdobně i v materiálu TRANS/SC3/2002/1 z roku 2002, týkajícím se hlavních úzkých míst a chybějících článků v síti vodních cest kategorie E, je u Rakouska, Polska, Slovenska a České republiky v části chybějících článků uvedeno „Spojení Dunaj-Odra-Labe (E 20 a E 30)“.

Již v Úvodu byly formulovány důvody, proč je vhodné přijmout k dokončení D-O-L zvláštní zákon. Zde je možné jen heslovitě shrnout:

jedná se o víceúčelový a z hlediska státní správy meziresortní projekt s předpokládaným vícezdrojovým financováním dosavadní způsoby právního řešení D-O-L se jednoznačně ukázaly jako neúčinné a nefunkční k dokončení D-O-L je nezbytná úzká spolupráce se zainteresovanými zeměmi, zejména s Polskem, Slovenskem a Rakouskem, pro niž je nezbytná věrohodnost a stabilita tohoto strategického záměru České republiky. Toho se dosáhne nejlépe cestou zvláštního zákona.

Věcný záměr zákona má z tohoto hlediska vymezovat zejména následující právní skutečnosti a vztahy:

Určení D-O-L jako národohospodářské priority

Taxativní vymezení rozsahu D-O-L a navazujících vodních cest a jejich zařídění

Věcnou etapizaci D-O-L a základní (nikoliv detailní) rámec pro časový postup

Podmínky další územní ochrany D-O-L s možností její optimalizace

Podmínky pro projektovou koordinaci s dalšími významnými infrastrukturními stavbami a s probíhajícími církevními restitucemi

Podmínky pro mezinárodní spolupráci včetně aktivit na cizím státním území

Zřízení samostatné účelové organizace realizující D-O-L, její postavení, orgány a vykonávané činnosti

Rámcové vymezení možností financování D-O-L

Zmocňovací ustanovení.

A.2.2. Funkce vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Zákon má vytvořit podmínky pro to, aby D-O-L jakožto univerzální projekt mohl v maximálně efektivní míře plnit následující národohospodářské funkce:

a) Dopravní funkce. Tato funkce může být pokládána za klíčovou, avšak zdaleka ne výlučnou. D-O-L tvoří nedílnou součást dopravní soustavy České republiky i velmi významné propojení soustavy evropských vodních cest.

b) Protipovodňová funkce. D-O-L může v případě povodňového nebezpečí rezignovat na dopravní funkci, zvýšit tak průtočnou kapacitu vodotečí a zároveň sloužit jako rezervoár pro snížení povodňových vln. Dostavba D-O-L může být spojena se zřizováním doplňkových hrází (zčásti s možností plnit i dopravní funkce) a suchých poldrů s jasným retenčním využitím.

c) Ekologická funkce. Souvisí částečně s ekologickými výhodami vodní dopravy (nejnižší měrná spotřeba energie na jednotku přepravního výkonu, nízké exhalace a emise CO₂, hluk, omezení výskytu a negativních efektů nehod apod.), částečně s provzdušňováním vody, a tedy samočisticími procesy při pohybu plavidel a přečerpávání vody v nádržích. Je nezbytné zdůraznit, že kritici namítající znečišťování vody plavidly zcela opomíjejí existenci striktní evropské legislativy zakazující pod přísnými pokutami jakékoli znečišťování vod včetně vypouštění vody ze dna plavidel, která smí být odčerpávána výhradně do zvláštních sběrných plavidel nebo zařízení. Samostatným ekologickým efektem je posílení územního systému ekologické stability včetně budování nových biotopů a jejich nového propojení.

d) Funkce udržení vody v krajině. Tento faktor souvisí s protipovodňovou funkcí. D-O-L může sloužit jako významná zásobárna vody pro zemědělství a průmysl s možností přečerpávání vody z Dunaje. To je zásadní především pro vodohospodářsky deficitní oblasti, např. střední Moravu, a pro období sucha, s nimiž se musí v budoucnu v rostoucí míře počítat. Velmi dobrým příkladem plnění těchto funkcí je existující průplav Rýn-Mohan-Dunaj s přečerpáváním vody z Dunaje.

e) Energetická funkce. D-O-L vytváří možnost výstavby průtočných a přečerpávacích elektráren, které stejně jako jiné vodní elektrárny mohou působit jako faktor kompenzace nestabilních dodávek jiných obnovitelných zdrojů energie, především solárních a větrných elektráren.

f) Podpora energetické a surovinové bezpečnosti státu. V Evropě vnitrozemská plavba zcela běžně slouží pro přepravu surovin, zvláště pak energetických. Pro ČR lze význam spatřovat zejména při řešení krizových situací (např. déle trvající výpadek mezinárodních produktodů). Plavba v takových případech umožňuje operativní náhradu přepravních kapacit (ropa, zkapalněný zemní plyn), navíc skýtá nejen diverzifikaci přepravních tras, ale i zdrojů surovin a míst nakládky. Říční tankery také umožní případnou participaci na dovozu levného a dodavatelsky bezpečného břídlíčního plynu ze zámořských zdrojů, například využitím nově budovaného námořního terminálu ve Svinoujście (Odra).

g) Funkce podpory výrobních odvětví. D-O-L má poskytnout ČR kvalitní přístup k mořím a jejich přístavům a zajistit zákazníkům dopravců možnost volby způsobu přepravy (vč. přeprav nadměrných nákladů, tekutého plynu, ropy, uhlí a dalších surovin). To souvisí i s možností výstavby a využití souběžných dopravních infrastruktur, multimodálních logistických center, průmyslových a rybolovných zón při D-O-L. Poměrně nízké náklady vodní dopravy mohou také sehrát roli určitého regulátoru hladiny cen na dopravním trhu, a tím posílit exportní schopnost a konkurenceschopnost českého průmyslu a zemědělství a s nimi souvisejících služeb.

h) Přínos pro turistiku, sport a služby. D-O-L může, stejně jako např. existující průplav Rýn-Mohan-Dunaj, vytvořit nové možnosti pro rozvoj rekreačních aktivit v návaznosti na rozvoj regionů. Jde např. o rekreační plavbu včetně výstavby přístavišť, nové cyklostezky na manipulačních cestách, a o budování nových prostor pro koupání. Nezanedbatelné jsou rovněž návazné efekty v rozvoji ubytovacích a stravovacích kapacit v okolí a možnosti dodatečných příjmů z cestovního ruchu.

i) Bydlení na vodě. Jde o v Evropě a ve světě oblíbené bydlení u vody a na vodě. Opět i zde lze těžit ze zkušeností z evropských vodních cest, které jsou pro bydlení vesměs atraktivní. Při nich vznikají kolonie rodinných usedlostí a domků, včetně možných úvazišť pro motorové čluny a jachty. Výhodou bydlení u umělých vodních staveb je jejich bezpečnost před povodněmi.

j) Dlouhodobé zvýšení zaměstnanosti. Tento sociální efekt vzniká jak v období dostavby D-O-L, tak i v období provozu. Týká se jako dopravního odvětví samotného, tak i navazujících odvětví. Multiplikační ekonomický efekt tohoto projektu je mimo pochybnost.

