

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Katedra aplikované geoinformatiky a územního
plánování



Výklad vybraných pojmů stavebního zákona,
legislativní povinnosti v průběhu povolování a
realizace liniových staveb

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. Jiří Kykal, CSc.
Bakalant: Michaela Hofmannová

2013

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra aplikované geoinformatiky a územního
plánování

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hofmannová Michaela

Územní technická a správní služba - kombinované Litvínov

Název práce

Výklad vybraných pojmů stavebního zákona, legislativní povinnosti v průběhu povolování a realizace liniových staveb

Anglický název

Interpretation of Selected Terms in The Building Act, the obligatios during the permitting and konstruktion of The line konstruktions

Cíle práce

Cílem práce je zaměřit se na proces získání územního rozhodnutí a následně proces stavebního povolení liniových staveb. Tento proces přípravy stavby sledovat zejména z hlediska majetkoprávního vypořádání se zaměřením na možnosti investora (státu) prosadit své cíle ve světle toho, zda se jedná či nejedná o stavbu veřejně prospěšnou.

Metodika

Zásady pro vypracování:

Majetkoprávní vypořádání liniových staveb. Prosazení souladu liniové stavby s územními plány dotčených obcí. Zajištění rozhodnutí o umístění stavby se souhlasem vlastníků pozemků. Zajištění rozhodnutí o umístění liniových staveb vydané bez souhlasu vlastníků pozemků, veřejně prospěšná stavba. Vyvlastnění . Vydání stavebního stavební povolení z hlediska majetkoprávního vypořádání .

Harmonogram zpracování

Datum zadání bakalářské práce: 30.6.2011

Datum odevzdání bakalářské práce: 30.3.2013

Rozsah textové části

30 - 40 str.

Klíčová slova

majetkoprávní vypořádání, liniová stavba, územní rozhodnutí, veřejně prospěšná stavba, vyvlastnění, stavební povolení

Doporučené zdroje informací

Seznam odborné literatury:

DOLEŽAL J., MAREČEK J., SEDLÁČKOVÁ V., SKLENÁŘ T., TUNKA M., VOBRÁTILOVÁ Z., 2006: Nový stavební zákon v teorii a praxi, Linde Praha, 703 s.

HOLUB J., FIALA M., BIČOVSKÝ J., 2006: Občanský zákoník, Linde Praha, 872 s.

JANDERKA K., 2010: Zákon o vyvlastnění - 2 aktualizované vydání s výkladem k zákonu o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, Linde Praha, 171 s.

Zákon č. 350/2012 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění

Zákon č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní infrastruktury

Zákon č. 500/2004 Sb. správní řád

Ostatní zdroje informací:

Změny a doplňky územního plánu velkého územního celku Severočeské hnědohelné pánve (2001)

Zřizovací listina Ředitelství silnic a dálnic ČR, úplné znění

Vedoucí práce

Kykal Jiří, Ing., CSc.

Ing. Petra Šimová, Ph.D.

Vedoucí katedry



prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.

Děkan fakulty

V Praze dne 20.3.2013

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala samostatně pod vedením Ing. Jiřího Kykala, CSc. Prohlašuji, že jsem v seznamu literatury uvedla veškeré literární prameny, ze kterých jsem čerpala.

V Mostě dne: 13. 4. 2013

Michaela Hofmannová

PODĚKOVÁNÍ

Chtěla bych tímto poděkovat vedoucímu bakalářské práce Ing. Jiřímu Kykalovi, CSc. za odbornou pomoc při vypracování této bakalářské práce. Rovněž bych chtěla poděkovat pracovníkům Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Chomutov a pracovníkům odboru územního plánování krajského úřadu Ústeckého kraje.

ABSTRAKT

Příprava staveb je velmi náročný proces a současná legislativa nedává těm, kteří se touto činností zabývají, v mnoha ohledech dostatečnou legislativní podporu, tak aby tento proces mohl probíhat efektivně. V bakalářské práci popisují přípravu liniových staveb (dálnic, rychlostních komunikací a silnic I. třídy) zejména s důrazem na majetkoprávní postupy, které jsou nedílnou součástí přípravy staveb. Majetkoprávní vypořádání je přitom proces, který patří v rámci přípravy, zejména liniových staveb, k těm nejjednodušším a rovněž nejproblémovějším z celého spektra činností, které lze dohromady pojmenovat jako příprava staveb.

Klíčová slova:

Majetkoprávní vypořádání, liniová stavba, veřejně prospěšná stavba

ABSTRACT

Preparation of buildings is a very challenging process and current legislation does not give to those who are involved in this activity, in many respects, sufficient legislative support, so that this process can take place effectively. This dissertation describes the preparation of linear structures (highways, motorways and primary roads) with particular emphasis on proprietary practices that are an integral part of the preparation works. While property settlement is a process that includes the preparation, especially of linear structures, up to those most critical and also most problematic from the whole spectrum of activities that can be named together in preparation for construction.

Keywords:

Property settlement, line construction, community building

Obsah

1.	Úvod	8
2.	Cíle práce	9
3.	Metodika	10
4.	Zahájení přípravy liniové stavby	12
4.1	Liniová stavba.....	12
4.2	Studie.....	12
4.3	Investiční záměr.....	12
4.3.1	<i>Dopravní politika</i>	<i>14</i>
4.3.2	<i>Operační program doprava (OPD)</i>	<i>15</i>
4.3.3	<i>Předinvestiční příprava</i>	<i>16</i>
5.	Prosazení souladu liniové stavby s územními plány dotčených obcí	18
5.1	Souhlas obce se stavbou	18
5.2	Nesouhlas obce se stavbou	20
6.	Zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí	21
6.1	Územní rozhodnutí.....	21
6.1.1	<i>Žádost o vydání územního rozhodnutí</i>	<i>21</i>
6.1.2	<i>Územní rozhodnutí z majetkoprávního hlediska</i>	<i>22</i>
6.1.3	<i>Budoucí vypořádání objektové skladby</i>	<i>23</i>
6.2	Vydání územního rozhodnutí se souhlasem všech vlastníků pozemků.....	24
6.3	Vydání územního rozhodnutí pro veřejně prospěšnou stavbu bez souhlasu vlastníků pozemků.....	25
6.4	Nesouhlas vlastníků se stavbou bez využití institutu veřejně prospěšné stavby	26
7.	Vyvlastnění.....	28
7.1	Postup před vyvlastňovacím řízením	28
7.2	Omezení vlastnického práva dle zákona o vyvlastnění	29
7.3	Podmínky vyvlastnění	29
7.4	Vyvlastnitel	30
7.5	Vyvlastňovaný	30
7.6	Náhrada za vyvlastnění.....	31
7.7	Rozhodnutí o vyvlastnění	31
8.	Vydání stavebního povolení z hlediska majetkoprávního vypořádání.....	32
8.1	Smlouvy	32
8.2	Záborový elaborát.....	34
8.3	Geometrický plán.....	35
9.	Vypořádání stavby po dokončení.....	35
10.	Diskuse.....	37
11.	Závěr.....	39
12.	Přehled literatury a použitých zdrojů	41

1. Úvod

Téma bakalářské práce je výklad vybraných pojmů stavebního zákona, legislativní povinnosti v průběhu povolování a realizace liniových staveb. Popis v samotném začátku vzniku liniové stavby, od investičního záměru, po vydávání územního rozhodnutí a následně stavebního povolení. V této práci je klíčovou otázkou v přípravě liniových staveb majetkoprávní vypořádání. Práce popisuje, v jaké míře se zabýváme majetkoprávním vypořádáním u jednotlivých procesů, které je potřeba provádět v důsledku přípravy liniové stavby. Přestože se může zdát, že ve chvíli, kdy je silniční stavba ve své přípravě ve fázi, kdy projekční organizace odevzdává investorovi projektovou dokumentaci v podrobnostech pro územní řízení, je velká část práce hotová, praxe vypovídá o tom, že je tomu zcela naopak.

V současné době je vzhledem k nedostatku finančních prostředků na realizaci i přípravu zásadních dopravních staveb v České republice, ten správný čas se nadechnout a provést zásadní revizi systému přípravy staveb.

Okrajově se však dotkneme i cílů spočívajících v udržení navrhované objektové skladby. Objektová skladba navržená projektantem a následně objektová skladba výsledná, bývá po projednání s dotčenými orgány státní správy s ohledem na dopad životního prostředí a s dotčenými obcemi, na jejichž katastru se stavba nachází, odlišná a jen v mizivém počtu případů je tento rozdíl ve prospěch investora, tedy vede ke snížení počtu objektů a tím pádem k úspoře předpokládaných investičních nákladů stavby.

2. Cíle práce

Cílem bakalářské práce je poskytnout ucelený pohled na přípravu liniových staveb hlavně z hlediska majetkoprávního vypořádání. Konkrétně v této práci se zaměřením na proces přípravy zejména dopravních a silničních staveb. Popsat zahájení přípravy od zpracování investičního záměru, dále získání územního rozhodnutí až po vydání stavebního povolení za pomoci platné legislativy a příslušných interních směrnic.

3. Metodika

V bakalářské práci jsem zpracovala za použití platných právních předpisů, norem a literatury, postup při přípravě liniových staveb, zejména v oblasti dopravního silničního stavitelství se zaměřením na majetkoprávní vypořádání. Práci jsem vypracovala dle novely zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, která je platná od 1. 1. 2013 (dále jen „stavební zákon“). Významně jsem využila praktické zkušenosti, znalosti a poznatky ze své praxe na Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen ŘSD ČR), kde pracuji jako investiční referentka majetkoprávní přípravy staveb. Mezi vybrané pojmy stavebního zákona jsem zařadila ty pojmy související se stavbami dopravního silničního stavitelství, které reprezentují majetkoprávní přípravu jako významnou součást procesu přípravy staveb. Při zpracování, zejména ve fázi získání územního rozhodnutí, popisují postup jednání nejen dotčených vlastníků pozemků jak právnických tak fyzických osob, ale i samosprávných celků, zejména obcí, jejichž spolupráce při schvalování územních plánů je nutností a není to bezproblémový proces. Budu se snažit zhodnotit stav, kdy existuje nutnost souladu územních plánů se záměrem investora a zmapovat případy „vydírání“ státu a jeho nemohoucnost při prosazení cílů a to i v případech kdy je při liniové výstavbě dostavěn navazující úsek rychlostní silnice či dálnice a jiné trasování je v podstatě vyloučené. V práci se věnuji i stavu, kdy lze v případě, že liniová stavba je v souladu se schválenými územními plány území kterými prochází, může získat územní rozhodnutí, přes nesouhlasy vlastníků pozemků, přes které trasa stavby prochází.

