

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta

Katedra práva

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání – cestovní ruch

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Právní aspekty splavnění Vltavy v jižních Čechách

Vedoucí bakalářské práce

JUDr. Rudolf Hrubý

Autor

Ondřej Machart

2011

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Ekonomická fakulta
Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Ondřej MACHART**
Osobní číslo: **E08099**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Obchodní podnikání**
Název tématu: **Právní aspekty splavnění Vltavy v jižních Čechách**
Zadávající katedra: **Katedra práva**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíl práce:

Zanalyzovat a popsat některé právní aspekty první etapy splavnění řeky Vltavy v jižních Čechách (dále jen projekt) na základě dat a informací z existujících obchodních smluv uzavřených v přímé souvislosti s touto problematikou. Objasnit právní aspekty a zdroje financování projektu.

Metodický postup:

1. Opatření a studium uzavřené obchodní smlouvy o dílo ve výstavbě v rámci projektu.
2. Analýza jednotlivých částí smlouvy o dílo.
3. Bližší analýza specifických právních aspektů této smlouvy.
4. Studium listin o financování projektu.
5. Analýza financování projektu.

Rámcová osnova:

1. Úvod. 2. Literární rešerše. 3. Analýza a syntéza poznatků z vlastního zkoumání o smlouvě o dílo ve výstavbě. 4. Analýza a syntéza poznatků z vlastního zkoumání o financování projektu. 5. Závěr. 6. Přehled literatury. 7. Přílohy.

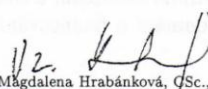
Rozsah grafických prací: **dle potřeby**
Rozsah pracovní zprávy: **50-60 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

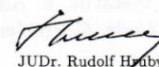
Obchodní zákoník - komentář, C. H. Beck.
Občanský zákoník - komentář, C. H. Beck.
Občanský soudní řád - komentář, C. H. Beck.
Pražák, Z.: Smlouva o dílo podle obchodního zákoníku [praktická příručka].
Příslušná legislativa v České republice.
Další odborná literatura a současná periodika zabývající se tématem.

Vedoucí bakalářské práce: **JUDr. Rudolf Hrubý**
Katedra práva

Datum zadání bakalářské práce: **9. února 2010**
Termín odevzdání bakalářské práce: **16. dubna 2011**


prof. Ing. Magdalena Hrabánková, JSc., prof.h.c. 370 05 České Budějovice
děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studená 13 (26)


JUDr. Rudolf Hrubý
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 8. března 2010

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Analýza činnosti ubytovacího zařízení ve vztahu k cestovnímu ruchu“ vypracoval samostatně s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 sb. v plném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze stag provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly, v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 sb., zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací theses.cz provozovanou národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne Podpis studenta

Poděkování

Rád bych poděkoval všem, kteří mi pomáhali a podporovali mě při vzniku této práce. Zejména děkuji panu JUDr. Rudolfu Hrubému, vedoucímu mé bakalářské práce, který se mi dostatečně věnoval a podával mi po celou dobu odborné a cenné rady. Také bych velmi rád poděkoval paní Mgr. Miluši Malechové za čas a úsilí, které mi během tvorby věnovala.

Obsah

1 Úvod	8
2 Cíle a použitá metodika	9
2.1 Pracovní hypotézy	9
2.2 Metody a techniky zpracování	9
3 Literární rešerše.....	11
3.1 Obchodní právo	11
3.1.1 Obchodní zákoník	11
3.1.2 Smlouva o dílo v obchodním zákoníku	12
3.1.3 Podstatné části (náležitosti) smlouvy o dílo	14
3.1.4 Provedení díla jinou osobou	15
3.1.5 Opatření věcí určených k provedení díla.....	16
3.1.6 Vlastnické právo a nebezpečí škody	17
3.1.7 Cena za dílo.....	18
3.1.8 Průběžná kontrola provádění díla.....	19
3.1.9 Skryté překážky.....	20
3.1.10 Vady díla a odpovědnost zhotovitele	21
3.1.11 Prohlídka předmětu díla	22
3.2 Doprava.....	22
3.2.1 Význam dopravy	23
3.2.2 Dopravní politika v ČR	24
3.2.3 Vnitrozemská vodní doprava	25
3.2.4 Význam vnitrozemské vodní dopravy v infrastruktuře ČR.....	25
3.2.5 Ředitelství vodních cest České republiky	26
3.2.6 Současný rozvoj infrastruktury vodní dopravy v ČR.....	27
3.2.7 Výstavba a modernizace vodních děl a zařízení na horní Vltavě.....	28
3.3 Strukturální a regionální politika Evropské unie.....	28
3.3.1 Nástroje strukturální a regionální politiky Evropské unie.....	30
3.3.2 Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF)	30
3.3.3 Operační programy.....	32
3.3.4 Operační program Doprava.....	33

4	Problematika sporu o rozvoj infrastruktury vodní dopravy	35
4.1	Strany sporu	35
4.2	Postoje politických stran	36
4.2.1	Výroky představitele Strany zelených	37
4.2.2	Výroky představitelů Evropské demokratické strany	37
4.2.3	Výroky představitele Strany práv občanů - Zemanovci	38
4.2.4	Výroky představitele Občanské demokratické strany	38
4.3	Důsledky sporu	38
5	Právní opodstatněnost projektu	40
5.1	Zákon o vnitrozemské plavbě	40
5.2	Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury	41
5.3	Mezinárodní dohoda AGN	42
5.4	Shrnutí k právní opodstatněnosti projektu	43
6	Právní aspekty smluvního zajištění projektu	44
6.1	Podstatné náležitosti smlouvy	45
6.1.1	Určení smluvních stran	45
6.1.2	Vymezení díla a určení jeho ceny	46
6.1.3	Stavební deník	47
6.2	Řešení subdodávek a provedení díla jinou osobou	48
6.3	Kontrola prací	49
6.4	Zajišťovací prostředky	51
6.5	Ustanovení týkající se ochrany životního prostředí	53
6.6	Ustanovení o vyšší moci	57
6.7	Shrnutí k právním aspektům smluvního zajištění projektu	58
7	Financování projektu	60
7.1	Způsob financování projektu	60
7.2	Investiční náročnost projektu z hlediska zdrojů EU	61
7.3	Vliv na objem příspěvků OPD v ostatní dopravě	62
7.4	Právní podstata financování projektu ze zdrojů EU	63
7.5	Shrnutí k financování projektu	64
8	Syntéza poznatků a návrhy na opatření	65
8.1	Právní opodstatněnost projektu	65

8.2 Právní ošetření smluvních podkladů projektu pro případy mimořádných událostí.....	65
8.3 Využívání dotací OPD za účelem krytí nákladů projektu.....	68
9 Zodpovězení hypotéz	69
10 Závěr	70
11 Summary.....	71
12 Přehled literatury.....	72
12.1 Literární zdroje.....	72
12.2 Internetové zdroje	73
13 Přehled použitých zkratk	
14 Seznam tabulek	
15 Seznam příloh	

1 Úvod

Vodní doprava má na území našeho státu dlouholetou tradici a zvláštní význam měla v historii i pro České Budějovice. Po roce 1831, kdy českobudějovický stavitel a podnikatel Adalbert Lanna získal státní zakázku na zesplavnění Vltavy, sloužil tento vodní tok postupně k nákladní přepravě nejrůznějších materiálů z jihu Čech až do Prahy. Avšak s koncem 19. století význam vodní dopravy postupně klesal a následná výstavba vodních děl v průběhu 20. století přerušila skutečnou splavnost Vltavy úplně.

Potřeba koncepčního rozvoje a dalšího budování dopravní infrastruktury vyústila v roce 1998 rozhodnutím Ministerstva dopravy a spojů o obnovení činnosti Ředitelství vodních cest ČR. Jeden z projektů této organizace nese název Dokončení vltavské vodní cesty na úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou (dále jen „projekt“). Realizace projektu je v současnosti velmi aktuálním tématem, neboť se již začal promítat do života a prostředí Českých Budějovic dílčími stavebními a technologickými úpravami.

Investice do rozvoje infrastruktury vodní dopravy, které pro úspěšné splavnění vodních cest státní instituce vynakládají, mají však i své odpůrce. Ti vyčítají investorům rizika, která výstavba děl na vodních cestách přináší a kritizují také odliv finančních příspěvků na projekty v rámci železniční a silniční dopravy, v nichž vidí vhodnější alternativu. Tento kolizní stav z pohledu práva vyvolává na jedné straně snahu o nalezení možnosti napadení právního podložení projektu a na straně druhé snahu o maximalizaci zajištěnosti právních dokumentů v rámci projektu pro eliminaci takových rizik.

Tato práce se zaměřuje na smlouvu o dílo, uzavřenou na výstavbu objektu (přemostění vjezdu do ochranného přístavu) v souvislosti s projektem. Analyzuje některé její části, které se vzhledem ke kolizní situaci v celém projektu mohou stát předmětem napadení, a zkoumá způsob, jakým je tato smlouva proti takovému případu právně zajištěna. Práce se také věnuje způsobu financování projektu, zejména z pohledu využití evropských dotací v souvislosti se zmíněným snižováním investičních prostředků v silniční a železniční dopravě.

2 Cíle a použitá metodika

Cílem bakalářské práce je zanalyzovat právní aspekty projektu (viz příloha č. 1), zejména právní vztahy vznikající ze smlouvy o dílo ve výstavbě, jež byla uzavřena na výstavbu vodního díla či zařízení (viz příloha č. 2) a porovnat některé vybrané části této smlouvy s §536 - §565 obchodního zákoníku, jež smlouvu o dílo upravují. Dalším cílem je zanalyzovat financování celého projektu, zejména z pohledu Operačního programu Doprava Evropského fondu pro regionální rozvoj.

2.1 Pracovní hypotézy

H 1: Právní opodstatněnost celého projektu je podložena českou i evropskou legislativou.

H 2: Smlouva o dílo uzavřená v rámci projektu je dostatečně právně ošetřena pro případy mimořádných událostí.

H 3: Využívání dotací Operačního programu Doprava na krytí nákladů projektu je právně opodstatněné a nemá vliv na výši prostředků, jež jsou čerpány z programu v rámci silniční a železniční dopravy.

2.2 Metody a techniky zpracování

Pro splnění cílů práce byla studována odborná literatura, zejména z oblasti obchodního práva, evropských dotačních programů a částečně též vodní dopravy, neboť právě tyto oblasti se v práci prolínají a navzájem doplňují. K získání komplexních poznatků bylo pro účely práce nutné provést průzkum dat také z dalších zdrojů, zejména odborných periodik, které se těmito oblastmi zabývají a poskytují aktuální data a informace k dané problematice.

Za účelem naplnění cílů práce byl opatřen k nastudování právní dokument - smlouva o dílo, jež byla uzavřena v rámci projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou. K bližšímu průzkumu byly určeny některé vybrané

části této smlouvy. Ty byly porovnány s odpovídající úpravou tohoto dokumentu v současné české legislativě, tedy s obchodním zákoníkem ve znění § 536 a násl.

K objasnění způsobu financování projektu byly opatřeny příslušné oficiální dokumenty Ředitelství vodních cest ČR (dále jen „ŘVC ČR“), jež danou problematiku řeší. Tyto dokumenty byly následně podrobeny studiu a analýze dílčích dat.

3 Literární rešerše

3.1 Obchodní právo

Dle Dědiče a Švarce (1994, s. 39) je při stručné charakteristice obchodního práva ČR možno uvést, že se jedná o soubor právních norem, které upravují majetkoprávní postavení podnikatelů a vztahy vznikající mezi nimi v souvislosti s jejich podnikatelskou činností. Ve vymezeném rozsahu však upravuje obchodní právo i vztahy mezi nepodnikatelskými subjekty a některé veřejnoprávní vztahy mezi podnikatelem a státem (např. úprava obchodního rejstříku, účetnictví podnikatelů).

3.1.1 Obchodní zákoník

Hlavním pramenem obchodního práva v České republice je obchodní zákoník, který nabyl účinnosti dnem 1. 1. 1992 a byl zveřejněn pod č. 513/1991 Sb. Obchodní zákoník navazuje na novelizovaný občanský zákoník a obsahuje základní úpravu soukromoprávních vztahů týkajících se podnikání a podnikatelů. Ve vztahu k občanskému zákoníku má obchodní zákoník postavení zákona zvláštního (*lex specialis*), občanský zákoník je pak zákonem obecným (*lex generalis*).

Předmětem úpravy obchodního zákoníku je právní postavení podnikatelů v soukromoprávních vztazích. Obchodní zákoník však neupravuje podmínky, za nichž se fyzická nebo právnická osoba může podnikatelem stát. Podmínky podnikání upravují veřejnoprávní předpisy, zejména zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (*živnostenský zákon*).

Obchodním zákoníkem se řídí vždy i závazkové vztahy uvedené v § 261 odst. 3 ObZ, i když jejich subjekty nejsou podnikatelé, a vztahy vzniklé při zajištění plnění z těchto vztahů. Kromě těchto případů, kdy se obchodní zákoník vztahuje i na osoby, které nejsou podnikateli, mohou se účastníci závazkového vztahu kdykoliv dohodnout, že jejich závazkový vztah, který by se jinak měl řídit občanským zákoníkem, se bude řídit zákoníkem obchodním (tzv. volba zákona). Opačná dohoda však možná není.

Podnikatelé se tedy nemohou dohodnout, že jejich závazkový vztah se nebude řídit obchodním zákoníkem, ale zákoníkem občanským. (Dědič & Švarc, 1994, s. 40)

Obchodní zákoník upravuje ve zvláštních ustanoveních nejčastější smluvní typy. Ustanovení o jednotlivých typech smluv se použijí jen na smlouvy, jejichž obsah zahrnuje podstatné části smlouvy stanovené v základním ustanovení pro každou z těchto smluv. Obchodní zákoník umožňuje uzavřít i takovou smlouvu, která není upravena jako typ smlouvy (smlouva innominální). Smluvní strany musí však dostatečně přesně určit předmět svých závazků, jinak smlouva nevznikne. (Janků, 2004, s. 563)

3.1.2 Smlouva o dílo v obchodním zákoníku

Obchodní zákoník (§ 536 odst. 2) definuje dílo jako zhotovení určité věci, pokud nespadá pod kupní smlouvu, montáž určité věci, její údržba, provedení dohodnuté opravy nebo úpravy určité věci nebo hmotně zachycený výsledek jiné činnosti. Dílem se rozumí vždy zhotovení, montáž, údržba, oprava nebo úprava stavby nebo její části.

Smlouva o dílo je relativním obchodem, tzn., že se bude řídit obchodním zákoníkem, a to především, pokud jejími smluvními stranami budou podnikatelé a bude se týkat jejich podnikatelské činnosti. Obchodní zákoník může být na smlouvu o dílo aplikován i v případech, kdy si smluvní strany, nepodnikatelé, v rámci vnitřní volby práva jeho použití písemně dohodnou.

Forma, ve které má být smlouva o dílo uzavřena, není zákonem předepsána, může být tedy uzavřena písemně i ústně.

Pro smlouvu o dílo je charakteristické, že činnost, která je jejím předmětem, musí mít vždy hmotně zachycený výsledek. Pokud by výsledek činnosti neměl konečnou hmotnou podobu, jednalo by se s ohledem na povahu prováděné činnosti a postavení smluvních stran o jiné smluvní typy, například o smlouvu mandátní, smlouvu příkazní, smlouvu autorskou nebo smlouvu nepojmenovanou. (Dědič & Švarc, 1994, s. 357)

Smlouva o dílo zaujímá nezastupitelné místo v procesu výstavby, pokud se jedná o velké investiční celky, avšak i při občanské výstavbě, kdy je její použití jako smluvního

podkladu pro vztahy mezi objednatelem a zhotovitelem stavby doporučováno z důvodu lepší zpracovanosti a použitelnosti obchodně-právní úpravy tohoto smluvního typu. (<http://www.epravo.cz>)

Smlouva o dílo je spolu s kupní smlouvou jedním ze dvou základních smluvních typů upravených obchodním zákoníkem.

Souběžně s obchodním zákoníkem upravuje smlouvu o dílo i občanský zákoník (§ 631-656 ObčZ). Úprava smlouvy o dílo v obchodním zákoníku je však úpravou komplexní, proto se v obchodních vztazích použije pouze úprava smlouvy o dílo v obchodním zákoníku.

Smlouva o dílo je velmi obecným smluvním typem, který se použije pro všechny smluvní vztahy, jejichž účelem je provedení díla, které odpovídá definici uvedené v § 536 odst. 2.

Z definice díla uvedené v §536 odst. 2 vyplývá, že dílem je vždy určitá činnost. Od „díla“ je nutno odlišit „předmět díla“, kterým je výsledek činnosti, která je dílem, tj. určitá nově vytvořená věc či změna věci (například u opravy), nebo jiný hmotně zachycený výsledek činnosti.

V § 536 odst. 2 obchodní zákoník jednak výslovně vyjmenovává některé činnosti, na které se vztahuje režim smlouvy o dílo, jednak vymezuje obecnou definici díla, podle které se pod režim smlouvy o dílo zařazují i další činnosti výslovně v zákoně neuvedené.

Případy, ve kterých se při zhotovení věci uzavírá kupní smlouva, upravuje §410 odst. 1, a to tak, že smlouva o dodání věcí, které mají být teprve vyrobeny, se považuje za kupní smlouvu, pokud podstatnou část věcí (zejména materiálu), potřebných k výrobě věcí, které mají být dodány, opatřil prodávající. Za kupní smlouvu se ale podle §410 odst. 2 taková smlouva nepovažuje, pokud převážná část povinností strany, která má věc dodat, spočívá ve vykonání činností (tedy zejména, je-li vynaložená práce nákladnější než spotřebovaný materiál), nebo jestliže závazek této strany zahrnuje montáž.

Ustanovení §410 odst. 1 však podle ustanovení druhé věty §536 odst. 2 neplatí pro stavby či jejich části. Zhotovení stavby (nebo její části), její oprava, úprava, údržba anebo montáž jsou vždy dílem, bez ohledu na to, kdo opatřil materiál potřebný k provedení díla. (Štenglová, 2009, s. 1106)

3.1.3 Podstatné části (náležitosti) smlouvy o dílo

Podstatnými částmi (náležitostmi) smlouvy o dílo jsou – kromě určení smluvních stran – vymezení díla (případně předmětu díla) a určení ceny nebo vymezení způsobu jejího určení. Stanovení doby plnění obchodní zákoník za podstatnou část (náležitost) smlouvy neoznačuje.

Až do novely provedené zákonem č. 370/2000 Sb. připouštěl obchodní zákoník uzavření smlouvy bez stanovení ceny nebo způsobu jejího určení jen tehdy, jestliže smlouva obsahovala projev vůle účastníků uzavřít smlouvu bez určení ceny. Toto ustanovení bylo velmi nepraktické a do úpravy smlouvy o dílo (stejně jako do úpravy kupní smlouvy) bylo zahrnuto v důsledku nepochopení úpravy ceny ve Vídeňské úmluvě, ze které bylo přejato. Citovaná novela uvedený nedostatek odstranila tím, že připustila uzavření smlouvy i bez dohody o ceně či způsobu jejího určení, jestliže lze z jednání o uzavření smlouvy (tedy nejen z textu smlouvy samotné) odvodit vůli stran uzavřít smlouvu bez dohody o ceně (či způsobu jejího určení). Neobsahuje-li smlouva o dílo obě podstatné části, není platně uzavřena.

Případy, kdy účastníci smlouvy sjednají způsob určení ceny podle §536 odst. 3, jsou obvyklé zejména tam, kde nelze předem učít rozsah prováděných prací či náklady zhotovitele [například pro díla vykonávaná pomocí nakladačů, jeřábů, bagrů a jiné těžké mechanizace se stanoví způsob určení ceny tak, že se odpracovaný počet hodin vynásobí určenou hodinovou sazbou, anebo u časově náročného díla se stanoví základ ceny podle rozpočtu s tím, že se předem dohodne způsob její úpravy ve vazbě na zvýšení (či snížení) cen vstupů – inflaci]. Současně s tímto způsobem sjednání ceny lze též sjednat, jakým způsobem zhotovitel doloží rozsah provedených prací, popřípadě náklady (například pro rozsah prací lze dohodnout průběžné schvalování rozsahu skutečně provedených prací objednatelům).