B. Zhodnocení stávající právní úpravy

Situace se stávající právní úpravou je poměrně jednoduchá, neboť předmět návrhu zákona o D-O-L závazně právně upraven není. To je základem nestability rozhodování o tomto záměru, a v zásadě nejasné koncepce vodní dopravy v ČR vůbec. V současnosti, pokud vyneseme dřívější vzájemně si protirečící dokumentaci, je právní úprava D-O-L dána těmito dokumenty a rozhodnutími:

Usnesení vlády České republiky ze dne 16. ledna 2008 č. 49 k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe

Usnesení vlády České republiky ze dne 20. července 2009 č. 929 o Politice územního rozvoje České republiky 2008 a jeho příloha Politika územního rozvoje České republiky 2008

Usnesení vlády České republiky ze dne 12. června 2013 č. 449 k Dopravní politice České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050 a jeho příloha Dopravní politika České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050.

K těmto dokumentům bychom mohli přiřadit návrh Dopravních sektorových strategií 2 - Střednědobého plánu rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem, který je v současnosti v meziresortním připomínkovém řízení.

Pro D-O-L by dále mohla být pravděpodobně pozitivně využita ustanovení zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů.

C. Návrh věcného řešení

C.1 Věcná problematika D-O-L

Cílem zákona je vytvořit právní rámec pro vlastní dokončení D-O-L včetně nastavení nutných organizačních a finančních kroků. Jeho vznik má umožnit realizaci této národohospodářské priority a jasně deklarovat zájem o její dostavbu a uvedení do provozu. To je velmi důležité zejména z hlediska potřebné součinnosti zainteresovaných zemí, tj. Polska, Slovenska, Rakouska, případně i Německa, ale i z hlediska priorit Evropské unie a předpokládaného investování evropských fondů.

Další část má obsahovat taxativní vymezení rozsahu D-O-L včetně navazujících vodních cest. Vymezení má vycházet z výše uvedených priorit a funkcí D-O-L i z mezinárodních dohod (např. Dohody AGN). Navazující vodní cesty nebudou vyžadovat mezinárodní spolupráci, je však potřebné, aby byly podrobeny stejnému koncepčnímu řešení a po dohodování vytvářely s vlastním D-O-L jeden provozní celek. Má být zde také uvedeno zatřídění příslušných úseků D-O-L podle klasifikace vodních cest v Evropě s definicí např. tzv. malé a velké plavby a s možnou etapizací jejího zlepšování.

Další ustanovení zákona o D-O-L mají vymezit jednotlivé úseky D-O-L. Vymezení úseků musí vycházet z určité rovnováhy mezi příslušnými investičními náklady a odpovídajícími efekty, které různé dílčí funkce (samozřejmě nikoliv jen funkce dopravní) dané úseky D-O-L přinášejí. Každý úsek by měl být technicky, funkčně i ekonomicky soběstačný, tj. plně zdůvodnitelný bez ohledu na to, kdy (nebo případně zda vůbec) na něj naváže úsek další. Věcné členění úseků samo o sobě neznamená jejich časovou posloupnost.

Zákon o D-O-L se bude týkat následujících úseků vodních cest:

Úsek „labsko-vltavská vodní cesta“ znamená zejména dostavbu labské vodní cesty po nový veřejný přístav Pardubice. Konkrétně se jedná o plavební stupně Děčín a Přelouč II, s největší pravděpodobností i o plavební stupeň Malé Březno (nebo jemu funkčně podobné opatření) a dílčí modernizace plavebních komor na Labi (Velký Osek, Brandýs nad Labem, Srnojedy apod.). Na navazujících úsecích (Vltava) se jedná o další akce zahrnuté do Dopravních sektorových strategií 2, např. úprava plavebních úžin Zbraslav, Štěchovice, dokončení vodní cesty Hněvkovice-Týn nad Vltavou nebo přístav Hluboká nad Vltavou, jakož i propojení dnes izolovaných částí vltavské vodní cesty (lodní zdvihadla na VD Orlík a VD Slapy). Patří sem také případné a zatím nerozhodnuté splavnění Labe do Hradce Králové.

Úsek Kožlí-Ostrava představuje připojení Ostravska ke koncovému bodu splavnosti Odry u Kožlí ve Slezsku a protíná již převážně polské území. Přes aktuálně horší splavnost Odry by realizace tohoto úseku znamenala bezprostřední přístup k námořním přístavům pro některé typy zboží, zejména pro výrobky těžkého a energetického strojírenství; v opačném směru by se umožnila například přeprava zkapalněného zemního plynu z budovaného terminálu ve Šwijnoujście. Nemalý význam má tato etapa i pro ochranu před povodněmi, především v Bohumíně.

Úsek Dunaj-Břeclav/Hodonín umožňuje plavební napojení ČR na Dunaj, a tím i na dokonalou síť vodních cest EU. Kromě toho může vyřešit i problematiku vodohospodářské bilance v uzlu Hodonín a nabídne i využití obnovitelné energie řeky Moravy. Technické řešení tohoto úseku má zatím několik variant – výběr varianty bude záviset na řadě faktorů od environmentálních až po mezinárodně-politické.

Úsek Hodonín-Přerov dosahuje po řece Moravě a návaznou průplavní částí až po významný logistický terminál Přerov.

Umožní zvýšení přeprav a současně přispěje k zvýšené ochraně dalších důležitých lokalit před povodněmi (Troubky, Kroměříž, Uherské Hradiště, Veselí nad Moravou). Trasa zde využije řady dříve připravených jezů a jejich zdrží.

Úsek Přerov-Ostrava zahrnuje krátký zbývající úsek dunajské větve D-O-L a dále podstatnou část jeho oderské větve až po centrální přístav Ostrava (mezi Ostravou a Bohumínem), jakož i část labské větve k terminálu Olomouc a dále do prostoru Pňovic v celkové délce 35 km. Tím se napojí hlavní zdroje a cíle přeprav na dokonalou síť vodních cest EU (Ostravsko, Valašské Meziříčí, Olomouc atd.) a zlepší se protipovodňová ochrana Přerova.

Úsek Pňovice-Pardubice, zahrnující zbývající část labské větve D-O-L až po Pardubice, je na rozdíl od předchozích technicky náročnější, a tím i nákladnější; proto lze předpokládat, že bude v každém případě zařazena až na poslední místo případného harmonogramu výstavby. Z dopravního hlediska ovšem hraje nezastupitelnou roli při napojení přístavů na Moravě, v Polsku, Slovensku nebo Rakousku na labsko-vltavskou vodní cestu (a tím na hl. město Prahu).

Významnou částí zákona bude právní úprava územní ochrany trasy D-O-L s možností její optimalizace v průběhu přípravy projektové dokumentace. Současná územní ochrana nesmí být zrušena dříve, dokud nebudou schváleny dílčí úpravy. Musí být stanovena procedura rozhodnutí o zásadní koncepci vedení trasy D-O-L (např. Moravou do Dunaje, průplavem z Moravy do Dunaje, průplavem z Moravy do Váhu a Dunaje).

Dále bude zákon obsahovat ustanovení o povinné projektové koordinaci dalších významných staveb (protipovodňová opatření, dálnice a rychlostní silnice, obchvaty měst a obcí, trasy vysokorychlostní železnice apod.) s D-O-L. Cílem je zamezit nadbytečným nákladům a duplicitním zásahům do krajiny na různých místech a v různých časových obdobích (využití souběhů tras, hrázových těles a tunelů apod.). Rovněž tak bude nezbytná koordinace vydávání pozemků v rámci církevních restitucí s územní ochranou D-O-L.