Ve fázi již vydaného rozhodnutí o umístění stavby se zaměřím na vyvlastňovací proces, který může probíhat až na základě vydaného rozhodnutí o umístění stavby, v případech veřejně prospěšných staveb, který vede k dokončení majetkoprávních procesů, které následně umožní vydání stavebního povolení. V případech, kdy se nejedná o veřejnoprávní stavbu, prověřím možnosti, za kterých je stát schopen potřebné pozemky získat, v případech kdy nemůže vykoupovat za tržní a už vůbec ne požadované ceny vlastníků pozemků. Takovou situaci budu dokumentovat na případu přestavby frekventované průsečné křižovatky na křižovatku okružní, budu řešit, jakým způsobem může stát přimět vlastníky k prodeji, pokud taková přestavba není v zásadách územního rozvoje. V rámci práce rozeberu i aktuální problémy s využitím vyvlastňovacího zákona a jeho změny platné od 1. 2. 2013. V předposlední kapitole se zabývám vydáním stavebního povolení z hlediska majetkoprávního. Jaké smlouvy je třeba uzavřít k jeho vydání a dle čeho jsou

tvořeny. Poslední kapitola je zaměřena na vypořádání stavby po dokončení. Řeším zde vypořádání jak pozemků, v případě uzavření předchozích budoucích smluv, tak tzv. přešlapů (rozsáhlejší trvalé zábory, než ty, které byly plánováno v projektové dokumentaci), vzniklých při samotné realizaci stavby. A dále také vypořádání stavebních objektů, které byly v rámci stavby postaveny, ale nejsou součástí silničního tělesa a souvisejících objektů. Tudíž nemohou být ve vlastnictví státu a musí být převedeny na jiného vlastníka.

4. Zahájení přípravy liniové stavby

4.1 Liniová stavba

Stavba, u níž podstatně převládá jeden rozměr, to je délka nad šířkou a výškou, jako je například pozemní komunikace nebo dráha (VÚGTK, 2013). Za liniovou stavbu považujeme: stavby pozemních komunikací, stavby drah, stavby pro rozvod tepelné energie, stavby vedení pro distribuci a přenos elektřiny, stavby ropovodů, produktovodů a plynovodů, stavby vodovodů a kanalizací, stavby vedení elektronických komunikací, pohybové plochy letišť a vzletové a přistávací dráhy, ochranné hráze, derivační a plavební kanály, odvodňovací a závlahové systémy. V této bakalářské práci se budeme zabývat ze všech liniových staveb v podstatě výhradně pozemními komunikacemi (dálnici, rychlostní silnici a silnici I. třídy)

4.2 Studie

U liniových dopravních silničních staveb se dá mluvit o zejména o tzv. vyhledávací studii, je to první návrh možné trasy, budoucí pozemní komunikace, zpravidla zpracovaný variantně, je-li to s ohledem na konkrétní podmínky možné. Počet variant vychází z délky plánovaného dopravního spojení a členitosti terénu, kterým má procházet, s tím, že se stoupající délkou plánované trasy a s náročností terénu počet variant zpravidla stoupá.

4.3 Investiční záměr

Dle Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, která nabyla účinnosti 1. 1. 2013 a schválena byla rozhodnutím ministra dopravy dne 26. 11. 2012, čj. 644/2012-910-IPK/3 (dále jen směrnice č. V-2/2012) je prvním krokem, při zahájení přípravy liniové stavby, vypracování investičního záměru, kde se objevuje zmínka o majetkoprávní problematice. Bez schváleného investičního záměru nelze přípravu stavby zahájit a čerpat finanční prostředky na projektové a inženýrské činnosti. Bez přístupu k finančním prostředkům je obtížné podniknout kroky, které ve svém důsledku vedou k vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení. Na financování přípravy a výstavby dopravní infrastruktury, byl v české republice zřízen státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), který má své

vlastní příjmy a měl zajistit svým postavením mimo státní rozpočet, plynulé financování přípravy a výstavby dopravních staveb. Obecně lze uvést, že SFDI finanční nároky na krytí potřeb souvisejících s přípravou a investiční výstavbou v uvedené oblasti využívá dvou zdrojů a to národních a evropských.

Investiční záměr je zpracován a předkládán výhradně na stavby, které musí odpovídat cílům dopravní politiky. V opačném případě je investiční záměr s jistotou bez naděje na schválení.

Jde o podrobnou analýzu, která je předkládána předepsaným postupem ke schválení Ministerstvu dopravy. Celý postup je podrobně popsán ve Směrnici č. 1/2011. Z informací uvedených v investičním záměru včetně ekonomického zhodnocení by Centrální komise ministerstva dopravy měla dojít k rozhodnutí, zda stavba je opodstatněná, zda její přínosy budou větší než náklady na její vybudování.

Centrální komise MD je složená z následujících funkcí:

komisi předsedá 1. Náměstek ministra dopravy, členem komise je příslušný náměstek ministra dopravy kompetentní příslušnému druhu dopravy, nejedná-li se o 1. Náměstka dopravy dále pak ředitel věcně příslušného odboru MD, ředitel odboru strategie MD a zástupce SFDI. K jednání Centrální komise bývají přizváni i zástupci investora avšak bez hlasovacího práva (Směrnice č. V-2/2012).

Zásadní součástí investičního záměru je hodnocení ekonomické efektivity projektu. Toto hodnocení je zpracováno dle Prováděcích pokynů pro hodnocení ekonomické efektivity projektů silničních a dálničních staveb (dále jen prováděcí pokyny) nebo podle případně navržené alternativní metodiky a musí vyústit minimálně v následující klíčové ekonomické ukazatele, vnitřní výnosové procento, čistá současná hodnota a rentabilita nákladů, vypočtené při závazně stanovené jednotné diskontní sazbě. Minimálně standardně přijatelná výše alespoň jednoho z těchto klíčových ukazatelů je stanovena v platném znění prováděcích pokynů.

Celé snažení může zničit nevyhovující hodnocení ekonomické efektivity projektu, které stavbu při odhadovaných nákladech a určené délce vyhodnotí jako nerentabilní. Pak dojde logicky k tomu, že investiční záměr být trasa splňuje všechny ostatní požadavky, nebude Ministerstvem dopravy schválen.

Jak bylo uvedeno, aby investiční záměr vůbec mohl být zadán a následně zpracován, tak aby z jeho závěru bylo zřejmé, zda stavba již popisuje, bude ekonomicky efektivní, musí tato stavba zapadat do cílů, které na veškerou výstavbu dopravní infrastruktury klade dopravní politika a navazující stavební dokumenty.

Dopravní infrastruktura musí ve své podstatě zajistit bezpečnost všech účastníků dopravy, podílet se na tvorbě a ochraně krajiny a veřejných prostorů, sloužit rozvoji

území, chránit životní prostředí a minimalizovat negativní dopady dopravy, zajistit dokonalou obslužnost území a zabezpečit všechny nároky na přepravu (Prokeš, Nantl 2009).

4.3.1 Dopravní politika

Dopravní politika je základním strategickým dokumentem, který určuje směr vývoje sektoru dopravy ve střednědobém horizontu. V návaznosti na tento dokument jsou zpracovány sektorové dokumenty, jejichž úkolem je rozpracovat opatření z dokumentu Dopravní politika a navrhnout strategii k jejich naplnění včetně finančního zajištění. Tyto dokumenty jsou zpracovány variantně tak, aby bylo možné eliminovat případná rizika při jejich naplňování např. omezené finanční zdroje, střet s ostatními prioritami společnosti, apod. Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013. Aktualizace z roku 2011 schválena usnesením vlády ČR ze dne 20. 7. 2011 č. 565 (Dopravní politika 2005).

V současné době je posledním platným dokumentem Dopravní politika 2005. Na tento dokument naváže Dopravní politika ČR pro léta 2014 - 2020, která měla být schválena do 31. 12. 2012, uloženo usnesením vlády České republiky dne 20. 7. 2011 č. 565. Schválena nebyla, existuje pouze její pracovní verze ze dne 15. 1. 2013. (Delivio 2013).

Tento dokument musí respektovat fakt, že dopravní politika ČR musí navazovat na evropskou dopravní síť.

Doprava má rozměr globální, celoevropský, národní, regionální i místní. Tyto jednotlivé úrovně musí být vzájemně provázány, musí být uplatňován princip subsidiarity. Problémy je třeba řešit na co nejnižší rozhodovací úrovni, kde je to efektivní. Národní dopravní politika proto vychází z následujících dokumentů:

a) na evropské úrovni:

- Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout, připravovaná Bílá kniha dopravní politiky pro léta 2011- 2020, včetně vztažených diskuzí
- Evropa 2020 - Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění
- Přezkum bílé knihy EU: Evropa v pohybu - Udržitelná mobilita pro náš kontinent
- Akční plány (resp. probíhající diskuse k jejich přípravě) k zásadním otázkám jednotlivých prvků evropské dopravní politiky
- Sdělení Komise: Strategie pro provedení internalizace externích nákladů
- Územní agenda EU

- připravovaná revize politiky transevropské dopravní sítě (TEN-T), závěry hodnocení šesti expertních skupin

b) na národní úrovni:

- Národní strategický referenční rámec ČR 2007-2013
- Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR, přijatý vládou ČR 11. ledna 2010 v usnesení č. 37
- Politika územního rozvoje ČR 2008, přijatá vládou ČR 20. července 2009 v usnesení č. 929
- Aktualizace Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 - 2013 z roku 2008
- Vyhodnocení účinnosti Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013 v roce 2009
- Národní kosmický plán schválený usnesením Výboru pro Evropskou unii na vládní úrovni ze dne 3. května 2010 č. 14 (dopravní politika ČR pro léta 2005-2013)

Sektorové dokumenty následně konkretizují cíle a opatření z dopravní politiky a ukazují cestu k jejich dosažení a financování. Významným nástrojem pro naplňování cílů dopravní politiky je operační program doprava.

4.3.2 Operační program doprava (OPD)

Klíčovým dokumentem pro schválení Operačního programu doprava, pro rok 2014 – 2020 je Dopravní sektorové strategie – 2. Fáze tzv. Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem v souladu s podmínkami Evropské komise.

Z uvedených informací lze tedy odvodit, že dopravní politika musí být koordinována s mnoha dokumenty a návazné dokumenty vycházející z dopravní politiky, tuto upřesňují a v konečném důsledku vedou ke zpracování k seznamu staveb, které jsou v souladu se všemi výše uvedenými dokumenty. Tento seznam staveb je v případě splnění všech dalších podmínek navržen na financování z OPD.

Do investičního záměru jsou v ekonomické části zahrnuty náklady na majetkoprávní vypořádání, ve zjednodušené formě, přikládají se pouze v rozsahu přiměřeném k danému druhu a rozsahu projektu, postačí stručný slovní popis současných majetkoprávních vztahů, majetkoprávních otázek a rizik (Směrnice č. V-2/2012). A to z důvodu, že v této fázi přípravy stavby je celá rozpočtová část na bázi odborných odhadů a položek s vysokým stupněm agregace s využitím cenových normativů

staveb pozemních komunikací, kdy majetkoprávní náklady jsou řešeny jedním řádkem, jedním číslem.

4.3.3 Předinvestiční příprava

Předinvestiční příprava, tedy proces, který je zakončen schválením nebo naopak odmítnutím, již zpracovaného investičního záměru, je časově velmi náročný proces, který v mnoha případech trvá i desítky let.

Jako příklad stále probíhající předinvestiční přípravy můžeme uvést stavbu Silnice I/13 Bílina, obchvat a průtah, na který byla ŘSD ČR vyhledávací studie vypracována v roce 2004. Jednalo se o první porevoluční řešení. Obdobné řešení, se připravovalo k realizaci v letech 1988 až 1989. Mělo být provedeno jako zvýšení průtahu nad nivelitu okolí, převážně formou estakády, případně v místech, kde je to možné násypovým tělesem a mimoúrovňovým křížením s místními komunikacemi. Toto řešení však vzhledem k vývoji vnitropolitické situace v roce 1989 nebylo zrealizováno a dnes je již nerealizovatelné z mnoha důvodů, jednak z důvodu výsledků procesu posouzení vlivu staveb na životní prostředí a jednak z důvodu změn v prioritách v oblasti řešení průtahů obcemi. V neposlední řadě se v současné době hledí i na ekonomičnost řešení, které je již posuzováno dle jiných pravidel, než tomu bylo před rokem 1989.