Pokud se účastníci, kteří v průběhu jednání o uzavření smlouvy projeví vůli uzavřít smlouvu bez určení ceny nebo bez dohody o způsobu jejího určení, později nedohodnou na výši ceny jinak, je objednatel podle §546 odst. 1 povinen zaplatit cenu, která by se obvykle platila za srovnatelné dílo v době uzavření smlouvy za obdobných obchodních podmínek. (Štenglová, 2009, s. 1108)

3.1.4 Provedení díla jinou osobou

Jedna z otázek, které někdy vedou ke sporům mezi účastníky smlouvy o dílo, představuje účast při provádění díla jiné osoby (subdodavatel), kterou zhotovitel tímto pověřil. Přitom zejména v případech, kdy dílem je vybudování, oprava, montáž či úprava stavby či jiného rozsáhlého a technicky náročného zařízení, se zhotovitel bez subdodavatelů jen těžko obejde. Výběr subdodavatelů je záležitostí zhotovitele; objednatel do něj může zasahovat, jen pokud to stanoví smlouva. (Nesnídal, 2005, s. 285)

Obchodní zákoník v § 538 stanovuje, že zhotovitel díla může pověřit jeho provedením jinou osobu, jestliže ze smlouvy nebo z povahy díla nevyplývá nic jiného. Při provádění díla jinou osobou má zhotovitel odpovědnost, jako by dílo prováděl sám.

Ustanovení tohoto paragrafu upravuje možnost zhotovitele sjednat k provádění díla subdodávky. Jeho použití bude praktické zejména v případech, kdy dílem bude postavení, oprava, montáž či úprava stavby či technologického zařízení stavby, popřípadě provedení jiného rozsáhlého a technicky náročného díla, kde se zhotovitel bez subdodavatelů obvykle neobejde. Nelze je ale vyloučit ani v jiných případech. Objednatel může do výběru subdodavatelů zasahovat, jen pokud to stanoví smlouva. Pro takový případ je účelné též upravit ve smlouvě vliv zásahu objednatele do výběru subdodavatelů na odpovědnost zhotovitele za subdodávky.

Z prakticky téměř neomezené možnosti sjednání a výběru subdodavatelů vyplývá, že provádění díla s jejich pomocí nemá žádný vliv na odpovědnost zhotovitele ve vztahu k objednateli. I v případech, kdy vadu plnění způsobí porušením svých povinností subdodavatel, odpovídá za takovou vadu ve vztahu k objednateli v plném rozsahu

zhotovitel, který je s objednavatelem ve smluvním vztahu (zatímco subdodavatelé jsou ve smluvním vztahu pouze se zhotovitelem). Způsob vypořádání této odpovědnosti ve vztahu mezi zhotovitelem a jeho subdodavatelem, který vadu způsobil, pak vyplývá ze smlouvy uzavřené mezi nimi. (Štenglová, 2009, s. 1110)

3.1.5 Opatření věcí určených k provedení díla

Dle § 539 a násl. věci, které má objednatel podle smlouvy opatřit k provedení díla, je povinen předat zhotoviteli v době určené ve smlouvě, jinak bez zbytečného odkladu po uzavření smlouvy. V pochybnostech se má za to, že o cenu těchto věcí se nesnižuje cena za provedení díla.

Neopatří-li objednatel věci včas, může mu proto zhotovitel poskytnout přiměřenou lhůtu a po jejím marném uplynutí může sám po předchozím upozornění opatřit věci na účet objednatele. Objednatel je povinen uhradit jejich cenu a účelné náklady s tím spojené bez zbytečného odkladu poté, kdy jej o to zhotovitel požádá.

Věci, které jsou potřebné k provedení díla a k jejichž opatření není podle smlouvy zavázán objednatel, je povinen opatřit zhotovitel.

Ohledně věcí, které zhotovitel opatřil k provedení díla, má postavení prodávajícího, pokud z ustanovení upravujících smlouvu o dílo nevyplývá něco jiného. V pochybnostech se má za to, že kupní cena těchto věcí je zahrnuta v ceně za provedení díla. (Obchodní zákoník)

Podle ustanovení § 410 odst. 1 by měl u smlouvy o dílo opatřovat převážnou část věcí, potřebných ke zhotovení předmětu díla, objednatel. Pouze ve výstavbě je obvyklý opačný postup. Ustanovení § 539 odst. 1 upravuje případy, kdy se objednatel výslovně ve smlouvě zavázal k opatření všech nebo části věcí potřebných k provedení díla. Určení doby, kdy objednatel předá zhotoviteli věci potřebné k provedení díla ve smlouvě, by mělo vázat na postup (harmonogram) provádění díla.

Ustanovení § 539 odst. 2 stanoví pouze právo nikoli povinnost zhotovitele opatřit sám věci potřebné k provedení díla, pokud je neopatřil objednatel. Zhotovitel, který tohoto

práva nepoužije, se může domáhat, aby objednatel opatřil věci, k jejichž opatření se zavázal ve smlouvě. Prodlení objednatele s opatřením takových věcí je prodlením věřitele, zhotoviteli při něm nevzniká odpovědnost za prodlení a prodlení objednatele zakládá jeho právo odstoupit od smlouvy a požadovat úhradu škody podle § 373 an. (Štenglová, 2009, s. 1111)

3.1.6 Vlastnické právo a nebezpečí škody

Jestliže zhotovitel zhotovuje věc u objednatele, na jeho pozemku nebo na pozemku, který objednatel opatřil, objednatel nese nebezpečí škody na zhotovované věci je jejím vlastníkem, jestliže smlouva nestanoví něco jiného.

V případech, na něž se nevztahuje předchozí odstavec, nese zhotovitel nebezpečí škody na zhotovované věci a je jejím vlastníkem. Pro určení přechodu nebezpečí škody na zhotovované věci ze zhotovitele na objednatele se použije obdobně ustanovení o přechodu nebezpečí škody na zboží z prodávajícího na kupujícího.

Na zhotovitele nepřechází nebezpečí škody na věci, jež je předmětem údržby, opravy nebo úpravy, ani vlastnické právo k ní. (Obchodní zákoník)

Obchodní zákoník obsahuje zvláštní úpravu nabývání vlastnického práva k věci, která je předmětem dané smlouvy (díla). Tato úprava je odchylná od obecné úpravy nabývání vlastnictví v § 132 a násl. obč. zák.

Podle obchodního zákoníku vznik vlastnického práva ke zhotovované věci se řídí místem, kde se věc zhotovuje. Je-li tímto místem sídlo/místo podnikání objednatele, jeho pozemek nebo pozemek, který objednatel k tomuto účelu opatřil, je vlastníkem zhotovované věci od počátku objednatel.

V ostatních případech – věc se zhotovuje u zhotovitele či jinde – je vlastníkem věci zhotovitel. Znamená to, že pro vznik vlastnického práva (například k postavené budově) není rozhodující, který z účastníků opatřil materiál potřebný ke zhotovení díla.

Nebezpečí škody na zhotovované věci nese její vlastník. Obchodní zákoník však výslovně – stejně jako u nabývání vlastnického práva ke zhotovované věci – připouští, aby si účastníci smlouvy o dílo dohodli otázku, kdo ponese nebezpečí škody, jinak.

K přechodu nebezpečí škody na věci ze zhotovitele na objednatele dochází současně s přechodem práva k věci. (Nesnídal, 2005, s. 286)

Obchodní zákoník neupravuje vztahy účastníků smlouvy o dílo pro případ, že v průběhu provádění díla, u kterého nese nebezpečí škody objednatel, dojde k poškození díla, odcizení části předmětu díla apod. Takové poškození může zabránit zhotoviteli pokračovat v provádění díla, přičemž jeho povinnost provést dílo trvá. Je proto účelné, aby účastníci smlouvy o dílo dohodli pro takový případ režim vzájemných vztahů ve smlouvě; praktické je například ujednání, že takové poškození odstraní zhotovitel za úplatu. (Štenglová, 2009, s. 1113)

3.1.7 Cena za dílo

Dle obchodního zákoníku (§ 546) je objednatel povinen zhotoviteli zaplatit cenu dohodnutou ve smlouvě nebo určenou způsobem stanoveným ve smlouvě. Není-li cena takto dohodnutá nebo určitelná a smlouva je přesto platná, je objednatel povinen zaplatit cenu, která se obvykle platí za srovnatelné dílo v době uzavření smlouvy za obdobných obchodních podmínek.

Toto ustanovení je velmi důležité pro případy, kdy účastníci smlouvy uzavřou smlouvu s představou, že cenu dohodnou později a později se na výši ceny nedohodnou. V praxi bude zřejmě v takových případech obvykle určovat cenu na žádost zhotovitele soud, a to na základě znaleckého posudku o tom, jaká byla obvyklá cena za srovnatelné dílo v době uzavření smlouvy.

Obchodní zákoník nestanoví ani právo zhotovitele na poskytnutí zálohy, ani povinnost objednatele zálohu poskytnout. Pokud však účastníci smlouvy dohodnou poskytování záloh (což je v obchodním styku obvyklé zejména u nákladných a dlouhotrvajících děl), měli by dohodnout nejen jejich počet a výši, ale i případné podmínky poskytování tak, aby nedocházelo k nejasnostem. Zálohy lze poskytovat například v určitých časových

intervalech, nebo ve vazbě na ukončování jednotlivých etap provádění prací. (Štenglová, 2009, s. 1116)

Je-li cena za dílo placena podle dohodnutých platebních podmínek ve splátkách, bývá vhodné, aby si zhotovitel sjednal ve smlouvě tzv. výhradu vlastnického práva. Vlastnické právo ke zhotovovanému dílu pak přechází ze zhotovitele na objednatele až úplným zaplacením sjednané ceny za dílo. (Nesnídal, 2005, s. 287)

Zhotovitel při kalkulaci ceny za dílo zpravidla, zejména u složitějších děl, vychází z rozpočtu (kalkulace nákladů). U některých druhů díla je obvyklé, že zhotovitel objednatele s rozpočtem seznámí, aby dokumentoval, že požadovaná cena není nepřiměřená.

Případné překročení rozpočtu, který byl podkladem pro dohodu o ceně a který byl objednateli v době uzavření smlouvy znám, nemá vliv na výši ceny. Pokud by však účastníci smlouvy v souladu s §536 odst. 3 nedohodli cenu, ale způsob stanovení ceny, a to tak, že cena bude určena ve vazbě na skutečné náklady vynaložené na provedení díla, budou skutečné náklady rozhodující pro stanvení ceny. (Štenglová, 2009, s. 1117)

3.1.8 Průběžná kontrola provádění díla

Dle obchodního zákoníku je objednatel oprávněn kontrolovat provádění díla. Zjistí-li objednatel, že zhotovitel provádí dílo v rozporu se svými povinnostmi, je objednatel oprávněn dožadovat se toho, aby zhotovitel odstranil vady vzniklé vadným prováděním a dílo prováděl řádným způsobem. Jestliže zhotovitel díla tak neučiní ani v přiměřené lhůtě k tomu poskytnuté a postup zhotovitele by vedl nepochybně k podstatnému porušení smlouvy, je objednatel oprávněn odstoupit od smlouvy.

Ustanovení tohoto paragrafu umožňuje objednateli zasahovat do postupu provádění díla v jeho průběhu, a to nejen v případech, kdy vady vzniklé nedodržením povinností jsou závažné, ale i při všech vadách. Pokud porušení povinností podle první věty povede nepochybně k podstatnému porušení smlouvy, stanoví za toto hrozící nebezpečí porušení povinností ze smlouvy zákon stejnou sankci, jako by již k podstatnému porušení povinností ze smlouvy došlo. (Štenglová, 2009, s. 1121)

Pokud smlouva takovéto ustanovení obsahuje, je zhotovitel povinen včas objednatele pozvat k provedení kontroly. Pokud by tak neučinil, vznikla by mu povinnost umožnit objednateli provedení dodatečné kontroly a zároveň nést náklady s tím spojené. (Nesnidal, 2005, s. 289)

3.1.9 Skryté překážky

Zjistí-li zhotovitel při provádění díla skryté překážky, týkající se věci, na níž má být provedena oprava nebo úprava, nebo místa, kde má být dílo provedeno, a tyto překážky znemožňují provedení díla dohodnutým způsobem, je podle obchodního zákoníku zhotovitel povinen to oznámit bez zbytečného odkladu objednateli a navrhnout mu změnu díla. Do dosažení dohody o změně díla je zhotovitel oprávněn provádění díla přerušit. Nedohodnou-li se strany v přiměřené lhůtě na změně smlouvy, může kterákoli ze stran od smlouvy odstoupit.

Obchodní zákoník dále stanovuje, že jestliže zhotovitel neporušil svou povinnost zjistit před započatím provádění díla překážky uvedené v prvním odstavci, nemá žádná ze stran nárok na náhradu škody; zhotovitel má nárok na cenu za část díla, jež bylo provedeno do doby, než překážky mohl odhalit při vynaložení odborné péče.

Použití ustanovení o skrytých překážkách místa, kde má být dílo provedeno, připadá v úvahu zejména v případech, kdy je dílem zhotovení, oprava či úprava stavby, popřípadě montáž. Může jít především o překážky týkající se pozemku, na němž má být stavba postavena (například nevhodné geologické poměry, vysoká hladina podzemní vody, archeologický nález apod.). V ustanovení se však nestanoví povinnost zhotovitele přerušit provádění díla, pokud zjistí skryté překážky, které mu překážejí v řádném provádění díla.

Přerušení prací je tedy věcí rozhodnutí zhotovitele – pokud však provádění díla nepřeruší a později dojde k odstoupení od smlouvy, nemá právo na zaplacení poměrné části ceny díla v rozsahu, ve kterém dílo provedl poté, co zjistil skryté překážky.

V ustanovení nejsou stanoveny důsledky přerušování provádění díla na dobu plnění. Nezbytné prodloužení doby provádění díla musí proto účastníci smlouvy zapracovat do uzavírané dohody o změně smlouvy.

Zhotovitel poruší povinnost zjistit před započítáním díla překážky znemožňující provedení díla, jestliže překážky nezjistil přesto, že povinnost k jejich zjištění vyplývá ze smlouvy nebo z právního předpisu. (Štenglová, 2009, s. 1122)

3.1.10 Vady díla a odpovědnost zhotovitele

Dle obchodního zákoníku má dílo vady, jestliže provedení díla neodpovídá výsledku určenému ve smlouvě.

Takováto definice vadného díla je velmi obecná. Je proto důležité určit ve smlouvě co nejpodrobněji a nejpřesněji, jaké vlastnosti má dílo, popřípadě jeho předmět, mít a jakému výsledku má odpovídat. (Štenglová, 2009, s. 1130)

Plnění s vadami není řádným plněním. Dílo, které je vadné, nelze považovat za dílo provedené. Na této skutečnosti nemění nic ani to, že takové dílo bylo objednatelem převzato. Při vadném plnění má objednatel, který od smlouvy neodstoupil, k dispozici nároky z odpovědnosti za vady (včetně nároku na odstranění vad). Jestliže tyto nároky uplatní, mění se původní závazek zhotovitele, a to tak, že odpovídá nárokům objednatele, vzniklým z vadného plnění. Závazek pak zaniká až uspokojením těchto nároků. V daném případě má objednatel právo nezaplatit příslušnou část ceny díla. (Nesnídal, 2010, s. 318)

Obchodní zákoník stanoví odpovědnost zhotovitele pouze za ty vady, které má dílo v době předání. Za vady vzniklé později ze zákona zhotovitel neodpovídá, s výjimkou vad způsobených porušením jeho povinností. Obchodní zákoník tedy nestanoví zákonnou záruku za dílo; připouští však, aby si účastníci smlouvy záruku smluvili. Takový postup je dosti obvyklý; obvyklé je u některých druhů díla i jednostranné poskytování záruky. Záruku lze poskytnout za celé dílo či za jeho části, záruční dobu dohodnou účastníci ve smlouvě, popřípadě ji stanoví zhotovitel (například v záručním listu). (Štenglová, 2009, s. 1130)

Naproti tomu zhotovitel neodpovídá za vady díla v následujících případech:

a) Vady byly způsobeny použitím věcí předaných mu ke zpracování objednatelem. Musí však být současně splněny dvě podmínky. Zhotovitel ani při vynaložení odborné péče nevhodnost těchto věcí nemohl zjistit; nebo upozornil na nevhodnost věcí objednatele, přičemž objednatel na použití těchto věcí trval.

b) Vady byly způsobeny dodržením nevhodných pokynů daných mu objednatelem. Důvodem, proč zhotovitel nevhodné pokyny dodržel, však může být pouze to, že nevhodnost pokynů nemohl zjistit či na ně objednatele upozornil a ten na jejich dodržení trval. (Nesnídal, 2010, s. 318)

3.1.11 Prohlídka předmětu díla

Obchodní zákoník ukládá objednateli povinnost provést kontrolu předmětu díla co nejdříve po předání. Při této kontrole by měl objednatel odhalit všechny zjevné vady díla. Nedodržení této povinnosti postihuje zákon přímou sankcí, nesplnění této povinnosti však může být příčinou, že se objednatel nedomůže práv z odpovědnosti za vady soudní cestou. (Štenglová, 2009, s. 1133)

Objednatel by měl vady díla oznámit zhotoviteli bez zbytečného odkladu poté,

- kdy je zjistí,
- kdy je měl zjistit při vynaložení odborné péče při prohlídce předmětu díla,
- kdy mohly být zjištěny později při vynaložení odborné péče, a to nejpozději do dvou let. U staveb činí tato lhůta do pěti let od předání díla, u vad, na něž se vztahuje záruka, do uplynutí záruční doby. (Nesnídal, 2010, s. 318)

3.2 Doprava

V rámci projektu se setkáváme s problematikou rozvoje dopravní infrastruktury. Doprava je jednou z nejdůležitějších součástí infrastruktury. Dopravní infrastruktura existuje ve formě dopravních cest a dopravních prostředků, což tvoří jednu ze složek

tzv. komunikační infrastruktury, která je tvořena dopravními sítěmi, spojovými sítěmi, energetickými sítěmi aj. Jako celek působí jako integrující a stabilizující systém pro všechna odvětví národního hospodářství. Je spojovacím článkem mezi jednotlivými odvětvími národního hospodářství, plní funkce v mezinárodní dělbě práce, v devizovém hospodářství, významně ovlivňuje společenskou úroveň života obyvatel obcí, měst a regionů. Doprava je nepostradatelnou součástí mezinárodních vztahů jak při přepravě zboží, tak osob.

Dopravu lze definovat jako činnost spjatou s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových časových a prostorových souvislostech. Světovým trendem v dopravě je spojení rychlosti, bezpečnosti, hospodárnosti a minimálního poškozování životního prostředí. V osobní dopravě je třeba respektovat pohodlí a kulturnost cestování. Doprava a její složky jsou nezbytnou součástí každé místní infrastruktury. Rozsah a kvalita dopravy je významným ukazatelem technické a sociálně-ekonomické úrovně obce, města, regionu i státu. (Peková, Pilný, Jetmar, 2008, s. 499)

3.2.1 Význam dopravy

Rozsah dopravy nejvíce ovlivňuje společenská dělba práce, která si vyžaduje přesun různých materiálů, výrobků, služeb a obyvatel. Tyto činnosti podporuje zejména specializace a kooperace v různých odvětvích lidských činností včetně obchodu. Význam dopravy stoupá s rozvojem nejrůznějších výrobních činností a rozšiřováním počtu poskytovaných služeb, s celkovým sociálním rozvojem a se zvyšováním volného času občanů využívaného také například pro zábavu, rekreaci aj.

Ekonomický, sociální a kulturní význam dopravy spočívá v tom, že:

- uspokojuje potřeby společnosti v oblasti přepravy zboží a obyvatel,
- ovlivňuje rozvoj výroby služeb a tím podporuje ekonomický růst společnosti,
- přemísťuje zboží, osoby a zprávy, což umožňuje vyšší dostupnost různého zboží na různých místech, a tím významně ovlivňuje (snižuje) cenu v místě poptávky.

Každý moderní stát potřebuje dopravní soustavu, která je dostatečně hustá, rychlá, bezpečná a flexibilní. Dobře vybavená dopravní síť je jedním ze základních předpokladů pro ekonomický a sociální rozvoj společnosti, neboť:

- zajišťuje přesun surovin, výrobků a obyvatel,
- zajišťuje zásobování obyvatel předměty denní potřeby, hlavně potravinami, a ovlivňuje tak jejich cenu,
- přispívá k rozvoji lidských sídel a zvyšuje kvalitu života jejich obyvatel,
- umožňuje využívání surovin v odlehlých oblastech,
- významně ovlivňuje ceny surovin a výrobků na různých místech, posiluje úroveň obrany státu aj. (Peková, Pilný, Jetmar, 2008, s. 500)

3.2.2 Dopravní politika v ČR

Dopravní politika státu úzce souvisí s jeho geografickou polohou. V současné době se dopravní politika ČR přizpůsobuje podmínkám našeho vstupu do EU. V r. 1994 byl vypracován Ministerstvem dopravy dokument o rozvoji dopravních cest. Hlavním cílem je optimální využití dopravy pro národní ekonomiku včetně sociálních dopadů a vlivu na životní prostředí. Podle tohoto dokumentu dopravní politika ČR musí pro budoucí období splňovat zejména tato kritéria:

- účelné využití zdrojů území,
- využití komparační výhody geografické polohy státu,
- účelné propojení s evropskou dopravní sítí,
- zajištění dopravní obsluhy území,
- dodržování kritérií pro zajištění kvality životního prostředí,
- zvyšování bezpečnosti dopravy a její spolehlivosti, akceptování parametrů obvyklých v dopravě vyspělých států, zejména států EU,
- rozvoj dopravní infrastruktury,
- zlepšování mobility pro občany se sníženou schopností pohybu aj.