C.2 Institucionální řešení

Základním řešením je zřízení právnické osoby podřízené přímo vládě České republiky, samostatné účelové organizace realizující D-O-L pod názvem **Vodní koridor D-O-L** (dále jen „Organizace“). Toto podřízení vyplývá z víceúčelovosti D-O-L a má tuto víceúčelovost v průběhu projektové přípravy a výstavby také zajišťovat. Majetek, s nímž Organizace hospodaří, je ve vlastnictví státu.

Organizace využívá svých oprávnění, příjmů a majetku ve prospěch přípravy, projektování a realizace D-O-L následujícím způsobem:

- plnění závazků vyplývajících z mezinárodních dohod ČR týkajících se dokončení D-O-L podle pokynů vlády ČR
- uzavírání a plnění smluv o spolufinancování konkrétních investičních akcí se zainteresovanými resorty, regiony, obcemi a soukromými osobami podle pokynů správní rady a podmínek statutu Organizace
- projektová příprava jednotlivých úseků D-O-L, její řízení, financování a kontrola
- výkon funkce stavebníka ve stavebním řízení (§ 2 odst. 2 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů)
- výkon funkce oznamovatele při posuzování vlivu záměrů na životní prostředí (§ 6 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů)
- výkon funkce oprávněného podle § 8 odst. 2 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, v rozsahu určených oprávnění a vydaného povolení
- úhrada nákladů souvisejících se získáním vlastnických práv nebo se zřízením a trváním věcného břemene k pozemkům určeným pro výstavbu D-O-L
- zajišťování výstavby jednotlivých úseků D-O-L, její řízení, financování a kontrola
- uvádění dokončených úseků D-O-L do provozu
- převod dokončených úseků D-O-L do správy příslušným státním podnikům Povodí v okamžiku uvedení do provozu (a případných doprovodných investic do vlastnictví či správy příslušných subjektů)
- úhrada splátek úvěrů a úroků z úvěrů a dalších výdajů spojených se zajištěním dluhové služby
- náklady na činnost organizace.

Ve všech otázkách dotýkajících se trasy D-O-L včetně povinné projektové koordinace dalších významných staveb bude účelová organizace realizující D-O-L neopominutelným účastníkem územního řízení.

Podrobné zásady činnosti a organizační strukturu Organizace upraví statut. Statut schvaluje vláda.

Organizaci vrcholově řídí správní rada. Ta je maximálně patnáctičlenná a je složena ze zástupců zainteresovaných resortů (MD, MZe, MPO, MŽP, MMR, MF), dvou zástupců Asociace krajů ČR, dvou zástupců Poslanecké sněmovny a dvou zástupců Senátu a tří zástupců profesních organizací (dále jen „zúčastněné strany“). Správní radu jmenuje a odvolává vláda na návrh vrcholových orgánů zúčastněných stran.

Alt. 1

Správní rada volí ze svého středu předsedu.

Alt. 2

Předsedou správní rady je zástupce ministerstva dopravy jmenovaný vládou na návrh ministra dopravy.

Předseda řídí činnost správní rady.

Správní rada je oprávněna jednat o věcech, které jsou účelem Organizace nebo předmětem činnosti Organizace. Schvaluje zejména návrh rozpočtu Organizace, návrh střednědobého výhledu, investiční plán, roční účetní závěrku, návrh výroční zprávy Organizace, roční program vyhlášených zadávacích řízení na realizace investičních akcí, uvolnění prostředků na investiční akce podle schváleného statutu Organizace, kontrolní zprávy o postupu a vyúčtování investičních akcí.

Správní rada jmenuje a odvolává generálního ředitele a stanovuje generálnímu řediteli plat a další mzdové náležitosti a podmínky.

Kontrolním orgánem Organizace je dozorčí rada. Dozírá na činnost a hospodaření Organizace. Členy dozorčí rady volí a odvolává Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky. Dozorčí rada zvolí ze svých členů předsedu a místopředsedu. Dozorčí rada informuje neprodleně o nedostacích zjištěných v činnosti a hospodaření Organizace dotčenou zúčastněnou stranu (strany), vládu a Poslaneckou sněmovnu Parlamentu České republiky.

Odborně-technickou činnost Organizace posuzuje správní radou jmenovaná Komise odborníků D-O-L, která dává vládě a správní radě Organizace podněty k odborné činnosti Organizace. Organizace podléhá kontrolní pravomoci Nejvyššího kontrolního úřadu. Vedle toho Organizace vytváří vlastní útvar kontroly a auditu.

Organizaci řídí generální ředitel, který je statutárním orgánem Organizace. Zodpovídá za přípravu a realizaci D-O-L podle schváleného investičního plánu a pokynů správní rady. 1x ročně předkládá výroční zprávu Organizace prostřednictvím vlády Poslanecké sněmovně ke schválení.

Organizace je vybavena samostatnou rozpočtovou kapitolou a její rozpočet je schvalován jako součást zákona o státním rozpočtu. Jeho přílohou je roční investiční plán Organizace.

Z hlediska rozpočtových pravidel má Organizace postavení státního fondu podle Hlavy VI zákona č. 218/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, aniž by byla tak označena. Nevhodnost případného označení Organizace jako státního fondu vyplývá z toho, že bude plnit celou řadu dalších funkcí, zejména funkci stavebníka pro konkrétní investiční akce, a z tohoto hlediska bude daleko více podobná tzv. investorským organizacím v dopravě (Ředitelství silnic a dálnic, Správa železniční dopravní cesty, Ředitelství vodních cest apod.). Vzhledem k uzavírání smluv s různými dodavatelskými subjekty svým jménem a na vlastní odpovědnost musí mít vlastní právní subjektivitu, nikoliv tedy být organizační složkou státu.

Pro finanční hospodaření Organizace se zřizuje samostatný bankovní účet.

Organizace sestavuje pro každý rozpočtový rok návrh rozpočtu Organizace, který předkládá vládě vždy do 31. srpna předchozího roku. Vláda předkládá návrh rozpočtu Organizace po případných změnách, které v něm provede, spolu s návrhem státního rozpočtu na tentýž rok ke schválení Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky. Součástí rozpočtu Organizace je:

- a) investiční plán Organizace - jmenovitý seznam akcí financovaných z Organizace včetně celkových nákladů akce, částky rozpočtované pro běžný rok a lhůty realizace akce,
- b) přehled pohledávek a závazků,
- c) návrh struktury úvěrů, které hodlá Organizace v rozpočtovém roce přijmout, včetně lhůt splatnosti a limitů úrokové míry,
- d) návrh kalendáře splátek jistiny a úroků přijatých úvěrů.

Současně s návrhem rozpočtu sestavuje Organizace ve spolupráci se zúčastněnými stranami střednědobý výhled, který obsahuje očekávané příjmy a výdaje Organizace na jednotlivá léta, na která je sestavován, a předpoklady a záměry, na základě nichž se tyto příjmy a výdaje očekávají a plánují, a to nejméně v tomto rozsahu:

- a) celkové příjmy a výdaje Organizace,
- b) výdaje na programy nebo projekty spolufinancované z rozpočtu Evropské unie,
- c) výdaje na programy nebo projekty spolufinancované z úvěrů a zdrojů jiných subjektů.

Zákon určí vybavení Organizace majetkem, s kterým bude oprávněna hospodařit.

