Zápis ze zasedání

Pracovního týmu RHSD ČR pro dopravu a dopravní infrastrukturu (PT RHSD)

Datum a čas: 30. května 2019, od 12:00 hodin

Místo: Ministerstvo dopravy (MD), Poradní místnost ministra

Přítomni: dle prezenční listiny

Jednání Pracovního týmu RHSD ČR pro dopravu a dopravní infrastrukturu (dále „pracovní tým" nebo též „PT") bylo sezváno před zasedáním 149. Plenární schůze RHSD ČR, konající se dne 10. června 2019. Rozhodnutím Předsednictva RHSD byl do programu této plenární schůze zařazen mj. bod „Zajištění výstavby prioritních staveb dopravní infrastruktury".

Program jednání:

1. Zajištění výstavby prioritních staveb dopravní infrastruktury

2. Různé – ústní informace

1) Zajištění výstavby prioritních staveb dopravní infrastruktury

Jednání pracovního týmu bylo zahájeno vedoucím PT, který přivítal pana ministra a přítomné členy PT a stručně uvedl body programu jednání. Po krátkém úvodním slovu pana ministra byl zástupcem MD krátce představen již tradičně předkládaný materiál „Přehled přípravy staveb s plánovaným zahájením v nejbližších letech a stavebními náklady nad 300 mil. Kč", aktualizovaný ke dni 23. 3. 2019. Další upgrade materiálu bude proveden ke dni 11. 6. 2019. Předkládaná tabulka v souladu s požadavky z předcházejícího jednání PT obsahuje dodatečné informace a grafické úpravy pro přehlednější posouzení změn oproti minulému stavu. Jako doprovodný materiál byly rovněž zpracovány tabulky, jejichž obsahem jsou dopravní stavby s předpokladem uvedení do provozu v roce 2019, dopravní stavby s předpokládaným zahájením v roce 2019 a stejně tak pro rok 2020.

V materiálu jsou obsaženy rovněž 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. Zahajovaná zadávací řízení představují ve svém důsledku značnou finanční zátěž pro rozpočet SFDI, jehož výše pro rok 2019 se sice jeví dostatečná, ale rozpočtový výhled na roky 2020 a 2021 je nedostatečný pro pokrytí realizace všech staveb, u nichž by to připravenost umožňovala.

Byla sdělena stručná informace o podané žalobě k Ústavnímu soudu (dále jen „ÚS"). Katastrofální důsledky pro připravované stavby by nastaly v okamžiku, pokud by bylo následně shledáno, že zákon č. 256/2016 Sb., umožňující vydání stanovisek EIA ve zrychleném režimu pro vybrané stavby, je protiústavní. Vláda ČR do řízení u ÚS vstoupila v postavení vedlejšího účastníka řízení, přičemž MD bylo vládou pověřeno, aby zastupovalo předmětné zájmy. MD je přesvědčeno, že k žádnému porušení ústavního pořádku nedošlo, nicméně výsledek řízení u ÚS nelze předjímat.

S ohledem na uvedené jsou z hlediska procesů stavebního řízení nejrizikovější stavby D1 01136 a D49 4901 Hulín – Fryšták.

Následně byla otevřena diskuze k předmětnému materiálu.

Za stranu zaměstnavatelů bylo zástupcem Svazu průmyslu a dopravy (SP ČR) sděleno v souhrnu následující:
- kladně hodnotil upřesnění tabulky dle požadavků z předcházejícího zasedání pracovního týmu;
- vyzval, aby navenek byly ve větší míře a zřetelněji prezentovány úspěchy, které se v této oblasti podařily (např. otevření nového úseku dálnice);
- vyjádřil nespokojenost s odložením některých staveb, zejména pak upozornil na 6 odložených investičních akcí na železnici;
- informoval o legislativních přípravách týkajících se upřednostnění veřejného zájmu a vyzval zástupce rezortu dopravy k účasti na vznikající pracovní komisi;
- ve věci rozpočtu bude trvat na tom, aby střednědobý výhled, stanovený pro výstavbu dopravní infrastruktury, jak z národních tak z evropských zdrojů, byl dodržován;
- upozornil na nedostatečný dohled Policie ČR na dálnicích, zejména pak na dálnici D1.