Hlavní úkoly státu v nadcházejícím období při rozvoji dopravy lze formulovat do těchto základních bodů:

- tvorba dopravní politiky ČR odvozené od zásad dopravní politiky EU,
 - budování, údržba a provozování dopravních cest v péči státu,
 - odpovědnost za minimalizaci dopadů dopravy na životní prostředí,
 - podpora informačních a řídicích systémů v dopravě,
 - odpovědnost za přípravu a realizaci efektivních programů využívání pomoci EU.
- (Peková, Pilný, Jetmar, 2008, s. 502)

3.2.3 Vnitrozemská vodní doprava

Vnitrozemskou vodní dopravou rozumíme dopravu po vnitrozemských vodních cestách. Vnitrozemská vodní doprava se v dopravní soustavě uplatní jako dopravní obor, který:

- a) uspokojí přepravní nároky hospodárně, s nízkou energetickou náročností a s minimálními ekologickými vlivy;
 - b) je vhodný pro přepravu substrátů, u kterých není rozhodující rychlost přepravy, tzn. především pro přepravu hromadného sypkého a tekutého zboží, ale i pro přepravu kusových zásilek shromadněných kontejnerizací;
 - c) vzhledem k relativně řídké síti vodních cest nenabízí plošnou obsluhu celého území a pro obsluhu všech i drobných zdrojů a cílů přepravních proudů vyžaduje spolupráci jiných dopravních oborů, zejména železniční a silniční dopravy;
 - d) má velký význam při zajišťování dopravních vazeb mezi vnitrozemím a námořními přístavy, zejména při přepravě hromadného sypkého zboží;
 - e) je mimořádně výhodný a vhodný pro přepravu těžkých a nadrozměrných kusů.
- (Hospodářská komora ČR, 1996, s. 101)

3.2.4 Význam vnitrozemské vodní dopravy v infrastruktuře ČR

Vodní (především vnitrostátní) doprava je součástí dopravní infrastruktury ČR, její síť navazuje na vodní cesty v Evropské unii. Důležité vnitrostátní vodní cesty a jejich užívání v ČR jsou definovány v Národním navigačním aktu č. 114/1995 Sb. (Eisler, 2005, s. 8)

Vodní doprava umožňuje přepravu účastníků cestovního ruchu dopravními prostředky po vodních cestách. Patří mezi nejstarší druhy dopravy používané k přepravě osob. Její význam z hlediska cestovního ruchu je určen zejména existencí vhodných vodních toků a ploch (řek, jezer, moří). (ORIEŠKA, 1999, s. 38)

Vodní doprava v ČR patří mezi poměrně málo rozvinuté druhy dopravy, neboť je vázána na velké a splavné řeky se stabilní úrovní vodní hladiny. Podíl vodní dopravy na celkových výkonech v dopravě činí cca 3,1%. Vodní doprava se ve státech EU podílí na celkových výkonech v dopravě cca 10% (v SRN 20%). Vnitrozemská vodní doprava je v ČR provozována celkem na 636,6 km splavných vodních cest. Nejvýznamnější je 303 km dlouhá labsko-vltavská vodní cesta. Vodní doprava se významně podílí na obchodní výměně se SRN, ale také pomáhá obchodu s Holandskem a Belgií aj. Perspektivně se počítá s rozšířením dopravy s Polskem aj. Na lodní dopravě je výrazně závislý prodej mnoha zemědělských produktů a také existence části chemického průmyslu. (Peková, Pilný, Jetmar, 2008, s. 516)

Vnitrozemská vodní doprava má význam zejména v mezinárodní dopravě, a to z přístavu Mělník a z přístavů v Ústí nad Labem a v Děčíně převážně s mezinárodními zásilkami do přístavu Hamburk. Proto je pro budoucnost české vnitrozemské vodní dopravy rozhodující, aby technický stav labsko-vltavské vodní cesty odpovídal parametrům labské vodní cesty na území SRN. (Pernica, Novák, Zelený, Svoboda, Kavalec, 2001, s. 84)

3.2.5 Ředitelství vodních cest České republiky

Dne 1. dubna 1998 bylo rozhodnutím tehdejšího Ministerstva dopravy a spojů ČR zřízeno Ředitelství vodních cest České republiky (dále jen „ŘVC ČR“), organizační složka státu zřízená k zabezpečení přípravy a realizace výstavby a modernizace dopravně významných vodních cest a dalších staveb nutných pro provoz na vodních cestách. Mezi jeho investiční činnost patří modernizace a výstavba plavebních komor, výstavba přístavů a přístavišť, zdvihání mostů přes řeky, budování povodňové ochrany plavidel a realizace rozvojových záměrů typu výstavby plavebního stupně Děčín, splavnění Vltavy v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou a dalších. ŘVC ČR tak

navazuje na tradice prvorepublikového Ředitelství pro stavbu vodních cest. Projekty realizované ŘVC ČR jsou financovány ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

V letech 2004 – 2006 bylo využito i podpory Evropské unie prostřednictvím Operačního programu Infrastruktura a v současné době až do roku 2013 budou na některé projekty čerpány prostředky z Evropského fondu pro regionální rozvoj prostřednictvím Operačního programu Doprava. ŘVC ČR má v současné době na starosti dopravně významné využívané vodní cesty definované v zákonu o vnitrozemské plavbě. Stará se tak o 315 km labsko-vltavské vodní cesty, která je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T, 146 km horní Vltavy a 55 km Baťova kanálu. (Bukovský, 2010, s. 26)

3.2.6 Současný rozvoj infrastruktury vodní dopravy v ČR

Evropská dohoda zakládající přidružení ČR k ES ukládá v článku 84 České republiky harmonizovat právní předpisy a další dokumenty s předpisy ES. Ty pak o dopravních sítích říkají, že stát je zodpovědný za rozvoj dopravních sítí mezinárodního a celostátního významu. Na druhé straně je podpora státu v Evropské unii omezena tak, aby nenarušovala spravedlivou hospodářskou soutěž. (Pernica, Novák, Zelený, Svoboda, Kavalec, 2001, s. 93)

Globálním cílem Dopravní politiky ČR pro léta 2005 – 2013 je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy. Vnitrozemská vodní doprava, vyznačující se oproti ostatním druhům dopravy relativně malými negativními dopady na životní prostředí a vysokou bezpečností provozu, zajišťuje velmi malý podíl na přepravním výkonu v ČR. Dopravní politika ČR si klade za cíl zvýšení přepravního výkonu vnitrozemské vodní dopravy o 100% do roku 2010 a o 150% do roku 2015. Jedním z opatření je výstavba a modernizace infrastruktury vnitrozemských vodních cest jako prostředku pro zajištění kvalitní dopravní sítě. (Bukovský, 2010, 24)

3.2.7 Výstavba a modernizace vodních děl a zařízení na horní Vltavě

Historicky průběžná vltavská vodní cesta byla ve své střední části přerušena výstavbou vodních děl Slapy a Orlick. Dobudováním lodních zdvihadel na těchto vodních dílech a prodloužením plavební komory Kamýk budou pro průběžnou osobní vodní dopravu z hlavního města Prahy a jejího bezprostředního okolí zpřístupněny přehradní nádrže Slapy a Orlick. Také by měla být vodní cesta prodloužena až do Českých Budějovic. Tento záměr je v současné době (2010) již realizován souborem staveb mezi Hlubokou nad Vltavou a Českými Budějovicemi.

Konkrétně se jedná o modernizaci jezu České Vrbné a vybudování nové plavební komory na tomto jezu. Dále budou v Českém Vrbném a Českých Budějovicích vybudována nová přístaviště a přibude i ochranný přístav v Českém Vrbném, který kromě ochranné funkce v případě povodní bude sloužit i jako servisní centrum. V dalších etapách splavňování proběhne například výstavba plavebních zařízení na vodním díle Hněvkovice, plavebních objektů na jezích Hluboká nad Vltavou a Hněvkovice a přemístění a výstavba nového mostu v Týně nad Vltavou. V některých částech vodní cesty bude pro zajištění plavební hloubky 1,6 metru realizována prohrábka koryta řeky. V budoucnu se počítá též s výstavbou přístavů a přístavišť pro rekreační plavidla. (Bukovský, 2010, s. 26)

3.3 Strukturální a regionální politika Evropské unie

Pro splnění dílčího cíle je třeba se zabývat též problematikou financování projektů rozvoje vodní dopravy z programů podpory evropských fondů.

Regionální politika Evropské unie, nazývaná též politika hospodářské a sociální soudržnosti (HSS), je odrazem principu solidarity uvnitř Evropské unie, kdy bohatší státy přispívají na rozvoj chudších států a regionů, aby se zvýšila kvalita života obyvatel celé Evropské unie.

Dle evropských nařízení má politika HSS za úkol podporovat harmonický a udržitelný rozvoj ekonomických činností, vysokou úroveň zaměstnanosti, ochranu a zlepšování životního prostředí na území EU. Třetí pilíř HSS představuje teritoriální koheze, tedy

podpora územní provázanosti a soudržnosti Unie. Významná role v této souvislosti patří také přeshraniční, nadnárodní a meziregionální spolupráci. V souladu se třetí a čtvrtou kohezní zprávou Evropské komise se regionální politika orientuje na realizaci lisabonské strategie. Prosazují se proto především inovace podporující udržitelný růst, konkurenceschopnost a zaměstnanost při naplňování ambicí změnit Evropu v ještě přitažlivější místo pro investice a práci. (<http://www.strukturalni-fondy.cz>)

V souladu se svými principy, zejména s principem solidarity, EU formulovala regionální a strukturální politiku, která by prostřednictvím nově vytvořeného systému nástrojů a finančních zdrojů umožnila postupně snižovat rozdíly mezi hospodářskou a sociální úrovní regionů v Evropě. Vzhledem k tomu, že tyto nerovnosti s průvodními jevy, zejména s vysokou nezaměstnaností a nízkou příjmovou úrovní, vznikají v důsledku nevhodných hospodářských a sociálních struktur, bylo nezbytné přistoupit k postupnému vyrovnávání těchto rozdílů především cestou nápravy nevyhovujících struktur v průmyslu, v zemědělství a službách. S tímto záměrem došlo k rozvoji hospodářské a sociální soudržnosti, která realizuje regionální a strukturální politiku prostřednictvím strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a dalších, zejména Fondu pro zemědělství a venkov.

Významnou pomocí po vstupu ČR do EU je využití strukturálních fondů, zejména u těch regionů, které disponují slabším rozvojovým potenciálem, ale zároveň mají předpoklady pro efektivní využití vložených prostředků. Půjde o regiony s probíhající ekonomickou a sociální přestavbou, u kterých se sociálně-ekonomické změny neobjedou bez výrazných podpor z evropských fondů a iniciativ.

S počátkem programového období 2007 – 2013 jsou spojeny nové zásady strukturální politiky soudržnosti, a to s větším propojením jak na ostatní evropské politiky a integrované směry, tak na národní politiky. Využívání podpor z fondů EU v souladu s politikou soudržnosti bude podřízeno většímu množství kontrol a auditů a vystaveno méně zásahům ze strany Evropské komise do procesu jejich realizace. Rozhodujícím kritériem úspěšnosti tohoto procesu budou konkrétní přínosy pro jednotlivé členské země EU. (Boháčková, Hrabánková, 2009, s. 1)

3.3.1 Nástroje strukturální a regionální politiky Evropské unie

Hlavní nástroj realizace evropské politiky hospodářské a sociální soudržnosti představují Fondy EU. Právě jejich prostřednictvím se rozdělují finanční prostředky určené ke snižování ekonomických a sociálních rozdílů mezi členskými státy a jejich regiony. (<http://www.strukturalni-fondy.cz>)

Na období 2007 – 2013 mají nástroje právní strukturální a regionální politiky EU základ v balíčku pěti nařízení přijatých Radou a Evropským parlamentem v červenci 2006. Zjednodušení systému čerpání prostředků regionální politiky EU se projevilo i ve snížení počtu jejich nástrojů. V tomto období jsou k dispozici tři nástroje: strukturální fondy Evropský fond regionálního rozvoje a Evropský sociální fond; třetím nástrojem je Kohezní fond. (Marek, Kantor, 2009, s. 28)

3.3.2 Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF)

Nařízení o Evropském fondu regionálního rozvoje určuje jeho úlohu a oblast působnosti, do níž patří podpora veřejných a soukromých investic na pomoc odstranění rozdílů mezi regiony v celé Unii. ERDF byl založen v roce 1972, fungovat začal od roku 1975 a od roku 1988 je integrován do regionální politiky EU. Jeho význam se tak neustále zvyšuje. Úkoly ERDF vyplývají jednak přímo ze zakládajících smluv v jejich jednotlivých úpravách (speciální ustanovení o ERDF), jednak z úkolů strukturálních fondů. (Marek, Kantor, 2009, s. 29)

Podporovány jsou investiční (infrastrukturní) projekty, jako např. výstavba silnic a železnic, odstraňování ekologických zátěží, budování stokových systémů, výstavby poldrů a úpravy koryt řek, podpora inovačního potenciálu podnikatelů, podpora začínajícím podnikatelům, rozvoj a obnova sportovních areálů využitelných pro cestovní ruch, rekonstrukce kulturních památek, využívání obnovitelných zdrojů energie, výsadba regenerační zeleně, ekologické a energeticky efektivní sanace bytových domů, výstavba či oprava infrastruktury pro poskytování zdravotní péče, investice do dopravní a technické infrastruktury průmyslových zón, zavádění služeb elektronické veřejné správy, posilování spolupráce podnikatelů v příhraničních

regionech, modernizace systému krizového managementu apod. (www.strukturalni-fondy.cz)

Už od svého vzniku v roce 1975 představoval ERDF významný zdroj dotací plynoucích do regionů Společenství a jeho podíl na celkovém objemu prostředků všech fondů se pohyboval kolem 50 %. Výrazné nárůsty prostředků jsou v tomto fondu patrné od roku 1981, kdy se stává prioritou regionální dimenze strukturálních podpor, dále od roku 1988 v souvislosti s posílením strukturálních fondů v rámci jejich reformy a od roku 1996 v souvislosti s eliminací dopadů budování Hospodářské a měnové unie. První rok rozpočtové perspektivy 2000 – 2006 znamenal pro ERDF výrazný pokles (cca 11 mld. EUR), tento výkyv byl však v následujících letech eliminován a prostředky v něm soustředěné nadále výrazně rostly. (Boháčková, Hrabánková, 2009, s. 163)

Rok	mil. ECU	Rok	mil. ECU	Rok	mil. ECU	Rok	mil. EUR
1975	150,0	1983	2 306,6	1991	6 306,8	1999	14 005,6
1976	300,0	1984	1 412,5	1992	8 564,8	2000	2 751,4
1977	400,0	1985	1 610,0	1993	9 545,6	2001	8 496,7
1978	525,0	1986	2 456,7	1994	6 331,2	2002	10 199,4
1979	699,0	1987	2 560,1	1995	8 373,6	2003	13 081,9
1980	793,4	1988	2 979,8	1996	10 610,3	2004	16 070,1
1981	2 406,5	1989	3 920,0	1997	11 521,4	2005	15 512,3
1982	2 905,4	1990	4 554,1	1998	11 779,2	2006	14 825,1

Tabulka č. 1: Vývoj finančních prostředků soustředěných v ERDF v letech 1975 – 2006 (Boháčková, Hrabánková, 2009)

ERDF v současné době podporuje především projekty soustředěné na regionální rozvoj, hospodářské změny, větší konkurenceschopnost a územní spolupráci v rámci EU. Mezi priority pro financování tak patří výzkum, inovace, ochrana životního prostředí a prevence rizik, důležitou úlohu mají i nadále investice do infrastruktury, a to zejména v nejméně rozvinutých regionech. Účinné a efektivní provádění opatření podporovaných ERDF závisí na řádné správě věcí veřejných a partnerství mezi všemi

příslušnými územními a socioekonomickými partnery, zejména regionálními a místními orgány, a se všemi dalšími vhodnými subjekty během různých fází provádění operačních programů. (Marek, Kantor, 2009, s. 29)

3.3.3 Operační programy

Každá členská země si dojednává s Evropskou komisí operační programy (OP), které jsou zprostředkujícím mezistupněm mezi třemi hlavními evropskými fondy (ERDF, ESF, FS) a konkrétními příjemci finanční podpory v členských státech a regionech. Jsou to strategické dokumenty představující průnik priorit politiky hospodářské a sociální soudržnosti EU a individuálních zájmů členských států. (<http://www.strukturalni-fondy.cz>)

Z pohledu žadatelů a realizátorů projektů se jedná o nejvýznamnější dokumenty. Operační programy jsou popisem souhrnných priorit, řízení a finančních zdrojů a upřesňují oblasti intervencí na národní úrovni i v jednotlivých regionech dané členské země. V konečném důsledku o jejich schválení rozhoduje Evropská komise. Operační programy se vyskytují ve dvou variantách – tematické operační programy nebo regionální operační programy. Tematické programy řeší problematiku daného sektoru či oblasti (například životní prostředí, doprava, podnikání apod.), regionální se vztahují na jeden region (NUTS II). Co se logické struktury týká, je u všech typů operačních programů velmi podobná.

Vláda České republiky přijala na základě Národního rozvojového plánu ČR pro období 2007 – 2013 a Národního strategického referenčního rámce 24 operačních programů, které byly následně předloženy k projednání Evropské komisi. Samotná realizace operačních programů je možná od 1. ledna 2007. Jedná se o tyto operační programy:

- Životní prostředí
- Vzdělávání pro konkurenceschopnost
- Výzkum a vývoj pro inovace
- Podnikání a inovace
- Lidské zdroje a zaměstnanost

- Doprava
- Integrovaný operační program
- Technická pomoc
- sedm regionálních operačních programů
- dva programy pro region soudržnosti hl. m. Prahy
- devět programů evropské územní spolupráce

Všechny tyto operační programy jsou určeny pro tři nové cíle politiky soudržnosti Evropské unie, kterými jsou Konvergence, Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost a Evropská územní spolupráce. Finanční podpora, kterou bude ČR moci v daném plánovacím období čerpat ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti, dosahuje výše 26,7 miliard eur.

Tematické (neboli tzv. sektorové) operační programy vycházejí z Národního rozvojového plánu ČR pro léta 2007 – 2013. Řídicími orgány operačních programů jsou příslušná česká ministerstva, která musí ke každému programu vypracovat podrobný metodologický materiál a specifikovat konkrétní podmínky pro projektové žádosti. Aby mohl projekt získat finanční prostředky v rámci operačního programu, musí být zaměřen na jeden z cílů programu a splnit všechny náležitosti stanovené řídicím orgánem. (Marek, Kantor, 2009, s. 39)

3.3.4 Operační program Doprava

Operační program Doprava je určen pro realizaci dopravních aspektů hlavních strategických cílů Národního rozvojového plánu. Jeho globálním cílem je zlepšení dostupnosti dopravou. Specifické cíle zahrnují:

- Zlepšení železniční dopravy na síti TEN-T (Trans-European Transport Networks);
- Zlepšení silniční dopravy na síti TEN-T;
- Zlepšení železniční dopravy na síti mimo TEN-T;
- Zlepšení dopravy na silnicích I. třídy mimo TEN-T;

- Zlepšení městské hromadné dopravy výstavbou metra a systému řízení silniční dopravy v hl. m. Praze;
- Zvýšení multimodality v nákladní přepravě a zlepšení vnitrozemské vodní dopravy.

Jeho prioritními osami potom jsou:

- Modernizace železniční dopravy na síti TEN-T;
- Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T;
- Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T;
- Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T;
- Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze;
- Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy;
- Technická pomoc OP Doprava. (Marek, Kantor, 2009, s. 39)

4 Problematika sporu o rozvoj infrastruktury vodní dopravy

Ačkoli jsou tématem práce právní aspekty projektu splavnění Vltavy, je třeba nejprve objasnit kolizní situaci, v níž se v současnosti problematika investic do rozvoje infrastruktury vodní dopravy nachází. Z důsledků této situace vyplývá hrozba právního napadení celého projektu, jeho části či financování, jimiž se práce v navazujících kapitolách dále zabývá.