Organizace vede účetnictví podle zákona o účetnictví a hospodaří ve dvou účetně oddělených okruzích tak, aby byly samostatně sledovány náklady na vlastní činnost od ostatních činností Organizace.

C.3 Financování

Zákon o D-O-L bude definovat rámcové možnosti financování D-O-L při kombinaci státních, regionálních, municipálních, evropských i soukromých finančních prostředků při určení obecných pravidel platných pro vícezdrojové financování. Podrobná pravidla určí statut Organizace.

Příjmy Organizace tvoří:

příspěvky z Evropské komise poskytované prostřednictvím příslušných evropských fondů
dotace ze státního rozpočtu
úvěry, úroky z vkladů, penále, pojistná plnění a jiné platby od fyzických a právnických osob
dary a dědictví
financování doprovodných investic z rozpočtových kapitol příslušných resortů a z rozpočtů krajů a obcí
případně soukromé financování vybraných úseků cestou koncese (veřejně-soukromého partnerství, PPP)
jiné zdroje.

Nevylučují se možnosti společného financování vybraných úseků na základě mezistátních smluv.

Zůstatky příjmů Organizace se na konci každého kalendářního roku převádějí do kalendářního roku následujícího.

C.4 Zmocňovací ustanovení (ustanovení přechodná a závěrečná)

Tato část zákona o D-O-L bude obsahovat příslušná věcná a termínovaná zmocnění potřebná k vzniku organizace a jejímu vybavení majetkem a rozpočtovými příjmy. Vedle toho upraví termínovaný převod investičních akcí spadajících pod zákon o D-O-L z gesce ministerstva dopravy na Organizaci.

D. Způsob promítnutí navrhovaného věcného řešení do právního řádu

D.1 Návrhy na změny a zrušení zákonů a jejich ustanovení

Jedná se víceméně pouze o následující drobné úpravy stávajících zákonů:

a) Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů

Vzhledem k navrhovanému vzniku účelové organizace realizující D-O-L (viz část C.2) s vlastní rozpočtovou kapitolou, bude patrně třeba upravit § 2 odst. 1 písm. d) uvedeného zákona s tím, že se financování D-O-L vyjímá z financování Státním fondem dopravní infrastruktury (slova „financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest,“ doplnit o slova „s výjimkou dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a navazujících vodních cest podle zvláštního zákona“).

b) Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), ve znění pozdějších předpisů

V důsledku navrhovaného zvláštního postavení účelové organizace realizující D-O-L (viz část C.2), která bude vykonávat, avšak ne výhradně, činnosti odpovídající činnostem státního fondu, a tedy nebude účelné takové její pojmenování, bude vhodné upravit text § 28 odst. 5 uvedeného zákona (větu „Název státního fondu musí obsahovat označení ‚státní fond‘“ doplnit „, nestanoví-li zvláštní zákon jinak.“).

D.2 Prováděcí právní předpisy

Až na další není předpokládána potřeba vydat prováděcí právní předpisy k navrhovanému zákonu.

D.3 Soulad navrhovaného řešení s ústavním pořádkem

Pokud jde o věcná ustanovení navrhovaného zákona, tj.

Určení D-O-L jako národohospodářské priority,
Taxativní vymezení rozsahu D-O-L a navazujících vodních cest a jejich zatřídění,
Věcnou etapizaci D-O-L a základní (nikoliv detailní) rámec pro časový postup,
Podmínky další územní ochrany D-O-L s možností její optimalizace,
Podmínky pro projektovou koordinaci,
Podmínky pro mezinárodní spolupráci včetně aktivit na cizím státním území,

analogie lze hledat již v předchozích zákonech k projektu, tj. v zákonech č. 66/1901 říšského zákoníku a č. 50/1931 Sb., jež obsahují ustanovení určující investiční priority a stanoví podmínky k jejich zajištění. Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, obsahuje v § 3 odst. 4 taxativní výčet využívaných vodních cest. Konkrétní investice se týká např. zákon č. 220/2003 Sb., o státním dluhopisovém programu na úhradu výdajů spojených s výstavbou dálnice D47. Z uvedeného plyne, že institut zvláštního zákona ke konkrétním investicím zásadního charakteru není sice v českém právním řádu častým, nicméně je využíván.

Zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů se týká speciálního režimu pro infrastrukturní investice.

Pokud jde o institucionální ustanovení navrhovaného zákona, tj. zřízení samostatné účelové organizace realizující D-O-L, její postavení, orgány a vykonávané činnosti a rámcové vymezení možností financování D-O-L, zákonů upravujících vznik, působnost a finanční zdroje konkrétních státních institucí je celá řada. Jen namátkou:

Zákon ČNR č. 388/1991 Sb., o Státním fondu životního prostředí České republiky, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 97/1993 Sb., o působnosti Správy státních hmotných rezerv, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 305/2000 Sb., o povodích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů.

Z výše uvedeného plyne, že navrhované řešení je v souladu s ústavním pořádkem.

D.4 Slučitelnost navrhovaného řešení s mezinárodními smlouvami

Navrhovaný zákon není v rozporu s žádnou mezinárodní smlouvou. Je naopak v souladu např. s Evropskou dohodou o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (Dohoda AGN, přistoupení k níž bylo oznámeno Sdělením ministerstva zahraničí pod č. 163/1999 Sb.). Svým přistoupením k Dohodě AGN Česká republika deklarovala souhlas s tím, že signatáři dohody považují a uznávají vodní tok řeky Labe od Severního moře přes Hamburk, Magdeburk, Ústí nad Labem, Mělník a Pardubice s následným napojením na Dunaj za vnitrozemskou vodní cestu mezinárodního významu. Obdobně Dohoda AGN označuje explicitně řeku Odru za vnitrozemskou vodní cestu mezinárodního významu a to s vymezením Swinoujście-Štětín-řeka Odra od Štětína přes Vratislav do Kožlí s následným napojením na Dunaj. Obsah Dohody AGN tedy jednoznačně vyjadřuje očekávání, že dojde k propojení toků řek Labe od Pardubic a Odry od Kožlí s tokem Dunaje.

V tzv. Modré knize EHK/OSN, zabývající se soupisem norem a parametrů hlavních vodních cest E z roku 1998 (TRANS/SC3.144), je D-O-L stále veden jako „chybějící spojení“. Obdobně i v materiálu TRANS/SC3/2002/1 z roku 2002, týkajícím se hlavních úzkých míst a chybějících článků v síti vodních cest kategorie E, je u Rakouska, Polska, Slovenska a České republiky v části chybějících článků uvedeno „Spojení Dunaj-Odra-Labe (E 20 a E 30)“.