Za stranu zaměstnavatelů bylo zástupcem KZPS z odvětví stavebnictví sděleno v souhrnu následující:
- pozitivně hodnotil grafické úpravy provedené v tabulce;
- upozornil na významný počet staveb, které se posouvají;
- v souvislosti s posouváním staveb do dalších období vyjádřil obavu z možného dopadu z hlediska finančního čerpání;
- zdůraznil problematiku způsobu financování dopravní infrastruktury;
- poukázal na určitou nerovnováhu v souvislosti s přidělenými prostředky v rozpočtu SFDI na železnice a na silnice (poměr silnice k železnici by měl být větší).

Ze strany MD byly podány stručné informace k aktuálnímu stavu některých staveb a příčinám posunů termínů zahájení staveb, které jsou rozličné pro každou jednotlivou stavbu. Např. u stavby Frýdek-Místek byl problém s odstoupením zhotovitele II. etapy, u stavby D1 0136 obchvat Přerova byl problém s převodem správního řízení z Přerova do Olomouce z důvodu podjatosti úřední osoby, u stavby D 49 probíhá příprava na vydání stavebního povolení, nicméně je zde vysoké riziko podání odvolání. Určitou komplikaci ve vztahu k zahájení územního řízení představuje velkou novelou stavebního zákona zakotvená povinnost obesílat všechny vlastníky nemovitostí a s tím související problém s doručováním. K posunu do dalších let došlo vesměs u technologických staveb, kde jsou problémy se zprovozňováním systému ETCS či konverzí trakční soustavy v některých částech. Zohlednění těchto koncepčních technologických změn v připravovaných stavbách je však i přesto žádoucí. Na druhou stranu dochází i k pozitivním posunům, například v případě SŽDC se podařilo 2 stavby uspíšit z roku 2020 na rok 2019.

Za stranu zaměstnanců bylo zástupcem ASO (OSŽ) sděleno v souhrnu následující:
- považuje za zásadní zrychlit zejména železniční stavby kolem metropole s ohledem na přibývající počet cestujících;
- upozornil na problematiku spojenou se zaváděním systému ETCS; v souvislosti s tím navrhl setkání za účasti největších dopravců a odborné veřejnosti;
- vyzval ke svolání jednání dopravců k otázce konverze stejnosměrné soustavy na střídavou soustavu.

Za stranu zaměstnanců bylo zástupcem ČMKOS (OSD) sděleno v souhrnu následující:

- upozornil na nepříznivý stav dopravní infrastruktury v ČR, což vede k problémům s dodržováním závazků dopravců z pohledu zaměstnanců, zejména s dodržováním jízdních řádů či místa a času nakládky a vykládky;
- upozornil na nutnost koordinace akcí rovněž s kraji s ohledem na využívání objízdných tras;
- upozornil na značný nedostatek odstavných míst a s tím související problém s vykonáváním stanovených bezpečnostních přestávek zejména u řidičů kamionů.

Závěr: Materiál s názvem „Zajištění výstavby prioritních staveb dopravní infrastruktury" byl členy pracovního týmu projednán. Členové pracovního týmu se shodli na níže uvedených výstupech z jednání:

- **Sociální partneři pozitivně přijali úpravy materiálu především formálního charakteru, které byly v tabulce provedeny v souladu s požadavky vznesenými na předchozím zasedání PT. Na druhou stranu vyjádřili nespokojenost s posouváním termínů zahájení u významného počtu staveb a v této souvislosti vyjádřili obavy ohledně zabezpečení jejich financování. Pozitivně naopak hodnotili skutečnost, že v případě SŽDC se podařilo 2 stavby uspíšit z roku 2020 na rok 2019.**