Tato kapitola proto vysvětluje některé aspekty sporu, který se v současnosti vede o právní a faktickou opodstatněnost investic ŘVC ČR a který vývoj celého projektu ovlivňuje. Pro účely objasnění problematiky posloužila data získaná při studiu odborného periodika (Vodní cesty a plavba, vydání 1/2010, vydávaného společností Plavba a vodní cesty, o.p.s.). Konkrétně pak bylo využito oficiálních odpovědí představitelů politických stran Mgr. Ondřeje Lišky (Strana zelených), Ing. Petra Bendla (Občanská demokratická strana), Ing. Miloše Zemana (Strana práv občanů), PhDr. Jany Hybáškové a Mgr. Jaroslava Čapka (oba Evropská demokratická strana) na vybrané otázky položené redakční radou ohledně některých aspektů vodní dopravy, které jsou v současnosti předmětem sporu.

4.1 Strany sporu

Na straně zastánců investic do rozvoje infrastruktury vodní dopravy vystupuje zejména státní organizace ŘVC ČR. Ta v projektech zastává místo hlavního investora a na argumenty odpůrců reaguje oficiálními vyjádřeními prostřednictvím svého informačního portálu, článků v odborných periodících a dalších komunikačních kanálů.

Mezi zastánce investic v oblasti Čech patří také státní podnik Povodí Vltavy. Jeho cílem je zlepšovat možnosti všestranného využívání povrchových a podzemních vod v celém hydrologickém povodí Vltavy tak, aby zůstalo významným místem zdravého životního prostředí a plnohodnotného života lidí. V rámci projektu tak Povodí Vltavy například

realizovalo protipovodňovou prohrádku koryta řeky, kterou ve zdrži jezu České Vrbné navázalo na podobnou činnost zajišťovanou ŘVC ČR.

Dalšími účastníky sporu jsou politické strany a organizace. Jejich postoje k problematice jsou různé. To, zda investice podpoří či naopak vyvinou snahu o jejich zamezení je však pro celý spor důležité, neboť vliv politických stran se může na konečném rozvoji infrastruktury vodní dopravy projevit jak negativně, tak pozitivně – podle toho, která strana získá v této oblasti rozhodovací moc a jaké stanovisko k celé záležitosti zaujme.

Mezi odpůrce investic se řadí nejrůznější aktivistické skupiny, jejichž společným zájmem je obvykle ochrana životního prostředí. ŘVC ČR při obhajobě svých projektů často argumentuje právě tím, že vodní doprava představuje ve srovnání s dopravou silniční či železniční alternativu, jež je k životnímu prostředí nejšetrnější. Odpůrci však tyto výhody vodní dopravy neuznávají a naopak této alternativě přisuzují mnohé negativní vlivy, jimiž přírodu a životní prostředí v okolí vodních toků poškozují.

Vzhledem ke skutečnosti, že budování infrastruktury při vodních tocích zasahuje i do života obyčejných občanů, radí se do sporu i široká veřejnost. Ta však samozřejmě nezastává jednotný názor. Nicméně v jistých časových intervalech je vždy v rukou občanů, komu svěří svou důvěru a následně moc při rozhodování o volbě politických stran.

4.2 Postoje politických stran

Níže jsou uvedena stanoviska některých představitelů politických stran k významu, přínosům a případným negativům vodní dopravy. Tato vyjádření jsou součástí jejich odpovědí na otázky ohledně dalšího projektu v rámci rozvoje vodní dopravy (vodní koridor Dunaj – Odra – Labe), které jim položila redakční rada odborného periodika Vodní cesty a plavba. Byly vybrány reakce na otázky obecnějšího charakteru. Otázka č. 1: Jaké důsledky ekonomické a politické pro Českou republiku podle Vás vyplývají ze skutečnosti, že jsme jedinou zemí z 27 států EU, která není přímo nebo nepřímo

kvalitní vodní cestou spojena s mořem? Otázka č. 2: Které ekologické přínosy vodní dopravy vnímáte nejsilněji?

4.2.1 Výroky představitelů Strany zelených

Naprosto žádné ekonomické a politické důsledky (skutečnosti, že Česká republika není jako jediná z 27 zemí EU přímo nebo nepřímo kvalitní vodní cestou spojena s mořem) pro Českou republiku nejsou. Česko akutně potřebuje vybudovat síť železničních dálnic – vysokorychlostní železnice pro rychlosti 200 až 360 km/h, které zajistí dostatečnou kapacitu drah a atraktivní přepravní doby v osobní dopravě.

Úplný zánik české vodní dopravy nelze předpokládat, vždy pro ni bude existovat úzký segment přepravní poptávky. Za výrazně celospolečensky výhodnější však považujeme její útlum a rekvalifikaci pracovníků.

Vodní doprava nemá žádné ekologické přínosy. Železniční doprava je výhodnější ve všech ohledech s výjimkou emisí z plavby po proudu dolů. (Liška, 2010)

4.2.2 Výroky představitelů Evropské demokratické strany

Neexistence plnohodnotného a stabilního napojení naší země na mořské přístavy, ať již Hamburk, Štětín, Brémy či Amsterdam, Rotterdam, Antverpy nebo rumunskou Konstancu na Dunaji, výrazně znevýhodňuje naše zboží vyvážené do vzdálenější ciziny na jedné straně a poškozují naše výrobce, kteří jsou závislí na dovozu surovin pro jejich výrobu na straně druhé. Suroviny dovážené z přímořských přístavů říčními loděmi jsou cenově výhodnější, neboť nejsou zatíženy vyššími náklady na dopravu železnicí nebo kamiony. Z hlediska politického snižuje kvalitní napojení na hlavní vodní dopravní tepny pochopitelně vydíratelnost státu zvenčí, neboť vodní cesty umožňují flexibilně zajišťovat nedostatkové suroviny v poměrně velkých množstvích. Jde především o ropu, zemní plyn a zámořské černé uhlí. (Hybášková, Čapek, 2010)

4.2.3 Výroky představitele Strany práv občanů - Zemanovci

Ekologické přínosy má především samotná, správně navržená a udržovaná, vodní cesta. Hlavně její funkce protipovodňová. Pak také zajišťování hydrologické stability krajiny. Samotná plavba přispívá provzdušňováním vody k jejímu čištění.

Význam spojení s mořem je dnes menší, než před sto lety. To neznamená, že bychom měli na takové spojení rezignovat. Zvláště v době volného pohybu osob přes hranice států je turistická plavba v celé Evropě aktivitou s nemalým ekonomickým významem. (Zeman, 2010)

4.2.4 Výroky představitele Občanské demokratické strany

Uvědomuji si především ekologické přínosy v případě dopravy velkého objemu sypkých materiálů a kontejnerové dopravy. Převést tento objem dopravy po silnici znamená mnohanásobně větší zatížení životního prostředí. Jasně jsou dopady v oblasti ekonomiky a zaměstnanosti, pokud jde o loděnice podél Labe, o výrobce nadměrných nákladů, které prakticky není možné jinak za hranice ČR odvézt.

Klíčové bude, jak se změní obsazení a atmosféra na Ministerstvu životního prostředí. Pevně věřím, že zvítězí racionální argumenty, které nestojí proti skutečným zájmům ochrany přírody. (Bendl, 2010)

4.3 Důsledky sporu

Vyjádření v předchozí kapitole pouze dokumentují rozpolcenost názorů představitelů politických stran na vodní dopravu a rozvoj její infrastruktury. O tom, jaké výhody investice do rozvoje infrastruktury vodní dopravy mohou přinést, se pravděpodobně skutečně objektivním způsobem přesvědčíme až v budoucnosti, pokud tyto investice budou nadále podporovány. V současnosti lze však s jistotou pouze konstatovat, že pohled na problematiku rozvoje vodní dopravy není jednotný. Tato skutečnost kromě debat o jednotlivých aspektech sporu vede k neustálému srovnávání argumentů o faktické i právní opodstatněnosti investic. Tím, že k tomuto srovnávání dochází na politické úrovni, je budoucnost investic závislá na postoji, jež příslušné orgány

k tomuto sporu zaujímají. Cílem práce není posuzovat tyto postoje, ale existence jejich rozdílnosti předpokládá vznik hrozeb spojených se snahou odpůrců těchto investic napadnout celý projekt či jeho části. Ze sporů se tak stává citlivé téma, jehož kontroverznost se naplňuje s každou negativní reakcí, již jakékoli aktivity v rámci rozvoje vodní dopravy mohou vyvolat. Z citlivosti tématu pak vychází nutnost bezchybného jednání na úrovni právního zabezpečení veškerých projektů či důrazu na ochranu životního prostředí během výstavby a provozu vybudovaných děl a zařízení.

Projekt lze napadnout zpochybněním právní opodstatněnosti a podloženosti jeho vzniku. Další možností je napadení způsobu financování projektu z hlediska snižování prostředků z EU určených pro silniční či železniční dopravu. To se týká spíše faktické opodstatněnosti investic, souvisejících s rozdílným názorem na vhodnost vodní dopravy jako alternativy k ostatním druhům dopravy. Nicméně odpověď lze nalézt jedině v právních aspektech tohoto způsobu financování. Jinou možností ohrožení projektu je napadení některé jeho části, například konkrétní výstavby a její právní zajištěnosti. To se týká především případu, že by během prací došlo k poškození životního prostředí či jiné události, která by se negativně projevila na reakcích odpůrců i veřejnosti. Pro tyto případy je nutné veškeré smluvní podklady projektu a jeho částí důkladně ošetřit proti takovým rizikům.

V následujících kapitolách budou tyto tři vybrané hrozby napadení posouzeny z pohledu právní zajištěnosti projektu, jeho částí a způsobu financování.

5 Právní opodstatněnost projektu

První zkoumanou hrozbou napadení projektu je jeho vlastní právní opodstatněnost a podloženost. Hlavním investorem projektu je Ředitelství vodních cest ČR. Tato státní organizace zabezpečuje své investice v souladu s

- právním zákonným řádem ČR, tj. zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“);
- Harmonogramem výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013 (HVDI)
- Mezinárodními dohodou AGN (Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu).

5.1 Zákon o vnitrozemské plavbě

Tento zákon zpracovává příslušné předpisy Evropských společenství a zároveň navazuje na přímo použitelné předpisy Evropských společenství. Zákon upravuje podmínky provozování plavby na vnitrozemských vodních cestách (dále jen „plavba“) a působnost a pravomoc ministerstev a jiných ústředních správních úřadů v oblasti plavby. Působnost v oblasti péče o rozvoj vodních cest dopravně významných a jejich modernizaci vykonává Ministerstvo dopravy v dohodě s ústředním vodohospodářským orgánem. V této působnosti uplatňuje též stanoviska k politice územního rozvoje a k územně plánovací dokumentaci.

Labsko-vltavská vodní cesta se podle zákona o vnitrozemské plavbě řadí mezi dopravně významné využívané vodní cesty a musí proto odpovídat plavebně provozním podmínkám pro provozování plavby. Tyto podmínky jsou stanoveny prováděcím předpisem, v tomto případě vyhláškou ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů. Vyhláška stanovuje nejmenší podjezdnou výšku pod mosty při nejvyšší plavební hladině, minimální půdorysné rozměry plavebních zařízení na dané vodní cestě, rozměry plavební dráhy či nejmenší plavební hloubku, kterou tvoří

součet přípustného ponoru plavidla a bezpečnostní vzdálenosti plavidla nade dnem vodní cesty.

Vyhláška také stanovuje, že pro zajištění bezpečné plavby je třeba na sledovaných vodních cestách kromě udržování plavební hloubky také odstraňovat překážky v plavební dráze a provádět značení plavebními znaky podle Řádu plavební bezpečnosti, udržovat manipulační stezky, výstupová zařízení v břehovém opevnění a říční staničení.

5.2 Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury

V současné době je platný harmonogram výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 – 2013, schválený usnesením vlády ČR č. 1064 ze dne 19. září 2007 ve znění pozdějších aktualizací.

Dle tohoto harmonogramu jsou prostředky z národních zdrojů poskytovány pro infrastrukturu spravovanou státem takřka výhradně prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Pro roky 2010 až 2012 byly SFDI sděleny závazné rámce pro národní prostředky ve výši 36,5 mld. Kč.

Prostředky ze zdrojů EU jsou pro dopravní infrastrukturu ve správě státu alokovány v Operačním programu Doprava 2007 – 2013. Celkově je alokováno přibližně 145 miliard Kč. Kromě tohoto operačního programu čerpá sektor dopravy i z komunitárního programu na financování rozvoje transevropských dopravních sítí (program TEN-T), zde se však jedná o procentuálně poměrně nízké částky (řádově desítky maximálně stovky milionů Kč).

Jako hlavní priorita je v návrhu HVDI sledována dostavba v současné době rozestavěných programů výstavby dopravní infrastruktury. V případě dokončování programů a při realizaci nových akcí je sledována zejména jejich dopravní potřebnost, vhodnost, samozřejmě i připravenost a upřednostnění jednotlivých staveb k realizaci v rámci spolupráce Ministerstva dopravy a jednotlivých krajů při tvorbě územních plánů a investiční přípravě konkrétních akcí.

Harmonogram obsahuje též přehled nejvýznamnějších dopravních investic plánovaných pro období, jehož se aktualizovaná verze týká. V aktualizované verzi pro roky 2011 – 2013 bylo v přehledu uvedeno 14 investic do dálniční a silniční sítě, 10 investičních projektů v rámci sítě železniční a 8 plánovaných investic do sítě vodních cest. Mezi těmito projekty je uvedeno i zabezpečení podjezdných výšek na Vltavské vodní cestě a splavnění vodní cesty České Budějovice - Hluboká n/Vlt.

5.3 Mezinárodní dohoda AGN

Současně platné základní právní předpisy pro vnitrozemskou plavbu v ČR byly zpracovány v první polovině 90. let minulého století a vycházely ze základních evropských předpisů, zpracovaných v rámci Evropské hospodářské komise při Organizaci spojených národů a předpisů Evropských společenství.

Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) byla přijata v Ženevě dne 19. ledna 1996, vstoupila v platnost dne 26. července 1999 a tímto dnem vstoupila v platnost i pro Českou republiku ve smyslu sdělení Ministerstva zahraničních věcí ČR č. 163/1999 a zařadila se tak do našeho právního řádu. Dohoda AGN ve svém článku 1 uvádí, že smluvní státy (tedy i Česká republika) přijímají ustanovení této dohody jako koordinovaný plán rozvoje a výstavby sítě vnitrozemských vodních cest, který mají v úmyslu uskutečnit v rámci svých příslušných programů.

Tato dohoda je obdobná dohodám AGR (Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem), AGC (Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích) a AGTC (Evropská dohoda o důležitých mezinárodních linkách kombinované dopravy a souvisejících zařízení). Všechny tyto dohody jsou doporučujícího charakteru pro smluvní strany, které by se měly jimi řídit. Dohoda AGN v podstatě potvrzuje z mezinárodního hlediska soubor českých právních předpisů uvedených v předchozích kapitolách, které byly již v našem právním řádu ještě před začleněním dohody AGN. (Jurášek, 2010, s. 31)

5.4 Shrnutí k právní opodstatněnosti projektu

Pakliže budování infrastruktury vodní dopravy společně se všemi příslušnými náležitostmi (zabezpečení plavební hloubky, podjezdů výšek u mostů, apod.) probíhá v souladu se současnou českou legislativou a zároveň jsou investiční projekty (tedy i Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou) zahrnuté do Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury, nelze než konstatovat, že je činnost ŘVC ČR právně opodstatněná a podložená. Skutečnost, že je tato činnost vyvíjena dle zásad stanovených v dohodě AGN, potvrzuje pouze soulad počínání ŘVC ČR s mezinárodními dohodami.

6 Právní aspekty smluvního zajištění projektu

Druhou sledovanou hrozbou napadení projektu je dostatečná právní zajištěnost smluvních podkladů jeho konkrétní části. Od projektu jako celku se tak zaměření práce přesouvá na jednu vybranou výstavbu, jejíž smluvní podklady budou zkoumány z hlediska otázky dostatečného právního ošetření případů mimořádných událostí. Mezi takové události patří například ohrožení životního prostředí, ať již vlivem kontaktu odpadu s vodním tokem, vad na díle či v důsledku pochybení při provádění díla jinou osobou nebo zásahu vyšší moci. Ve smlouvě bude též zkoumána zajištěnost předcházení podobným událostem a zároveň bude ověřeno, zda smlouva odpovídá úpravě dle obchodního zákoníku. Na základě odpovědí na tyto otázky bude možné určit, zda je smlouva dostatečně právně ošetřena pro případy mimořádných událostí, jež by mohly mít za následek právní napadení smluvních podkladů výstavby.

Pro účely práce poslouží jedna případová studie jako vzor právní zajištěnosti smluvních podkladů. Pro analýzu některých vybraných právních aspektů byla opatřena smlouva o dílo ve výstavbě, uzavřená v rámci tohoto projektu. Tento právní dokument byl pro výzkum poskytnut Ředitelstvím vodních cest České republiky a přímo se týká části projektu s názvem „Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou“. Předmětem opatřené smlouvy o dílo je výstavba přemostění vjezdu do ochranného přístavu České Vrbné.

Poskytnutá smlouva o dílo byla státním orgánem ŘVC ČR pro potřeby této práce upravena do podoby, která nekoliduje se závazkem smluvních stran nepostoupit třetí straně bez předchozího výslovného písemného souhlasu druhé smluvní strany tuto smlouvu nebo jakoukoli její část nebo jakékoli právo, závazek nebo zájem z této smlouvy vyplývající (toto smluvní ustanovení se však nevztahuje na právní zástupce objednatele a zhotovitele). Z tohoto důvodu nelze v práci uvést některé údaje (tyto údaje však nejsou pro práci klíčové). Smlouva též s ohledem na citlivost některých údajů není přiložena k práci ve formě přílohy, nicméně je k dispozici (pouze se souhlasem ŘVC ČR) na adrese sídla státního orgánu Ředitelství vodních cest ČR.

V následujících kapitolách jsou popsány vybrané právní aspekty smlouvy z hlediska jednotlivých částí, jež se přímo či nepřímo týkají způsobu ošetření případů mimořádných událostí. V úvodu je však nejprve ověřeno, zda smlouva odpovídá úpravě dle obchodního zákoníku, neboť tento předpoklad jí dává základ právní korektnosti jako takové.

Vybrány byly tyto části smlouvy:

- podstatné náležitosti smlouvy
- řešení subdodávek a provedení díla jinou osobou
- kontrola prací
- zajišťovací prostředky
- ustanovení týkající se ochrany životního prostředí na staveništi a v jeho okolí
- ustanovení o vyšší moci

6.1 Podstatné náležitosti smlouvy

Mezi podstatné náležitosti smlouvy o dílo obchodní zákoník řadí určení smluvních stran, vymezení díla (případně předmětu díla) a určení ceny nebo vymezení způsobu jejího určení. Protože však jde o dílo ve výstavbě, je třeba přihlídnout i k dalším náležitostem, které jsou upraveny ve zvláštních zákonech.

6.1.1 Určení smluvních stran

Smluvní strany smlouvy o dílo ve výstavbě se identifikují jako zhotovitel a objednatel. Ze zkoumané smlouvy o dílo vychází najevo, že na straně objednatele vystupuje za Českou republiku Ředitelství vodních cest České republiky a na straně zhotovitele obchodní firma. Z tohoto určení smluvních stran vyplývá, že smlouva o dílo musí být uzavřena dle úprav obchodního zákoníku. Ve znění § 536 (1. odst.) obchodního zákoníku se zhotovitel zavazuje k provedení určitého díla a objednatel k zaplacení ceny

za jeho provedení. Smluvní strany si v rámci tohoto ustanovení určily kromě základních údajů i osoby oprávněné k podpisu smlouvy.

6.1.2 Vymezení díla a určení jeho ceny

Kromě určení smluvních stran považuje obchodní zákoník za povinné náležitosti smlouvy o dílo také vymezení díla, popřípadě jeho předmětu. Mezi pojmy „dílo“ a „předmět díla“ je nutné rozeznávat rozdíl. Zatímco za „dílo“ se považuje vlastní činnost, jež je vykonávána za účelem vytvoření určitého výsledku, pojem „předmět díla“ představuje samotný hmotně zachycený výsledek této činnosti. V případě smlouvy o dílo ve výstavbě je pak dílem vždy zhotovení, montáž, údržba, oprava či úprava stavby nebo její části. Další povinnou náležitostí je stanovení ceny díla či způsobu jejího určení.

Smluvní strany si dílo specifikovaly ve zvláštním článku. Jako účel díla je stanoveno v rámci projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou zhotovení stavby popsané jako přemostění vjezdu do ochranného přístavu České Vrbné. Strany dále uvádějí identifikační číslo projektu.