Konečně ve změnách přijatých Pracovní skupinou pro vnitrozemskou vodní dopravu EHK/OSN ze dne 20. října 2005 k Evropské dohodě o hlavních vnitrozemských vodních cestách evropského významu (AGN) byl mj. rozšířen článek 2 této dohody o druhý odstavce tohoto znění:

„2. Smluvní strany se vyzývají k vypracování vnitrostátních akčních plánů nebo sjednání dvoustranných nebo vícestranných ujednání, např. mezinárodních smluv, směrnic, memorand o porozumění, společných studií nebo jiných podobných dohod, zaměřených na eliminaci úzkých hrdel a dokončení chybějících spojení v síti vodních cest E probíhajících územími dotčených zemí.“

D-O-L je rovněž v souladu s Rezolucí Parlamentního shromáždění Rady Evropy č. 1473 ze dne 25. 11. 2005 či dalších významných dokumentů vydaných v ČR a EU. Rezoluce Parlamentního shromáždění Rady Evropy č. 1473 ve svých bodech 4 a 5 konstatuje:

„4. V souladu s rozšířením Evropské Unie a s její Všeobecnou dopravní politikou upozorňuje Shromáždění na projekt Dunaj-Odra-Labe, který je koridorem navrhovaným v rámci Transevropských dopravních sítí (TEN-T) i v rámci Evropské dohody o hlavních vodních cestách mezinárodního významu (AGN). I když tento projekt nebyl zatím zařazen do revidovaného seznamu priorit v rámci TEN-T, byl zmíněn již v přístupové smlouvě k EU a zaslouží si větší pozornosti v souvislosti s úsilím Evropské Unie o užší integraci nových členských států a se snahami o maximalizaci přínosů v oblasti mezinárodního trhu.“

5. Shromáždění vyzývá – s ohledem na nutnost rozvoje multimodálních dopravních systémů a naléhavé potřeby podpory vnitrozemské vodní dopravy ve střední Evropě – zainteresované členské státy, aby urychlily zpracování studie proveditelnosti projektu Dunaj-Odra-Labe a zintenzívnily související politická jednání. Ty se mají týkat jak důkladné analýzy nákladů a výnosů, tak strategického dokumentu o dopadech na prostředí (SEA). V obou případech je třeba respektovat platné normy EU a relevantní mezinárodní smlouvy. Studie proveditelnosti musí respektovat rozdělení celého projektu na etapy a optimalizovat uvažovanou trasu v souladu se současnými trendy vnitrozemské vodní dopravy, s potřebami protipovodňové ochrany a se systémy převádění průtoků v rámci vodního hospodářství.“

D.5 Soulad navrhovaného řešení se závazky vyplývajícími pro Českou republiku z jejího členství v Evropské unii

Navrhovaný zákon není v rozporu se závazky vyplývajícími pro Českou republiku z jejího členství v Evropské unii, naopak těmto závazkům plně odpovídá.

Projekt D-O-L je předně uveden v příloze II přístupové smlouvy České republiky k EU jako plánovaná trasa Transevropské dopravní sítě (grafické znázornění v mapě 4.0 na str. 1641 a v mapě 4.6 na str. 1645) a Česká republika se přijetím přístupové smlouvy zavázala tuto skutečnost, o níž sama žádala, respektovat.

Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady z 23. 7. 1996, č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropských dopravních sítí ve znění rozhodnutí č. 884/2004/ES konstatovalo v bodě 10 své preambule, že „požadavky na ochranu životního prostředí mají být v souladu s článkem 6 Smlouvy sjednoceny co se týče definice a provádění politiky Společenství v oblasti transevropských sítí. To vyžaduje přednostní podporu infrastruktury druhů dopravy, které co nejméně poškozují životní prostředí, tedy zejména železniční dopravu, pobřežní námořní dopravu a vnitrozemské vodní dopravy“.

Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě opětně konstatuje v bodě 14 preambule, že „v souladu s článkem 11 Smlouvy o fungování Evropské unie by měly být požadavky na ochranu životního prostředí začleněny do vymezení a provádění politiky Unie v oblasti transevropských sítí. To vyžaduje přednostní podporu infrastruktury pro druhy dopravy, které způsobují menší škody na životním prostředí, jmenovitě železniční dopravu, pobřežní plavbu a vnitrozemskou vodní dopravu.“

E. Předpokládaný hospodářský a finanční dosah navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky, dále sociální dopady, včetně dopadů na specifické skupiny obyvatel, zejména osoby sociálně slabé, osoby se zdravotním postižením a národnostní menšiny, a dopady na životní prostředí

Předpokládané **celkové náklady D-O-L** činí za současného stavu znalostí v cenách 2013, včetně příslušné DPH **cca 280 – 320 mld. Kč**, z toho propojení Dunaj-Odra 140-160 mld. Kč. Údaje o nákladech by měly být zpřesněny připravovanou studií proveditelnosti.

Pro posouzení investiční náročnosti dlouhodobých programů však není rozhodující cílová částka, nýbrž každoroční objemy investičních prostředků, které by bylo zapotřebí vynakládat. Předpokládáme-li období výstavby v letech 2014-2039 (v roce 2014 začínají dílčí investice zahrnuté do Dopravních sektorových strategií 2), tedy v trvání 26 let, potom průměrné roční náklady D-O-L v cenách 2013 v přepočtu na střední úroveň 300 mld. Kč činí zhruba 12 mld. Kč.

Finanční **přínosy** (výnosy jednotlivých účastníků) nejsou exaktně spočitatelné, avšak jsou odhadnutelné. Patří sem i zpoplatnění umělých vodních cest (obdobně jako v Německu např. na vodním koridoru Rýn-Mohan-Dunaj), které však musí mít mírnou úroveň. Je odhadováno za současného stavu znalostí, že po dokončení bude D-O-L generovat ročně průměrně 5,6 mld. Kč národohospodářských přínosů (v cenách 2013, včetně DPH).

Vliv dokončení D-O-L podpořeného zákonem o D-O-L na podnikatelské prostředí České republiky včetně přilehlých regionů bude veskrze pozitivní, neboť otevře nové možnosti přepravy a distribuce zboží a výrazně zlepší přístup českých podnikatelů k mořím a jejich přístavům. Zákazníci dopravců získají možnost volby způsobu přepravy. Pozitivně se projeví i možnost výstavby multimodálních logistických center a průmyslových a rybolovných zón při D-O-L. Další přínosy spočívají v zakázkách pro stavební sektor a v těžbě průmyslových surovin při výstavbě koryta D-O-L.

Základním pozitivním sociálním dopadem je dlouhodobé a významné zvýšení zaměstnanosti v ČR při výstavbě a provozu D-O-L. To může mít pozitivní dopad i na specifické skupiny obyvatel, zejména osoby sociálně slabé a osoby se zdravotním postižením. Působení na národnostní menšiny je neutrální. Dopady na životní prostředí mohou být v období výstavby negativní, ale jsou redukovatelné na minimální mez mj. i spoluprací s občanskými iniciativami a přilehlými komunitami, a v období provozu budou jednoznačně pozitivní (viz část A.2.2 písm. e).

F. Zhodnocení současného stavu a návrhu ve vztahu k zákazu diskriminace

Lze předpokládat nulové negativní účinky na zákaz diskriminace podle státní příslušnosti a pohlaví.

G. Zhodnocení současného stavu a dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů

Navrhované řešení bude plně respektovat právní předpisy o ochraně soukromí a osobních údajů.

H. Zhodnocení korupčních rizik

Korupční rizika navrhovaného řešení budou nižší než obvyklá u veřejných investic vzhledem k multidisciplinárnímu charakteru projektu D-O-L, a tudíž i mnohostranné kontrole projektu ze strany zainteresovaných subjektů.

