**Připomínky ČPS k návrhu věcného záměru zákona o liniových dopravních stavbách**

**Zásadní připomínky**

**K materiálu obecně:**

Předložený materiál představuje návrh na řešení problematiky neúměrně dlouhé přípravy a povolování liniových dopravních staveb. V závěrečné zprávě RIA jsou definovány hlavní příčiny neúnosného vztahu a v návaznosti na to jsou zpracovány jednotlivé okruhy právních vztahů. Obecně lze konstatovat, že materiál **není zcela vyvážený** a **některé okruhy právních vztahů popisuje méně srozumitelným způsobem**, přičemž **ne ve všech směrech reaguje na konstatované nedostatky**. Předložená řešení představují v některých otázkách zásadní změny, zejména pokud jde o principy správního řízení a soudního přezkumu, přičemž ne všechna navržená řešení budou podle našeho názoru zcela funkční. Považujeme za **nezbytné** výše uvedené **nedostatky odstranit a materiál** v tomto smyslu **přepracovat.**

**Konkrétní připomínky ke způsobu promítnutí věcného řešení do právního řádu (část B):**

1. **Ke kap. 1. Základní zásady, smysl a účel věcného záměru – přeložky technické infrastruktury**

V části Jediný úřad nesouhlasíme s tím, že přeložky technické infrastruktury jsou součástí liniové dopravní stavby. Požadujeme doplnění, že tyto přeložky jsou samostatnými stavebními objekty, které jsou povolovány ve stejném režimu jako stavba hlavní (liniová dopravní stavba). Stavební úřady, které by byly příslušné k jejich povolení, jsou v jednotném řízení vedeném specializovaným stavebním úřadem dotčeným orgánem a vydávají závazná stanoviska jako podklad nezbytný pro rozhodování. Uvedené obdobně platí též pro další části materiálu týkající se výše uvedeného (např. **kap. 3. Popis věcného záměru, bod 3.1 Vymezení základních pojmů, bod 3.3.3 Definice dopravní liniové stavby pro účely zákona o dopravních liniových stavbách**).

Mimo uvedené upozorňujeme na skutečnost, že přeložky technické infrastruktury je nutné řešit s jejich provozovateli.

1. **Bod 3.3.5 - obsahové náležitosti Plánu potřeb**

V tomto bodě se uvádí, že **„*Plán potřeb, který bude přílohou zákona, bude obsahovat pouze textovou část a nikoli již grafické znázornění koridorů u jednotlivých záměrů“***. Přitom v textové části bude každý záměr charakterizován pouze označením koridoru, což bez jeho vyznačení v mapovém podkladu je nic neříkající a dále označením úseku v podobě dvou koncových bodů úseku a několika bodů uprostřed koridoru, (v závislosti na délce úseku dvou nebo tří bodů) jak se uvádí v dokumentu.

Takovéto vymezení záměru je s ohledem na právní závaznost Plánu potřeb v zákoně nevyhovující a nepřijatelné. Při projednávání návrhu zákona, jehož přílohou bude Plán potřeb a zejména pak při jeho aktualizaci, se v podstatě není, pokud jde o jednotlivé záměry, k čemu vyjadřovat.

Navrhované řešení:

Požadujeme přepracování této části tak, aby byl koridor vymezující trasu stavebního záměru graficky znázorněn.

1. **Bod 3.4 - trasování**

Věta, která je uvedena v bodě 3.4: **„*Výsledek Trasování bude mít pouze vnitřní závaznost pro podání žádosti o povolení liniové stavby a pro posouzení vlivů na životní prostředí prováděného v rámci řízení o povolení liniové stavby.“***je značně nejasná a není zřejmé, co z ní vyplývá.

Pokud si ji máme vyložit tak, že výsledek trasování je určující pro investora a zejména pro projektanta, který jej musí plně respektovat při navrhování trasy záměru, pak je to značně problematické. Protože se proces trasování odehrává pouze mezi MD, MMR a orgány územní samosprávy, nemohou se k tomu vyjádřit další dotčené subjekty, zejména „oprávnění investoři“, (ti své budoucí záměry vedené mimo zastavěná území nemusejí mít zakotveny v zásadách územního rozvoje ani územních plánech) aby se v tomto procesu zohlednili jejich oprávněné zájmy tj. jejich stavební záměry, které v době probíhajícího trasování mohou již mít projektově připravené nebo jsou ve fázi investorské přípravy.