Smlouva obsahuje samostatný článek o předmětu díla. Tento článek kromě základního vymezení díla také vyjmenovává jednotlivé dílčí úkony, jež řádné provedení díla zahrnuje a k jejichž vykonání se zhotovitel zavazuje. Mimo jiné se zhotovitel zavazuje k vedení stavebního deníku, vytýčení stávajících inženýrských sítí na staveništi, zneškodnění a likvidaci veškerých odpadů vzniklých ve spojení s realizací díla, jakož i předcházení jejich zbytečnému vzniku. Velký důraz je zde kladen na přesné vymezení podmínek, za nichž zhotovitel předá objednateli dokumentaci skutečného provedení. Kromě jasné struktury obsahu této dokumentace jsou zde zaneseny též požadavky na výkresy, digitální formu dokumentace či povolené datové formáty. Z obsahu tohoto článku je patrné, že smluvní strany mají v úmyslu přesně a nezaměnitelně popsat a definovat dílo, což je nutné pro zamezení případných budoucích rizik spojených s neplatností smlouvy. Vlastní charakteristiku stavby článek o předmětu díla nezahrnuje. Je však blíže popsána v přílohouvé části smlouvy, týkající se technické části zadávací dokumentace.

Technickým a kvalitativním požadavkům na předmět díla se věnuje VI. článek smlouvy. Dle prvního odstavce tohoto článku si smluvní strany stanovují dodání předmětu díla v souladu s normou SN EN ISO 9001:2001 (případně jiným osvědčením kvality splňující minimální požadavky normy SN EN ISO 9001:2001) a českými normami platnými ke dni uzavření této smlouvy. Zhotovitel se také zavazuje plně respektovat technické normy, pracovně-bezpečnostní a jiné předpisy platné v ČR a TKP ŘVC (technické kvalitativní podmínky staveb ŘVC ČR). V případě sporu mezi smluvními stranami, zda dílo odpovídá dohodnuté kvalitě nebo aplikovaným technickým normám, se objednatel a zhotovitel dohodli, že bude vzato v úvahu stanovisko odborného znalce v příslušném oboru nebo nezávislé autorizované zkušebny v ČR. Samotné ustanovení tohoto článku i jeho obsah deklarují velký důraz na kvalitu provedení díla.

Co se týče ceny díla, ta je v dokumentu stanovena konkrétní částkou. Smlouva se posléze v souvislosti s cenou věnuje dostatečně pečlivě způsobu jejího zaplacení. To už však mezi povinné náležitosti smlouvy nepatří. Nicméně důkladné ošetření této problematiky zvyšuje předpoklad hladkého průběhu provádění díla, neboť představuje prevenci proti případným nesrovnalostem v souvislosti s hrazením zálohových plateb, což by následně mohlo vést ke zpoždování prací a posouvání termínu dokončení díla.

6.1.3 Stavební deník

Ačkoli se vedení stavebního deníku v obchodním zákoníku nezmiňuje jako nutná součást provádění díla, v rámci úprav stavebního zákona je zhotovitel v případě provádění stavby vyžadující stavební povolení nebo ohlášení stavebnímu úřadu povinen vést stavební deník, případně jednoduchý záznam o stavbě u ohlašovacích staveb.

Smluvní strany si povinnost zhotovitele vést stavební deník ustanovily již v rámci definice jednotlivých bodů řádného provedení díla. Ustanovení se odkazuje na zákon č. 183/2006 Sb., v platném znění a také společně s vedením deníku povínuje zhotovitele dozorem při provádění díla.

V rámci ustanovení o zástupci zhotovitele ze smlouvy vyplývá, že zhotovitel jmenuje vedoucího stavby. K povinnostem vedoucího stavby patří řídit výstavbu, provádět dozor nad veškerými pracemi a je též povinen být přítomen na staveništi během normální pracovní doby za určitých podmínek. Toto ustanovení však ve smlouvě neukládá vedoucímu výstavby povinnost vést stavební deník. Je tedy na zhotoviteli, koho vedením stavebního deníku pověří.

Bližšímu vymezení povinností, jež se vážou ke stavebnímu deníku, se věnuje článek o informacích pro objednatele. Zhotovitel je podle smlouvy povinen vést ode dne převzetí staveniště nebo jeho části stavební deník (dále jen deník). Do deníku se zapisují všechny skutečnosti rozhodné pro plnění smlouvy. Článek se též věnuje popisu způsobu, jakým má být deník veden (struktura obsahu, seznam příložené dokumentace, podpisová pravidla, vymezení kompetencí v rámci zapisování údajů do deníku a další podrobnosti). Článek též obsahuje ustanovení o povinnosti zhotovitele předat při podpisu protokolu o zpětném převzetí staveniště objednatel uzavřené stavební deníky objednateli.

Úprava vedení stavebního deníku v této smlouvě odpovídá zákonu č. 183/2006 Sb. a koresponduje tedy s povinností vést deník dle tohoto zákonného předpisu.

6.2 Řešení subdodávek a provedení díla jinou osobou

Jednou z možných mimořádných událostí je pochybení při provádění díla. To je navíc komplikovanější v případě, že je má na svědomí jiná osoba než zhotovitel. Přitom při výstavbě je využití subdodávek zcela běžné a na ošetření této problematiky je tak třeba klást velký důraz s ohledem na případné pozdější spory, jež vzniknou z otázky odpovědnosti za následky vadného provádění díla.

Smluvní strany se dohodly, že dílo může být částečně prováděno jinými subjekty, subdodavateli zhotovitele. V příloze smlouvy se uvádí seznam objednatel odsouhlasených subdodavatelů pro hlavní položky služeb a dodávek materiálu, společně se základními identifikačními údaji o těchto subdodavatelích. Tento seznam se však může dle smlouvy změnit. Zhotovitel má právo navrhnout jakýkoli dodatek k těmto

seznamům nebo vyškrtnutí z těchto seznamů, tyto úpravy však nebudou platné bez předchozího odsouhlasení objednatele (formou dodatku ke smlouvě). Objednatel si navíc ve smlouvě vyhrazuje právo odmítnout ty subdodavatele, kteří nemají podle jeho hodnocení dostatečné schopnosti a zkušenosti s dílem obdobného charakteru, nebo u nichž mu jsou známy případy, kdy nedostáli svým závazkům, nebo kdy jejich finanční a technická pozice spolehlivě negarantuje plnění závazků z této smlouvy.

ŘVC ČR si tímto ustanovením ve smlouvě zajišťuje velmi silnou pozici při tvorbě a úpravách subdodavatelského systému a snaží se tak předejít případným rizikům spojeným se zapojením nespolehlivých a neznámých subjektů do výstavby. Takové ustanovení je vhodné zejména v případech, kdy se jedná o složitější či specializovanější stavbu nebo v případě, že účel stavby podléhá vyššímu významu, například při veřejném využití objektu, kdy je na stranu objednatele kladen větší důraz na právní zajištěnost výstavby.

6.3 Kontrola prací

Důležitou součástí zajištěnosti smlouvy proti mimořádným událostem je i prevence proti možnému vzniku takových komplikací. Protože jsou podobné události spjaty s místem provádění díla, je nejvhodnějším způsobem předcházení rizikům průběžná kontrola prací. Zejména se to týká kontrol prací před zakrytím, neboť po určitých stupních výstavby již nelze zpětně kvalitu provádění díla ověřit. Pokud by ke kontrolám prací nedocházelo, rizika vzniku komplikací výstavby by se rapidně zvýšila a takové počínání objednatele by mohlo být posuzováno jako nezodpovědný přístup k celému projektu.

Obchodní zákoník umožňuje objednateli kontrolovat průběh prací na díle kontrolou průběžnou, kontrolou prací na určitém stupni jeho provádění a souvisejícími dohodnutými zkouškami. Pokud objednatel během kontroly zjistí, že dílo je prováděno v rozporu s povinnostmi zhotovitele, je dle obchodního zákoníku oprávněn dožadovat se toho, aby zhotovitel odstranil vady vzniklé vadným prováděním a dílo prováděl řádným způsobem. Pokud by však zhotovitel nezjednal nutnou nápravu, a to ani v

přiměřené lhůtě, a jeho postup by dále vedl nepochybně k podstatnému porušení smlouvy, je objednatel oprávněn od smlouvy odstoupit.

Smluvní strany si do smlouvy zanesly ustanovení, že pokud objednatel zjistí, že zhotovitel provádí dílo v rozporu se svými povinnostmi, je kromě výše zmíněného také oprávněn zasáhnout do postupu provádění díla. Smlouva dále nevysvětluje, jakým způsobem smí objednatel do postupu provádění díla zasáhnout. Nicméně dle následujících ustanovení musí zhotovitel dodržet veškeré pokyny (použití dodaných věcí, dodržení určitých postupů práce), na nichž objednatel bude trvat, pokud tomu nebrání předpisy bezpečnosti práce apod. Zhotovitel má však povinnost upozornit objednatele na případné škody, které v důsledku dodržení jeho pokynů hrozí. V tomto případě nenese zhotovitel odpovědnost za vady díla způsobené užitím těchto věcí nebo pokynů. Toto ustanovení nezmiňuje konkrétní lhůtu, dokdy musí zhotovitel objednatele upozornit na skutečnost, že jeho pokyny brání řádnému provádění díla. Dle následujících ustanovení je však zhotovitel vždy povinen neprodleně a písemně oznámit objednateli skutečnost, že existuje překážka způsobená objednatelem.

Smluvní strany se dále dohodly na týdenních postupových schůzkách. Tyto schůzky se budou konat v prostorách zařízení staveniště v termínech naplánovaných zástupcem objednatele. Programem těchto schůzek bude dle smlouvy posouzení dosaženého postupu prací na díle, posouzení plánů a návrhů budoucích činností, stavu pracovních sil, bezpečnosti, dodávek materiálu, současné i předpokládané těžkosti, spolupráce s ostatními subdodavateli, požadavky na vícepráce a další účelné náměty. Týdenní interval těchto schůzek indikuje vysoký zájem objednatele o průběžnou kontrolu provádění díla. Dle ustanovení smlouvy se mohou se konat též případné další nepravidelné schůzky, bude-li to zapotřebí. Čas konání těchto schůzek bude vzájemně dohodnut mezi objednatelem a zhotovitelem. Takový zájem o průběžnou kontrolu provádění díla je podložen vyššími nároky na eliminaci vzniku možných rizik spojených s výstavbou.

Kromě týdenních a nepravidelných schůzek si smluvní strany též dohodly ve smlouvě ustanovení, na jehož základě je zhotovitel povinen vypracovat měsíční postupové

zprávy zahrnující přehled činností zhotovitele a vykonaných prací v průběhu předcházejícího měsíce. Obsahem tohoto hlášení je mimo jiné hlášení o postupu prací, přehled projektů a jejich dodatků, přehled plánovaných činností pro příští měsíc či souhrnný přehled ztraceného času vlivem nehod, nepředvídaných událostí a jiných mimořádností. Zvláště z posledního uvedeného je patrné, že objednatel klade důraz na eliminaci ztráty času a zbytečného prodlužování prací. Povinnost zhotovitele uvádět údaje o ztrátě času jej vede ke snaze zamezit případným událostem, jež by k takovým ztrátám vedly (například pochybení pracovníků, nehody, apod.).

6.4 Zajišťovací prostředky

Dalším preventivním opatřením proti mimořádným událostem je i dostatečné ošetření zajištění závazků smluvních stran. Pokud by tento aspekt smlouvy nebyl řešen odpovídajícím způsobem, hrozilo by například pozastavení výstavby v souvislosti s vymáháním závazků jedné či druhé strany, tím by došlo prodlužování prací a zvýšila by se tak rizika spojená s neodhadnutelnými událostmi, k nimž může dojít v době, kdy se průběh prací zastaví.

Samotná úprava smlouvy o dílo se v obchodním zákoníku o zajišťovacích prostředcích nezmiňuje. Tyto úpravy jsou však vymezeny v rámci šestého dílu zákoníku o zajištění závazku a desátého dílu zákoníku o porušení smluvních povinností a jeho následcích.

Účastníci smlouvy si zajištění závazků dohodli v částech smlouvy o smluvních pokutách a o bankovní záruce. Smluvní pokuty se dle smlouvy vážou k obsahu dokumentace skutečného provedení, na jehož základě se porovnává sjednaný čas plnění s časem reálným. V případě, že dojde ke zpoždění sjednaného času plnění z důvodů, které nelze přičíst objednateli, může objednatel požadovat smluvní pokutu za každý započatý den zpoždění až do okamžiku řádného splnění. Výše smluvní pokuty je ve smlouvě určena absolutní hodnotou a nepočítá tedy s procentuálním výpočtem.

Samostatně je též určena výše smluvní pokuty v případě, že dojde ke zpoždění sjednaného termínu plnění pro převzetí díla z důvodů, které nelze přičíst objednateli. I

tato smluvní pokuta je určena absolutní částkou, nikoli procentuálním výpočtem či jiným způsobem, a to za každý započatý den zpoždění díla.

Obdobně je stanovena smluvní pokuta pro případ prodlení s vyklizením staveniště (za každý den prodlení), porušení povinností ochrany informací a jejich použití (za každý případ porušení povinností).

Smluvní pokutu si účastníci smlouvy dohodli též pro případ, kdy zhotovitel nedodrží termín pro odstranění vad a nedodělků v rámci smlouvy a během záruční lhůty. I zde je výše smluvní pokuty určena konkrétní částkou, a to za každý započatý den prodlení za každý nesplněný termín stanovený pro odstranění každé jednotlivé vady.

Smlouva též uvádí, že v případě, kdy vyúčtovaná smluvní pokuta dosáhne výše patnácti procent smluvní ceny díla (bez DPH), má objednatel právo odstoupit od smlouvy, aniž by tím ohrozil svá jakákoli jiná práva podle této smlouvy, včetně nároku na náhradu škody zhotovitelem.

Tato část smlouvy vůbec nezmiňuje jakékoli smluvní pokuty, jež by si strany dohodly v případě, kdy dlužníkem bude strana objednatele. Úprava smluvních pokut je v této smlouvě zcela jednostranná. Pokud tedy například objednatel poruší své povinnosti vyplývající ze smlouvy (zaplacení ceny díla, součinnost, předání staveniště apod.), nehrozí mu na základě smlouvy žádné smluvní pokuty. Nicméně platí úprava obchodního zákoníku (respektive občanského zákoníku) o úrocích a poplatech z prodlení, jež zhotovitele chrání v případech, kdy je objednatel v prodlení se zaplacením sjednané ceny. Smlouva se pouze zmiňuje o případě neuhrazení oprávněně vystavené faktury do šesti měsíců od data její splatnosti, ve kterém je zhotovitel oprávněn odstoupit od smlouvy.

Dalším zajišťovacím prostředkem ve smlouvě je bankovní záruka. Bankovní záruka za dobré provedení díla je ve smlouvě stanovena ve výši 10 % smluvní ceny díla bez DPH. Zajištění bankovní zárukou trvá od data podpisu této smlouvy po dobu nejméně 24 měsíců od data podpisu protokolu o předání a převzetí díla smluvními stranami. Bankovní záruka musí být dle smlouvy vrácena objednatelem zhotoviteli do třiceti dnů po skončení její platnosti. Bankovní záruka musí být navíc vystavena prvotřídní bankou.

Je tedy kladen značný důraz na kvalitní zajištění závazku v rámci této formy zajištění. Tato záruka slouží k zajištění jakýchkoliv pohledávek a nároků objednatele, vyplývajících z nesplnění povinností zhotovitele v rozsahu stanoveném touto smlouvou. I tato forma zajištění je tedy pouze jednostranná a chrání objednatele v případě, kdy vznikne pohledávka vůči zhotoviteli, jež plyne z nesplnění jeho povinností.

Smlouva se nezabývá úroky ani poplatky z prodlení. Ty jsou proto vymezeny obchodním zákoníkem (respektive dle jeho úprav občanským zákoníkem). V případě, že by k prodlení skutečně došlo, se tak uplatní jak ustanovení o smluvních pokutách dle smlouvy, tak ustanovení o úrocích a poplatcích z prodlení dle zákoníku. Smlouva ani žádným způsobem nestanovuje nahrazení úroků z prodlení smluvními pokutami, a tak je v případě prodlení dlužník povinen uhradit jak smluvní pokutu, tak úroky z prodlení a poplatky z prodlení. Smlouva však nestanovuje ani pravidla pro termíny uhrazení těchto úroků a poplatků. Nechává tedy vše na zákonné úpravě.

6.5 Ustanovení týkající se ochrany životního prostředí

V případě výstavby vždy existuje riziko, že v místě provádění díla dojde k ohrožení životního prostředí, neboť během stavebních prací se nezřídka pracuje s materiály a látkami, jež při nevhodném či chybném použití mohou způsobit škody nejen na samotném díle, ale také v místě, kde je prováděno.

Mezi rizika, která při výstavbě mohou ohrozit nejbližší prostředí místa provádění díla, patří především únik nejrůznějších škodlivých látek do okolí; chybné nakládání s odpadem, jenž při výkonu práce vzniká; kolize způsobu provádění díla s povahou místa, kde se dílo provádí; exploze či vznícení těkavých a jiných nebezpečných látek, jež se při výkonu práce používají; poškození okolí staveniště vlivem dopravy v rámci výstavby a další. Zvláště v případě, kdy se výstavba koná v místě výrazně citlivém na ohrožení životního prostředí, se rizika spojená s prováděním díla zvyšují. Taková místa jsou obvykle v blízkosti řek či vodních děl, případně se jich přímo týkají. Citlivost těchto míst na ohrožení životního prostředí je dána nejen samotným životem ve vodě, ale také skutečností, že kvalita vody v těchto místech má vliv na okolní prostředí, přírodu a život v nejbližších obydlích a obcích.

Dílo specifikované ve zkoumané smlouvě je spjato s vodním tokem, navíc také spadá pod oblast dopravy. Doprava je často považována za jeden z nejsilnějších faktorů znečišťování životního prostředí. Jakékoli události, vedoucí k ohrožení životního prostředí vlivem rozvoje infrastruktury vodních cest, by prohloubily názorovou rozdílnost na otázku využívání vodních cest k dopravě. Aby bylo riziko ohrožení životního prostředí minimalizováno, je třeba ve smlouvě jednoznačně a podrobně stanovit způsob zajištění, určení odpovědnosti a případné důsledky, jež plynou z takového provádění díla, které by vedlo k ohrožení životního prostředí.

Smluvní strany zmiňují různá ustanovení týkající se minimalizace rizik ohrožení životního prostředí. O důrazu, jenž je kladen na dodržení správného nakládání s odpady, které při provádění díla vznikají, svědčí zanesení povinnosti zhotovitele zneškodnit a likvidovat veškerý odpad vzniklý ve spojení s realizací díla (jakož i předcházet jeho zbytečnému vzniku) do specifikace předmětu díla.

V rámci stanovení technických a kvalitativních podmínek díla se zhotovitel zavazuje též zajistit a předložit objednateli všechny nutné certifikáty a dokumenty vydané příslušnými úřady v ČR, které prokazují, že vyprojektované, vyrobené, vyzkoušené a dodané dílo je v souladu s technickými normami, předpisy bezpečnosti práce a ostatními předpisy, které jsou platné v ČR a které jsou nutné k tomu, aby proběhla úspěšná kolaudace díla. V případě, že jsou tyto dokumenty zajištěny, lze konstatovat, že dílo ani žádná jeho část neohrožuje životní prostředí v místě výstavby či jeho nejbližším okolí.

Část smlouvy věnovaná odpovědností zhotovitele stanovuje povinnost zhotovitele ochránit objednatele před všemi škodami, reklamacemi, pokutami a výlohami, vznikajícími nebo vyplývajícími z porušení zákonů zhotovitelem včetně jeho subdodavatelů. Tímto ustanovením zodpovědnost za jakékoli škody včetně těch na životním prostředí spadá na stranu zhotovitele a je zároveň ošetřen případ, kdy se způsobení škod dopustí některý ze subdodavatelů. Nicméně objednatel se zodpovědnosti nezbavuje úplně. V rámci úpravy součinnosti objednatele se tato smluvní strana zavazuje předat zhotoviteli staveniště bez právních vad. Odpovědnost za vady

vzniklé po řádném předání staveniště dle tohoto ustanovení již přechází na stranu zhotovitele.

O stanovení osobní zodpovědnosti za řízení výstavby a provádění dozoru nad veškerými pracemi se zmiňuje část smlouvy věnovaná zástupcům smluvních stran. Zástupce zhotovitele jmenuje za tímto účelem vedoucího stavby/montáže.

Smluvní strany si ve smlouvě vyhradily i zvláštní článek věnovaný problematice dopravy při výstavbě. Kromě jiného se v rámci úprav toho článku zhotovitel zavazuje objednatel odškodnit nebo zabezpečit, aby objednateli nevznikly žádné škody vyplývající z jakékoli reklamace týkající se poškození silnic, mostů nebo jakýchkoli dopravních zařízení, které by mohly být způsobeny přepravou materiálů na staveništi. Při přepravě nadměrných nákladů se zhotovitel musí řídit zvláštními předpisy platnými v České republice. Podobně jako se ustanovení o odpovědnostech zhotovitele týká povinnosti ochránit objednatel před všemi důsledky rizik spojených s porušením zákonů při provádění díla, zbavuje toto ustanovení objednatel zodpovědnosti za škody způsobené dopravou v rámci výstavby.

