Parlament České republiky

POSLANECKÁ SNĚMOVNA

2023

9. volební období

ZÁPIS

z 11. schůze

podvýboru pro dopravu,

která se konala dne 29. srpna 2023

v budově Poslanecké sněmovny, Sněmovní 4, 118 26 Praha 1
zasedací místnost Karla Sladkovského A-23

**Přítomni:** posl. Stanislav Berkovec, Milan Feranec, Jiří Hájek, Martin Kolovratník, Marek Novák, Miloš Nový, Zuzana Ožanová, David Pražák, Michael Rataj, Jiří Slavík, Antonín Tesařík, Libor Turek a př. Ondřej Lochman

**Omluvy:** posl. Martin Exner

**Zástupci ministerstev:
Martin Kupka**, ministr – MD
**Václav Bernard**, náměstek člena vlády - MD
**Jana Budíková**, VO silniční legislativy – MD
**Tomáš Ehler**, ZVŘ sekce energetiky a jaderných zdrojů – MPO
**Ivan Frasch**, řed. odb. legislativy – MD
**Lenka Hamplová**, NM VŘ sekce ekonomické s infrastrukturní – MD
**Ladislav Havlíček**, ZŘO odb. jaderné energetiky – MPO
**Jakub Kopřiva**, NM VŘ sekce legislativní a právní – MD
**Jakub Michálek**, VO infrastruktury pozem. komunikací a spec. stavebního úřadu – MD
**Jiří Nedoma**, poradce – MD

 **Hosté z řad odborné veřejnosti:
Jakub Bazgier** – Správa železnic, SSVRT, **Pavel Čížek** – KÚPK, **Alice Houserová** – RAILTARGET,
**Josef Hlavička** – Havel&Partners, **Vladimír Hurych** – Via Salis, **Matěj Potměšil** – Havel&Partners, **Jakub Randák** – ČD, a.s., **Ivo Rýc** – 4UM, **Anna Řeháková** – SZBŽ, **Jan Sechter** – HK, **Oldřich Sládek** – Svaz dopravy, ŽESNAD, **Jan Sůra** – ZDOPRAVY.cz, **Jiří Svoboda** – SŽ ČR, **Jaroslav Tyle** – ŽESNAD, **Tomáš Tyl** – Svaz dopravy, ŽESNAD, **Luděk Vyka** – ČD, a.s., **Marek Zajíc** – ČD, a.s.

**Návrh programu:**

|  |
| --- |
| 1. Schválení programu schůze
2. **Novela z. o urychlení výstavby vysokorychlostních tratí - EU**
3. Návrh termínu a pořadu následující schůze
4. Různé
 |

1)
Schválení programu schůze

Předseda podvýboru Ondřej Lochman schůzi zahájil ve 10:35 hod a po úvodním přivítání všech přítomných členů podvýboru a pozvaných hostů načetl omluvy poslanců. Následně přednesl odůvodnění svolání schůze, kterým je širší diskuze k Liniovému zákonu – ST410 a vzhledem k vybranému tématu navrhl odsouhlasit nejen program, ale současně také veřejné jednání 11. schůze, s čímž všichni přítomní členové podvýboru souhlasili. *(hlasování: 13-0-0)*