Kraje apelují na urychlení přípravy vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Usnesení Rady Asociace krajů ČR konané ve Zlíně dne 26. 4. 2013

Kraje požadují rychlejší a efektivnější přípravu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Chtějí lepší koordinaci se sousedními státy i s Evropskou unií. Koridor by měl být zahrnut do systému transevropských dopravních koridorů TEN-T. Informoval o tom předseda Rady Asociace krajů České republiky, jihomoravský hejtman Michal Hašek po jednání této rady. Hejtmané na svém zasedání 26. dubna 2013 ve Zlíně jednomyslně schválili usnesení na Podporu přípravy a postupné realizace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. „Příprava projektu je velmi liknavá, chybí základní doku-

menty, které by usnadňovaly jednání na úrovni republiky i Evropské unie. Příprava není dosud důsledně koordinována s dalšími investičními záměry a akcemi, zejména s akcemi protipovodňové ochrany,” uvedl Hašek.

Vodní cesta bude podle Haška přínosná nejen pro vodní dopravu, ale i protipovodňovou ochranu a zajištění vody například pro zemědělství. Projekt by výrazně pomohl národní ekonomice v době hospodářské krize, byl by možností pro stát i soukromý sektor.



ASOCIACE KRAJŮ
ČESKÉ REPUBLIKY

U S N E S E N Í

Rada Asociace krajů České republiky

Číslo: 37

ze dne 26. dubna 2013

Podpora přípravy a postupné realizace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Rada Asociace krajů České republiky

I. bere na vědomí

informaci předsedy Rady AKČR JUDr. Michala Haška o stavu přípravy vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (dále jen „D-O-L“) a o postupu Ministerstva dopravy ČR při jeho přípravě a při projednávání zařazení tohoto projektu do nového návrhu transevropské dopravní sítě TEN-T,

II. konstatuje, že

- řada hejtmanů se opakovaně vyjádřila kladně k územní ochraně vodního koridoru D-O-L, jakož i k jeho postupné realizaci,
- sama příprava pokračuje liknavě, čehož důsledkem je absence základních dokumentů, které by usnadňovaly jednání na národní i mezinárodní úrovni, jakož i na půdě EU,
- příprava není důsledně koordinována s dalšími investičními záměry, například s protipovodňovou ochranou území,
- postup přípravy je navíc aktuálně ohrožen nesystémovým návrhem na zrušení investorské organizační složky státu Ředitelství vodních cest ČR
- nikoli dostatečně důsledně a iniciativně jsou vedena jednání s partnerskými státy, která byla uložena ministru dopravy vládou usneseními č. 929/2009, č.49/2011 a č. 155/2012, neexistuje efektivní koordinace postojů na půdě EU, a to zejména s Polskem a Slovenskem,
- jednání Ministerstva dopravy s orgány EK vedla k vyřazení vodního koridoru D-O-L z nového návrhu transevropské dopravní sítě TEN-T,

III. pověřuje

předsedu Rady AKČR JUDr. Michala Haška vyvolat v nejbližší možné době jednání s ministrem dopravy ve věci vodního koridoru D-O-L,

IV. stanovuje

dosažení těchto hlavních cílů jednání s ministrem dopravy:

- zrychlení a zefektivnění přípravy vodního koridoru D-O-L,



- b) pro úsporu veřejných prostředků lepší koordinaci investičních akcí vodohospodářského typu, zejména pak projekty vodocestné s projekty protipovodňové ochrany,
- c) vynaložení veškerého úsilí na zachování, nebo urychlené znovuzařazení vodního koridoru D-O-L do systému TEN-T a stanovení konkrétních kroků k tomuto cíli,
- d) intenzivnější koordinaci s partnerskými státy na úrovni bilaterální, multilaterální (např. V4) a na půdě EU,
- e) zachování investorské organizace Ředitelství vodních cest ČR,

V. vyzývá

členy Rady AKČR, aby v jednotlivých územních samosprávných celcích, kterých se týká projekt vodního koridoru D-O-L a další vodocestné projekty, zvážili zpracování analýz se zaměřením na vyhodnocení:

- krátkodobých i dlouhodobých přínosů realizace projektu vodního koridoru D-O-L pro zaměstnanost,
- přínosů nákladní vodní dopravy rozvoj průmyslových a zemědělských podniků a z toho vyplývající zaměstnanost,
- přínosů rekreační plavby na atraktivitu regionů a zaměstnanost,
- možnosti účelné kombinace vodocestných projektů s projekty protipovodňové ochrany,
- možnosti přečerpávání dunajské vody vodním koridorem D-O-L do vodohospodářsky deficitních oblastí, zejména na jižní Moravě
- eliminaci možných konfliktů výstavby se zájmy ochrany životního prostředí, a to s využitím znalostí situace v konkrétních lokalitách s možností optimalizace trasy vedení vodního koridoru D-O-L,

VI. žádá

členy Rady AKČR, aby v jednotlivých územních samosprávných celcích, kterých se týká projekt vodního koridoru D-O-L a další vodocestné projekty, jmenovali konkrétního koordinátora pro styk s investorem a dalšími zainteresovanými orgány.

JUDr. Michal Hašek
předseda Rady
Asociace krajů ČR

Přítomní členové Rady AKČR:

1. MUDr. Jiří Běhounek, hejtman Kraje Vysočina
2. Oldřich Bubeníček, hejtman Ústeckého kraje
3. Bc. Lubomír Franc, hejtman Královéhradeckého kraje
4. JUDr. Michal Hašek, hejtman Jihomoravského kraje
5. Milan Chovanec, hejtman Plzeňského kraje
6. MVDr. Stanislav Mišák, hejtman Zlínského kraje
7. JUDr. Martin Netolický, Ph.D., hejtman Pardubického kraje
8. Miroslav Novák, hejtman Moravskoslezského kraje
9. Bc. Martin Půta, hejtman Libereckého kraje
10. MVDr. Josef Řihák, hejtman Středočeského kraje
11. Mgr. Jiří Zimola, hejtman Jihočeského kraje

Přítomní hosté zasedání Rady AKČR:

1. Mgr. Jaroslav Borka, 1. náměstek hejtmana Karlovarského kraje
2. MUDr. Michael Fischer, náměstek hejtmana Olomouckého kraje

Zákonník říšský

pro

království a země v radě říšské zastoupené.

Částka XXX. — Vydána a rozeslána dne 13. června 1901.

Obsah: Čís. 66. Zákon o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek.

66.

Zákon ze dne 11. června 1901

o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek.

S přisvědčením obojí sněmovny rady říšské vidí Mí se naříditi takto:

§ 1.

Stavba vodních drah, a to:

- a) lodního průplavu z Dunaje do Odry,
- b) lodního průplavu z Dunaje do Vltavy poblíž Budějovic a splavnění Vltavy od Budějovic až do Prahy,
- c) lodního přeplavu z kanálu Dunajsko-oderského ku střednímu Labi a splavnění Labe v části od Mělníka až k Jaroměři,
- d) splavněného spojení z průplavu Dunajsko-oderského k říční oblasti Visly a až ke splavněné části Dněstru

provedena buď státem, zaváže-li se země, ve které některý pod *a* až *d* jmenovaný průplav nebo díl průplavu má býti zřízen, vztáže-li některá nahoře uvedená část řeky, která má býti splavněna, se nachází,

platiti roční částku, která stačí na zúročení a umoření osminy těch obligací, které budou vydány, aby příslušný průplav nebo díl průplavu byl zřízen, vztáže-li aby příslušná část řeky byla splavněna (*a* až *d*).

Za tímto účelem jest země oprávněna, ukládati interessentům příspěvky.