Výše zmíněné úpravy se týkají především stanovení zodpovědnosti za případné škody v průběhu prací na staveništi či během dopravy. Smluvní strany však do smlouvy zanesly i článek věnující se přímo havarijním pracím pro případ, že nastane nouzový stav ve spojení s realizací díla. V takovém případě, kdy bude potřebná nějaká ochranná nebo opravná práce na díle vyžadující okamžitý zásah, aby se zabránilo poškození díla, jiného majetku nebo zdraví lidí, je zhotovitel povinen tuto práci okamžitě provést. Jestliže zhotovitel není schopen, nebo nechce tuto práci provést okamžitě, objednatel může sám tuto práci provést, nebo zajistit, aby byla udělána takovým způsobem, jaký objednatel považuje za potřebný, aby se zabránilo poškození díla, jiného majetku nebo zdraví lidí. Toto ustanovení opravňuje objednatel okamžitě zasáhnout v případě, kdy povaha havarijních prací je natolik specifická vztahem k vodnímu dílu, že zhotovitel není schopen tyto práce okamžitě provést. Objednatel tak má možnost pověřit provedením havarijních prací odborníka či specializovaný útvar, čímž se efektivnost havarijních prací maximalizuje. Co se týče nákladů spojených s havarijními pracemi,

kteře musel při nouzovém stavu vynaložit objednatel, stanovuje smlouva povinnost zhotovitele uhradit objednateli tyto náklady v jejich plné výši bez zbytečného odkladu, nejpozději však ve lhůtě, v níž jsou dle smlouvy splatné faktury.

Část smlouvy věnovaná samotnému stanovišti zmiňuje hned několik ustanovení týkajících se ochrany životního prostředí. Objednatel je dle tohoto článku povinen viditelně vyznačit ve vytyčovacím výkresu prostory, které z hlediska protipožární ochrany, hygieny a bezpečnosti práce, ochrany životního prostředí a ochrany proti vlivu provozu vyžadují zvláštní opatření. Zhotovitel je povinen udržovat na převzatém staveništi pořádek a čistotu, stejně jako odstraňovat odpady a nečistoty vzniklé jeho pracemi nebo jinou činností. Za ekologické škody vzniklé prováděním díla odpovídá zhotovitel, pokud vznikly jeho zaviněním. Článek se dále zabývá konkrétními povinnostmi zhotovitele v případě, že jeho činností vznikne odpad. Mimo jiné se zhotovitel zavazuje odděleně shromažďovat nebezpečné odpady podle druhů, zabezpečovat odpady před znehodnocením odcizením nebo jinými nežádoucími úniky a ohlašovat zástupci objednatele vznik, množství a charakter zvláštního odpadu. Článek také opravňuje objednatele jednostranně zastavit práce zhotovitele, které jsou v rozporu s předpisy na ochranu životního prostředí.

I další část smlouvy, týkající se způsobu provádění díla, obsahuje ustanovení o povinnostech zhotovitele v rámci ochrany životního prostředí. Zhotovitel dle tohoto ustanovení musí dodržovat mimo jiné závazné předpisy a normy při nakládání s odpady dle zákona č. 185/2001 Sb., v platném znění a Vyhlášku Ministerstva životního prostředí ČR č. 294/2005 S., v platném znění. Veškeré odpadní nebezpečné látky jako jsou např. odpadní vody, ropné produkty, fekálie, ředidla, barvy, nebezpečné chemické látky a obaly od nich, které by mohly způsobit znečištění zeminy a podzemních vod nesmí být vypouštěny do kanalizace ani ukládány volně do terénu. Zhotovitel je povinen při své činnosti dodržovat Zákon o životním prostředí č.17/1992 Sb., v platném znění, jakož i jiné právní předpisy s ochranou životního prostředí související. Tento článek smlouvy navíc znovu zmiňuje právo objednatele jednostranně zastavit práce zhotovitele, které jsou v rozporu s předpisy na ochranu životního prostředí. Duplikace

tohoto ustanovení pouze deklaruje důraz, který je v průřezu celé smlouvy kladen na eliminaci rizik spojených se škodami na životním prostředí.

Části smlouvy věnované smluvním pokutám a odpovědnosti za vady podobná ustanovení, jež by se týkala ochrany životního prostředí, neobsahují.

Lze konstatovat, že počet ustanovení a způsob zajištění možnosti vzniku škod na životním prostředí jednoznačně ukazuje na snahu o minimalizaci rizik ohrožení životního prostředí, stejně jako na snahu o jasné vymezení odpovědnosti smluvních stran za taková rizika a jejich důsledky.

6.6 Ustanovení o vyšší moci

Dílo je prováděno v těsné blízkosti řeky Vltavy, která byla v minulosti již několikrát postižena zvýšením vodní hladiny, které svou měrou ohrožovalo okolí včetně staveb. Při tomto typu výstavby se tak zvyšuje riziko zásahu vyšší moci. Ustanovení podmínek pro takový případ představuje jasnější a zřetelnější způsob zajištění budoucího řešení sporů či zodpovědnosti za náklady, jež v důsledku zásahu vyšší moci vzniknou.

Na takový zásah nemá žádná ze smluvních stran vliv, což si v rámci článku o vyšší moci domlouvají ustanovením, že ani objednatel, ani zhotovitel nebudou odpovědni za nesplnění svých smluvních závazků podle smlouvy v případě vyšší moci.

Za vyšší moc se dle této smlouvy považují nepředvídané události, které se stanou po vstoupení smlouvy v účinnost a které jsou mimo rozumnou kontrolu smluvních stran, nebo proti kterým smluvní strany nemohly učinit rozumná opatření, jako jsou, ne však výlučně, blokády, válka, nebezpečí války, mobilizace, revoluce nebo povstání, přírodní katastrofy, jiná úřední ustanovení nebo omezení, pokud zabraňují nebo zdržují některou ze smluvních stran v plnění jakýchkoliv jejích závazků podle smlouvy. Ačkoli ustanovení vyjmenovává celou řadu událostí, jež se považují za vyšší moc, pro účely smlouvy lze za nejvíce rizikovou událost považovat přírodní katastrofu. O tom svědčí článek o ostatních ustanoveních, který obsahuje stanovení nároku zhotovitele na prodloužení času na provedení práce při povodních, během kterých byl překročen

průtok v řece odpovídající Q1 vyhlášené vodoprávním orgánem, a to o dobu rozumně nezbytnou k překonání účinků povodní.

V případě trvání vyšší moci delším než šest měsíců se objednatel a zhotovitel dohodnou na dalším postupu. Hrazení případných dodatečných nákladů vyplývajících z jakékoliv události v rámci vyšší moci bude dohodnuto mezi smluvními stranami vzájemným jednáním. Další ustanovení však bere zhotoviteli nárok na úhradu dodatečných nákladů v případě, že událost má charakter povodní. Toto zajišťuje objednateli, že nebude povinen hradit zhotoviteli škody či náklady způsobené mu povodní. Je však nutné upozornit na kolizi tohoto ustanovení s ustanovením předcházejícím, dle kterého se mají smluvní strany na nároku na úhradu dodatečných nákladů dohodnout.

Článek o vyšší moci, i přes popis více možných událostí, jež do definice vyšší moci spadají, se tedy váže především k riziku povodní. Upravuje dostatečným způsobem, jak se v případě vyšší moci bude postupovat, ale obsahuje též jedno kolizní ustanovení o nároku na hrazení dodatečných nákladů.

6.7 Shrnutí k právním aspektům smluvního zajištění projektu

Na základě studia a rozboru smlouvy lze konstatovat, že tento dokument obsahuje všechny podstatné náležitosti, jež mu ukládá obchodní zákoník i stavební zákon. Tím je zajištěna základní právní korektnost celé smlouvy. V souvislosti s vedením stavebního deníku lze pouze navrhnout zahrnutí této náležitosti do povinností vedoucího stavby či jiné pověřené osoby.

Dostatečně ošetřen je ve smlouvě případ provádění díla jinou osobou. ŘVC ČR na základě smlouvy disponuje právem ovlivňovat složení subdodavatelů a zároveň má možnost ze subdodavatelského systému vyřadit takové společnosti, které nepovažuje za důvěryhodné či schopné. Tím lze předejít případným rizikům spojeným se zapojením nespolehlivých a neznámých subjektů do výstavby.

Velký důraz je ve smlouvě kladen též na kontrolu prací. Kromě pravidelných a nepravidelných kontrol je zhotovitel povinen informovat zástupce ŘVC ČR o průběhu výstavby i formou postupové zprávy. ŘVC ČR si také zajistilo právo zasáhnout do

postupu provádění díla v případě zjištění, že zhotovitel provádí dílo v rozporu se svými povinnostmi. Zde však není stanoveno, jakým způsobem může objednatel do postupu prací zasáhnout.

Silnou pozici si ve smlouvě zajistilo ŘVC ČR v souvislosti se zajištěním závazků smluvních stran. Jak smluvní pokuty, tak bankovní záruka jsou zde uplatněny jednostranně pro zajištění závazků zhotovitele.

Poměrně značná část smlouvy se věnuje ustanovením, která mají předcházet či řešit případy ohrožení životního prostředí během výstavby. Smlouva dostatečně ošetřuje povinnosti nakládání s odpadem a zmiňuje též řešení dopravy v okolí staveniště. ŘVC ČR je ve smlouvě také ochráněno před všemi škodami, reklamacemi, pokutami a výlohami, vznikajícími nebo vyplývajícími z porušení zákonů zhotovitelem včetně jeho subdodavatelů. Smlouva však řeší více než pouhé určení odpovědnosti. Jednoznačně vymezuje postup v případě havarijních prací, během kterých si zajišťuje právo těmito pracemi pověřit subjekt dle vlastní volby. V průřezu smlouvy se vyskytuje mnoho ustanovení, která otázku ochrany životního prostředí řeší, v jednom případě dochází i k jejich duplikaci a několik dalších se svou stavbou a účelem podobají. Nicméně to na jejich platnosti nic nemění a lze konstatovat, že smlouva tuto problematiku zajišťuje dostatečným způsobem.

Smluvní strany ve smlouvě ošetřily dostatečným způsobem i případ zásahu vyšší moci. Drobný nedostatek lze nalézt v konfliktu ustanovení o hrazení dodatečných nákladů v případě povodní.

7. Financování projektu

Po právní podloženosti projektu a smluvní zajištěnosti jeho konkrétní části je dalším potencionálním předmětem napadení způsob jeho financování. Odpůrci investic do rozvoje vodní dopravy vytýkají ŘVC ČR finanční náročnost projektů a odliv prostředků z evropských fondů, které by mohly být použity na krytí nákladů projektů silniční a železniční dopravy. Z tohoto důvodu existuje hrozba napadení financování projektu. Pro účely posouzení této problematiky slouží jako zdroj informací dokument o investičním záměru, vydaný Ředitelstvím vodních cest České republiky v listopadu roku 2008. Tento dokument s ohledem na svůj rozsah není součástí přílohy. Je dostupný v místě sídla ŘVC ČR. Dalším zdrojem informací jsou data, jež byla ve věci financování projektu oficiálně zveřejněna příslušnými organizacemi a institucemi prostřednictvím jejich informačních portálů.

7.1 Způsob financování projektu

Dle dokumentace ŘVC ČR jsou náklady spojené s realizací tohoto projektu hrazeny dvěma způsoby. Prvním způsobem je tuzemská dotace Státního fondu dopravní infrastruktury, která představuje 15 % krytí celkových nákladů. Tato dotace je jediný tuzemský zdroj investic.

Státní fond dopravní infrastruktury byl zřízen zákonem 104/2000 Sb. dne 4. dubna 2000 s účinností k 1. 7. 2000. Prostředky fondu jsou určeny pro rozvoj, výstavbu, údržbu a modernizaci silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. (<http://www.sfdi.cz>)

Druhým způsobem, který ŘVC ČR zvolilo, je dotace z Evropské unie. Tato dotace pochází z šesté prioritní osy Operačního programu Doprava, řízené Ministerstvem dopravy ČR a spadá pod oblast podpory rozvoje a modernizace vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a mimo TEN-T. Dotace byla schválena pro projekt Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice - Hluboká nad Vltavou 7. července 2009 a představuje zbývajících 85 % zdrojů krytí celkových nákladů realizace projektu. Žádné další zahraniční zdroje nebyly zvoleny.

7.2 Investiční náročnost projektu z hlediska zdrojů EU

V současném programovém období 2007–2013 bylo na realizaci kohezní politiky v ČR určeno zhruba 670 mld. Kč. Nejvíce prostředků bylo schváleno státním institucím a organizacím, jedná se o finančně náročné projekty v Operačním programu Doprava (OPD), který je z pohledu finančních prostředků největším českým operačním programem. Z fondů EU je pro něj vyčleněno v přepočtu cca 145 mld. Kč, což činí přibližně 21,6 % veškerých prostředků určených z fondů EU pro Českou republiku. (<http://www.strukturalni-fondy.cz>)

Operační program Doprava je zaměřený na zkvalitnění infrastruktury a vzájemné propojenosti železniční, silniční a říční dopravy v rámci tzv. transevropských dopravních sítí (TEN-T). Jedná se tedy o infrastrukturu celostátního významu, v případě silniční infrastruktury jde o dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. třídy. Z programu je také podporován rozvoj a modernizace pražského metra. (<http://www.strukturalni-fondy.cz>)

Projekt Dokončení vltavské vodní cesty na úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou byl schválen v rámci šesté prioritní osy tohoto programu. Cílem této osy je podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy. Spadá pod ni např. výstavba a modernizace infrastruktury kombinované dopravy, zlepšení stavu infrastruktury vodní dopravy řešením problémů splavnosti na dopravně významných vnitrozemských vodních cestách, podpora veřejných logistických center apod. Na prioritní osu 6 je z fondů EU vyčleněno v přepočtu zhruba 2,9 mld. Kč, tj. 2,1 % OPD – to je ze sedmi os OPD druhý nejmenší podíl na prostředcích. (<http://www.strukturalni-fondy.cz>)

Projekt získal schválený příspěvek z fondů EU ve výši 747 625 150 Kč. Příspěvek, kterým se OPD na projektu podílí, tedy představuje čtvrtinu všech prostředků, které EU v rámci šesté osy ČR umožnila čerpat. Z hlediska celkového objemu finančních prostředků OPD tento projekt dosahuje 0,5 % podílu.

Pro srovnání jsou v následující tabulce zobrazeny údaje o některých projektech v rámci OPD bez ohledu na jejich konečné schválení řídicím orgánem programu.

Projekt	Osa	Prostředky osy	Příspěvek OPD	Podíl/OPD
Modernizace tratě Votice - Benešov u Prahy	1	54,9 mld. Kč	4,085 mld. Kč	2,81%
Optimalizace žel. trati Beroun - Zbiroh	1	54,9 mld. Kč	3,388 mld. Kč	2,33%
Dálnice D3 Tábor - Veselí n/Luž.	2	40,4 mld. Kč	9,347 mld. Kč	6,44%
Dálnice D8, úsek 805 Lovosice - Řehlovice	2	40,4 mld. Kč	8,177 mld. Kč	5,63%
R7 Vysočany - Droužkovice - N. Spořice	3	9,8 mld. Kč	5,037 mld. Kč	3,47%
Dokončení vlt. vodní cesty Č.B. – Hlub. n/Vlt.	6	2,9 mld. Kč	0,747 mld. Kč	0,51%

Tabulka č. 2: Srovnání investičních projektů v rámci OPD (www.strukturalni-fondy.cz)

Z uvedených údajů vyplývá rozdíl ve finanční náročnosti projektů v rámci železniční a silniční dopravy ve srovnání s projektem Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou.

7.3 Vliv na objem příspěvků OPD v ostatní dopravě

Sporným tématem je kromě investiční náročnosti projektu vliv objemu schválených příspěvků OPD v rámci podpory rozvoje vodní dopravy na objem příspěvků programu na připravované projekty v silniční a železniční dopravě. Jinými slovy může být faktická opodstatněnost financování projektu napadena z hlediska úbytku zdrojů, jež by pokryly výstavbu silnic a železnic, ve kterých odpůrci vodní dopravy vidí vhodnější alternativu. V následující tabulce je přehled schválených příspěvků OPD na jednotlivé druhy dopravy.

Druh dopravy	Osa	Prostředky celkem	Podíl na OPD
Silniční, dálniční	2, 4	66,625 mld. Kč	45,94%
Železniční	1, 3	64,725 mld. Kč	44,63%
Ostatní (metro)	5	8,250 mld. Kč	5,68%
Vodní	6	2,975 mld. Kč	2,05%

Tabulka č. 3: Srovnání výše příspěvků OPD podle druhu dopravy (www.strukturalni-fondy.cz)

Dle údajů z tabulky lze konstatovat, že podíl vodní dopravy na prostředcích OPD je minimální. Důležitá je však skutečnost, že prostředky alokované v rámci osy č. 6, do

kteřé vodní doprava spadá, jsou dle evropského práva určeny pouze pro takové projekty, které splňují cíle této osy. V případě, že by 2,05% finančních zdrojů OPD, které ose 6 příslušejí, nebyly využity pro žádný projekt v rámci rozvoje vodní dopravy, nedošlo by automaticky k jejich přesunu do jiné osy. Úbytek zdrojů z hlediska OPD v silniční a železniční dopravě z důvodu dotací do rozvoje vodní dopravy nehrozí. Aby k přesunu financí mezi osami došlo, musel by příslušný správní orgán podat k Evropské komisi oficiální žádost a tyto změny by následně musely být Evropskou komisí schváleny.

7.4 Právní podstata financování projektu ze zdrojů EU

Poslední aspekt financování projektu ze zdrojů EU, který může být potencionálním předmětem napadení, je jeho právní podloženost. Ta je z hlediska vzniku nároku ŘVC ČR na prostředky OPD zajištěna schválením projektu Evropskou Komisí, nicméně financování projektu může být napadeno i během jeho následné realizace.

Při realizaci projektu však budou v souladu s článkem 60 nařízení Komise (ES) č. 1083/2006 (rozpracováno čl. 13 Implementačního nařízení 1828/2006) prováděny na místě realizace kontroly. V souladu s tímto nařízením musí kontrolní systém ověřovat, že uplatňované výdaje byly skutečně vynaloženy a že projekt je (počínaje jeho přípravnou fází až do uvedení financované investice do provozu) prováděn v souladu s podmínkami odpovídající rámcové smlouvy, s cíli projektu a se souvisejícími vnitrostátními pravidly a pravidly Společenství (ES).

V rámci kontrol na místě budou prováděny také kontroly zadávání veřejných zakázek, resp. zakázek, tyto kontroly budou prováděny řídicím orgánem (případně za podpory externího specialisty).

ŘVC ČR předává řídicímu orgánu nezbytné informace o realizaci schválených projektů prostřednictvím:

- měsíčních monitorovacích hlášení,
- průběžných monitorovacích zpráv,
- závěrečné monitorovací zprávy,

- následné monitorovací zprávy.

V případě, že ŘVC ČR během realizace projektu jedná v souladu s rámcovou smlouvou o projektu, s jeho cíli a se souvisejícími vnitrostátními pravidly a pravidly Společenství (ES) a že na základě kontrol prováděných řídicím orgánem není zjištěno žádné pochybení, lze konstatovat, že jsou finanční prostředky čerpány oprávněně. Napadení právní podstaty financování projektu je potom neopodstatněné.

7.5 Shrnutí k financování projektu

Projekt je financován z 85 % ze zdrojů EU. To představuje maximální možný podíl, kterým se OPD může finanční podporou na projektu účastnit. Znamená to tedy, že zdroje ze státních dotací (Státní fond dopravní infrastruktury) jsou využity minimálně a například zdroje z krajských prostředků nejsou pro účely projektu využity vůbec. Lze tedy konstatovat, že ŘVC ČR se v rámci krytí nákladů projektu snaží o maximální využití možností, jež Evropská unie prostřednictvím svých fondů České republice v současnosti nabízí.

Zároveň se však tento projekt s ohledem na srovnání s finanční náročností některých investic v silniční či železniční dopravě nepodílí příliš výrazným způsobem na celkovém objemu prostředků OPD, jež jsou využívány k podpoře rozvoje dopravní infrastruktury ČR.