2)
Novela z. o urychlení výstavby vysokorychlostních tratí - EU

 **Martin Kupka** (MD) zahájil tento bod odůvodněním, proč bylo nutné vytvořit celou řadu důležitých pozměňovacích návrhů k novele zákona č. 416 a v této souvislosti v prvé řadě poděkoval kolegům z MD zejména z legislativního odboru a sekce přípravy strategií, protože bez těchto důležitých změn by bylo i nadále velmi obtížné dosáhnout urychlení přípravy výstavby klíčových infrastrukturních staveb a zejména pak VRT. Dalším podstatným důvodem pro PN je pro efektivní souběh s novým stavebním zákonem vhodně nachystat doposud naučené procesy zejména v oblasti majetkoprávního vypořádání. Zdůraznil, že cílem je zajistit to, aby příprava staveb probíhala co možná nejrychleji se zohledněním všech veřejných zájmů a s jejich správným vyvážením. MD je k zákonu 416 gestorem, avšak je třeba podtrhnout, že na celé řadě PN se MD spolupodílelo s MPO - byly pojmenovány základní okruhy témat, které je potřeba řešit, pokud chceme udržet investiční tempo a zajistit přípravu všeho, co v ČR určitě vzniknout má. Jedním z klíčových úkolů je správně nastavit zahajování procesu majetkoprávního vypořádání tak, aby ve sloučeném režimu územního
a stavebního řízení nebylo nutné čekat do okamžiku pravomocného finálního právního rozhodnutí. Jeden z PN říká, že v případě velkých infrastrukturních projektů je jejich zahájení možné pouze na základě souhlasného stanoviska EIA – týká se to 99%, tzv. „velká EIA“ - dosavadní režim totiž proces zahajování majetkoprávní přípravy umístil až do okamžiku, kdy je k dispozici pravomocné územní rozhodnutí - tím sloučeným by došlo k posunu o několik měsíců dozadu a ve výsledku by došlo ke ztrátě výhody jednoho procesu sloučeného stavebního a územního řízení z hlediska délky jedné stavby. Každý krok je zvažován z pohledu řádného hospodáře a kladné stanovisko EIA dává jasný obraz záměru, kudy stavba povede. Je třeba precizně připravit „správný výstřel“ , a to i v legislativní podobě. Dalším podstatným PN je definování dílčího územního rozvojového plánu, který je primárně spojen s celou řadou jednotlivých investičních zájmů - VRT a všemi dalšími infrastrukturními dopravními plány na celostátní úrovni. Cesta dílčího územního plánu pro dopravní stavby vytváří široký prostor investičním záměrům a znamená ucelený proces, protože stavby procházejí napříč celou republikou skrze jednotlivé regiony – vytipováno v rámci intenzivní debaty se Správou železnic jako jeden z požadavků. Jeden z návrhů vytváří jednodušší podmínky pro přístup k nerostům ve spolupráci s MPO – např. dostupné kamenivo, získávání písku, štěrku a dalších potřebných stavebních materiálů, aby bylo možné stavby realizovat. Dochází k rozšíření okruhu staveb, u kterých bude možné daleko více urychlovat majetkoprávní procesy se zohledněním veřejných zájmů.

**Jakub Kopřiva** (MD) v rámci přípravy PN přiblížil konkrétní změny navržené MD, které reagovaly na vývoj projednávání v PS – nově tedy nadřízeným subjektem bude MD, ale mnoho návrhů bylo dáno ke zpracování i dalším ministerstvům:

1/ Povinným subjektem pro poskytování informací již nebude MMR, ale MD -

*„Navrhovaná změna souvisí se zřízením Dopravního a energetického stavebního úřadu, ke kterému
 došlo zákonem č. 152/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění
zákona č. 195/2022 Sb., a některé další související zákony. Dopravní a energetický stavební úřad nahrazuje dříve zamýšlený Specializovaný a odvolací stavební úřad, jenž měl být podřízen Ministerstvu pro místní rozvoj. Dopravní a energetický stavební úřad bude úřadem v rezortu Ministerstva dopravy.*

*S ohledem na skutečnost, že § 5g odst. 1 souvisí pouze se stavbami transevropské dopravní infrastruktury, tzn. stavbami dopravní infrastruktury, jeví se s ohledem na působnost dotčených správních orgánů jako vhodnější a věcně účelnější, aby povinnost na svých stránkách zveřejnit údaje dle § 5g odst. 1 mělo Ministerstvo dopravy, jakožto úřad nadřízený Dopravnímu a energetickému stavebnímu úřadu, nikoliv Ministerstvo pro místní rozvoj. Na uplatnění tohoto pozměňovacího návrhu bylo dosaženo shody mezi Ministerstvem dopravy a Ministerstvem pro místní rozvoj“*;