- **Na základě připomínek sociálních partnerů ohledně otázky financování staveb bylo vedoucím PT navrženo, aby jako samostatný bod na příští zasedání pracovního týmu bylo zařazeno téma „způsob financování dopravní infrastruktury. Zároveň se sociální partneři shodli na tom, že téma financování dopravní infrastruktury je vhodné projednat na Plenární schůzi RHSD ČR. Bude proto navrženo, aby tento bod byl zařazen do programu jednání plenární schůze.**

2) Různé – ústní informace

V rámci tohoto bodu byla již tradičně podána aktuální informace o stavu jednání ohledně balíčku mobility.

Rada EU přijala svůj konečný postoj v tzv. Obecném přístupu v prosinci 2018, kde však řada ministrů dopravy hlasovala proti klíčovým elementům finálního kompromisu. EP schválil svou pozici po vypořádání ca 1600 pozměňovacích návrhů až nedávno na plénu v dubnu 2019. Kvůli ukončení politického mandátu dosluhujícího EP „zaparkoval" EP balíček v prvním čtení a oba zákonodárci se se svými pozicemi potkají až po ustavujícím plénu EP, které by mělo proběhnout na přelomu června / července 2019. Poté musí proběhnout schůzky koordinátorů jednotlivých frakcí ve výborech EP, které by měly ustanovit aktuální zpravodaje a stínové zpravodaje k jednotlivým předpisům (zejména nahradit bývalé europoslance novými). V Radě se nyní bude čekat na pracovní plán finského předsednictví, které již neformálně indikovalo, že plánuje zahájit trialogy nejspíše na přelomu září / října 2019.

V rámci bodu „různé" byla zástupcem ČMKOS (OSD) zmíněna dvě témata, a to zákaz jízdy kamiónů v levém jízdním pruhu a změna zákazu jízdy kamiónů v neděli.

Téma zákazu jízdy kamiónů v levém jízdním pruhu bylo pracovním týmem projednáno na předchozím jednání. Ze strany zástupců zaměstnavatelů a zaměstnanců bylo potvrzeno jejich **společné stanovisko, že předmětný návrh omezuje podnikání, představuje velký zásah do provozu celé**

ekonomiky, zhoršuje pracovní a sociální podmínky, přičemž návrh nepřináší žádná pozitiva. Současná legislativa je dostatečná, neboť zákon již nyní umožňuje řešit určitý kritický úsek dopravními značkami. V souvislosti s tím byla zdůrazněna úloha Policie ČR, aby důsledně kontrolovala dodržování pravidel bezpečnosti silničního provozu.

Ke změně zákazu jízdy kamiónů v neděli bylo vedoucím PT uvedeno následující. V rámci přípravy novely zákona č. 361/2000 Sb. proběhlo mezirezortní připomínkové řízení, přičemž jedna z připomínek ze strany MV směřuje k rozšíření zákazu jízdy v neděli. Nejedná se o žádný pozměňovací návrh zákona načtený poslanci, nýbrž pouze o jednu ze značného množství připomínek, které odbor legislativy MD nyní vypořádává. K novele zákona č. 361/2000 Sb. bude dne 11. 6. uspořádán workshop.

Krátce byla vedena diskuze ohledně obnovení činnosti pracovní skupiny, založené za minulého vedení Prahy a společné pro Pražský okruh a železniční spojení Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla.

Závěrem jednání bylo dohodnuto, že na následujícím jednání PT, které by se mělo konat na přelomu června/července, budou jako samostatné body projednána témata:

- **financování dopravní infrastruktury**
- **ETCS**
- **problematika přechodu na střídavou trakci**
- **novela zákona č. 361/2000 Sb.** (zákaz jízdy kamiónů v levém jízdním pruhu a rozsah omezení jízdy některých vozidel v určitých dnech dle § 43 zákona).

Zapsala: Mgr. Petra Smolová

Schválil: Ing. Ladislav Němec