Kromě skutečnosti, že přísun finanční podpory EU ve prospěch rozvoje vodní dopravy neovlivňuje objem prostředků, které jsou vyčleněny na podporu ostatních druhů dopravy, lze také konstatovat, že celé financování projektu je právně podloženo a opodstatněno, neboť průběh celého projektu je kontrolován řídicím orgánem OPD. Napadení právní stránky financování projektu by bylo možné pouze v případě, že by při kontrolách byly zjištěny okolnosti, jež by představovaly v souladu s evropskou legislativou pádný důvod k přehodnocení investice z hlediska nároku na hrazení nákladů z prostředků OPD.

8 Syntéza zjištěných údajů a návrhy na opatření

8.1 Právní opodstatněnost projektu

Na základě studia odpovídající současné české i evropské legislativy bylo zjištěno, že státní orgán ŘVC ČR postupuje při své činnosti, do níž spadá též investování do rozvoje infrastruktury vodní dopravy, na základě právních předpisů ČR a v souladu s evropskou dohodou AGN o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu. Dohoda AGN je doporučujícího charakteru a uplatňování jejích zásad v rámci jednání ŘVC ČR tak pouze představuje dodržování mezinárodních dohod. Mezi tuzemské předpisy, které upravují podmínky činnosti ŘVC ČR, patří zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů a Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013, který byl schválen usnesením vlády ČR č. 1064 dne 19. září 2007. Předpisy upravující činnost ŘVC ČR byly v českém právním řádu ještě před začleněním dohody AGN. Tvrzení, že investice vkládané do infrastruktury vodní dopravy nemají právní podloženost či že vycházejí pouze z evropských dohod doporučujícího charakteru, jsou proto neopodstatněné.

8.2 Právní ošetření smluvních podkladů projektu pro případy mimořádných událostí

Při studiu smluvního zajištění konkrétní výstavby v rámci projektu bylo pohlíženo na tuto problematiku z více hledisek.

Prvním z nich byla zajištěnost právní platnosti smlouvy. Bylo zjištěno, že dokument odpovídá úpravě dle obchodního zákoníku, že obsahuje všechny podstatné náležitosti a to včetně těch, jež jsou stanoveny zákonem stavebním. Na základě těchto poznatků lze konstatovat, že smlouva splňuje požadavky na její platnost. V souvislosti se stavebním deníkem lze pouze doporučit ustanovení odpovědnosti vedoucího stavby či jiné pověřené osoby za vedení deníku. ŘVC ČR by tak získalo jistotu, že deník bude veden nejvhodnější osobou.

Druhým hlediskem byla otázka dostatečného ošetření smlouvy pro případy mimořádných událostí v souvislosti s vykonáváním díla jinou osobou. Na základě studia dokumentu bylo potvrzeno, že ŘVC ČR ve smlouvě použilo dostatek účinných ustanovení k prevenci vzniku rizik spojených s prací subdodavatelů. Významnou součástí smlouvy je vliv investora na subdodavatelský systém, kterým si zajišťuje kontrolu nad složením a kvalitou subjektů, jež se do výstavby zapojí.

Následně byla smlouva zkoumána z pohledu dostatečného předcházení mimořádným událostem zajištěním kontrol provádění díla. Množství pravidelných i nepravidelných kontrol ve spojení s postupovými zprávami zajišťuje vhodným způsobem prevenci vzniku rizika nečekaných událostí a zároveň je ve smlouvě zhotovitel dostatečně motivován k vlastnímu zájmu o zabraňování takovým činnostem, jež by mohly vést k prodlení prací. Jediný nedostatkem je nejasné stanovení práva objednatele zasáhnout do provádění díla, pokud při kontrole zjistí, že práce probíhají vadným způsobem. Smlouva nevynechává bližší určení toho, jak objednatel může do výstavby zasáhnout ani jaké následky ze zásahu plynou (kromě případu trvání objednatele na určitém postupu či použití dodaných věcí – pakliže se právo zasáhnout do výstavby týká těchto dvou případů, bylo by vhodné je zanést do odpovídajícího ustanovení smlouvy).

Jako čtvrtá byla posuzována právní zajištěnost závazků plynoucích ze smlouvy. Byly zvoleny smluvní pokuty, které představují silný motivační nástroj k hladkému a bezproblémovému průběhu provádění díla zhotovitelem, a bankovní záruka, zajišťující zastoupení zhotovitele prvotřídní bankou (dle kritérií ŘVC ČR). Smluvní pokuty pokrývají dostatek případů, které by mohly vést k případnému prodlení výstavby. Tím se minimalizuje riziko nečekaných událostí, jež by v souvislosti s prodlevou prací mohly vzniknout. Na druhou stranu bylo též zjištěno, že zajišťovací prostředky jsou zde aplikovány pouze jednostranně a dochází tím z tohoto hlediska k nevyváženosti smlouvy. Tato skutečnost však nemá vliv na její platnost a lze ji vysvětlit tím, že závazkem objednatele je zaplacení ceny díla, což v souvislosti s garancí hrazení nákladů z prostředků OPD nepředstavuje významné riziko z pohledu nedodržení závazku. ŘVC ČR se ve smlouvě též zavazuje k předání staveniště zhotoviteli bez právních vad, se všemi souvisejícími průjezdnými právy a s přístupem do všech míst potřebných pro

zhotovení díla. V tomto ohledu by bylo vhodné do smlouvy vhodným způsobem zanést zajištění tohoto závazku, čímž by se postavení stran mírně vyvážilo a ŘVC ČR by projevila vyšší zájem o dostatečné ošetření všech rizik spojených s prodlením výstavby.

Důležitým aspektem právní zajištěnosti smlouvy pro případy mimořádných událostí je její ošetření z hlediska ochrany životního prostředí. Studium smlouvy prokázalo, že na tuto problematiku je ve smlouvě kladen značný důraz a dokument dostatečně zajišťuje prevenci těchto rizik, jakož i řešení případů, kdy k podobným událostem dojde. Důležitou součástí smlouvy je stanovení postupu havarijních prací, v rámci kterých má ŘVC ČR právo určit, kdo tyto práce bude vykonávat. To dává objednateli možnost zvolit takový subjekt, který má k úspěšnému řešení situace největší předpoklady. Ve smlouvě je též dostatečně řešena otázka dopravy v okolí místa provádění díla i určení zodpovědnosti za škody na životním prostředí vzniklé nevhodným prováděním díla či vadným zacházením s odpady na staveništi. Jediným nedostatkem v tomto ohledu je duplikace některých ustanovení, čímž dochází ke zbytečnému navyšování rozsahu dokumentu. Nicméně tato skutečnost nemá žádný vliv na platnost těchto opatření či smlouvy. V souvislosti s ochranou životního prostředí lze také doporučit posílit zajištění tohoto aspektu stanovením smluvních pokut pro případ, že k podobným událostem dojde vlivem pochybení zhotovitele či jeho subdodavatelů. Ti by tímto způsobem byli více motivováni k důslednému postupu během nakládání s odpady či v rámci výstavby obecně.

Posledním hlediskem posuzování zajištěnosti smlouvy byla opatření pro případ zásahu vyšší moci. Studium dokumentu prokázalo, že i tato problematika je ve smlouvě dostatečně ošetřena. Malým nedostatkem je v této souvislosti kolize ustanovení o nároku zhotovitele na uhrazení dodatečných nákladů. Na základě jednoho ustanovení má právo o tomto nároku jednat při jakémkoli zásahu vyšší moci, na základě druhého o nárok automaticky přichází, pokud se jedná o povodeň. Bylo by vhodné ustanovení spojit a přeformulovat do podoby, jež by případ povodní přímo vytykala ze zásahů vyšší moci, se kterými právo jednat o dodatečných nákladech vzniká.

Souhrnně lze konstatovat, že smlouva o dílo splňuje podmínky právní platnosti a zároveň je dostatečně ošetřena pro případy mimořádných událostí. Dílčí nedostatky, které byly zjištěny, toto tvrzení neovlivňují. Zabezpečením těchto nedostatků navrhovanými způsoby se pouze posílí celková zajištěnost dokumentu vůči podobným jevům.

8.3 Využívání dotací OPD za účelem krytí nákladů projektu

Z výsledků studia příslušných dat a právních dokumentů vyplývá, že výše krytí investic ŘVC ČR prostřednictvím OPD nemá žádný vliv na objem prostředků, které je možné čerpat z programu na financování budování infrastruktury silniční a železniční dopravy. V souvislosti s touto hypotézou bylo též zjištěno, že na projekt ŘVC ČR se vynakládá menší část zdrojů ve srovnání s projekty v ostatních druzích dopravy, na něž je zároveň vyhrazena několikanásobně vyšší suma prostředků v rámci OPD. Současně byla potvrzena právní zajištěnost těchto investic, neboť průběh celého projektu je kontrolován a napadení právní stránky financování projektu by tak bylo realizovatelné, pouze pokud by při kontrolách byly zjištěny okolnosti, jež by představovaly v souladu s evropskou legislativou pádný důvod k přehodnocení investice z hlediska nároku na hrazení nákladů z prostředků OPD.

9 Zodpovězení hypotéz

H 1: Právní opodstatněnost celého projektu je podložena českou i evropskou legislativou.

Tuto hypotézu potvrzují. Ředitelství vodních cest ČR z pozice hlavního investora rozvoje infrastruktury vodní dopravy jedná v rámci své činnosti dle současně platné české legislativy a zároveň splňuje doporučující zásady evropské dohody AGN.

H 2: Smlouva o dílo uzavřená v rámci projektu je dostatečně právně ošetřena pro případy mimořádných událostí.

Tuto hypotézu potvrzují. Smlouva o dílo v rámci projektu, jež pro účely práce představuje vzorový právní dokument Ředitelství vodních cest ČR, je dostatečně ošetřena pro případy mimořádných událostí v souvislosti s účastí subdodavatelů na pracích, se zásahem vyšší moci a ochranou životního prostředí na místě provádění díla a v jeho okolí. Ve smlouvě je též použito dostatek ustanovení, jež vzniku mimořádných událostí předcházejí a případně řeší jejich důsledky. I přes potvrzení hypotézy lze konstatovat, že smlouva vykazuje některé drobné nedostatky, pro jejichž eliminaci byly navrženy v kapitole 8.2 příslušná opatření.

H 3: Využívání dotací Operačního programu Doprava na krytí nákladů projektu je právně opodstatněné a nemá vliv na výši prostředků, jež jsou čerpány z programu v rámci silniční a železniční dopravy.

Tuto hypotézu potvrzují. Splněním požadavků na udělení možnosti čerpání finančních prostředků z Operačního programu Doprava je zajištěna prvotní právní opodstatněnost a ta je v průběhu projektu nadále kontrolována a posuzována na základě monitorovacích zpráv. Současně bylo zjištěno, že objem prostředků, které jsou čerpány z OPD za účelem rozvoje infrastruktury vodní dopravy, nemá žádný vliv na objem prostředků, které jsou využívány v ostatní dopravě.

10 Závěr

Cílem bakalářské práce bylo zanalyzování právních aspektů projektu Dokončení vltavské vodní cesty na úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou, zejména právních vztahů vznikajících ze smlouvy o dílo ve výstavbě, jež byla uzavřena na výstavbu vodního díla či zařízení na tomto úseku a porovnání některých vybraných částí této smlouvy s §536 - §565 Obchodního zákoníku. Dalším cílem bylo zanalyzovat financování celého projektu, zejména z pohledu Operačního programu Doprava Evropského fondu pro regionální rozvoj. Takto stanovené cíle práce byly splněny.

Práce se věnuje v rámci těchto cílů problematice právního zajištění projektu, a to z různých hledisek. V souvislosti s první hypotézou (H 1: Právní opodstatněnost celého projektu je podložena českou i evropskou legislativou.) bylo dokázáno studiem příslušné české a evropské legislativy, že projekt je právně opodstatněn a podložen.

V práci je též posuzována otázka právní zajištěnosti konkrétní smlouvy o dílo, jež byla v rámci projektu uzavřena. Druhá hypotéza (Smlouva o dílo uzavřená v rámci projektu je dostatečně právně ošetřena pro případy mimořádných událostí.) byla na základě analýzy právních aspektů opatřeného dokumentu potvrzena. Součástí zodpovězení hypotézy jsou také návrhy na opatření, jimiž lze zajištěnost smlouvy pro podobné případy podpořit.

Posledním aspektem projektu, který je v práci zkoumán, je způsob jeho financování. Bylo dokázáno, že způsob financování, který ŘVC ČR zvolilo, je právně opodstatněný a nemá negativní vliv na možnost čerpání prostředků z fondů EU pro účely rozvoje ostatních druhů dopravy.

Splněním cílů a zodpovězením hypotéz se práce může objektivním způsobem vyjádřit o celém projektu i jeho dílčích zkoumaných částech jako o právně korektním. V případě legislativního napadení projektu vycházejícího z kolizní situace v otázce rozvoje vodní dopravy lze konstatovat, že projekt je (z hledisek v práci zkoumaných) dostatečně právně zajištěn a ošetřen.

11 Summary

The objective of this thesis is analyzing the legal aspects of the project “Completion Vltava waterway in the area of Ceske Budejovice – Hluboka nad Vltavou”, namely the legal relations arising from contracts for work in construction, which were actually signed for construction of water objects or facilities during realisation of that project and comparison of some selected parts of this agreement with § 536 - § 565 of Czech Commercial Code. Another objective was to analyze the financing of the project, particularly in view of the Transport Operational Programme of the European Regional Development Fund. Such work objectives are met.

It was found that the whole project is legally justified and supported by relevant Czech and European legislation. It was proved that the contractual documentation within specific part of the project is adequately treated for cases of unexpected events. It was also found that the method of financing does not affect the amount of financial resources from EU funds, which can be obtained for the purpose of covering costs associated with building infrastructure of road and rail transport.

These findings lead to the conclusion that the whole project is legally secured and adequately treated in case of attacking its legal aspects by opponents of investments in development of inland waterway transport.

12 Přehled literatury

12.1 Literární zdroje

BENDL, P.: Odpověď místopředsedy ODS Ing. Petra Bendla. *Vodní cesty a plavba*, Leden 2010, roč. 7, č. 1, s. 16. ISSN 1211-2232

BOHÁČKOVÁ, I., HRABÁKOVÁ, M.: *Strukturální politika Evropské unie*. Praha: C. H. Beck, 2009. ISBN 978-80-7400-111-6

BUKOVSKÝ, J.: Investice do budoucnosti vodních cest v České Republice. *Vodní cesty a plavba*. Leden 2010, roč. 7, č. 1, s. 24. ISSN 1211-2232

ČESKÁ REPUBLIKA. 114/1995 Sb. ZÁKON ze dne 25. května 1995 o vnitrozemské plavbě. In Sbíрка zákonů, Česká republika. 1995, 93, 114, s. 1-25.

DĚDIČ J., ŠVARC, Z.: *Učebnice práva pro ekonomy*. Praha: Prospektrum, 1994. ISBN 80-85431-95-5

EISLER, J.: *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica, 2005. ISBN 80-245-0772-2

HOSPODÁŘSKÁ KOMORA ČR: *Nákladní doprava v ČR – praktická příručka podnikatele*. Praha: PP Agency, 1996.

HYBÁŠKOVÁ, J., ČAPEK, J.: Odpověď předsedkyně EDS PhDr. Jany Hybáškové a místopředsedy EDS Mgr. Jaroslava Čapka. *Vodní cesty a plavba*, Leden 2010, roč. 7, č. 1, s. 12. ISSN 1211-2232

JANKŮ, M. a kol.: *Základy práva pro posluchače právnických fakult*. Praha: C. H. Beck, 2006. ISBN 80-7179-499-6

JURÁŠEK, P.: Vodní doprava a investice do její infrastruktury. *Vodní cesty a plavba*. Leden 2010, roč. 7, č. 1, s. 31. ISSN 1211-2232

LIŠKA, O.: Odpověď předsedy SZ Mgr. Ondřeje Lišky. *Vodní cesty a plavba*, Leden 2010, roč. 7, č. 1, s. 14. ISSN 1211-2232

MAREK, D., KANTOR, T.: Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie. Brno: Barrister & Principal, 2009. ISBN 978-80-87029-56-5

NESNÍDAL, J.: *Obchodní zákoník s komentářem*. Český Těšín: Poradce s.r.o., 2010. ISSN 1211-2437

NESNÍDAL, J.: *Obchodní zákoník. Úplné znění s komentářem*. Český Těšín: Poradce s.r.o., 2005. ISBN 80-7365-065-7

ORIEŠKA, J.: *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: Idea servis, 1999. ISBN 80-85970-27-9

PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M.: *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-351-5

PERNICA, P., NOVÁK, R., ZELENÝ, L., SVOBODA, V., KAVALEC, K.: *Doprava a zásílatelství*. Praha: ASPI, 2001. ISBN 80-8639513-8

ŠTENGLOVÁ, I. a kol.: *Obchodní zákoník. Komentář*. Praha: C. H. Beck, 2009. ISBN 978-80-7400-055-3

ZEMAN, M.: Odpověď předsedy SPOZ Ing. Miloše Zemana. *Vodní cesty a plavba*, Leden 2010, roč. 7, č. 1, s. 10. ISSN 1211-2232

12.2 Internetové zdroje

Epravo.cz, akciová společnost [online]. [cit. 2011-01-05]. Dostupné z:
< <http://www.epravo.cz> >

Státní fond dopravní infrastruktury [online]. [cit. 2011-03-09]. Dostupné z:
< <http://www.sfdi.cz> >

Strukturální fondy EU [online]. [cit. 2011-03-18]. Dostupné z:
< <http://www.strukturalni-fondy.cz>>

13 Přehled použitých zkratk

AGN – Evropská dohoda o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu

AGR – Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem

AGC – Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích

AGTC – Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované přepravy a souvisejících objektech

ERDF – Evropský fond regionálního rozvoje

HSS - Evropská politika hospodářské a sociální soudržnosti

HVDI – Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury

NUTS – Nomenklatura územních statistických jednotek

ObchZ – Obchodní zákoník

ObZ – Občanský zákoník

OPD – Operační program Doprava

ŘVC ČR – Ředitelství vodních cest České republiky

SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury

TEN – T – Transevropská dopravní síť

14 Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Vývoj finančních prostředků soustředěných v ERDF v letech 1975 – 2006

Tabulka č. 2: Srovnání investičních projektů v rámci OPD

Tabulka č. 3: Srovnání výše příspěvků OPD podle druhu dopravy

15 Seznam příloh

Příloha č. 1 – Informační tiskovina ŘVC ČR o projektu Dokončení vltavské vodní cesty
České Budějovice – Hluboká nad Vltavou

Příloha č. 2 – Nový sklopný silniční most v Českém Vrbném – specifikace díla

Příloha č. 1 – Informační tiskovina ŘVC ČR o projektu Dokončení vltavské vodní cesty České Budějovice – Hluboká nad Vltavou

ŘVC ČR

SPLAVNĚNÍ VLTAVY do Českých Budějovic

Dokončení vltavské vodní cesty České Budějovice - Hluboká nad Vltavou

Hluboká nad Vltavou
České Budějovice

- ➔ **Lokalita projektu**
Jihočeský kraj, Vltava, říční km. 229,1-239,6
- ➔ **Realizace projektu**
2008 - 2010
- ➔ **Cena projektu**
financování ze SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury) a z EU (Evropská unie)
- ➔ **Investor**
Ředitelství vodních cest ČR, Vinohradská 184, 130 52 Praha 3, www.rvccr.cz
- ➔ **Provozovatel**
Ředitelství vodních cest ČR - ochranný přístav České Vrbné a přístaviště Lannova loděnice
Povodí Vltavy, s. p. - zajištění plavební hloubky 1,6 m ve zdržích jezů České Vrbné a Hluboká nad Vltavou - modernizace jezu České Vrbné a plavební komora

Cíl projektu

Cílem stavby I. úseku celého projektu je splavnit Vltavu mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou pro rekreační plavbu. Po dokončení, které se předpokládá v roce 2010, spojí tento úsek v délce 8,9 km dvě velká centra turistického ruchu Jihočeského kraje po vodní cestě a umožní tak rozvoj další oblasti dopravy - plavby po řece. Splavněním úseku až po Týn nad Vltavou se jihočeská Vltava plavebně napojí na nádrž Vodňoh dila Orlik a tím výrazně rozšíří turistický potenciál o celou Orlickou nádrž na Vltavě a Otavě.