2/ Dochází k úpravě blanketu pro odvolání v oblasti majetkopr., aby nebylo možné tak jednoduše obstruovat -
 *“Navrhuje se zvláštní právní úprava pro případ podání blanketního odvolání proti rozhodnutím
 ve správních řízeních podle liniového zákona, která spočívá v tom, že v případě podání takového od-
 volání bude přezkoumávána pouze zákonnost napadeného rozhodnutí.
 V současné době je řada rozhodnutí vydaných ve správních řízeních podle liniového zákona napa-
 dena pouze tzv. blanketním odvoláním, z něhož není patrné, v čem je spatřován rozpor s právními
 předpisy či jaké vady rozhodnutí či řízení jsou vytýkány. Takové odvolání neobsahuje náležitosti sta-
 novené § 82 odst. 2 správního řádu a správní orgán proto musí odvolatele vyzvat, aby tuto vadu
 svého podání odstranil (§ 37 odst. 3 správního řádu), a poskytnout mu k tomu přiměřenou lhůtu. Tím
 dochází k průtahům v odvolacím řízení, ze strany odvolatelů často účelově vyvolaným.
 Navrhuje se proto stanovit, že odstranit nedostatky blanketního odvolání, tj. doplnit jej o údaj o tom,
 v čem je spatřován rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu před-
 cházelo, lze pouze do konce lhůty pro podání odvolání, přičemž k odstranění těchto nedostatků ne-
 bude správní orgán odvolatele vyzývat.
 Pokud nebudou tyto nedostatky odstraněny do konce lhůty pro podání odvolání, bude správní orgán
 přezkoumávat pouze soulad napadeného rozhodnutí a řízení, které vydání rozhodnutí předcházelo,
 s právními předpisy, tj. bude přezkoumávat pouze zákonnost rozhodnutí, nikoli však jeho věcnou
 správnost.*

 *Navrženou změnou dojde k urychlení odvolacích řízení, ve kterých jsou podána blanketní odvolání,
 a to o dobu, po kterou správní orgán vyzývá odvolatele k odstranění nedostatků odvolání, o dobu,
 kterou mu k tomu poskytuje, a též o dobu spojenou s posuzováním jiných než zákonných vad prvo-
 instančních rozhodnutí*;

3/ Návrhy na vyvlastnění se budou podávat současně s žalobou -

 *Podle § 2 odst. 2 liniového zákona je soud vázán (pořádkovou) lhůtou pro rozhodnutí o žalobě proti
 (správnímu) rozhodnutí podle tohoto zákona. Z hlediska principu procesní ekonomie je však nežá-
 doucí připustit možnost podat návrh na přiznání odkladného účinku žaloby až po jejím podání. O ná-
 vrhu na přiznání odkladného účinku musí soud rozhodnout bez zbytečného odkladu, nejpozději do
 30 dnů od jeho podání, což vyplývá z § 73 odst. 4 soudního řádu správního. Soud přitom doručuje
 návrh k vyjádření nejen žalovanému podle § 73 odst. 2 soudního řádu správního, ale musí ho doručit
 také osobě zúčastněné na řízení (viz nálezy spis. zn. II. ÚS 1839/19 ze dne 22. 07. 2019 a spis. zn. III.
 ÚS 871/21 ze dne 01. 06. 2021).
 Za účelem urychlení povolovacích procedur a přípravy staveb dopravní a jiné strategické infrastruk-
 tury je proto vhodné, aby soud po podání žaloby proti jakémukoli rozhodnutí podle liniového zákona
 mohl připravovat a činit procesní kroky směřující k rozhodnutí o žalobě v relativně krátké, 90denní
 lhůtě.
 Žalobce, který napadá rozhodnutí správního orgánu, jenž rozhodl v posledním stupni, prošel správ-
 ním řízením ve dvou instancích a má jeden měsíc (v případě řízení podle stavebního zákona 2 měsíce)
 na podání žaloby. Za těchto okolností není nepřiměřené předpokládat, že musí znát svou újmu, tvrdit
 ji a přiměřeně ji prokázat už v žalobě.
 Pravidlo, které umožňuje podat návrh na přiznání odkladného účinku žaloby pouze společně se žalo-
 bou, resp. návrh na přiznání odkladného účinku opravného prostředku proti rozhodnutí soudu o ža-
 lobě pouze s tímto opravným prostředkem, je ostatně stanoveno již v případě vydávání mezitímního
 rozhodnutí podle § 4a odst. 4 a § 4b liniového zákona. Zobecnění stávajícího pravidla obsaženého
 v § 4a odst. 4 a § 4b liniového zákona na všechna řízení je proto vhodným nástrojem vedoucím k ze-
 fektivnění rozhodování soudu, splnění zákonné lhůty pro rozhodnutí a dílčímu urychlení přípravy
 stavby dle liniového zákona*;

