**Předkládací zpráva pro tripartitu**

**Přehled investorské přípravy staveb, které mají předpokládané datum zahájení realizace v letech 2016 až 2018 a jejichž stavební náklady přesahují 300 mil. Kč**

Vláda projednala dne 11.5.2016 materiál „Návrh dalšího postupu v investorské přípravě dopravních staveb opírajících se o stanoviska EIA vydaná dle zákona č. 244/1992 Sb.“ a přijala k němu své usnesení č. 430. V bodě III.1 b) uložila ministru dopravy předkládat vládě v pravidelných intervalech přehled investorské přípravy staveb, které mají předpokládané datum zahájení realizace v letech 2016 až 2018. Frekvence předkládání předmětného materiálu byla vládou snížena na 1x za 6 měsíců (další formální předložení vládě 30.9.2018).

I přes tuto skutečnost byl v rámci podkladů pro tripartitu proveden upgrade informací a aktuálně je tak předkládán **přehled investorské přípravy definovaných staveb k 11.5.2018**.

**Materiál obsahuje též informace ve vztahu k přípravě tzv. prioritních dopravních záměrů**, pro které bude zvolen zrychlený režim znovuposouzení vlivů záměrů na životní prostředí.

U vybraných staveb je momentálně vysokým rizikem dokončení majetkoprávní přípravy, většinou probíhající vyvlastňovací řízení a samotný průběh navazujících řízení, kde dochází k odvolání a podávání soudních žalob. V tomto ohledu částečně pomůže novelizovaný stavební zákon, který umožňuje vydat stavební povolení pro veřejně prospěšnou stavbu ještě před dokončením majetkoprávního vypořádání. **Katastrofální důsledky pro připravované stavby by nastaly v okamžiku, kdy by bylo následně shledáno, že zákon č. 256/2016 Sb., umožňující vydání stanovisek EIA ve zrychleném režimu pro vybrané stavby, je protiústavní.**

Dodržení termínů předpokládaného zahájení jednotlivých staveb závisí primárně na získání pravomocného stavebního povolení a na úspěšném dokončení procesu výběru zhotovitele, kdy rizika těchto procesů jsou pouze velmi obtížně predikovatelná. **Na základě požadavků jednání malé tripartity dne 8.3.2018 byla k jednotlivým projektům doplněna rizikovost kvantifikující pravděpodobnost jejich zahájení v uvedeném roce.**

Podstatnou informací je také **skutečnost, že zahajovaná zadávací řízení představují ve svém důsledku značnou finanční zátěž pro rozpočet SFDI, jehož výše pro rok 2018 je sice dostatečná, ale rozpočtový výhled na roky 2019 a 2020 je nedostatečný pro pokrytí realizace všech staveb, u nichž by to připravenost umožňovala,** a to i při reflektování výrazných poklesů realizačních cen v zadávacích řízeních. **Při naplnění uvedených předpokladů to bude spolu s mandatorními výdaji a výdaji na menší stavby znamenat značnou kumulaci finančních potřeb na fakticky zahájené stavby především v letech 2019 a 2020, resp. v letech následujících.**

**Silniční stavby, u nichž se předpokládá uvedení do provozu v roce 2018**

Celkem lze oprávněně předpokládat, že bude v tomto roce zprovozněno 42,9 km nových silnic dálnic (25,8 km modernizované D1; 3,8 km na D7) a silnic (13,3 km), které jsou k 11.5.2018 v realizaci.

**Silniční stavby, u nichž probíhá v roce 2018 realizace (jen již zahájené)**

Dále je celkem k 11.5.2018 v realizaci 71,5 km novostaveb dálnic, 28,4 km modernizované D1 a 49,5 km novostaveb silnic I. třídy, které budou zprovozněny později než v roce 2018.

**Významné silniční stavby zahajované v roce 2018, dosud nezahájené**

U mnoha staveb uvedených v materiálu byl již vybrán zhotovitel či se dokončuje výběrové řízení a dokončuje se nebo je již dokončena majetkoprávní příprava. Zároveň není v současné době známo vysoké riziko, které významně ohrožuje možnost zahájení realizace v roce 2018 (na stupnici 0-5 je za vysoké považováno riziko 4 a 5). Ve zbytku roku 2018 lze předpokládat zahájení 52,5 km nových dálnic a 15,8 km silnic I. třídy (jen stavby nad 300 mil. Kč).

Ve vztahu **ke stavbám na dráze lze za Správu železniční a dopravní cesty, s.o. uvést**, že celkově je k 05/2018 v realizaci 193 km železničních drah, z čehož bude v roce 2018 zprovozněno 105 km. Další významné stavby v délce několika desítek km budou v roce 2018 zahajovány. Ve vztahu ke stavbám dráhy se mnohdy jedná také o stavby, které nelze objektivně posuzovat jen z hlediska jejich kilometrické délky, např. stavby sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, stavby výpravních budov, trakčních měníren atp.