Na žádost ŘSD ČR byla vyhotovena dokumentace podle § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve které bylo navrženo několik variant řešení:

Varianta A - Východní obchvat – je upraveným a doplněným řešením, které bylo uvažováno již v několika předchozích studiích a bylo převzato do dosud platného územního plánu města. Na toto řešení byl zpracován již dříve investiční záměr. V celé délce je navržena na návrhovou rychlost 80 km/hod a směrodatnou rychlost 90 km/hod, varianta neobsahuje úrovňové křižovatky.

Varianta B - Zkrácený východní obchvat – je zkrácenou modifikací předchozího východního obchvatu. Začátek do km 2, 5 a konec od km 6,8 má shodný s variantou A. Střední část je vedena složitějším terénem, většinou přes zemědělskou půdu, přes přírodní partie a přes lesopark Bezovka. Trasa méně využívá bezkonfliktního koridoru bývalého dopravníku, kde nejsou žádné technické ani přírodní překážky. V celé délce je navržena na návrhovou rychlost 80 km/hod a směrodatnou rychlost 90 km/hod, neobsahuje úrovňové křižovatky.

Varianta C - Průtah městem po estakádě - je jednou z možných variant vedení tranzitní dopravy přímo středem města v úrovni odlišné od současné silnice. Studie

řeší variantu vedení tranzitní dopravy průtahem městem po estakádě. Je navržena na návrhovou rychlost 80 km/hod s výjimkou nejmenšího směrového oblouku, kde je návrhová rychlost jen 70 km/hod. Vybrané parametry dle ČSN by měly být navrženy na směrodatnou rychlost 90 km/hod, zde to konkrétní podmínky neumožňují. Návrh neobsahuje úroňové křižovatky.

Varianta D - Západní obchvat - je dlouhá trasa západního obchvatu. Je vedena přibližně v trase, v historii již zpracované, studie obchvatu Bíliny, která byla vedena přes část volného a využitelného území povrchového dolu v Bílině (výsypní prostory a okrajové svahy dolu). Její nová poloha je řešena v souladu se závěry a doporučeními geologického posouzení území. V celé délce je navržena v kategorii S 11,5 na návrhovou rychlost 80 km/h, odpovídající směrodatná rychlost je 90 km/h. V souladu se zadáním neobsahuje žádné úroňové křížení. Délka trasy je 10,172 km.

Varianta E - Zkrácený západní obchvat - je sice variantou nejkratší, ale v celé délce je tvořena umělými technickými objekty, estakádami a tunely.

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí po veřejném projednání, posouzení všech vyjádření dotčených subjektů a souhrnu charakteristik předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti vydal dne 21. 3. 2011 stanovisko, ve kterém jsou uvedeny podmínky pro další stupně projektové přípravy, fázi výstavby a provozu záměru pro nejvhodnější varianty A a C. Mimo jiné je v těchto podmínkách zahrnuto i převzetí trasy vybrané varianty přeložky silnice I/13 do Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje a do územního plánu města Bílina. Současný stav je takový, že město Bílina dosud nevybralo požadovanou variantu a předpokládá se, že dle dlouhodobého výhledu nebude zahájení stavby realizováno dříve než v roce 2025. Přestože je na silnici I/13, která je od Chomutova až do Teplic (mimo tzv. Třebušického uzlu, kde je postavena pouze první etapa MÚK Třebušice, dokončena 2010) čtyřpruhová s mimoúrovňovým křížením, průtah obcí Bílina, skutečným dopravním „špuntem“, není řešení této situace v dohledné době reálné. Přemrštěné požadavky obce Bílina na navrhovaná řešení, tento beznadějný stav jen potvrzují. Zácpy na obou stranách města Bíliny, na silnici I/13, jsou v dopravní špičce každodenním jevem, ale ani tak nejsou, zcela zjevně, pro vedení města dostatečným důvodem ke kompromisu. V roce 2009 až 2010 byly na průtahu obcí vybudovány tři okružní křižovatky, které na rozdíl od světelných křižovatek mají mimo dopravní špičku samočistící schopnost a jsou bezpečnějším řešením i pro chodce, protože zpomalení vozidel před průjezdem okružní křižovatkou je vzhledem k její konstrukci nezbytné. Meritem věci, je požadavek obce Bílina, na provedení obchvatu ve čtyřpruhovém uspořádání, když podle posledních sčítání dopravy by intenzitu dopravy přenesl obchvat

dvoupruhový s mimoúrovňovým křížením. Zastupitelé obce Bílina se bez argumentů domnívají, že aby byl průtah, který bude vzhledem poloze města sevřeného povrchovými doly, řekou, drážním tělesem a kopcovitým terénem, delší než průtah řídiči využíván, musí být čtyřpruhový.

Dle uvedeného je zřejmé, že komplikovat tento proces zjišťováním zda a jak, by bylo obtížné majetkoprávní vypořádání, té které varianty je nemožné.

Proto existují nástroje pro majetkoprávní vypořádání, které lze využít, jedná-li se o veřejný zájem a tyto nástroje budou obsahem dalších kapitol této bakalářské práce.

5. Prosazení souladu liniové stavby s územními plány dotčených obcí

5.1 Souhlas obce se stavbou

U staveb nepředstavujících pro obec žádné omezení ani jiné zásadní změny, tedy takové, které jsou v zásadě bezproblémové. Dochází ke spolupráci ŘSD ČR a dotčených orgánů obcí a měst, tak aby územní plány, případně jejich změny, respektovaly navrhované trasy těchto staveb. V Ústeckém kraji je několik staveb, které, byť se neposunují v rámci přípravy dále, jsou připravovány v souladu mezi všemi dotčenými orgány v okrese Děčín. Stavba tzv. Folknářské spojky, což je připravovaný obchvat silnice I/13 kolem Děčína a v okrese Litoměřice, pak stavba Litoměřice východní obchvat, což je připravovaný obchvat silnice I/15 kolem Litoměřic. V obou uvedených případech stavba řeší vyvedení dopravy z centra měst a jde o odlehčení dopravou zasažených částí města i proto je spolupráce s obcemi, v tomto případě městy, ukázková a územní plány připravované trasování beze zbytku respektují.

V případech, jako jsou tyto, kdy trasa připravované stavby je v souladu s představami zástupců dotčených obcí, nebo jde i o vydiskutovaný kompromis, je do územních plánů vyznačeno funkční využití území a regulativy (vymezeno území) pro budoucí stavbu. Dojde tak k tomu, že schválení územního plánu případně schválení změny územního plánu je plocha jinou stavbou než tou, pro kterou je vymezena nezastavitelná. Územní plán tak poskytne ochranu, aby do trasy budoucí silnice nebyly vestavěny nové stavby, a je uvedeno předkupní právo pro obec, kraj či stát, předkupní právo s účinky práva věcného vzniká nabytím účinnosti územního plánu nebo regulačního plánu a jeho vymezení je formou záznamu zapsáno

v katastru nemovitostí. Vlastník pozemku nebo stavby, u kterých předkupní právo vzniklo, má povinnost v případě zamýšleného úplatného převodu vlastnického práva (tj. prodeje) nabídnout tyto obci, kraji nebo státu k odkoupení. Tento proces je tedy respektováním územního plánu velkého územního celku představiteli obcí.

Posledním územním plánem zabývajícím se komplexně územím dnes označovaným jako Ústecko - chomutovská aglomerace (dříve užívaný název Severočeská hnědouhelná pánev) byl Územní plán velkého územního celku Severočeské hnědouhelné pánve, schválený usnesením vlády ČSR č. 8 ze dne 12. 1. 1977 s předpokládaným časovým horizontem platnosti do roku 1990. K tomuto územnímu plánu byly vládou ČSR schváleny 9. 7. 1985 usnesením č. 172 „Změny a doplňky“ reagující na tehdejší záměry intenzifikace uhelné těžby. Dosud poslední zpracovanou územně plánovací dokumentací předmětného území jsou „2. změny a doplňky územního plánu velkého územního celku Severočeské hnědouhelné pánve“ ze dne 12. 12. 2001, schválené již Zastupitelstvem Ústeckého kraje, motivované nutností zajistit právní podklad pro realizaci vybraných dlouhodobě připravovaných klíčových staveb regionu, což je právě Velká – regionální dopravní a technická infrastruktura a limity těžby, s tím, že budou v rámci územně plánovací dokumentace vyhlášeny veřejně prospěšnými stavbami. Tento dokument má návrhové období ohraničené rokem 2005, kdy se předpokládalo schválení nového komplexního územního plánu, nebo alespoň projednání jeho konceptu. Oficiální název navazujícího dokumentu, tedy současně platné nadřazené územně plánovací dokumentace, je ZÚR ÚK (Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje). Náležitosti obsahu ZÚR stanoví vyhl. č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti (§ 36 stavebního zákona). Součástí ZÚR je vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (URÚ). Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje schválilo dne 7. 9. 2011 zastupitelstvo kraje a nabyly účinnosti 20. 10. 2011, k tomuto datu pozbyly platnosti 2. změny a doplňky územního plánu velkého územního celku Severočeské hnědouhelné pánve. V prvních dvou dokumentech se termín „veřejně prospěšné stavby“ nevyskytoval, i v pojetí zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu v platném znění, se přistupovalo k této problematice svérázně, ale v té době naprosto legálně. Strana a vláda rozhodla, a veřejná diskuse a projednávání šlo stranou, dokumentace se konzultovala pouze na odborné národohospodářské úrovni, žádný z občanů do této problematiky nemohl moc jakkoli zasahovat. Dnešní přístup k územně plánovací činnosti je naprosto opačný.

5.2 Nesouhlas obce se stavbou

První obrovský problém nastává, pokud dotčené obce odmítají upravit, změnit územní plán, tak aby stavba byla v souladu s územním plánem. Typicky tak dochází k vydírání stavebníka v době, kdy nemá žádnou možnost prosadit své zájmy. Nemá možnost silově tlačit, využít žádný právní akt, kterým by dosáhl změny územního plánu tak aby umožnil umístění stavby. Ve světle informací z předchozí kapitoly by takový stav nastat neměl, přesto takové případy jsou.

Jako příklad z praxe je tedy možné uvést stavbu R7 Postoloprty, zkapacitnění obchvatu. – Příloha č. 1.

V tomto případě již obec není zasažena negativními vlivy dopravy, protože již její obchvat existuje, proto zastupitelé nejsou pod tlakem občanů, urychlit výstavbu rychlostní silnice R7, aby došlo k vyvedení dopravy z města, naopak jsou možná povzbuzování, aby z investora získali maximální prospěch. V tomto případě totiž zkapacitnění obchvatu zabírá prostor stávajícího fotbalového hřiště a jeho zázemí, samozřejmě je vybudování takového hřiště i zázemí na jiném vhodném místě, přestože se jedná o veřejný zájem, nemělo by docházet k tomu, že menšina, v tomto případě fotbalisté z města Postoloprty, přijdou o své hřiště v zájmu většiny. Jablkem sváru, se ale staly parametry tzv. vyvolané investice, tedy nově budovaného sportoviště, stávající travnaté hřiště s polorozbořeným objektem šaten je v očích představitelů města najednou multifunkčním stadionem s umělým povrchem, umělým osvětlením a zázemím, které má téměř parametry hotelu. Tyto informace jsou z veřejných zdrojů neověřitelné, zřejmé však je, že v parametrech vyvolané investice je problém, který přípravu stavby brzdí.

