



Metodické sdělení k veřejně prospěšným stavbám dopravní infrastruktury

Ministerstvo pro místní rozvoj, odbor územního plánování, vydává toto metodické sdělení k problematice veřejně prospěšných staveb (dále též „VPS“) zejména dopravní infrastruktury, konkrétně k jejich umísťování v koridorech vymezených územním plánem (dále též „ÚP“) a mimo ně, a k otázce, jaké části souboru staveb lze považovat za součást veřejně prospěšné stavby.

Vymezování veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury v územním plánu

Pod pojmem veřejně prospěšná stavba se v § 2 odst. 1 písm. l) stavebního zákona¹ rozumí stavba pro veřejnou infrastrukturu určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezená ve vydané územně plánovací dokumentaci.

Podkladem pro vymezení koridoru pro VPS dopravní nebo technické infrastruktury v územním plánu je zpravidla územní studie nebo oborová dokumentace ve stupni vyhledávací nebo technické studie či studie proveditelnosti. V takové dokumentaci nelze specifikovat veškeré vedlejší stavby, které budou s hlavní stavbou tvořit komplexní funkční celek.

Podle § 43 odst. 3 stavebního zákona věty druhé platí, že „územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím, pokud zastupitelstvo obce v rozhodnutí o pořízení nebo v zadání územního plánu nestanoví, že bude pořízen územní plán nebo jeho vymezená část s prvky regulačního plánu; tato skutečnost musí být v rozhodnutí zastupitelstva výslovně uvedena“. V popisu VPS v územním plánu proto nelze vyjmenovat celou objektovou skladbu stavby (i kdyby byla v době pořizování územního plánu známa), neboť tato míra podrobnosti náleží dokumentaci pro územní rozhodnutí, resp. regulačnímu plánu, nikoliv územnímu plánu.

Koridor vymezený v územním plánu pro umístění stavby dopravní či technické infrastruktury slouží k umístění stavby hlavní a staveb vedlejších, které lze již v úrovni územního plánu předpokládat. U staveb dopravní infrastruktury jsou to např. mimoúrovňové křižovatky, přeložky silnic apod. **Koridor pro VPS dopravní či technické infrastruktury však nemůže být v územním plánu vymezen tak, aby zahrnoval všechny vedlejší stavby** jako např. přeložky účelových komunikací a inženýrských sítí vyvolané hlavní stavbou.

Za plně postačující míře podrobnosti územního plánu (nejedná-li se o ÚP nebo jeho část s prvky regulačního plánu) lze považovat popis, ve kterém bude v územním plánu u VPS například pro dopravní infrastrukturu uvedeno, že se jedná o **stavbu přeložky silnice I/XY včetně vedlejších staveb**.

To znamená, že takto vymezená VPS zahrnuje hlavní stavbu a vedlejší stavby, do kterých náleží např. součástí a příslušenství dálnice, silnice nebo místní komunikace ve smyslu zákona o pozemních komunikacích² a také vyvolané stavby, jako např. přeložky inženýrských sítí, bez nichž by nebylo možné stavbu dopravní infrastruktury realizovat a řádně užívat pro stanovený účel.

¹ zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů

² zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů



Veřejná prospěšnost vedlejších staveb

V § 2 odst. 1 písm. i) stavebního zákona je koridor definován jako plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy. Koridor vymezený ve výkresu veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací³ není sám o sobě touto VPS, ale je „obalovou plochou“ pro její možné umístění.

Z definice pojmu veřejná infrastruktura vyplývá, že se jí rozumí mimo jiné také dopravní infrastruktura, např. stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení⁴, tzn., že i tato související zařízení jsou součástí VPS. Dosadíme-li do definice VPS dle § 2 odst. 1 písm. l) stavebního zákona místo obecného pojmu „veřejná infrastruktura“, část z definice tohoto pojmu podle § 2 odst. 1 písm. k) bod 1 stavebního zákona, bude zřejmé, že pod pojmem VPS se rozumí mj. stavba dopravní infrastruktury a s ní související zařízení.