4/ Dochází k posunutí původně navrženého termínu pro nabytí účinnosti navrženého zákona -
 „*Navrhuje se posunutí účinnosti navrženého zákona na 1. ledna 2024, tak aby nabyl účinnosti až
 v termínu, kdy nabyde účinnosti zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů,
 neboť navržená právní úprava je na něj přímo navázána. Navržená změna účinnosti též souvisí s tím,
 že legislativní proces nebyl k původně navrženému datu účinnosti (tedy 10. srpnu 2023) dokončen*;

5/ V reakci na podnět z MPO by mělo dojít k doplnění institutu dílčího územního rozvojového plánu do liniového
 zákona, který by bylo možné využít i pro oblast „LEX ATOM“ – stavby pro jaderné zdroje, které by mohly být
 použity i pro jadernou energetiku -
 „*Pozměňovací návrh směruje k* ***doplnění institutu dílčího územního rozvojového plánu do liniového
 zákona****. Možnost přijetí územního rozvojového plánu pouze pro část území, resp. pouze pro některé
 významné stavby dopravní infrastruktury, má za cíl zjednodušit a zefektivnit přípravu a povolování
 významných dopravních záměrů, typicky vysokorychlostních tratí. Navržené doplnění současně nijak
 negativně neovlivňuje ochranu dotčených veřejných zájmů ani funkčnost a existenci celostátního
 územního rozvojového plánu.
 Potřeba zefektivnění přípravy strategických záměrů dopravní a další infrastruktury je přitom potře-
 bou vyvolanou aktuální geopolitickou situací, jakož i socioekonomickým i environmentálním vývo-
 jem. Tuto potřebu pak uznává a zmiňuje např. i nález Ústavního soudu České republiky (Pl. ÚS 39/18
 z 22. března 2022).* ***Nástroj územního rozvojového plánu je závazný a umožňuje přímé povolování záměrů v území.
 Právě tento nástroj, který byl do právního řádu zaveden již s účinností od 1. ledna 2021, měl řešit
 celostátně významné strategické záměry.******Územní rozvojový plán však doposud nebyl vydán.
 V návaznosti na novelu nového stavebního zákona, přijatou v podobě zákona č. 152/2023 Sb.,
 je navíc patrné, že první územní rozvojový plán vznikne tak, že pouze převezme záměry dopravní
 a technické infrastruktury ze zásad územního rozvoje krajů*** *(jsou-li současně vymezeny i v politice
 územního rozvoje, jedná se o veřejně prospěšné stavby nebo opatření a uplynula-li lhůta k jejich
 přezkumu podle správního řádu a podle soudního řádu správního).
 Kdy tato věcná změna bude přijata, nelze nyní odhadovat, ovšem s ohledem na dosavadní zkušenosti
 a potenciální složitost jejího pořizování vzhledem k území celé České republiky, kterou má posti-
 hnout, se její pořízení nedá očekávat v krátkém období.* ***Proto je nezbytné, aby bylo možné pořídit
 právě dílčí územní rozvojový plán u těch strategických záměrů, u kterých to jejich stupeň rozpraco-
 vanosti umožňuje a vyžaduje.*** *Vzhledem k tomu, že se v případě dílčího územního rozvojového plánu
 bude jednat o území prostorově ohraničené dotčenou stavbou, dá se předpokládat i rychlejší průběh
 jeho pořizování, tedy rychlejší využitelnost pro rozhodování v území.