Když jsme se začali zabývat touto prací a tedy i stavbou R7 Postoloprty, zkapacitnění obchvatu, bylo nasnadě se domnívat, že když je stavba R7 v celé své trase na území Ústeckého kraje veřejně prospěšná, je automaticky vydáno územní rozhodnutí a v případě nesouhlasu vlastníků probíhá vyvlastnění, následně vydání stavebního povolení a stavba je zahájena. To, že nebylo dosud vydáno územní rozhodnutí, může mít spoustu nejrůznějších důvodů, pravý důvod je ten, že město Postoloprty nemá tuto stavbu uvedenou ve svém územním plánu, respektive projektová dokumentace a dokumentace hodnocení vlivu stavby na životní prostředí není s tímto územním plánem v souladu. Jak je to možné, když Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje jsou nadřazeny všem územním plánům obcí a obce ve svých územně plánovacích dokumentacích musí respektovat všechny záměry

uvedené v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje, se nepodařilo prověřit. V zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje je u Postoloprty vymezen koridor obchvatu včetně zkapacitnění jako veřejně prospěšná stavba, obec ve svém územním plánu musí tento koridor respektovat a to zejména proto, že se jedná o stavbu nadregionálního významu, veřejně prospěšnou stavbu, která byla projednána se všemi dotčenými orgány včetně ministerstev i s obcí samotnou. Není tedy jiné cesty, přesto je z oficiálních zdrojů ŘSD ČR i z neoficiálních zjištění, městem Postoloprty blokováno schválení nového územního plánu, který by námi řešenou trasu veřejně prospěšné stavby R7 Postoloprty, zkapacitnění obchvatu převzal do územně plánovací dokumentace města Postoloprty tak, aby dokumentace stavby byla akceptovatelná v navržené trase.

6. Zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí

6.1 Územní rozhodnutí

Přípravná fáze stavby zahrnuje i nezbytnou část a tou je vydání územního rozhodnutí. Rozhodnutí se vydává na základě územního řízení, vedeného s příslušným stavebním úřadem. U staveb přesahujících hranice kraje, u staveb s mimořádnými negativními vlivy na životní prostředí nebo u staveb s vlivem na území sousedních států si může pravomoc stavebního úřadu vyhradit ministerstvo (Doležal et al., 2006). Účastníky řízení jsou žadatel (v našem případě stát, tedy Ministerstvo dopravy zastoupené příspěvkovou organizací ŘSD ČR) a obec na jejím území se stavba nachází.

Územním rozhodnutím je rozhodnutí o umístění stavby nebo zařízení (dále jen „rozhodnutí o umístění stavby“), změně využití území, změně stavby a o změně vlivu stavby na využití území, dělení nebo scelování pozemků, ochranném pásmu (§ 77 odst. 1 stavebního zákona). Staveb pozemních komunikací se týká pouze územní rozhodnutí o umístění stavby.

6.1.1 Žádost o vydání územního rozhodnutí

Samotná žádost o vydání územního rozhodnutí musí obsahovat, obecné náležitosti podle správního řádu, základní informace o požadovaném záměru, identifikační

údaje o pozemcích, na nichž se má stavba uskutečnit, seznam osob, které mají vlastnické nebo jiné právo k sousedním pozemkům nebo stavbám na nich, pokud může být jejich právo vydáním územního rozhodnutí přímo dotčeno. Součástí žádosti je řada příloh:

a) doklady prokazující jeho vlastnické právo nebo smlouvu nebo doklad o právu provést stavbu nebo opatření k pozemkům nebo stavbám, na kterých má být požadovaný záměr uskutečněn; tyto doklady se připojují, nelze-li tato práva ověřit v katastru nemovitostí dálkovým přístupem,

b) závazná stanoviska, popřípadě rozhodnutí dotčených orgánů nebo jiné doklady podle zvláštních právních předpisů, nevydává-li se koordinované závazné stanovisko podle § 4 odst. 7 nebo o závazné stanovisko vydávané správním orgánem, který je příslušný vydat územní rozhodnutí, (§4 odst. 7 stavebního zákona)

c) stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury k možnosti a způsobu napojení nebo k podmínkám dotčených ochranných a bezpečnostních pásem,

d) smlouvy s příslušnými vlastníky veřejné dopravní a technické infrastruktury nebo plánovací smlouvu, vyžaduje-li záměr vybudování nové nebo úpravu stávající veřejné dopravní a technické infrastruktury,

e) dokumentaci pro vydání územního rozhodnutí, která obsahuje průvodní zprávu, souhrnnou technickou zprávu, výkresovou dokumentaci a dokladovou část. (§ 85 stavebního zákona).

6.1.2 Územní rozhodnutí z majetkoprávního hlediska

Bereme-li vydání územního rozhodnutí z majetkoprávního hlediska, ani tady zatím není nutné řešit s vlastníky samotný odkup pozemků k získání tohoto rozhodnutí i přesto, že ostatní inženýrské činnosti potřebné pro vydání územního rozhodnutí jsou velmi náročné. Jak zákon uvádí, je třeba doložit „pouze“ souhlasy vlastníků pozemků se stavbou. Je však samozřejmé, že jsou vlastníci s připravovaným záměrem seznámeni, je jim přesně specifikováno o jakou stavbu jde, k jakým změnám dojde. V případě, že je ke stavbě třeba jen část pozemku, o jakou část půjde a jiné.

Vydané územní rozhodnutí pak slouží po dobu jeho platnosti včetně jeho prodloužení, jako stavební uzávěra a všechny stavby povolované v dané lokalitě musí být konfrontovány s vydaným územním rozhodnutím, tzn., že investice vlastníků pozemků, které vydané územní rozhodnutí stavby zasahuje, jsou tímto

blokovány, respektive jsou blokovány, pokud jsou se stavbou již územně povolenou v nesouladu.

6.1.3 Budoucí vypořádání objektové skladby

Přestože se žadatelé o vydání územního rozhodnutí mohou v této fázi, jak bylo již zmíněno, obejít bez smluvního zajištění práva k dotčeným pozemkům a využít souhlasu vlastníků pozemků. Je v této fázi přípravy stavby nutno zahájit další velmi důležitou součást majetkoprávní přípravy a tou je příprava budoucího vypořádání objektové skladby po jejím dokončení. Je důležité celou objektovou skladbu rozdělit a projednat ji s budoucími vlastníky a správci. Stavebník v našem případě ŘSD ČR nemůže a ani nechce hospodařit a provozovat objekty, které se v rámci stavby musí nutně zrealizovat. Tady se objevují první potíže vyplývající z faktu, že zejména obce vše potřebují, nadjezdy a propojení pozemků, k nimž byl přístup výstavbou dopravní tepny odříznut, zpravidla se však ke správcovství a vlastnictví takových objektu nehlásí. Pokud se v přípravě stavby v této fázi podcení uzavírání smluv s budoucími správci a vlastníky objektu, mohou vznikat případy známé z televize, jako je most nad dálnicí D1 u Pravčic na Kroměřížsku, kde stojí most, po kterém všichni z okolí chtějí jezdit, ale nikdo ho nechce převzít do majetku a spravovat. Před vydáním rozhodnutí je poslední možnost objekty, které se v rámci zpracování do budoucí stavby, respektive do její objektové skladby dostaly pod tlakem, ať už obci nebo dalších dotčených orgánů, z dokumentace vypustit. Proto je v této klíčové fázi distribuce smluv o budoucím vlastnictví a správcovství objektu vytvářet tlak, na vypuštění nadbytečných částí stavby. Samozřejmostí je, že většina bezproblémových objektů jsou objekty, které překládají stávající vedení nebo obecně upravují něco, co již existuje, pak vlastník zpravidla nemívá potíže upravenou část svého majetku převzít zpět.

Jako příklad z praxe je možno využít stavbu, R7 Postoloprty Bítovské. Na tuto stavbu je nyní již vydáno stavební povolení, respektive na část trasy, dokonce je uzavřena smlouva se zhotovitelem a přesto se nyní bude měnit územní rozhodnutí, protože nadjezd, vedený v projektové dokumentaci pod označením SO 202, je v tuto chvíli nadbytečný a nikdo jej nechce převzít do svého majetku. Je zřejmé, že v rámci přípravy stavby, která trvá již od roku 2008 a územní rozhodnutí bylo vydáno v únoru 2009 (nabytí právní moc března 2009) a bylo již vydáno stavební povolení na část trasy v roce v prosinci 2011 (nabytí právní moci leden 2012), nebyla důsledně provedena revize budoucího vlastnictví všech stavebních objektů, jinak by tato absurdní situace nemohla nastat. Vypuštění zmíněného objektu bude mít i

významný dopad, do celkových nákladů stavby, neboť doprovodná komunikace v místě vypuštěného nadjezdu nebude muset vystoupat do nivelety tohoto nadjezdu, ale bude kopírovat niveletu rychlostní silnice R7, nebude tedy nutné budovat násypové těleso na obou stranách plánovaného nadjezdu.

V této části se samozřejmě řeší i další podstatná součást přípravy a tou je zpřístupnění okolních pozemků. Tím, že dojde v případě R7 Postoloprty Bítovce ke zkapacitnění stávající dvoupruhové komunikace, s množstvím propustků připojující okolní polnosti a umožňující oboustranně odbočení z každého propustku, na čtyřpruh, toto zpřístupnění významně omezí, či lépe řečeno, zcela zamezí. Norma pro rychlostní komunikace samozřejmě žádné připojení podobného typu neumožňuje, proto je nutné vybudovat související polní cesty a vymyslet propojení obou rozdělených oblastí. I v tomto případě platí, že všichni všechno chtějí jen do doby, kdy je zřejmé, že tyto cesty bude muset někdo převzít a udržovat.

V rámci územního řízení, respektive před jeho vydáním tedy není nutné řešit samotný odkup pozemků, co by však řešeno a smluvně ošetřeno být mělo, je budoucí vlastnictví objektů postavených v rámci celé stavby, ale u kterých je patrné, že nejsou součástí dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy, tudíž nesmí být v majetku státu. Předcházelo by se tak problémům a zbytečným jednáním o převedení objektu do majetku až v době, kdy jsou objekty vystavené, pak je jednání nejen těžší, ale vznikají směrem k investorovi i nepříjemné otázky, proč most s investičními náklady v desítkách milionu stojí, když ho nikdo nechce.

6.2 Vydání územního rozhodnutí se souhlasem všech vlastníků pozemků

Vydají-li souhlas se stavbou všichni vlastníci pozemků, nebrání již vydání rozhodnutí, v případě, že jsou splněny i všechny ostatní podmínky dané zákonem, nic. V případě rozmístění stavby na jednom územním obvodu vydává územní rozhodnutí příslušný stavební úřad prvního stupně, u rozsáhlejších staveb, které zasahují do více územních obvodů, rozhodne o vydání nadřízený stavební úřad, může také stanovit, že řízení a rozhodnutí vydá některý ze stavebních úřadů, v jehož správním obvodu se má stavba uskutečnit.

