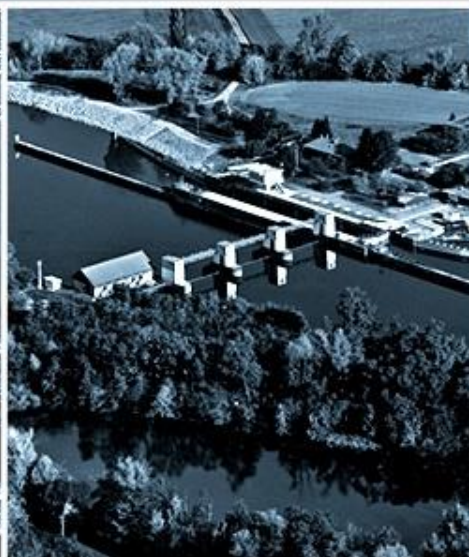




Czech Republic
Ministry of Transport

Novela stavebního zákona z pohledu dopravních staveb



Ministerstvo dopravy

21. CELOSTÁTNÍ KONFERENCE O ÚZEMNÍM
PLÁNOVÁNÍ A STAVEBNÍM ŘÁDU

Plzeň, 12. – 13. října 2017

Přínosy novely na úseku územního plánování

■ Rychlejší aktualizace ZÚR / změny ÚP

- Novela zásadně zkracuje pořizování aktualizací zásad územního rozvoje krajů a změn územních plánů, odpadne etapa zadání a bude sloučena etapa společného jednání s dotčenými orgány a veřejné projednání. Tím dojde k úspoře cca 3/4 roku až rok. Přitom nikdo nebude krácen na svých právech.
- MD resp. investorské organizace budou pravděpodobně častěji iniciovat změny ÚPD z pozice oprávněného investora neboť proces pořizování pravidelných aktualizací není vždy časově kompatibilní s časem přípravy podkladů ze strany resortu dopravy – jedná se především o potřebu definice návrhových koridorů pro VRT po dokončení studií proveditelnosti
- Pozitivní zkušenosti s institutem oprávněného investora v případě 1. aktualizace ZÚR Středočeského kraje – D3

■ „Špatně“ zúžené koridory ZÚR v ÚP obcí – odstranění bariéry

- Již dnes častěji využíván § 43 odst. 3 – pokud přílišná podrobnost ÚP, pak se ÚP nepoužije pro rozhodování v území, použijí se ZÚR
- Již dnes využíván § 36 odst. 5 – rozhodování dle ZÚR v případě koridoru v ÚP obce, který není v souladu s koridorem ZÚR
- Nově §54 odst. 5: U liniových staveb, u kterých se prokáže, že je objektivně nelze umístit do koridoru vymezeného v územním plánu (například na podkladě geologického průzkumu či stanoviska EIA), bude možné v nezastavěném území vybočení z koridoru i v situaci, kdy územní plán má koridor zúžen uvnitř koridoru vymezeného v ZÚR. Tím odpadne nutnost změny územního plánu před realizací liniové stavby a získání ÚR se v těchto případech urychlí cca o 2 roky.

■ Zkrácena lhůta pro podnět k přezkumu ZÚR, ÚP

- Žalovatelnost opatření obecné povahy v SŘS, zkrácení ze 3 let na 1 rok

■ Územní studii bude smět nechat zpracovat i investor

- urychlení přípravy území pro realizaci záměru na provedení změny v území.



Přínosy novely na úseku stavebního řádu #1

- **Systémový přístup pro možnost širšího budoucího využití „společného řízení“ u dopravních staveb**
 - Výběr koridoru liniové stavby na základě posouzení VVURÚ (SEA) na úrovni ZÚR
 - Nelze vybírat koridor na základě procesu EIA, která je závazná až do fáze vydání finálního povolení k realizaci – historicky tomu tak bylo, důsledky starých EIA jsou dobře obecně známé.
 - Projektová EIA pouze k jedné variantě v úrovni podrobnosti DÚR?
 - Prozatím společné řízení pilotně spíše pro menší stavby i s ohledem na rozpracované dokumentace a dosud vydaná rozhodnutí.
 - Pro společné rozhodnutí je také problematická délka jeho platnosti 2 roky, neboť po jeho vydání se musí provést a dokončit majetkoprávní příprava před započítáním realizace
- **Možnost vydání stavebního povolení bez prokázání majetkových práv k pozemkům – §184a = klíčový přínos novely!**
 - Konzumace veřejnoprávního stavebního povolení v případě jeho vydání bez prokázání majetkových práv ke všem pozemkům podmíněna následným dokončením majetkoprávního vypořádání před zahájením realizace (soukromoprávní záležitost nelze vyřešit vydáním veřejnoprávního rozhodnutí).
 - Umožnění výrazného zkrácení doby mezi vydáním územního rozhodnutí a vydáním stavebního povolení, kdy dlouhá prodleva mezi těmito stupni dodnes způsobuje v případě dopravních staveb největší komplikace
 - Lhůta platnosti stavebního povolení (2 roky) se staví spolu se zahájeným vyvlastněním



Přínosy novely na úseku stavebního řádu #2

■ Jedna stavba = jedno stavební povolení

- Dnešní rozdílná příslušnost stavebních úřadů vede ve skutečnosti k potřebě mít pro 10 km úsek dálnice/silnice stavební povolení i od 9 stavebních úřadů...
- Zavedením souboru staveb bude moci o stavbě dálnice včetně všech staveb s ní související rozhodovat Ministerstvo dopravy
- Zavedením souboru staveb bude moci o stavbě dráhy včetně všech staveb s ní související rozhodovat Drážní úřad
- Výrazné snížení byrokracie
- Snížení množství verifikačních závazných stanovisek EIA, která jsou vázána na zahájená řízení