Stavba dopravní infrastruktury představuje obvykle soubor staveb ve smyslu definic uvedených v § 2 odst. 8 a 9 stavebního zákona. Souborem staveb se rozumí vzájemně související stavby, jimiž se v rámci jednoho stavebního záměru uskutečňuje výstavba na souvislém území nebo za společným účelem. Stavbou hlavní souboru staveb se rozumí stavba, která určuje účel výstavby souboru staveb (např. stavba silnice, tzn. těleso silnice). Vedlejší stavbou v souboru staveb se rozumí stavba, která se stavbou hlavní svým účelem užívání nebo umístěním souvisí a která zabezpečuje užitelnost stavby hlavní nebo doplňuje účel užívání stavby hlavní, např. součástí a příslušenství dálnice, silnice a místní komunikace ve smyslu ustanovení zákona o pozemních komunikacích, jako jsou třeba mostní objekty, tunely, galérie, opěrné a zárubní zdi, násypy, svahy, dělicí pásy, příkopy a ostatní povrchová odvodňovací zařízení, silniční pomocné pozemky, dešťové usazovací nádrže, propustky, protihlukové stěny, silniční vegetace, a dále vyvolané stavby, jako např. vyvolané přeložky komunikací nižších tříd, inženýrských sítí, polních cest atd., bez kterých nelze stavbu dopravní infrastruktury realizovat a řádně užívat pro stanovený účel.

Kompletní výčet všech stavebních objektů souboru staveb, tzn. hlavní stavba a vedlejší stavby, je znám až na základě zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí. V této dokumentaci je také stanoven výčet pozemků nebo jejich částí potřebných pro umístění hlavní stavby a staveb vedlejších, tzv. „záborový elaborát“. Nezbytný rozsah stavby dopravní infrastruktury včetně vedlejších staveb se posuzuje v územním řízení a stanovuje vydaným územním rozhodnutím. V územním řízení také mají dotčení vlastníci i další účastníci řízení možnost plně hájit svá práva.

Záměr stavby dopravní nebo technické infrastruktury, která je v územním plánu zařazena mezi VPS a je uvedena a popsána v textu výrokové části vydaného územního plánu, je nutno chápat jako funkční objektový celek, resp. soubor staveb, který je tvořen stavbou hlavní a k ní náležejícími vedlejšími stavbami. Z výše uvedeného vyplývá, že součástí VPS jsou kromě hlavní stavby také stavby vedlejší náležející do celkové objektové skladby stavby, bez kterých by nebylo možné tuto stavbu realizovat a řádně užívat pro stanovený účel.

Vedlejší stavby nebo jejich části, jež přesáhnou přes hranice koridoru („obalové plochy“), nepřestávají být součástí VPS a není důvod, aby byly vyčleněny ze souboru staveb, který dohromady tvoří určitý funkční celek. Jako tento celek je třeba stavbu dopravní nebo technické infrastruktury posuzovat, neboť jako celek byla zařazena v územním plánu do VPS (bez nutnosti vyjmenovat všechny její dílčí objekty). Grafické vymezení hranic koridoru pro VPS v ÚP neurčuje, co je, nebo není součástí VPS.

³ součást výkresové části ÚP dle přílohy č. 7 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů – viz část I. odst. 4 písm. c)

⁴ § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. stavebního zákona



Odejmout nebo omezit vlastnická práva k pozemkům a stavbám, potřebná pro uskutečnění VPS, je možné podle ustanovení § 170 stavebního zákona u pozemků a staveb náležejících do koridoru veřejně prospěšné stavby vymezeného v územně plánovací dokumentaci. Možnost odejmout nebo omezit práva k pozemkům a stavbám pro vedlejší stavby nebo jejich části, které přesáhnou vně hranice tohoto koridoru, může vyplývat z jiných právních předpisů⁵.

Umísťování staveb v koridoru dopravní infrastruktury a mimo něj

Jak již bylo uvedeno výše, k upřesnění celkového technického řešení stavby dochází až při zpracování a projednávání dokumentace pro územní rozhodnutí. Přitom je přirozené, že zatímco stavba hlavní bude umístěna v daném koridoru, některé z vedlejších staveb (včetně vyvolaných staveb) budou umísťovány mimo koridor dopravní nebo technické infrastruktury (zobrazený v hlavním výkresu) a mimo koridor pro VPS (zobrazený ve výkresu VPS, opatření a asanací). Při posuzování souladu záměru s vydanou územně plánovací dokumentací, resp. územním plánem, podle § 90 nebo § 96b stavebního zákona je třeba vycházet i ze skutečnosti, že některé z vedlejších staveb pro svou podrobnost nemohly být v územním plánu vymezeny.