6.3 Vydání územního rozhodnutí pro veřejně prospěšnou stavbu bez souhlasu vlastníků pozemků

Ve velké většině případů se setkáváme s tím, že vlastníci pozemků se stavbou nesouhlasí ať z důvodu uvedení předběžné ceny za m², či z jiných příčin. U liniových staveb, je v tomto případě velkou výhodou zákon č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury v platném znění (dále jen „zákon o urychlení infrastruktury“) ze dne 4. 11. 2009, ve kterém se mimo jiné uvádí v §1 odst. 2, že dopravní infrastrukturou se pro účely tohoto zákona rozumí stavby dopravní infrastruktury a stavby s nimi související (dále jen „dopravní infrastruktura“) umístované na plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje nebo veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci. (§1 odst. 2 stavebního zákona).

Z čehož plyne, že při vydávání územního rozhodnutí má stavební úřad za povinnost posuzovat záměr žadatele v rámci požadavků na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu. A vzhledem k tomu, že převážná část liniových staveb je již uvedena v územně plánovací dokumentaci a jedná se tudíž o veřejně prospěšnou stavbu, je vydáváno územní rozhodnutí i bez souhlasu vlastníků pozemků. U těchto vlastníků je však skoro jisté, že bude nutné vyvlastnění pozemků, aby mohlo dojít k dalším krokům potřebným k samotné realizaci stavby.

Jako příklad z praxe je možné uvést stavbu Zkapacitnění silnice I/27 Most – Litvínov, kdy z 20 obeslaných a stavbou dotčených vlastníků, 2 odmítli souhlas vydat. I v tomto případě se jedná o veřejně prospěšnou stavbu a tak bylo územní rozhodnutí i přes veškeré nesouhlasy a námítky vydáno.

Veřejně prospěšná stavba je stavba pro veřejnou infrastrukturu určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezená ve vydané územně plánovací dokumentaci (§2 odst. 1, písm. I/ stavebního zákona). Tento institut je naprosto zásadní pro průběh majetkoprávního vypořádání. Skutečnost zda je, či není v územně plánovací dokumentaci uvedeno, že stavba je veřejně prospěšnou, je klíčem k prosazení zájmů investora, respektive k prosazení veřejného zájmu. Výstavba liniových dopravních staveb by tento punc v případě zvládnutého procesu předinvestiční přípravy měla mít téměř vždy.

6.4 Nesouhlas vlastníků se stavbou bez využití institutu veřejně prospěšné stavby

Pokud souhlasy vlastníků s umístěním stavby nebyly v tom kterém konkrétním případě vydány, je ve většině případů důvodem výše kupní ceny. Jestliže stavba není veřejně prospěšná, nemá stát účinné nástroje k dosažení majetkoprávního vypořádání, protože nelze využít institut vyvlastnění.

Problém tkví v tom, že nynější legislativní úprava výkupu pozemků nezbytných pro výstavbu silnic a dálnic v České republice umožňuje kupní cenu sjednat pouze do výše rovnající se ocenění tohoto majetku podle zvláštního předpisu. Tímto předpisem je zákon č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku a o změně některých zákonů, (dále jen „zákon o oceňování majetku“) v aktuálním znění vyhlášky Ministerstva financí ČR, o provedení některých ustanovení zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku, v platném znění. Jedná se o cenu zjištěnou, tato cena je dále upravována cenovým výměrem Ministerstva financí ČR, který je každoročně aktualizován a stanoví seznam zboží s regulovanými cenami. Dle cenového věstníku č. 1/2013 je minimální cena pro tento rok za 1 m² pozemku zastavěného dálnicí a rychlostní silnicí 100,-Kč a silnicí I. třídy 70,- Kč. Pro výkup prováděný státem za účelem výstavby liniové stavby ve veřejném zájmu, se jedná o cenu regulovanou. Tato regulace taktéž platí i pro pozemky vykupované ŘSD ČR. Při zpracování znaleckého posudku je povinen respektovat tyto právní předpisy i soudní znalec, který vyhotoví znalecký posudek jako podklad k návrhu kupní smlouvy.

Při nesouhlasu vlastníka s navrženou kupní cenou a jediným možným, avšak velmi zdoluhavým a ve velké většině případů i neúspěšným řešením, je podání žádosti o předchozí souhlas ke sjednání ceny vyšší, na Ministerstvo financí ČR a to pouze v případě, jedná-li se o stavbu ve veřejném zájmu. Šance na udělení souhlasu je však velmi malá.

Dalším podmíněným souhlasem s umístěním stavby může být vykoupení pouze celého pozemku, ne jen části, která je potřeba. Pokud by na tuto podmínku ŘSD ČR přistoupilo, rozporuje své jednání se zřizovací listinou, odst. II. bod 1., ve které se mimo jiné uvádí, že základním účelem a předmětem činnosti státní příspěvkové organizace ŘSD ČR je: *„hospodaření s dálnicemi a silnicemi I. třídy se součástmi a příslušenstvím, dle § 12 a násl. Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, spolu se souvisejícími právy a závazky a souvisejícími pozemky“ a „zabezpečení výstavby a modernizace silnic a dálnic a jejich součástí a příslušenství a dalších staveb nutných pro provoz na dálnicích a*

silnicích a pro jejich údržbu a opravy a pořízování dalšího majetku nutného pro hospodaření s tímto majetkem.“

Z výše uvedeného lze dovozovat, že vykupováním celých pozemků tzn., včetně rozlehlých částí, na nichž nikdy nebude umístěna stavba silnice I. třídy nebo dálnice ani jejich součástí a příslušenství by bylo v rozporu s definicí účelu a předmětu činnosti ŘSD ČR. V neposlední řadě vzniká nabýváním dalších majetků povinnost tyto pozemky udržovat a provádět další činnosti v oblasti majetkové a správní agendy. Je tedy zřejmé, že nabýváním tzv. zbytných pozemků zatěžuje ŘSD ČR svůj rozpočet v oblasti údržby tím, že na těchto pozemcích provádí sečení travních porostů a případné související zákroky. Zároveň pak zvyšuje počet pozemků, které mohou být dotčeny jakoukoli stavební činností a tím vytváří povinnost, se k těmto činnostem jako majetkového správce vyjadřovat.

V praxi by výše uvedené případy bylo možné řešit tím, že by ŘSD ČR pozemky, které vykoupí a následně je nebude po dokončení stavby ke své činnosti potřebovat, předalo jiné státní organizaci, která je pro nakládání s těmito pozemky způsobilá. Hovoříme tady o případech, kdy jedinou komplikací nebo lépe řečeno jediným požadavkem vlastníka pozemku je prodej ne potřebné části, ale celého pozemku, tzn., že je dohoda o ceně v souladu s výše popsányi pravidly. Takovým úřadem nebo organizací by mohl být Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových. Zásadním důvodem proč ÚZSVM ani jiná státní organizace nechce převzít právo hospodařit s majetkem ČR je ten, že vlastnictví přináší nutnost vynaložení finančních nákladů na alespoň základní péči o majetky. Jedná se zejména o náklady na údržbu zeleně. Řešením situace někdy bývá, pokud je stavba v intravilánu obce, její snaha pozemek vykoupit a ŘSD ČR prodat, ale vzniká časově náročný proces, kde je mimo jiné riziko, že pokud obec pozemek vykoupí za vyšší cenu, než ho prodá následně ŘSD ČR, vystavuje se riziku spočívající v ohrožení funkce dobrého hospodáře. V očích veřejnosti, která nezná potřebné procesy, je tento postup nepochopitelný.

Uvedené komplikace vznikají v důsledku měnícího se dopravního zatížení některých úseků silnic I. třídy např. vlivem výstavby průmyslových a obchodních zón v blízkosti stávajících křižovatek, kdy vzniká potřeba stavebních úprav, které vyvolají následné majetkoprávního vypořádání. Jedná se konkrétně o případy, kdy stávající průsečná křižovatka je dlouhodobě vyhodnocená jako nehodová lokalita, není schopna přenést stávající vzniklé dopravní zatížení a její úprava na křižovatku okružní není realizovatelná ve stávajícím křižovatkovém prostoru, tzn. na pozemcích

zastavěných silnicí I. třídy, tudíž ve vlastnictví státu. Taková to stavba není zakotvena v územně plánovací dokumentaci, jako stavba veřejně prospěšná.

7. Vyvlastnění

7.1 Postup před vyvlastňovacím řízením

Krajním řešením k získání vlastnického práva k pozemku nebo stavbě je vyvlastnění. Než k vyvlastnění přistoupíme, je zapotřebí se nejprve pokusit o dohodu s vlastníkem nemovitostí, o které má stavebník zájem. Pokud k dohodě dojde, jsou uzavřeny smlouvy. Typy smluv jsou blíže specifikovány v kapitole stavební povolení. V případě, že průběh všech jednání vypovídá o tom, že k dohodě nemůže dojít, tzn. účelu nelze dosáhnout jinak, může stavebník, přistoupit k samotnému vyvlastnění.

Hlava III stavebního zákona § 170 pojednává o účelech, pro které je možné vyvlastnit.

Práva k pozemkům a stavbám, potřebná pro uskutečnění staveb nebo jiných veřejně prospěšných opatření podle tohoto zákona, lze odejmout nebo omezit, jsou-li vymezeny ve vydané územně plánovací dokumentaci a jde-li o

- a) veřejně prospěšnou stavbu dopravní a technické infrastruktury, včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel,
- b) veřejně prospěšné opatření, a to snižování ohrožení v území povodněmi a jinými přírodními katastrofami, zvyšování retenčních schopností území, založení prvků územního systému ekologické stability a ochranu archeologického dědictví,
- c) stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu,
- d) asanaci (ozdravení) území. (§170 odst. 1, stavebního zákona)

Dalším účelem vyvlastnění je možnost odejmout nebo omezit právo k pozemku nebo stavbě k vytvoření podmínek pro nezbytný přístup, řádné užívání stavby anebo příjezd k pozemku nebo stavbě. (§ 170 odst. 2, stavebního zákona).

V § 170 stavebního zákona se v obou odstavcích mluví o účelech pro vyvlastnění a to v různých situacích. První odstavec, pojednává o vyvlastnění pro stavby budoucí, kdežto druhý odstavec hovoří o vyvlastnění pro stavby již existující. Podmínky a princip náhrady pro vyvlastnění a postup při vyvlastňovacím řízení je upraveno v zákoně č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě, v platném znění (dále jen „vyvlastňovací zákon“).

7.2 Omezení vlastnického práva dle zákona o vyvlastnění

O vyvlastnění jako takovém, je možné napsat samostatnou práci, avšak v této práci se zaměřujeme jen na podstatu vyvlastnění v souvislosti s veřejně prospěšnou stavbou. Nikoli na celý proces vyvlastňování i pro další účely.

Samo vyvlastnění je upraveno ve vyvlastňovacím zákoně. Vyvlastněním je odnětí nebo omezení vlastnického práva nebo práva odpovídajícího věcnému břemenu k pozemku nebo ke stavbě pro dosažení účelu stanoveného zvláštním zákonem (§1, zákona o vyvlastnění), které je možné na základě zákona, ve veřejném zájmu a za náhradu. Pojem odnětí vlastnického práva je chápáno jako převod vlastnického práva na nového vlastníka. Omezení vlastnického práva značí zřízení věcného břemene na pozemek nebo stavbu. Věcným břemenem zde může být chůze a jízda na cizím pozemku.