Projekt se skládá ze souboru staveb

- ➔ zajištění plavební hloubky 1,6 m ve zdrži jezu Hluboká n/Vlt. v délce 4000 m
- ➔ koncové přístaviště Lannova loděnice pro stání lodí délky 60 m
- ➔ modernizace jezu České Vrbné osazením dvou klapek o hrazené výšce 3,0 m
- ➔ plavební komora České Vrbné třídy I o spádu až 7 m
- ➔ ochranný přístav České Vrbné pro 23 malých plavidel a min. 2 osobní lodě
- ➔ zajištění plavební hloubky 1,6 m ve zdrži jezu České Vrbné včetně obratiště

Rekreační plavba a historie vltavské vodní cesty

Rekreační plavba se postupně v Evropě stává důležitým ekonomickým a volnočasovým fenoménem. Splavněním Vltavy v úseku mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou se dokončí vývoj plavby na Vltavě, která je zde provozována od nepaměti. Jezy s propustmi pro vory zde vznikaly již od 14. století. Posledními vybudovanými vodními díly byly přehradní nádrže Hněvkovice a Kořensko dokončené v roce 1991. Splavní Vltava v tuto chvíli končí v Týně nad Vltavou a je přerušena Slapskou a Orlickou přehradou. Na zbývajici trase do Českých Budějovic v délce 33 km jsou vybudovány jezzy, je však nutné dobudovat plavební zařízení.

Po vodě - ekologicky, levně a v pohodě

Parametry vodní cesty

- ➡ třída I (pro plavidla o nosnosti do 300 tun)
- ➡ rozměry plavebních komor - délka 45 m, šířka 6 m a hloubka 3 m
- ➡ plavební hloubka - v 1. etapě 1,6 m a v budoucnu 2,7 m
- ➡ výhledový parametr podjezdné výšky mostů 5,25 m

Popis projektu

Upravovaný úsek začíná pod Jiráskovým jezem v Českých Budějovicích, kde navazuje na záměry projektu "Město a voda" připravovaného Městem České Budějovice. Ukončen je nad jezem Hluboká nad Vltavou.

Projekt se skládá z několika na sebe navazujících staveb:

Zajištění plavební hloubky ve zdrži České Vrbné

Požadovaná hloubka 1,6 m bude zajištěna prohrábkou dna a vybudováním obratiště pod Jiráskovým jezem umožňující otáčení lodí délky až 43 m. Zahloubení dna vyžaduje zajištění stabilizace vývaru stávajícího jezu a vorové propustí. Stavba navazuje na protipovodňovou prohrábkou koryta řeky v dalším úseku realizovanou ve zdrži jezu České Vrbné Povodím Vltavy, s.p.



Koncové přístaviště Lannova loděnice

V prostoru bývalé Lannovy loděnice pod Dlouhým mostem bude vybudováno přístaviště pro krátkodobé stání návrhových osobních lodí a malých plavidel celkové délky 60 m. Bude tak zajištěn bezpečný nástup a výstup cestujících v centru města.

Modernizace jezu České Vrbné

Jez uvedený do provozu v roce 1968 slouží jako stabilizační stupeň koryta s energetickým využitím spádu ve vodní elektrárně umístěné na levém břehu. Na jezu budou současné hydrostatické sektory nahrazeny podpíranými klapkami šířky 22,5 m a hrazené výšky 3 m. V této souvislosti dojde ke stavebním úpravám přelivné plochy a stávajících pilířů včetně nátoky do elektrárny. Smyslem je využít spolehlivější hrací konstrukce, udržovat plavební hladinu bez nutných rozsáhlých úprav ve zdrži, zlepšit manévrovací prostor pro správu řeky při zimním režimu (ledochoď) a při povodňových situacích.



Ochranný přístav České Vrbné

V prostoru nad současným jezem, v místě původního koryta řeky zaniklého stavbou jezu v roce 1968, bude na levém břehu vybudován ochranný přístav pro 23 malých plavidel a min. 2 osobní lodě. Jeho hlavní funkce spočívá v zajištění prostoru pro bezpečné stání plavidel za vysokých vodních stavů i mimo plavební sezónu a také vytvoření zázemí, potřebného v rámci běžného provozu plavidel. Bazén má trojúhelníkový půdorys opatřený sjezdem pro spouštění plavidel a servisním centrem. Přístavní hrana je tvořena svislou stěnou z ocelových štětovic a pevným molem šířky 3 m, podél které bude možné krátkodobě i dlouhodobě státi malých plavidel. Přemostění vjezdu do bazénu je řešeno mostem s podjezdnou výškou pro plavidla 5,25 m.



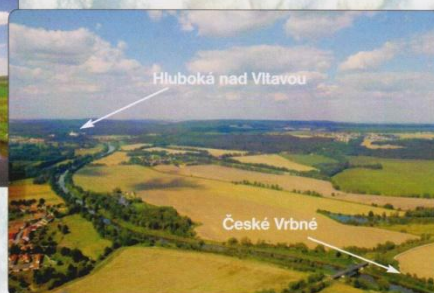
Plavební komora České Vrbné včetně horní a dolní rejdy

Plavební komora o spádu 7 m umožní plavidlům překonání jezu České Vrbné - tedy přechod z horní zdrže do dolní a naopak. Dispozičně je vysunuta do horní vody, aby lépe spolupůsobila s okolní krajinou. Je zde navržena osvědčená železobetonová polorámová konstrukce. V horním ohlavi budou osazena klapková vrata s nepřímým plněním jednostranným krátkým obtokem a v dolním ohlavi pak desková jednokřídlá vrata s přímým prázdněním. V obou rejdách, tvořených štětovou stěnou, jsou umístěna čekací stání pro malá a návrhová plavidla. Návrh plavební komory byl ověřován na matematickém a fyzikálním modelu. Z velinu plavební komory bude možné novým řídicím systémem ovládat plavební i jezové prvky včetně vjezdu do přístavu.



Zajištění plavební hloubky ve zdrži jezu Hluboká nad Vltavou

Požadovaná hloubka 1,6 m bude zajištěna prohrábkou dna v délce 4 km pod jezem České Vrbné. Minimální šířka plavební dráhy je 20 m, což je dodrženo v celé délce úpravy, vyjma úseku mezi železničním mostem a ústím Dehtářského potoka, kde to nedovoluje stávající šířka koryta. Plavební dráha je v tomto úseku užší, proto zde vznikne plavební úžina vyznačená plavebním značením. Hladina je trvale udržována jezem Hluboká nad Vltavou dokončeným v roce 1935.



Akce bude spolufinancována Evropskou unií z Evropského regionálního rozvojového fondu prostřednictvím Operačního programu Doprava a z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury

Vydává Realitativní vodních cest ČR srpen 2008. www.rvccr.cz

NOVÝ SKLOPNÝ SILNIČNÍ MOST V ČESKÉM VRBNÉM

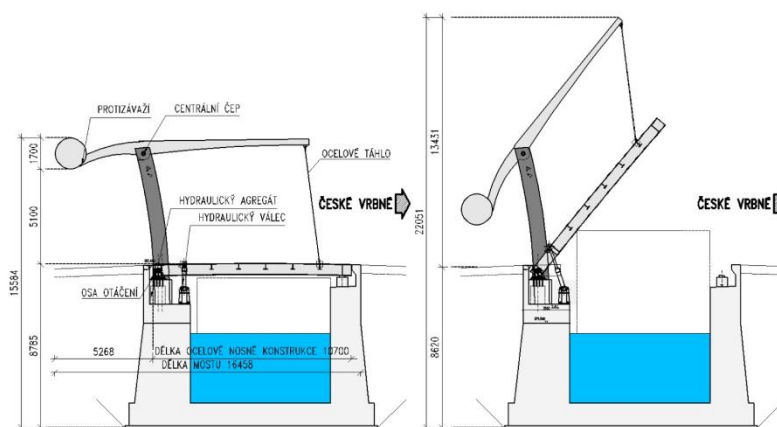
Ing. Pavel Ryjáček, Ph.D., Ing. Vojtěch Kolínský, Ing. Pavel Očadlík
VPÚ DECO PRAHA a.s.

A new bascule bridge in České Vrbné

The paper describes a new road bascule bridge, which was built in the new harbour of refuge České Vrbné. The bascule bridge enables ships to pass under the bridge up to height of 5,25 m, while the slope of the road and the bicycle track stays acceptable. A great accent was also given on the global aesthetical design of the bridge, as the new dominant in the area.

1. ZDŮVODNĚNÍ VÝSTAVBY MOSTU

V rámci výstavby ochranného přístavu České Vrbné v blízkosti Českých Budějovic byl pro přemostění vjezdového objektu vybudován nový silniční most. Aby byla zajištěna dostatečná podjezdná výška pro lodě 5,25 m a zároveň byly zajištěny přijatelné sklonové poměry na komunikaci, která je zároveň cyklotrasou, bylo pro toto přemostění třeba navrhnout pohyblivý most. Jako optimální varianta byl zvolen jednostranně sklopný most s protizávažím.



Obr.1) Podélný řez novým mostem, poloha základní a sklopená

Výstavba mostu se odehrávala v rámci investiční akce „Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou“, jejímž investorem je Ředitelství vodních cest ČR a je financována Evropskou Unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj prostřednictvím Operačního programu Doprava a z prostředků Státního fondu

dopravní infrastruktury. Při návrhu řešení mostu byl velký důraz kladen na celkové estetické ztvárnění mostu, jako na novou netradiční dominantu v území.

1.1 Charakteristika stavby a staveniště

Most je součástí stavby ochranného přístavu České Vrbné poskytujícího ochranu dvěma návrhovým plavidlům dle 1. klasifikační třídy v případě nepříznivých hydrologických stavů na řece. V běžném provozu přístav slouží pro stání až 23 sportovních plavidel a pro servisní služby (tankování PHM, vody, odběr odpadů apod.) poskytované sportovním i osobním lodím. Přístav se nachází na levém břehu Vltavy a je ze tří stran vymezen liniemi ochranné hráze Vltavy, korytem vodáckého kanálu divoké vody a cyklostezkou České Budějovice – Hluboká nad Vltavou. Území je tvořeno zatrávněnými pozemky povrchu navážky v původním korytě Vltavy, v blízkosti je pohyblivý jez České Vrbné z 60. let minulého století. Ochrana přístavu je zajištěna možností hrazení vjezdu přístavu proti návrhové hladině Q_{100} pomocí strojně pohybovatelných deskových vrat. Vjezd do přístavu je přemostěn s požadovanou volnou výškou 5,25 m s bezpečnostní rezervou.

2. TECHNICKÁ ŘEŠENÍ JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ MOSTU

Nový most je s ohledem na dosažení přijatelné hmotnosti navržen jako ocelová svařovaná konstrukce. Důležitou součástí návrhu bylo i řešení strojních a hydraulických prvků a rovněž prvků zabezpečení mostu.

Navržená komunikace na mostě je MOIk 4/4/30, světlá šířka mezi obrubami je 4,0m.

2.1 Hlavní nosná konstrukce

Hlavní nosná konstrukce je navržena ocelová o délce 10,7 m. Mostovka je z důvodu vylehčení tvořena ocelovým přímopojížděným plechem tl. 15 mm podporovaným dvojicí hlavních nosníků výšky 0,6 m. Mostovka je dále vyztužena příčnicí a podélnými výztuhami. Celková šířka mostu je 5,2 m, stavební výška mostu je 0,6 m.

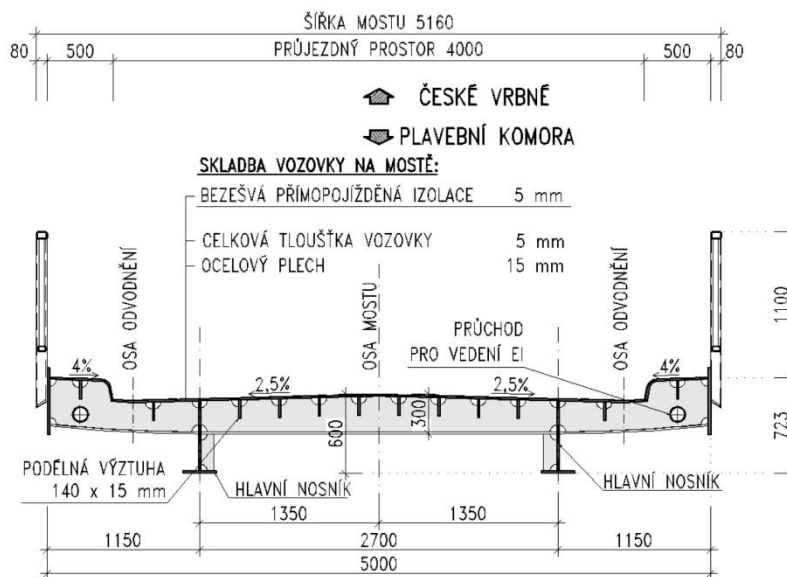
Uložení mostu je na atypická čepová ložiska na opěře O1, druhý konec nosné konstrukce je jednak zavěšen na ocelová táhla, jednak uložen na ložiska tvořená kontaktní plochou z nerezové oceli. Proti případným záporným reakcím je konec mostu zajištěn elektricky ovládaným čepovým zámkem. Mostní závěry jsou ocelové z nekorodující oceli.

Na úložném prahu opěře O1 je osazena dvojice hydraulických válců napojených na mostní konstrukci zajišťující zdvih mostního pole. Otáčení se odehrává kolem centrálního čepu, připevněného k opěře a vystlaného kluzným materiálem pro zamezení „skřípání“. Na opěře mezi čepy je umístěn hydraulický agregát se zásobníkem ekologického oleje.

2.2 Pylony a vahadla

Na opěře O1 se nacházejí ocelové konstrukce pylonů, tvořené komorovým nosníkem rozměrů 0,4 x 0,8 m a výšky 8,4 respektive 7,0 m. Pylony jsou do opěry ukotveny pomocí přivařené patní desky připevněné do betonu chemickými kotvami.

Na pylonech je v kluzné čepové objímce uložena konstrukce vahadla. Vahadlo je stejně jako pylony navrženo jako ocelový komorový nosník. Má průřez široký 0,3 m proměnné výšky od 0,7 do 0,3m. Delší část vahadla nad mostní konstrukcí slouží k zavěšení ocelových táhel, směrem od mostu je na kratší části vahadla zavěšeno železobetonové protizávaží v ocelové objímce.



Obr.2) Příčný řez nové konstrukce

2.3 Elektrotechnické prvky mostu

Vzhledem k pohyblivému charakteru mostu je na mostní konstrukci a v její blízkosti osazena řada zabezpečovacích prvků. Otevírání a zavírání mostu bude řízeno dálkově z velínu plavební komory (po jejím dokončení), v současnosti je u pylonu osazen ovládací pult, který umožňuje přímé ovládání zdvihu. Pohyb je řízen elektronicky s pomocí snímače pohybu na válcích. Na předpolí jsou osazeny tři kamery, nastavené tak, aby byla zajištěna viditelnost na most i předpolí. Před opěrami jsou osazeny elektricky ovládané závory a semaforey, které při otvírání mostu kromě červeného světla vydávají akustický varovný signál.

Na zdvíhaném konci mostu u koncového příčnicku, je umístěn elektromechanický zámek, který zajišťuje polohu mostu ve sklopené poloze proti případnému nadzdvižení.

Na každé straně mostu je osazen plavební znak C.2 - Průjezdni výška omezena (2.9m) a 2 světla prům. 300 mm žluté barvy, složená z LED diod. Tato světla povolují

vjezd pod mostem vždy jen z jedné strany, a to pro sklopenou polohu mostu. Lodní provoz dále ovládá světelná signalizace červenými a zelenými světly osazená na stožárech před vjezdem do přístavu a uvnitř přístavu.

Na obou koncích mostu je osazena závora se svislými záclonkami, která před sklopením mostu uzavře prostor na mostě proti vstupu nepovolaných osob. U každé závory je návěstidlo, používané pro signalizaci výjezdu vozidel HZS, tj. dvojice červených návěstidel průměru 200mm s kontrastním rámem.

Zvedání sklopného mostu zabezpečuje hydraulický pohon. V běžném provozním režimu se most zvedne a zůstává ve zvednuté poloze pouze na dobu nezbytně nutnou pro proplutí plavidel do/z přístavu. Jinak setrvává ve výchozí horizontální poloze, fixované elektrickým zámekem. Hydraulický pohon zohledňuje bezpečnostní hledisko. Je navržen tak, aby bezpečně fixoval konstrukci mostu ve zdvižené poloze, a to i v případě destrukce některé části hydraulického potrubního rozvodu. Nouzové spuštění mostu hydraulický systém samozřejmě umožňuje.

Zvedání mostu zabezpečují dva, po stranách mostní konstrukce umístěné, přímočaré hydromotory (2x $\varnothing 160/\varnothing 110$ – cca 1140 mm) se zabudovanými kontinuálními snímači polohy. Hydraulický agregát je s těmito prvky propojen prostřednictvím vysokotlakého potrubního rozvodu. Celkový instalovaný příkon je $P = 19,75$ kW.



Obr.3) Pohled na závory a zabezpečení mostu a na hydraulické válce

Pro zabezpečení mostu jsou navrženy celkem 3 dohledové kamery. Z toho jsou 2 umístěny na pylonu mostu, jedna kamera je na sloupu návěstidla. Pro zabezpečení provozu mostu (varování osob) je dále navržen tlakový reproduktor, napojený přes interkom na plavební komoru.

Most je rovněž vybaven slavnostním osvětlením, které zdůrazňuje jeho pohyblivou funkci. Osvětlení rovněž pomůže zabezpečení mostu proti případnému vandalismu.

3. PRŮBĚH VÝSTAVBY

3.1 Výstavba mostu

Výstavba mostu probíhala v období od 05/2010 do 11/2010. Stavba byla zahájena výstavbou poměrně komplikované spodní stavby, která musela umožnit umístění velkého množství elektrotechnického a hydraulického vybavení pro most.

Nosná konstrukce byla vyrobena v mostárně firmy Metrostav, vcelku přepravena na staveniště a za pomoci mobilního jeřábu osazena na ložiska. Pylony a vahadlo byly vzhledem k rozměrům přepravovány samostatně a kompletovány na staveništi. Montáž byla komplikována velmi přísnými požadavky na přesnost osazení. Zejména se jednalo o osazení pohyblivých čepových prvků, kde bylo nutno dodržet jejich polohu a souosost. Díky pečlivé montáži se tyto požadavky podařilo dodržet.

Následně proběhla montáž ostatních částí mostu, jednalo se zejména o hydraulický systém a jeho ovládání. Montáž mostu byla dokončena 30.10.2010.



Obr.3) Pohled na dokončený most z přístavu

3.2 Zkoušení mostu před uvedením do provozu

Vzhledem k výjimečnosti mostní konstrukce bylo před uvedením mostu do provozu provedeno velké množství zkoušek. Mimo standardní statickou zatěžovací zkoušku byla rovněž provedena dynamická zatěžovací zkouška (přejezdy nákladním vozidlem o různých rychlostech přes normovou překážku). Cílem bylo mimo určení dynamického součinitele i ověření případných nepříznivých vibrací mostu. Důvodem je (na rozdíl od běžných konstrukcí) poměrně nízký přítlak na zdvihaném konci, který je trvale odlehčován vahadlem. Zjištěné výsledky však s ohledem na parametry testování byly plně vyhovující.

Dále proběhla zkouška, která simulovala zatížení větrem na most při jeho zdvihu a spouštění. Důvodem je, že zatížení hydraulických válců je silně závislé na směru a rychlosti působení větru. Toto zatížení se pohybuje od tlakových sil až k tahovým. Tato simulace probíhala zavěšováním železobetonového závaží na konec mostu (simulace větru zavírajícího most) a na vahadlo (simulace větru otevírajícího most). V obou těchto případech byla ověřena funkčnost mostu.

Po provedení těchto zkoušek byl most uveden do zkušební provozu v délce trvání 1 měsíc, ve kterém docházelo k jeho pravidelnému zdvihání za různých klimatických podmínek (teplota, rychlost větru). V rámci zkušební provozu bylo testováno rovněž ovládání mostu za mimořádných a nouzových podmínek. Zkušební provoz byl ukončen 30.11.2010 a v současné době probíhá kolaudační řízení pro uvedení mostu do provozu.



Obr.4) Pohledy na sklopený most

4. ZÁVĚR

Celá stavba představuje komplexní řešení vztahů silniční a vodní dopravní cesty s použitím technologie zvedání mostního pole, která dosud nebyla na území České republiky aplikována. Řešení umožnilo sladit požadavky obou druhů dopravy a vztahů k sousedním areálům. Investorem stavby je **Ředitelství vodních cest ČR**, projektantem mostu **VPÚ DECO PRAHA a.s.** Generálním zhotovitelem mostu a ochranného přístavu je firma **HOCHTIEF CZ a.s.**, výrobce ocelové konstrukce byl **Metrostav a.s., divize 7**. Dodavatelem hydraulického systému byla firma **HYTOS Ostrava-Vítkovice s.r.o.**, řízení a ovládání mostu dodávala **Argo Automatizace, s.r.o.**

Titul, jméno, příjmení autora: Ing. Pavel Ryjáček, Ph.D.

Adresa firmy – pracoviště: VPÚ DECO PRAHA a.s., Podbabská 20, 160 00 Praha 6

Telefon: 602 250 860

E-mail: ryjacek@vpupraha.cz