Skutečnost, že některé vedlejší stavby vymezené územním rozhodnutím jsou umísťovány mimo koridor vymezený v územním plánu pro příslušnou dopravní nebo technickou infrastrukturu automaticky neznamená, že se jedná o nesoulad s ÚP. Je třeba dbát na to, aby stavby vedlejší, které by mohly „vyběhnout“ mimo koridor vymezený v územním plánu pro příslušnou dopravní nebo technickou infrastrukturu, **nebyly v navazujících plochách s rozdílným způsobem využití podmínkami nepřijatelného využití těchto ploch vyloučeny.**

V nezastavěném území lze pro umístění vedlejších staveb, které jsou součástí objektové skladby souboru staveb dopravní nebo technické infrastruktury, ale „nevejdou“ se do vymezeného koridoru, uplatnit postup podle § 18 odst. 5 stavebního zákona. Dle tohoto ustanovení platí, že „v nezastavěném území lze v souladu s jeho charakterem umísťovat stavby, zařízení, a jiná opatření pouze pro [...] veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, přípojky a účelové komunikace [...]. Uvedené stavby, zařízení a jiná opatření včetně staveb, které s nimi bezprostředně souvisejí včetně oplocení, lze v nezastavěném území umísťovat v případech, pokud je územně plánovací dokumentace z důvodu veřejného zájmu výslovně nevylučuje.“

V případech, kdy by část územního plánu znemožňovala realizaci záměru obsaženého v politice územního rozvoje nebo v zásadách územního rozvoje, uplatní se postup podle § 54 odst. 5 stavebního zákona, podle kterého „část územního plánu, která v území znemožňuje realizaci záměru obsaženého v politice územního rozvoje nebo zásadách územního rozvoje, se při rozhodování nepoužije.“. Upozorňujeme, že toto ustanovení nelze zneužívat. Důvody pro jeho využití musí být objektivní a nemožnost prokazatelná s odkazem např. na geologické podmínky v území, nikoliv např. na skutečnost, že projektant dopravní nebo technické infrastruktury územní plán předem nenastudoval. V rámci projektové a investiční přípravy stavby je naprosto nezbytné, aby investor stavby již při zahájení zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí vždy předem ověřil, zda a jak je v územních plánech dotčených obcí řešeno vymezení VPS, resp. koridoru pro dopravní nebo technickou infrastrukturu i koridoru pro VPS, a zda je rozsah vymezení koridoru v textové i grafické části územního plánu dostačující (rozsah, podmínky využití) pro umístění stavby, i jaké podmínky využití území jsou stanoveny v plochách vně koridoru pro dopravní nebo technickou infrastrukturu v textové části územního plánu.

⁵ Např. § 17 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů



Pokud se bude jednat o záměr dopravní nebo technické infrastruktury, který není obsažen ani v politice územního rozvoje ani v zásadách územního rozvoje a nastala by situace, kdy by vedlejší stavby nebo jejich části, které se „nevejdou“ do koridoru pro VPS, zasahovaly do zastavěného území a zastavitelných ploch a byly uvedeny v nepřípustném využití jednotlivých ploch s rozdílným způsobem využití nebo byly neslučitelné s jejich hlavním využitím, nebo by v územním plánu byla výslovně vyloučena možnost jejich umístění v nezastavěném území z důvodu veřejného zájmu, bylo by **nutné pořídit změnu územního plánu**, která by upravila vymezení koridoru v souladu s návrhem stavby, případně zrušila výslovné vyloučení z důvodu veřejného zájmu v nezastavěném území nebo podmínku nepřípustnosti v dotčené ploše zastavěného území. Upozorňujeme, že rozhodnutí o pořízení změny územního plánu je zcela v pravomoci zastupitelstva obce.

Zveřejněno 23. 7. 2013, aktualizováno 8. 3. 2019.

NEAKTUALIZOVÁNO