Z tohoto důvodu může docházet k významným konfliktům a problémovým situacím jak při přípravě liniových dopravních staveb, tak při přípravě staveb zejména energetických zařízení, které jsou na základě zákona č. 458/2000Sb., rovněž budovány a provozovány ve veřejném zájmu.

Navrhované řešení:

V souvislosti s výše uvedeným požadujeme doplnění a úpravu materiálu.

1. **Stavební uzávěra na území**
2. **Bod 3.4.2 Zákaz provádění změn v dotčených plochách od okamžiku vyvěšení záměrů veřejnou vyhláškou**

Princip, zakotvený ve větě:“ ***Od okamžiku zveřejnění navrhovaného záměru veřejnou vyhláškou v rámci řízení o povolení liniové stavby, příp. od okamžiku, od kterého je dotčeným osobám umožněno do záměru (žádosti) nahlížet, vznikne zákonná stavební uzávěra na území, kterého se týká řízení o povolení liniové stavby.“***, která je uvedena v bodě 3.4.2, je zcela nepřijatelný, protože ve fázi zveřejnění návrhu je nejisté umístění záměru a tím pádem není zřejmé, kterých pozemků se záměr ve skutečnosti dotkne. Navíc je třeba si uvědomit, že délka řízení o povolení liniové dopravní stavby až po vydání vlastního povolení (s ohledem na to, že v sobě zahrnuje až na vyvlastňovací řízení všechna ostatní řízení a nebylo s dotčenými subjekty předtím vůbec projednáno) se může blížit až jednomu roku.

O stavební uzávěře lze uvažovat, až po nabytí právní moci povolení liniové stavby, přičemž navrhovaná čtyřletá lhůta je nepřiměřeně dlouhá s ohledem na avízovanou provázanost Plánu potřeb s jejich financováním z SFDI a zbytečně by se tím mohla zablokovat výstavba některých jiných staveb, které jsou rovněž budovány ve veřejném zájmu, např. energetických zařízení pro nezbytné posílení sítě, jejich obnovu nebo vytvoření podmínek pro připojení objektů nového investora.

Navrhované řešení:

Z výše uvedených důvodů požadujeme lhůtu stavební uzávěry zkrátit na dva roky včetně úpravy, od kdy platí.

1. **Bod 3.4.3 – stavební uzávěra před samotným vyvěšením záměru na základě vyhlášky MD**

Princip stavební uzávěry *„****Před samotným vyvěšením záměru v řízení o povolení liniové stavby může Ministerstvo dopravy stanovit vyhláškou na dobu 2 let území, které je předmětem záměru“*** postrádá odůvodnění a je zcela nepřijatelný ze stejných důvodů, jako je uvedeno v bodě 3.4.2.

Navrhované řešení:

Tuto část požadujeme zcela vypustit.

1. **Bod 3.4.9 – Platnost rozhodnutí o povolení stavby**

Nesouhlasíme s navrženou dobou platnosti rozhodnutí o povolení stavby v trvání 10 let, protože nelze připustit desetiletou blokaci území, zejména pro záměry v energetice, které jsou svým významem neméně důležité. Požadujeme stanovit lhůtu platnosti povolení liniové dopravní stavby v délce trvání 5 let, které je pro získání potřebných majetkových práv dostatečná, zvláště pak s ohledem na to, že je ji možno prodloužit o dalších 5 let.

Navrhované řešení:

Požadujeme stanovit lhůtu platnosti povolení liniové dopravní stavby v délce trvání 5 let.

1. **Ke kap. 4. Způsob promítnutí věcného řešení do právního řádu**

Požadujeme zachovat zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů. Tento předpis se vztahuje též na energetickou a vodní infrastrukturu, které jsou mimo jiné v působnosti Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva zemědělství. Pro uvedené infrastruktury umožňuje některá zjednodušení či zkrácení v povolovacích procesech, která požadujeme zachovat.