 Pořízení a vydání dílčích územních rozvojových plánů není v rozporu s myšlenkou jednoho celostát-
 ního územního rozvojového plánu, když jednotlivé dílčí územní rozvojové plány budou pravidelně do
 celostátního územního rozvojového plánu přebírány při jeho aktualizacích. Současně platí, že nedo-
 chází při pořizování dílčího územního plánu k omezení účastenských práv těch, kdo budou plánova-
 nou stavbou dotčeni.
 Ustanovení § 2d a 2e tedy zavádí do liniového zákona možnost přijetí části územního rozvojového
 plánu pro záměry dopravní infrastruktury, u kterých tak stanoví vláda. Právní úprava této možnosti
 přitom nijak nemění podstatu územního rozvojového plánu, jelikož stále jde o ten stejný nástroj
 územního plánování.
 Současně i pro dílčí územní rozvojový plán bude podle § 112 odst. 2 nového stavebního zákona platit,
 že navazující územně plánovací dokumentace se nepoužije v rozsahu, v jakém by znemožnila reali-
 zaci záměru vymezeného v dílčím územním rozvojovém plánu, jakožto v nadřazené územně pláno-
 vací dokumentaci.
 Pozměňovacím návrhem je stanoveno, že pořizovatelem dílčího územního rozvojového plánu je MD,
 které má tento typ výstavby v gesci a které současně bude hradit náklady vymezené v § 91 odst.
 nového stavebního zákona ve vztahu k příslušnému dílčímu územnímu rozvojovému plánu.* ***Dílčí územní rozvojový plán může být přijat i před přijetím prvního územního rozvojového plánu****.
 Explicitně se stanoví, že nad rámec staveb ze zásad územního rozvoje budou do prvního územního
 rozvojového plánu přejaty také již vydané dílčí územní rozvojové plány. Potřeba vymezit konkrétní
 stavby strategického významu může vyvstat i po přijetí prvního územního rozvojového plánu. V ta-
 kovém případě bude tato stavba vymezena buď prostřednictvím změny územního rozvojového plánu,
 nebo prostřednictvím dílčího územního rozvojového plánu, který následně bude převzat do nejbližší
 změny celostátního územního rozvojového plánu. Oba procesy budou koordinovány na vládní úrovni.* ***Procesní úprava přijetí dílčího územního rozvojového plánu navazuje na účinné znění nového sta-
 vebního zákona****. Ustanovení týkající se procesu pořízení se proto až na výjimky použijí obdobně.
 Podkladem pro přípravu návrhu je obsah dílčího územního rozvojového plánu podle rozhodnutí vlády
 a stanovisko Ministerstva životního prostředí. V rámci procesu pořizování dílčího územního rozvojo-
 vého plánu bude možné spojit společné jednání s veřejným projednáním. Vydání dílčího územního
 rozvojového plánu se bude řídit § 104 a 105 nového stavebního zákona, přičemž jej schvaluje a vy-
 dává vláda, která zároveň jako vrcholný orgán zajistí řešení případných rozporů, pokud se je nepodaří
 vypořádat pořizovateli v rámci pořizování.*6/ Také došlo k rozšíření přílohy, která se týká dvou plynovodů…

V závěru svého vystoupení poukázal na velké množství „poslaneckých“ PN (z téměř celého politického spektra), které MD aktuálně zpracovává a vyjádření by mělo být prezentováno na nejbližší schůzi HV. Celá řada PN vstupuje do působnosti jiných ministerstev – MMR a MPO.

