**Předkládací zpráva**

**Přehled investorské přípravy dopravních staveb, jejichž stavební náklady přesahují 300 mil. Kč a jejichž předpoklad zahájení je v následujících 3 letech**

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 v rámci revize vládních úkolů – usnesení č. 189 z 21.3.2018 - na 1x za 6 měsíců. **Aktuálně je předkládán přehled stavu přípravy staveb k 11.9.2019.**

Materiál obsahuje též informace ve vztahu k přípravě tzv. prioritních dopravních záměrů, pro které byl 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 pomáhá novelizovaný stavební zákon, který umožňuje vydat stavební povolení pro veřejně prospěšnou stavbu ještě před dokončením majetkoprávního vypořádání. Značný přínos lze očekávat také od novely zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní a jiné infrastruktury (zákon č. 169/2018 Sb.) s účinností od 1.9.2018. **Rozhodnutím pléna Ústavního soudu č. 44/18 ze dne 17. července 2019 se podařilo odvrátit hrozící katastrofální důsledky pro připravované stavby (tzv. prioritní dopravní záměry dle §23a zákona o EIA)**, které by nastaly v okamžiku, kdy by bývalo bylo Ústavním soudem shledáno, že zákon č. 256/2016 Sb., umožňující vydání stanovisek EIA ve zrychleném režimu pro vybrané stavby, je protiústavní. Naštěstí Ústavní soud rozhodl ve prospěch připravovaných staveb, když neshledal výše citovaný zákon jako 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 147. jednání RHSD jsou změny zobrazující pokrok v přípravě jednotlivých staveb barevně odlišeny oproti předchozí verzi.

Podstatnou informací je také **skutečnost, že zahajovaná zadávací řízení představují ve svém důsledku značnou finanční zátěž pro rozpočet SFDI**, jehož výše pro rok 2019 je dostatečná, stejně jako ještě nelze předpokládat, že vzniknou zásadní problémy s průběžným financování staveb v roce 2020, ale **rozpočtový výhled na roky 2021 a 2022 je nedostatečný pro pokrytí realizace všech staveb, u nichž by to připravenost umožňovala**, a to i s přihlédnutím k dosahovaným realizačním cenám v zadávacích řízeních, které v uplynulé době po dlouhodobějším poklesu vykazují skokově zcela opačný trend, což je dle přesvědčení resortu dopravy způsobeno nedostatečnou kapacitou stavebního trhu především z hlediska lidských zdrojů. Objevují se již i zadávací řízení, ve kterých byla podána jen jedna nabídka, či i nebyla podána žádná nabídka. **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 druhé polovině roku 2020 a v roce 2021, resp. v letech následujících.**