7.3 Podmínky vyvlastnění

Vyvlastňovat lze jen za splnění přesně daných podmínek, mezi které patří:

a) účel vyvlastnění

b) veřejný zájem. Jeho prokázání je doloženo ve vyvlastňovacím řízení. Jedním z nich je například schválená územně plánovací dokumentace.

c) zahájit vyvlastnění až poté, kdy se nepodařilo získat práva k pozemku či stavbě žádným jiným způsobem, dohodou nebo jinou alternativou. Jinou alternativou je myšleno, např. nemožnost výstavby na jiném pozemku. V případě, že je vyvlastnitelem stát, existuje možnost podání žádosti na Ministerstvo financí ČR, o předchozí souhlas ke sjednání ceny vyšší pro nabytí nemovitosti (§ 12 zákona č. 219/2000 Sb., o majetku ČR) – i tato žádost může být brána jako podmínka pokusu o dohodu.

d) před samotným vyvlastněním se navrhovatel vyvlastnění musí opětovně pokusit dohodnout se s vlastníkem pozemku nebo stavby a současně je povinen tuto snahu doložit při vyvlastňovacím řízení i s tím, že vyvlastňovaný navržené řešení odmítl nebo včas návrh vyvlastnítele nepřijal.

- e) vyvlastnění musí být vykonáno jen v takovém rozmezí, které je nezbytné k dosažení účelu vyvlastnění. Čili pokud je k výstavbě potřeba jen část pozemku, o který má vyvlastnitel zájem, dojde k vyvlastnění jen této nezbytné části pozemku. Dojde-li k tomu, že by vyvlastňovanému bylo zamezeno užívání zbylého pozemku či stavby bez vyvlastňovaného pozemku vůbec nebo jen s nepřiměřenými obtížemi, může požádat o vyvlastnění celé nemovitosti. (§4 vyvlastňovacího zákona). K tomu se vyjádřil také Nejvyšší správní soud čj. 3 As 35/2005-63: „V rámci námitek proti vyvlastnění, které musí účastníci řízení uplatnit nejpozději při ústním jednání, může vlastník nebo jiný oprávněný požádat, aby vyvlastnění bylo rozšířeno i na zbývající část pozemku“ (za splnění zákonem daných podmínek).
- f) vyvlastnění musí být v souladu s cíli a záměry územního plánování. To se většinou prokazuje územním rozhodnutím. Pokud se nevydává územní rozhodnutí, zkoumá se soulad s cíli územního plánování přímo ve vyvlastňovacím řízení.
- g) převod je za náhradu

7.4 Vyvlastnitel

Je dle § 2 písm. c/, vyvlastňovacího zákona ten, kdo se domáhá, aby na něj přešlo vlastnické právo k vyvlastňovanému pozemku nebo stavbě, aby v jeho prospěch bylo k pozemku nebo stavbě zřízeno věcné břemeno nebo aby k nim bylo zrušeno nebo omezeno právo vyvlastňovaného odpovídající věcnému břemenu.

Jestli je vyvlastnitelem subjekt soukromého nebo veřejného zájmu žádný zákon neudává. Mnohem obvyklejším případem je varianta, kdy vyvlastnitel je subjektem veřejného zájmu, konkrétně v našem případě je tento subjekt stát. Jako příklad soukromého subjektu vyvlastnitel můžeme uvést nezbytnost zajistit vstup nebo příjezd na vlastní pozemek nebo stavbu a domluva se sousedy není možná.

7.5 Vyvlastňovaný

je dle § 2 písm. b/, vyvlastňovacího zákona ten, kdo je vlastníkem vyvlastňovaného pozemku nebo stavby nebo kdo k nim má právo odpovídající věcnému břemenu; bylo-li vlastnické právo ke stavbě nebo pozemku, jichž se vyvlastnění týká, převedeno k zajištění splnění závazku, je vyvlastňovaným také povinný ze zajišťovacího převodu práva, který k zajištění svého závazku vlastnické právo převedl na oprávněného.

7.6 Náhrada za vyvlastnění

Jedním z předpokladů pro vyvlastnění – odnětí či omezení vlastnického práva – je povinnost poskytnout vyvlastňovaným náhradu (§ 10 odst.1 vyvlastňovacího zákona). Náhrada se poskytuje jednorázově, a to jako finanční nebo je také možná směna pozemku (§ 13 odst. 1 vyvlastňovacího zákona).

Za vyvlastnění náleží vyvlastňovanému náhrada ve výši ceny obvyklé dle zákona o oceňování majetku účinného v době rozhodování o vyvlastnění. V případě, že obvyklá cena pozemku nebo stavby by byla nižší než cena zjištěná podle výše uvedeného zákona, náleží vyvlastňovanému náhrada ve výši ceny zjištěné podle zákona o oceňování majetku (§10 odst. 4 vyvlastňovacího zákona).

Cena pozemku nebo stavby se pro účely stanovení náhrady určí vždy podle jejich skutečného stavu a účelu užití ke dni podání žádosti o vyvlastnění; přitom se nepřihlédne k jejich zhodnocení nebo znehodnocení v souvislosti s navrženým účelem vyvlastnění. (§10 odst. 5 vyvlastňovacího zákona)

Vyvlastňovaný může kromě náhrady za vyvlastňovanou nemovitost také požadovat náhradu i jiných nákladů. Těmi mohou být náklady stěhovací, náklady spjaté se změnou místa podnikání, náklady za vyklizení nemovitosti, náklady na pořízení znaleckého posudku apod. Tyto náklady musí vyvlastňovaný prokázat (§10 odst. 2 vyvlastňovacího zákona).

7.7 Rozhodnutí o vyvlastnění

Rozhodnutí v případě, že jsou splněny podmínky pro vyvlastnění a je vyhověno žádosti, má dvě skupiny výroků:

Výroky o vyvlastnění práv k pozemku nebo ke stavbě

- rozhodnutí o zrušení nebo omezení práva odpovídající věcnému břemenu, nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě, zřízením věcného břemene ve prospěch vyvlastnítele a vymezení jeho obsahu, nebo odnětí vlastnického práva vyvlastňovaného pozemku nebo ke stavbě a o jeho přechodu na vyvlastnítele
- rozhodnutí o tom, která práva spojená s pozemkem, stavbou nebo jejich částí vyvlastněním nezaniknou
- určení, v jaké lhůtě je vyvlastnitel povinen zahájit uskutečňování účelu vyvlastnění. Lhůta nesmí být delší než 4 roky od právní moci rozhodnutí (§ 3c, zákon o urychlení infrastruktury) na žádost vyvlastnítele může vyvlastňovací úřad tuto lhůtu v případech hodných zvláštního zřetele

prodloužit, a to pouze jednou a nejdéle na další 2 roky (§24 odst. 3 vyvlastňovacího zákona)

výroky o náhradě za vyvlastnění

- stanovení výše náhrady pro vyvlastňovaného i pro oprávněného z věcného břemene a uložení vyvlastniteli, aby zaplatil ve lhůtě, která nesmí být delší než 60 dnů od právní moci rozhodnutí. Náhrada za vyvlastnění musí být stanovena dle platných právních předpisů
- dojde-li k dohodě o poskytnutí jiného pozemku nebo stavby vyvlastňovanému, určení, jaký pozemek nebo stavba přechází do vlastnictví vyvlastňovaného, případně rozhodne o vyrovnání rozdílu v ceně
- určení, jakou částku z náhrady pro vyvlastňovaného je vyvlastnitel povinen poskytnout zástavnímu věřiteli, podzástavnímu věřiteli nebo oprávněnému ze zajišťovacího převodu práva na úhradu splatných zajištěných pohledávek, byla-li předložena dohoda
- uložení vyvlastniteli aby nahradil vyvlastňovanému vynaložené náklady na znalecký posudek, a určení lhůty, která nesmí být delší než 60 dnů od právní moci rozhodnutí.

8. Vydání stavebního povolení z hlediska majetkoprávního vypořádání

Dle stavebního zákona § 110 odst. 2 písm. a/ je k vydání stavebního povolení třeba doložit doklady prokazující vlastnické právo k pozemku nebo právo založené smlouvou provést stavbu nebo opatření, pokud stavební úřad nemůže existenci takového práva ověřit v katastru nemovitostí.

8.1 Smlouvy

K vydání stavebního povolení v případě, že stavebník v námi popisovaných případech vždy ŘSD ČR není vlastníkem pozemku a zároveň splnění požadavku stavebního zákona, je nutné uzavřít z hlediska majetkoprávního vypořádání smlouvu. Forma takové smlouvy je různá, nejedná se vždy jen o smlouvu, u které dojde ke změně vlastníka a tato skutečnost je zapsána i na katastru nemovitostí, například na základě kupní smlouvy, darovací smlouvy, smlouvy o převodu práv aj. Ale je možné uzavřít smlouvu, ve které je a musí být uvedeno, že je uzavřena pro

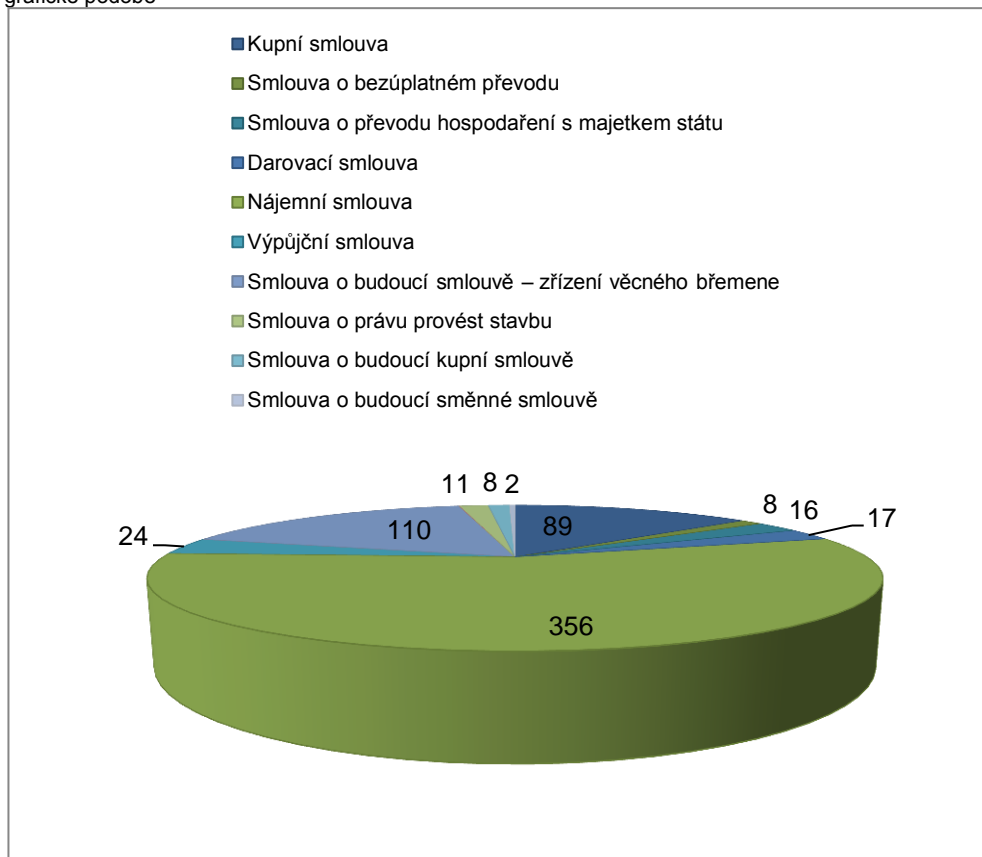
účely stavebního zákona o právu provést stavbu. Může to být smlouva o výpůjčce, smlouva nájemní, smlouva o budoucí kupní smlouvě, smlouva o výstavbě aj. Taková smlouva splňuje požadavky stavebního zákona, ale neřeší budoucí stav. Rozumíme tím stav po kolaudaci, kdy je na základě smlouvy sice stavba povolena a tudíž i tzv. kolaudovatelná, ale fakticky zakládá takový stav, kdy například silnice a dálnice ze zákona ve vlastnictví státu, se stávají takzvaně stavbou na cizím pozemku, čili takové smlouvy zakládají stav majetkoprávní nevypořádanosti.