Příspěvky země placeny buďte poměrně podle platů, které případnou z tohoto důvodu na stát, a mají přestati, když příjmy dotyčného průplavu po srážce nákladů na udržování a vozbu po dvě za sebou sběhlá léta překročily částku potřebnou na zúročení a umoření jmenovitěho základního kapitálu tohoto průplavu.

§ 2.

Zemskému zákonodárství se zůstává, postarati se o příspěvky z prostředků zemských, jakož i způsob, jak se mají ukládati příspěvky interessentům, ku kterým v jednotlivých královstvích a zemích jest přihlížeti.

Učiní-li se příslušná úmluva mezi státní správou a dotyčnou zemí, příspěvek zemský může zapraven býti také zřízením jednotlivých ve stavebních projektech předvídaných staveb (přístavů, přístavacích míst, příjezdných silnic atd.), postupem vlastnictví pozemkového, poskytnutím věcných práv a přenecháním práv vodních, dodávkami materiálu jakož i poskytnutím jiných věcí a konáním prací.

§ 3.

Postaráno buď přiměřeným způsobem o jednotné řízení prací v § 1 zevrubněji dotčených.

Budiž zřízen poradní sbor z odborníkův a zástupcův interestentů. Polovici členů poradního sboru jmenuje vláda, druhou polovici zemské výbory účastných zemí.

Způsobem nařizovacím vydána budou podrobnější ustanovení o počtu a rozdělení členův a o úřadování. Při sestavování poradního sboru dbáno buď zájmů obchodních, průmyslových, živnostenských, zájmů hospodářství polního a lesního, jakož i zájmů dělnictva.

§ 4.

Správu vodních drah, které podle § 1 tohoto zákona budou zřízeny, bude míti stát, který také bude ustanovovat a vybírat dávky a poplatky za používání vodních drah a staveb k nim patřících.

Při stanovení těchto dávek a poplatků dbáno budiž co nejvíce toho, aby veškerá domácí výroba byla co nejvýdatněji chráněna, obzvláště přiměřenou úpravou sazeb.

§ 5.

Aby zajištěno bylo regulování těch řek v Čechách, na Moravě, ve Slezsku, Haliči, Dolních a Horních Rakousích, které s uvedenými v § 1 průplavy a řekami splavněnými, jakož i takovými, o jejichž splavnění se pracuje, tvoří jednotnou vodní síť a buď za účelem přivádění vody, buď vzhledem k posunování valounů pro příslušné vodní dráhy mají zvláštní důležitost, budiž jednání s účastnými královstvími a zeměmi ihned zahájeno, při čemž pro finanční dávky království a země platití mají stanoviska pro taková opatření dosud obvyklá. Úprava těchto řek musí nejpozději současně se stavbou průplavů (§ 6, odstavec 1) započata býti.

Pro všechny ostatní vodní toky v královstvích a zemích na radě říšské zastoupených, jejichž úprava jeví se potřebnou, budiž tato regulace co možná brzy připravena a jakmile příslušné práce předběžné budou hotovy, co nejdříve započata.

Zvláštním zákonem ustanoveno bude zvýšení ročního příspěvku státního pro fond meliorační, ku provedení takových regulací potřebné.

Započtení dotací pro vodní stavby do státních rozpočtů těch kterých let zůstává tímto nedotčeno.

§ 6.

Se stavbou vodních drah v § 1 dotčených, o kterých zastupitelstva příslušných zemí se usnesla přivolit k podmínce v § 1 uvedené, započítí se má nejpozději v roce 1904.

Potřebné práce přípravné vykonány buďte tak včas, aby tato lhůta dodržena a stavba nejdéle do 20 let mohla býti dokončena.

§ 7.

Při stavbě průplavů a při splavňování řek zaměšťování buďte, pokud se to srovnati dá s úspěšným postupem práce, domácí technikové a dělníci, ať i domácí průmysl.

§ 8.

Náklad na zřízení vodních drah v § 1 dotčených a na říční úpravy, které podle § 5, odstavce 1, mají býti provedeny, buď podle potřeby, pokud tento náklad není uhrazen příspěvkem zemí nebo jiných interestentů, vztažmo z fondu melioračního, opatřen půjčkou, nejvýše čtyřmi ze sta bez daně zúročnou, na korunovou měnu znějící, v 90 letech splatnou.

Vláda se zmocňuje, z této půjčky ve stavebním období 1904 až do konce 1912 vydati nejvýše obnos 250 milionů korun jmenovitě. Výnos tím získaný smí vynaložen býti toliko na uhrazení nákladu na zřízení vodních drah v § 1 dotčených a regulací v § 5, odstavci 1, stanovených.

Z výnosu půjčky věnována buď částka nejvýše 75,000.000 K na dotčené úpravy.

Vláda předložiti má každoročně zároveň se státním rozpočtem výkaz, ze kterého přesně seznati lze sumy obligací na účet dotčených 250 milionů korun jmenovitě hodnoty vydaných, jakož i nač výnos jejich za posledního uplynulého účetního období byl vynaložen a jaké práce v této době byly vykonány.

§ 9.

Zvláštním zákonem zajištěna buď včasné úhrada potřeby, která nastane po roce 1912.

§ 10.

Vláda se zmocňuje, po vyslechnutí zemských výborů příslušných zemí konečně ustanoviti trať a technickou úpravu vodních drah v § 1 dotčených.

Ku každé odchylce od programu podle § 1 stanoveného o zřízení vodních drah a ku každému rozšíření programu přes rámec § 1 zapotřebí jest zvláštního zákonného povolení.

§ 11.

Finanční ministr předložiti má před počátkem stavby (§ 6), bude-li potřeba, k ústavnímu projednání návrhy na úhradu břemene umořovacího, které vzejde z uzavření půjčky.

§ 12.

Za částky na přípravné práce (§ 6, alinea 2) potřebné budiž každého roku ve státním rozpočtu žádáno.

§ 13.

Pro stavby v § 1 a § 5, odstavci 1, dotčené přísluší právo vyvlastňovací, zvláště také právo na úplné nebo částečné odnětí soukromých vod a vodních práv, při čemž na výkon vyvlastnění obdobně vztahovati se mají ustanovení zákona ze dne 18. února 1878, Z. Ř. č. 30, o vyvlastňování za účelem stavby a vozby železnic.

Při sestavování a provádění projektů dbáno buď co možná nejvíce zájmů vodního hospodářství, zvláště pak toho, aby potřeba pitné vody, jakož i vody potřebné pro hospodaření a pro případy nebezpečí ohně pro obce, osady a usedlosti zůstala uhrazena.

Při stanovení projektů, jakož i při vozbě po umělých drahách vodních budiž zvláště přihlédáno také ku zřízeným již melioracím polního hospodářství, tak zvláště k zavodňování a odvodňování, při čemž však podle možnosti také k tomu působiti jest, aby ve spojení s novými drahami vodními takové stavby, které podporují polní hospodářství, mohly býti nově zřízeny. Při tom přihlíženo buď především k zájmům selských statků.

Všecky záležitosti, které se vztahují ke stanovení a provádění projektů pro stavby v § 1 dotčené, jakož i rozhodnutí příslušná náležejí ke kompetenci

obchodního ministeria, ku provedení staveb povolaného, které s ostatními účastnými ministerii se má dorozuměti.

Zevrubnější ustanovení vydána budou způsobem nařizovacím.

§ 14.