 Př. **Ondřej Lochman** poděkoval za přehled a následně dodal zmínku o svém PN, který vznikl za spolupráce s MD a MPO a od kterého si slibuje více vodíkových čerpacích a dobíjecích stanic podél dálnic, dobíjecí stanice i u drážních vozidel a další jeho PN se věnuje možnosti vykupování pozemků ve zrychleném procesu na základě jednotného environmentálního stanoviska bez nutnosti předchozího schválení EIA. Dále uvedl, že jednání 11. schůze PPD by mělo být vnímáno jako plénum k otevření potřebné širší diskuze, jelikož je velice důležité, aby změna zákona byla opravdu kvalitní a není proto problém případný návrh pro přerušení na 14 dní nebo měsíc přednést na HV, aby byl dostatek času pro další diskuzi a k případnému rozšíření PN. Poté otevřel diskuzi.

*diskuze:*

 Posl. **Martin Kolovratník** poděkoval za svolání podvýboru, za otevřené jednání a za jeho přípravu, protože napříč ministerstvy a PS panuje shoda napříč politickým spektrem, a proto poděkoval za podanou sérii PN. Mj. vznesl dotaz k dílčímu územnímu plánu, jaký byl v obecné rovině postoj MMR a dále požádal
o informaci zástupce MD, zda by bylo možné popsat, jak bude vypadat proces po časové ose a zda k zahájení dílčích územních rozvojových plánů bude moci v souladu s novým stavebním zákonem dojít již v příštím roce a jak to bude fungovat?

 **Martin** **Kupka** (MD) k tomuto sdělil, že začne posledním dotazem, protože MD by si velice rádo, dle vyhodnocení průběhu aktualizace zásad územních rozvojů jednotlivých krajů, udělalo představu o tom, jak je MD daleko. Existují místa, kterými již lze projít, protože VRT je již pevně ukotveno v zásadách územního rozvoje, jsou však území, kde doposud není jasno a je proto potřeba situaci rychle vyhodnotit a je zde prostor pro řešení v podobě spuštění dílčího územního plánu. K dalšímu dotazu - v souvislosti s jednáním s MMR – proběhlo mnoho setkání na úrovni expertní i ministerské, ladí se přesný procesní souběh, aby bylo jasné v jaké fázi MD předá dílčí rozvojový plán a jakým způsobem se zapojí do celkového územního plánu. Je žádoucí, aby tento proces byl i z hlediska MMR bez jakýchkoli otazníků a nejasností.

 Př. **Ondřej Lochman** vyzval k dalším dotazům a současně poukázal na situaci okolních států.

 Posl. **Martin Kolovratník** uvedl svůj dotaz tak, že se netýká VRT, ale silnic II. třídy a zbytkových pozemků, kdy kraje a zejména okresy jsou v tuto chvíli na tom znevýhodněny – kraje mohou, ale okresy nemohou čerpat…V r. 2018 byla k tématu silnic II. tříd otevřena debata, a proto uvažuje o podání dalšího PN k problému řešení silnic II. třídy a také zvažuje vazbu na „polskou metodu“, která v Polsku funguje. Položil otázku, zda MD připravuje nějaké obdobné řešení?

 **Martin** **Kupka** (MD) zdůraznil, že je třeba zajistit, aby v rámci ústavnosti návrh nepropadl. Je důležité, aby zásah do vlastnických práv nenarazil na základní princip proporcionality z hlediska ústavnosti úprav. Je zřejmé, že řada (např. obchvatových) staveb na silnicích II. a III. třídy je srovnatelná se stavbami I. třídy. Mělo by se proto dosáhnout, aby se jednalo o jednotný proces, který přinese významné urychlení celé fáze bez popření proporcionality.

 **Jakub Kopřiva** (MD) k problematice proporcionality doplnil, že poslední novela byla napadena skupinou senátorů u Ústavního soudu, který v odůvodnění konstatoval, že mmř. strategické záležitosti celostátního významu odůvodňují využití mmř. prostředků. MD kontaktováno nebylo, ale dle informací byli kontaktováni někteří poslanci, kteří problematiku již řeší a také dnes, pokud existuje jakákoli veřejně prospěšná strategie celostátního významu, tato spadá pod působnost nového zákona a cílem je, aby každá infrastruktura byla účinná v rámci proporcionality.