Tabulka č. 1 - přehled uzavřených smluv na Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Chomutov v r. 2009 a 2010

Druh smlouvy	počet
Kupní smlouva	89
Smlouva o bezúplatném převodu	8
Smlouva o převodu hospodaření s majetkem státu	16
Darovací smlouva	17
Nájemní smlouva	356
Výpůjční smlouva	24
Smlouva o budoucí smlouvě – zřízení věcného břemene	110
Smlouva o právu provést stavbu	11
Smlouva o budoucí kupní smlouvě	8
Smlouva o budoucí směnné smlouvě	2

[Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Chomutov]

Obrázek č. 1 – přehled uzavřených smluv na Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Chomutov v r. 2009 a 2010 v grafické podobě



[Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Chomutov]

8.2 Záborový elaborát

Smlouvy se uzavírají na základě záborového elaborátu nebo geometrického plánu. Ze záborového elaborátu je na základě podkladů z katastru nemovitostí zcela zřejmé, které pozemky, v jakém rozsahu a jakým zábořem budou dotčeny. Součástí záborové části dokumentace musí být zákres stavby do snímků katastrální mapy, výpisy z katastru nemovitostí dotčených a sousedních pozemků. Dále přehledně zpracovaný předpokládaný rozsah dočasných záborů pozemků (zařízení staveniště, věcná břemena – přeložka sítí, komunikace přístupy ke stavbě...) a trvalých záborů pozemků (hlavní trasy a dalšími objekty, které následně připadnou do vlastnictví investora případně dalších subjektů, které převezmou objekty do své správy a užívání) s uvedením výměry a budoucím nabyvatelem. Dle této části dokumentace se získávají souhlasy a uzavírají se potřebné smlouvy.

8.3 Geometrický plán

Samotný výkup, pokud se nevykupuje celý pozemek, ale pouze jeho část, se provádí na základě geometrického plánu vyhotoveného dle podkladů ze záborového elaborátu a je součástí smlouvy, na jejímž základě dojde k zapsání a změně údajů o pozemku do katastru nemovitostí.

Geometrický plán je výsledek zeměměřických činností, který svým zpracováním a obsahem souvisí s předmětem katastru nemovitostí, a který je zpracován způsobem stanoveným příslušným právním předpisem. (Bumba 1999)

9. Vypořádání stavby po dokončení

Při vypořádání staveb po jejich dokončení je třeba z hlediska majetkoprávního dotáhnout do konce celou řadu procesů, které byly již jednou řešeny, nicméně stavební činností, se jejich znovuotevření a znovu řešení stalo nezbytné. Pokud se před stavbou vykoupí přesné výměry pozemků, na nichž mají stát konkrétní stavební objekty, vychází se, jak již bylo uvedeno, ze záborového elaborátu, který zpracovává projektant pro investora stavby. Stavba je v podstatě živý organismus, alespoň tak na ní nahlíží její tvůrci, stejně tak je oblíbeným heslem na stavbě, že papír snese všechno, obě tato rčení vyjadřují stav, že konkrétní místní podmínky jsou vždy něčím specifické a normou určené projektované řešení je těmto podmínkám třeba přizpůsobit. Z onoho přizpůsobení pak vznikají takové problémy, jako že „roura“ nešla ohnout tak jak ji „namaloval“ projektant, a tak se stalo, že se přeložka plynu nachází i v části pozemku soukromého vlastníka, v části, která nebyla majetkoprávně vypořádána, případně se nachází v pozemku, který neměla dle projektované trasy vůbec zasáhnout. Takových případů je u liniových dopravních staveb v délkách úseků, jaké jsou pro výstavbu dopravní infrastruktury v Čechách obvyklé, zpravidla několik desítek. Je pak nutností dotčené majetkoprávní vztahy upravit dodatkem do potřebných parametrů, nebo zpracovat tyto skutečnosti do zcela nových smluvních vztahů. Skutečná výměra zastavěného pozemku, a v podstatě i zjištění, že byl zastavěn nevypořádaný pozemek, se provádí dle vypracovaného geometrického plánu skutečného zaměření stavby. V těchto případech je dodatečné vypořádání o to složitější, že není možné využít vyvlastnění, které lze použít jen do vydání stavebního povolení.

Další již zmíněnou oblastí je tzv. „zbavování“ se objektů, které se až do jejich výstavby nepodařilo smluvně zavázat převzetí následným správcem. Byl již zmíněn absurdní případ, kdy nadjezd vybudovaný s nákladem v desítkách milionů korun

nikdo nechce převzít do majetku a stát se majetkovým správcem takového objektu. Od těchto, do očí bijících případů, lze přejít k chodníkům, které se nacházejí mimo městský intaravilán, které majetkový správce silnic I. třídy, rychlostních silnic a dálnic, tedy ŘSD ČR nesmí ponechat ve svém majetku, ale pokud nejsou v katastru obce, je těžké kohokoliv přesvědčit aby si tyto pozemní komunikace převzal a to včetně jejich zimní údržby. Shodné je to s protihlukovými opatřeními, která nejsou součástí silničního tělesa, jako protihlukové valy a zelené pásy, které potřebují svou péči, ale již přímo nesouvisí se stavbou silnice.

10. Diskuse

Tato práce popisuje postupy při řešení majetkoprávního vypořádání liniových staveb z praxe. Proto se nabízí téma k diskusi, jako je postup při uzavírání smluvních vztahů u trvalých záborů. Již od žádosti o vydání územního rozhodnutí se nabízejí dvě varianty řešení k uzavření smluvního vztahu. Možnost uzavřít smlouvy, které nejsou vkládány na katastrální úřad k zápisu o změně vlastníka, jako jsou nájemní smlouvy, smlouvy o výpůjčce, budoucí kupní smlouvy a mnohé další (dále jen nezavkladovatelné smlouvy) nebo smlouvy opačné, u kterých k zápisu změny vlastníka dochází, kupní smlouvy, smlouvy o převodu práv, darovací smlouvy...(dále jen zavkladovatelné smlouvy). Jaký je však rozdíl a jaké jsou výhody a nevýhody obou řešení? Při uzavření nezavkladovatelné smlouvy, je mnohem rychlejší proces uzavření, její součástí nemusí být geometrický plán (v případě, že se převádí, část pozemku) ani znalecký posudek, není to takový zásah do vlastnictví jako je odejmutí pozemku, tudíž vlastník ke smluvnímu vztahu dle zkušeností z praxe přistupuje ochotněji, jde zde zřejmě větší rychlost uzavření smluvního vztahu. V konečném důsledku lze hovořit i o rychlejším vydání územního rozhodnutí. Naproti tomu u zavkladovatelných smluv, je nutné nechat vyhotovit geometrický plán a znalecký posudek, už to značně prodlužuje jejich uzavření a samotná žádost o vydání územního rozhodnutí se tak může protáhnout i o několik měsíců. Výhoda spočívající v uzavření těchto smluv je však zohledněna v budoucnu, kdy dojde k dokončení stavby. Tato stavba stojí na vlastních pozemcích a nevzniká problém majetkoprávní nevypořádanosti. U nezavkladovatelných smluv se tento problém po dokončení stavby řeší, proto, aby nebyla stavba na cizích pozemcích, což je z hlediska budoucího výkonu agendy majetkového správce mimořádně nežádoucí stav. Ale to už je z časového hlediska méně stresující, neboť stavba stojí a nikdo v případě veřejné dopravní infrastruktury nevyvíjí nepřiměřený nátlak na dořešení majetkoprávních záležitostí, protože se vychází z úzu, že pokud smlouvy uzavřené do této doby stačily k vydání stavebního povolení, budou dostatečným podkladem i k vydání kolaudačního rozhodnutí. Podle mne by bylo vhodné, si před zahájením uzavírání smluv, zjistit, jaký časový horizont je dán do doby, kdy bude podána žádost o vydání stavebního povolení a tomu přizpůsobit jednu z nabízených variant.

Ráda bych se zmínila také o novém vyvlastňovacím zákoně a jeho úpravě, hlavně v části vydání dvou rozhodnutí, jedno o vyvlastnění pozemku a druhé o náhradě, vzhledem k tomu, že je zákon platný teprve od 1. 2. 2013 nebyla možnost zjistit, jak

se tato úprava projeví v praxi. Samotnou by mě zajímalo a tato otázka se přímo nabízí, jestli může nastat stav, kdy stavba na základě rozhodnutí o vyvlastnění bude realizována na vyvlastněném pozemku a vyvlastnitel podá žalobu na projednání řízení o vyvlastnění.

11. Závěr

Součástí dopravní infrastruktury je celá řada silničních staveb, které mají složité a zdoluhavé přípravy a procesy v rámci zahájení až po dokončení. V této práci je popsán, převážně z praxe, postup, který je obvyklý u liniových staveb silniční sítě, je-li investorem stát. Stejně tak jsou zmapovány a popsány omezené možnosti při získávání pozemků potřebných k vybudování takovéto stavby, je rozebráno, i jakou výhodou je, je-li stavba uvedena v územně plánovací dokumentaci jako veřejně prospěšná. Úpravou legislativy se získávání práv k pozemkům nutných k výstavbě značně zjednodušil, ale určitě nevyřešil všechna úskalí a problémy. Došli jsme k závěru, že když stavba není veřejně prospěšná a není eminentní zájem na jejím vybudování, například od obce, nemá stát žádné prostředky a nástroje k získání pozemků. Stát naprosto postrádá možnost finanční motivace a samozřejmě přichází v takových případech i o nástroj jakým je například možnost vyvlastnění. Jak bylo opakovaně konstatováno, je u veřejně prospěšné stavby v krajních případech použito právě vyvlastnění. Mnoho problémů také vzniká v oblasti vynuceného navýšení objektové skladby stavby a následné předání konkrétních objektů do majetku či správy, budoucí provozovatelům a vlastníkům. Řešení se zdá být jednoduché, uzavřít s budoucími vlastníky smlouvy a po dokončení stavby objekty předat, avšak někdy je tento postup velice složitý. Dochází k dohadům, komu by jaký objekt měl být předán, zdůvodňování a vysvětlování proč ho ve správě nebo majetku nemít. Zřídka kdy se stane, že smlouvy jsou uzavřeny opravdu na všechny objekty, když rozsáhlejší stavby obsahují i několik desítek či stovek objektů, které je třeba řešit, vypořádat. Nakonec je probíráno majetkoprávní vypořádání stavby po dokončení, což navazuje na předchozí problém s uzavřenými smlouvami na objekty, ale také na smlouvy ošetřující práva k pozemkům. Ať už je to užívání pozemků nájemním nebo jiným vztahem, vždy musí být na pozemky zasažené stavbou uzavřen smluvní vztah, který zajišťuje, že stavba není na cizím pozemku. A je nutné tyto vztahy dokončit a převést pozemky zasažené stavbou trvale do vlastnictví státu. Snahou speciálních stavebních úřadů obvykle bylo, aby stavby trvalého charakteru měly rovněž majetkoprávní vypořádání trvalého charakteru, tedy nikoliv nájem či výpůjčku, což jsou instituty vypověditelné jednou ze stran smluvního vztahu. Tato snaha má logické opodstatnění, ale jde proti ujednáním stavebního zákona, který říká, že je k vydání stavebního povolení třeba doložit smlouvou založené právo provést stavbu. Pokud je smlouva způsobilá k vydání stavebního povolení, musí

takovýto institut stačit i k vydání kolaudačního rozhodnutí bez ohledu na skutečnost, zda je doba trvání smluvního vztahu úměrná době životnosti stavby.