Jakmile některá stavba v § 1 a § 5, odstavci 1, uvedená, bude započata, ministr obchodu jmenuvati bude ve srozumění s ministrem vnitra potřebný počet živnostenských dozorců, jejichž činnost ve smyslu zákona ze dne 17. června 1883, Z. Ř. č. 117, vztahuje se na dozor k příslušným pracím stavebním, zemním a vodním. K těmto dozorcům živnostenským vztahují se všechna ustanovení dotčeného zákona. Dozorcí ti jsou členy poradního sboru (§ 3). Podle potřeby buďte jim přidáni potřební pomocní orgánové. Tito dozorcí živnostenský jsou zvláště zavázáni, ve zprávách, které mají každého roku podávati, sestaviti podrobné údaje o námezdních, obytných a zdravotních poměrech dělnických osob, při provádění dotčených staveb zaměstnaných, jakož i způsobu zadávání práce a o době pracovní.

Náklad způsobený zřízením a úřadováním těchto dozorců živnostenských jde na účet stavebních fondů.

Podle potřeby zřízení buďte zvláštní lékařští orgánové, aby vedli dozor ke zdravotnímu stavu pracovních osob při provádění dotčených staveb zaměstnaných.

§ 15.

Veškerá ustanovení VI. hlavy řádu živnostenského, včetně ustanovení §§ 88 a, 96 a, 96 b vztahují se ke všem kategoriím dělníků, které zaměstnány jsou při provádění některé stavby v § 1 a § 5, odstavci 1, uvedené.

§ 16.

Smlouvy, knihovní zápisy, podání a jinaké listiny, kterými se pro zabezpečení staveb v § 1 tohoto zákona dotčených zajišťuje nabývání pozemků, propůjčování věcných práv, postupy práv vodních, opatřování stavebních a vozebních materiálů, placení na hotovost nebo jiných jakýchkoli příspěvků, nebo kterými se činí úmluvy za účelem opatření kapitálu

a stavby dotčených zařízení, s vyloučením jednání, které se koná v soudním řízení sporném, konečně půjčky, které snad učiní země, okresy a obce, aby opatřen byl kapitál potřebný k tomu, aby příspěvky k nákladu na vodní dráhy (§ 1) byly placeny, jsou prosty kolkův a poplatků.

Táž výhoda přísluší podáním, plánům a jiným spisům, od interestů snad podaným, kterými se provedení těchto staveb v technickém nebo finančním vzhledě připravuje.

Výhody v § 11 zákona ze dne 30. června 1884, Z. Ř. č. 116 stanovené pro podniky meliorační vztahují se také na úpravy v § 5, odstavci 1, dotčené.

§ 17.

Mému veškerému ministerstvu uloženo jest, uvést ve skutek tento zákon.

Ve Vídni, dne 11. června 1901.

František Josef m. p.

Koerber m. p.	Weltersheimb m. p.
Wittek m. p.	Böhm m. p.
Spens m. p.	Hartel m. p.
Rezek m. p.	Call m. p.
Giovanelli m. p.	Pietak m. p.



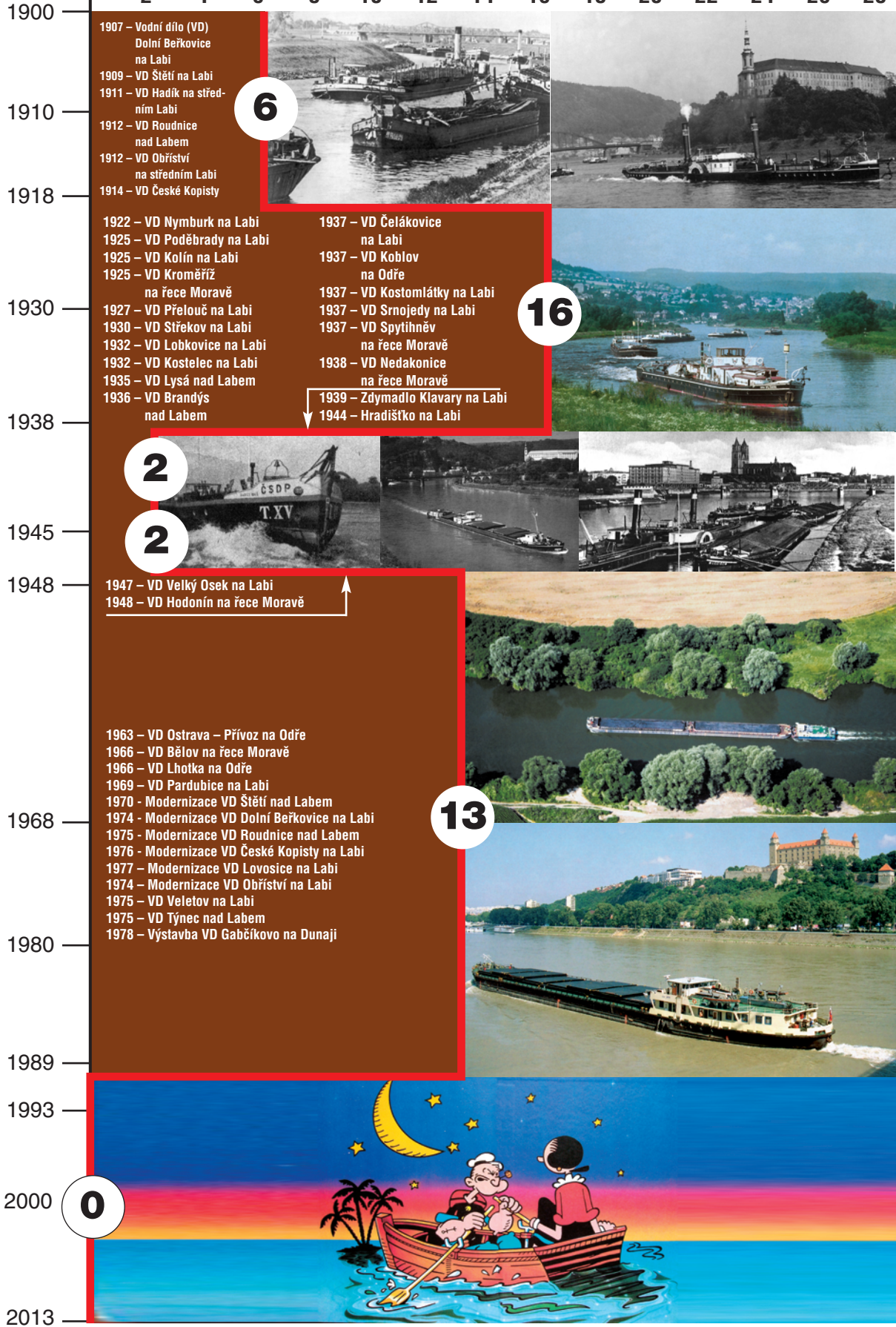
Budova Říšské rady ve Vídni v roce 1900

112 LET VODOCESTNÉ HISTORIE NAŠÍ ZEMĚ

Počet nových nebo modernizovaných plavebních stupňů v návaznosti na D-O-L

Historické období

2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24 26 28



Rakousko-Uhersko

Monarchie

První Československá republika

Demokracie

Protektorát Čechy a Morava

Třicetiletá říše

ČSR

Československá republika

Se Sovětským svazem na věčné časy a nikdy jinak

Pražské jaro

Československá socialistická republika

Sametová revoluce

ČSFR

Česká republika

Vodní koridor D-O-L pro pevnější integraci států a ekonomik Evropské unie