 Př. **Ondřej Lochman** zmínil svůj podnět pro budování páteřních cyklostezek, jelikož se jedná o „institut veřejně-prospěšné stavby“, na které je, stejně jako na krajích k silnicím II. třídy, využíván liniový zákon.

 **Jakub Kopřiva** (MD) v rámci přípravy PN zareagoval, že pokud by se mělo jednat o spec. urbanistické stavby, ty by také měly být jeho součástí stejně jako určité druhy komunikací, které zde doposud uvedeny nejsou – mělo by dojít spíše k druhovému vymezení těchto staveb, nežli k jejich řazení dle názvů.

 **Oldřich Sládek** se v souv. se z. č. 416 a jeho návaznosti na nový stavební zákon pozeptal na nějakou možnost pro zdolání bobra evropského, aby došlo k urychlení výstavby strategických železničních staveb v Praze, které byly pozastaveny z moci MŽP kvůli ochraně tohoto hlodavce.

 **Martin Kupka** (MD) sdělil, že si nemyslí, že by v tuto chvíli mohl být bobr zdolán, ale je v zájmu všech, aby se legislativní proces urychlil, protože ČR tímto zrychlením může pouze těžit, avšak v tomto ohledu řešit, zda bobr je nepřítelem pro výstavbu infrastruktury, by bylo poněkud nadbytečným.

 Př. **Ondřej Lochman** následně oslovil zástupce odborné veřejnosti, zda nemají k tomuto tématu nějaké další připomínky.

 **Jiří Nedoma** (MD) ve svém vystoupení přítomným představil závěry série Kulatých stolů, které se tématu „Urychlení přípravy a realizace VRT v ČR“ a řešení související problematiky věnovaly v průběhu měsíců duben – červen 2023. Jednání se netýkala pouze VRT, ale také spojení dalších subjektů infrastruktury. Ve výstupních materiálech je zmíněno rozšířené názvosloví a jedním ze závěrů diskuzí je fakt, že je potřebné o těchto věcech více diskutovat a otevřít dveře k financování z okolních států a z EU. Bylo docíleno jednoznačné shody a Správa železnic ČR významnou mírou přispěla k urychlení a posílení schvalovacího procesu. Z jednání je patrné, že jsou podporovány všechny plány a návrhy, které vzešly z MD. Otázkou zůstává zrychlení jednání s obcemi, které z toho „nic nemají“. Institut dohody o finančním plnění by tyto obavy obcí dokázal překlenout, a to i s ohledem na zlepšení životního prostředí, protože obce vnímají pouze přechodné potíže během výstavby. Výstavba VRT je prioritou i proto, aby se naše národní hospodářství znovu mohlo nadechnout. Dnes příprava liniových staveb trvá mnohonásobně déle než samotná výstavba. Institut finančního plnění pro obce by situaci dokázal urychlit o mnoho let. Dále zmínil návrh na nový způsob řešení majetkoprávního vyrovnání a příp. vyvlastnění, jejichž vyřízení by se výrazně zkrátilo ze stávajících mnoha let na několik měsíců. V závěru zmínil, že se také přiklání k přerušení za účelem precizování současných návrhů.

 Př. **Ondřej Lochman** sdělil, že pokud na jednání HV vznikne potřeba jednání přerušit na 3 – 4 týdny, neměl by to být problém.

 Následnou diskuzi, která se věnovala různým návrhům na řešení majetkoprávního vypořádání, však bylo nutno urychleně přerušit z důvodu hlasování v PS, a proto př. Ondřej Lochman 11. schůzi PPD ukončil.

*Schůze byla ukončena v 11:35 hod.*

 Martin E x n e r v.r. Ondřej L o c h m a n  v.r.

 ověřovatel podvýboru předseda podvýboru

*zapsala: Michaela Bandi
dne: 11. září 2023*