12. Přehled literatury a použitých zdrojů

- BUMBA, J., 1999: Geometrický plán. Příručka pro vyhotovitele i uživatele. *Nakladatelství LINDE PRAHA, a.s.*
- DOLEŽAL J., MAREČEK J., SEDLÁČKOVÁ V., SKLENÁŘ T., TUNKA M., VOBRÁTILOVÁ Z., 2006: Nový stavební zákon v teorii a praxi a předpisy související s poznámkami. *Nakladatelství LINDE PRAHA, a.s.*
- Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013 schválený usnesením vlády ČR ze dne 20. 7. 2011 č. 565.
- KOČÍ R., 2007: Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcími předpisy a vzory správních rozhodnutí podle stavu k 6. 1. 2007. *Nakladatelství LINDE PRAHA, a.s.*
- KOČÍ R., KUČEROVÁ H., 2009: Silniční právo. *Nakladatelství Leges.*
- MALÝ S., 2007: Nový stavební zákon s komentářem. *Nakladatelství ASPI, a.s..*
- MUSIL J. F., 1987: Po stezkách k dálnicím. *Nakladatelství dopravy a spojů, Praha.*
- PROKEŠ S., NANTL F., 2009: Politika územního rozvoje České republiky. *Tisk GRAFEX, s.r.o.*
- Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, která nabyla účinnosti 1. 1. 2013 a schválena byla rozhodnutím ministra dopravy dne 26. 11. 2012, čj. 644/2012-910-IPK/3
- vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění.
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění.
- Zákon č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku a o změně některých zákonů, v platném znění
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění.
- Zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, v platném znění
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění.

- Zákon č.184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo stavbě, v platném znění
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

Internetové zdroje

- Delivio 2013: Dopravní politika pro rok 2014 – 2020. [online]. [cit. 2013-03/09] Dostupné z: <http://dopravaplus.cz/dopravni-politika-cr>
- Ministerstvo pro místní rozvoj ČR 2013: Novela zákona o vyvlastnění. [online]. [cit. 2012-03-10]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Stavebni-rad-a-bytova-politika/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Novela-zakona-o-vyvlastneni>
- Ministerstvo pro místní rozvoj ČR a Ústav územního rozvoje, 2007: Přehled a postupy - metodický návod. [online]. [cit. 2012-01-15]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/konzultacnistredisko/CastoKladeneOtazky/SchemaPostupu20070315.pdf>
- Business center.cz 2013: Zákon o vyvlastnění [online]. [cit. 2013-03-09]. Dostupné z: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/vyvlastneni>
- Business center.cz 2013: Stavební zákon [online]. [cit. 2013-03-09]. Dostupné z: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/stavebni/>
- Ředitelství silnic a dálnic ČR 2013: Prováděcí pokyny pro hodnocení ekonomické efektivity projektu silničních a dálničních staveb [online]. [cit. 2013-03-09]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/doc/Technicke-predpisy/HDM-4/provadeci-pokyny-pro-hodnoceni-ekonomicke-efektivnosti-projektu-silnicnich-a-dalnicnich-staveb>
- Výzkumný ústav geodetický, topografický a kartografický – terminologická komise 2005: Liniová stavba [online]. [cit. 2013-01-09]. Dostupné z: http://www.vugtk.cz/slovník/4515_liniova-stavba

Tabulky

Tabulka č. 1 - přehled uzavřených smluv na Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Chomutov v r. 2009 a 2010 (autor: Michaela Hofmannová)

Obrázky

Obrázek č. 1 - grafická podoba přehledu uzavřených smluv na Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Chomutov v r. 2009 a 2010 (autor: Michaela Hofmannová)

Rychlostní silnice R7

Postoloprty, zkapacitnění obchvatu

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k 11/2012



Přílohy

Příloha č. 1 – informační leták, stavba Postoloprty, zkapacitnění obchvatu



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Postoloprty, zkapacitnění obchvatu

● DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Stavba „R7 Postoloprty, zkapacitnění obchvatu“ je součástí souboru staveb zkapacitnění stávající dvoupruhové silnice I/7 na čtyřpruhovou rychlostní silnici R7. Ta je zahrnuta do výhledové sítě dálnic a rychlostních komunikací v České republice. Hlavní silniční tah R7 Praha–Chomutov–hranice se Spolkovou republikou Německo (hraniční přechod Hora Svratko–Sebestiána–Reitzenthal) umozní po přestavbě rychlé a hlavní kapacitní spojení českého vnitrozemí s oblastí Chemnitz ve Svobodném státě Sasko a návazně se sítí Evropské Unie.

Od Prahy po Slaný je již čtyřpruhová komunikace R7 vybudována v úseku od hranic Středočeského a Ústeckého kraje po Postoloprty. Byly v minulých letech na silnici I/7 vybudovány v poloviněm čtyřpruhu obchvaty Benátského Týnce, Chlumčan, Loun a Postoloprty. V souladu s usnesením vlády bude silnice I/7 od Slavětína po Chomutov zkapacitněna na rychlostní silnici R7 v kategorii R 25.5/100. Vzhledem ke složitému horskému terénu v území od Chomutova po Horu Svratko Sebestiána a nejméně vysokým nákladům na vybudování rychlostní komunikace v tomto úseku, zde byla předložena silnice I/7 vybudována v minulých letech jako dvoupruhová silnice v kategorii S 11.5/70 se stoupacími pruhy a pruhy pro klesání.

Jedním z nejdůležitějších důvodů přestavby silnice I/7 je zajištění dopravní obslužnosti průmýstových zón u Mostu, Loun a Postoloprty a zejména strategické průmýstové zóny Zatec–Tharigle, vybudované v prostoru bývalého vojenského letiště, jedné z největších v České republice.



● UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Na východě navazuje stavka „R7 Postoloprty, zkapacitnění obchvatu“ na připravovanou stavku „R7 Louny, zkapacitnění obchvatu“, na západě pak na připravovanou stavku „R7 Postoloprty–MÚK Blizoves“.

Zkapacitnění spočívá v rozšíření již vybudované poloviny čtyřpruhu na kategorii R 25.5/100 v délce 4848 metrů. Stávající silnice I/7 bude využita jako levá polovina budoucího čtyřpruhového uspořádání (ve směru Chomutov–Praha). Prává polovina bude přistavěna.

V tom spočívá rozdíl oproti původní koncepci ale schváleného investičního záměru a podle platného územního plánu města Postoloprty, podle nichž mělo být rozšíření realizováno vlevo od stávající silnice I/7. Takto navržené rozšíření by však zasahovalo do lokálního biokoridoru číslo 43 pod názvem Chomutovka – Břelčový potok Chomutovky, s čímž nesusluhaly orgány ochrany přírody. Vzhledem k této skutečnosti je proto nezbytné schválit změnu územního plánu města v tomto prostoru.

Město Postoloprty bude na rychlostní silnici R7 ve směru od Prahy napojeno mimoúrovňovou křižovatkou (MÚK) Březno v místě dnešní mimoúrovňové křižovatky silnic I/7 a III/22545 a ve směru od Chomutova po-

moci MÚK Postoloprty v místě odbočky do průmýstové zóny. Tato MÚK je součástí navazující stavby R7 Postoloprty–MÚK Blizoves.

V rámci stavby bude vybudováno celkem dvanáct mostů, z toho jeden přes Ohří, dva mosty pod železničními tratěmi, dva přes biokoridory a jeden most přes Chomutovku a biokoridor. Zrekonstruováno bude pět stávkových mostů, z toho jeden most přes Ohří a dva podjezdy pod železničními tratěmi.

Součástí stavby je dopravní komunikační úsek I/1607 v délce 1500 metrů. Současně se zkapacitněním obchvatu Postoloprty by měl Ústecký kraj vybudovat a předatku silnice II/255 v úseku od zemědělského areálu po MÚK Březno v délce 2368 metrů s novým mostem přes Ohří. Předtím je nutná pro zajištění odvedení nákladní dopravy od elektrárny Počeradky mimo město Postoloprty.

Stavka rychlostní silnice R7 vyvolá mimo jiné i kratší předtčky vedlejších silnic a cest, předtčky inženýrských sítí a demolic provozních objektů u točbaového hrsti FK Postoloprty.

Stavka „R7 Postoloprty, zkapacitnění obchvatu“ je navržena v souladu se schválenými Zásadami územního rozvoje velkého územního celku Ústeckého kraje.

Postoloprty, zkapacitnění obchvatu

STAV PŘÍPRAVY

Dne 30. 9. 2009 bylo zastaveno územní řízení. Zastupitelstvo města Postoloprty ne-schválilo změnu územního plánu města, která podmíněvala vydání územního rozhodnu-tí. Příprava stavby byla pozastavena.

V současné době je zpracován nový územní plán města, ve kterém je rozšíření stá-vající silnice I/7 navrženo vpravo přes prostor provozních objektů tržebního tržiště. Zastupitelstvo města dosud nový územní plán neschválilo. Přípravu stavby proto nelze obnovit.

EIA	IZ	UR	SP	VZ	ZS	UP
11/2006	09/2008	-	-	-	-	-

Význam zkratk: EIA: Stanojško EIA + IZ: Schválení investičního záměru + UR: Vydání územního rozhodnutí + SP: Vydání stavebního povolení + VZ: Vyhlášení včbováho řízení + ZS: Závěrečné výstavy + UP: Uvedení do provozu

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 4848 m

kategorie: R 25, 5/4/00

plocha vozovek: 113524 m²

počet stavebních objektů: 127

Mostní objekty:

počet celkem: 12

z toho na silnici R7: 6

nad silnicí R7: 4

na ostatních komunikacích: 2

plocha mostů: 8759 m²

Mimourovňové křizovatky:

počet: 1 (délka větvi: 750 m)

Protihluková opatření:

zemní val: 8590 m²

protihlukové a obnol stěny: 1665 m

Přeložky a úpravy ostátních

kommunikací:

počet objektů: 1

délka: 1500 m

Přeložky a úpravy inž. síť:

vodohospodářské objekty: 15

objekty elektro a sdělovací: 34

přeložky plynovodů: 4

kolejové úpravy: 2

Celkový objem zemních prací:

výkopy: 148 623 m³

nasypy: 300 757 m³

Název stavby:

R7 Postoloprty zkapacitnění obchvatu

Místo stavby:

Ústecký kraj

Katastrální území:

Březno u Louň, Postoloprty

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR,
Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

Projektant DUR:

PRAGOPROJEKT a.s.,
K Ryšánoe 1669/16, 147 54
Praha 4

Předpokládaná cena stavby:

1 373 000 000 Kč (bez DPH)

Pozn.: Tento leštk byl aktualizován v listopadu 2012. Velikoz výstavku významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají přesně předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.



[Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Chomutov]