■ Částečná integrace druhových výjimek

- §56 z. 114/1992 Sb. umožněno v případě výskytu nového chráněného druhu v průběhu řízení vydat souhlas se zásahem do biotopu formou závazného stanoviska

■ Účastenství veřejnosti dle §70 z. 114/1992 Sb. omezeno

- Využitelné jen v případě staveb ukončených negativním ZZŘ

■ Specializovaný soudní senát Krajského soudu v Ostravě pro dopravní stavby

- V SŘS se v § 7 za odstavec 3 vkládá nový odstavec 4, který zní: „(4) K řízení o žalobě proti rozhodnutí, kterým se umísťuje nebo povoluje stavba dopravní infrastruktury podle § 1 odst. 2 písm. a) nebo b) zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů, je příslušný Krajský soud v Ostravě. O těchto žalobách vede řízení specializovaný senát“.
- Očekává se, že sjednocením rozhodovací praxe ve věci dopravních staveb se dosáhne rychlejších soudních verdiktů s předvídatelným výsledkem.



Neprosazené návrhy podporované Ministerstvem dopravy

■ Předběžná držba

- Potřeba nalézt řešení, které umožní efektivně zahájit stavbu v okamžiku platného stavebního povolení a vybraného zhotovitele i bez dokončené majetkoprávní přípravy, kterou není možné z objektivních příčin dokončit v požadovaném čase (exekuce, dědictví, nedohledatelní, nekomunikující).
- Návrh PN byl vázán na činnost vyvlastňovacího úřadu, což nemuselo být řešení zcela ideální
- Možná inspirace historicky platným §17 z. 13/1997 Sb. – uvalení a úplata věcného břemene na tyto pozemky s jejich následným dovypořádáním v průběhu realizace nebo po?

■ Neintegrace vodoprávního řízení

- Z důvodů odporu MZe se nepodařilo integrovat vodoprávní řízení do „společných řízení“

■ Změna příslušnosti stavebních a vyvlastňovacích úřadů

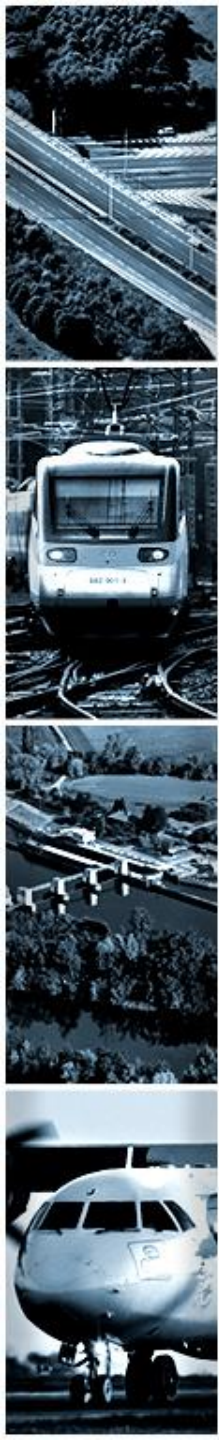
- u nejvýznamnějších dopravních staveb (dálnice, silnice I. třídy, stavba dráhy celostátní)
- územní rozhodnutí v první instanci by nevydávala obec s rozšířenou působností, ale krajský úřad (odvolání mělo řešit MMR).
- Dtto se navrhovala změna příslušnosti k vedení prvoinstančního vyvlastnění, kterou opět měl řešit krajský úřad (odvolání mělo řešit MMR).

■ Povinnost provést přeložku sítě

- Záměrem bylo nastavení pravidel pro síťáře, kteří na základě energetického zákona svými kapacitami připravují a realizují přeložky podmiňující zahájení hlavní stavby.
- Nevčasná realizace přeložek často vede k problémům při realizaci hlavní stavby

■ Právo vstupu na pozemek

- Za účelem provádění měření či průzkumných geotechnických vrtů by nemuselo být vyžadováno souhlasu majitele pozemku



Budoucí legislativní proces... Jízda po čtyřech kolejích?

■ Nový stavební zákon

- Předložené teze MMR na vládu.
- Vysoká časová náročnost a mnoho praktických rizik při projednání
- Potřeba zachování dosud vydaných správních rozhodnutí dle z. 183/2006 Sb., včetně ÚPD

■ Zákon o liniových (dopravních?) stavbách

- Obsažen v programech většiny politických stran
- Nedobré zkušenosti s projednáváním návrhu v 2014 (resortismus)
- Ambicí je změnit systém, kterým bude dosaženo vydání jednotného rozhodnutí – rozsáhlá a komplikovaná práce s mnoha riziky

■ Rychlá novela z. 416/2009 Sb. a dalších právních předpisů

- MD cítí potřebu změnit několik dílčích právních předpisů, které pomohou v přípravě staveb co nejdříve bez ambice komplexně měnit systém
- Diskuse nad konkrétními návrhy s jednotlivými resorty

■ Veřejná konzultace EU k povolování dopravních staveb

- Složitosti a komplikovanosti povolovacích procesů dopravních staveb už si všiml i Brusel
- Zájem EK problematiku řešit, aktuálně probíhá 3. kolo veřejné konzultace
- Mnoho členských států má odmítavý postoj, včetně velmi rezervovaného postoje ČR
- EK však zjevně nemíní snahy o regulaci z úrovně EU vzdát – otázka vhodnosti guidelines, směrnice, nařízení...





Děkuji za pozornost



Ministerstvo dopravy

