

## Mezitímní rozhodnutí zrychlí výstavbu důležitých dopravních staveb až o čtyři roky

České republice svítá šance, že začne stavět rychleji velké dopravní stavby. Poslanecká sněmovna projednává vládou schválenou novelu zákona č. 416/2019 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury. Klíčovou součástí novely je i institut tzv. mezitímního rozhodnutí, který v Česku výrazným způsobem urychlí výstavbu vybraných dálnic, silnic první třídy či celostátních železničních tratí. Tu často blokují komplikace spojené s výkupem pozemků či mnohaleté spory s některými vlastníky, kdy je nutné přistoupit k vyvlastňovacímu řízení. Mezitímní rozhodnutí zároveň zachovává právo majitelů na získání spravedlivé náhrady za jejich majetek.

*„Mezitímní rozhodnutí chápeme jako nástroj, který ve výjimečných případech odblokuje výstavbu prioritních dopravních staveb, které jsou v nezpochybnitelném veřejném zájmu. V konkrétních případech může jít až o čtyři roky. V současnosti trvá proces vedoucí k získání stavebního povolení u dálnic až 13 let. Mezitímní rozhodnutí rovněž povede ke snížení finančních nákladů, které proces před zahájením výstavby provázejí,“* říká Tomáš Janeba, prezident Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI), která se na přípravě novely podílela.

Opatření umožní státu na konkrétních pozemcích stavět ještě před ukončením vyvlastňovacího řízení. Mezitímní rozhodnutí bude možné podle návrhu zákona uplatnit jen u jasně vymezeného okruhu dopravních staveb. Zatímco poslanci se kloní k seznamu vyjmenovaných staveb, ARI doporučuje obecné vymezení na dálnice, silnice první třídy a celostátní železniční tratě, jejichž výstavba je v oprávněném veřejném zájmu.

*„Podle názoru ARI je z legislativního hlediska vhodnější úprava s obecnou definicí prioritních staveb. Pokud by se zákon vztahoval pouze na konkrétně vyjmenované stavby, bylo by nutné pokaždé novelizovat přílohu zákona při potřebě zahrnout nově naplánované projekty,“* uvádí Tomáš Janeba.

Mezitímní rozhodnutí se bude týkat jen výjimečných situací, kdy není možné dosáhnout s vlastníky pozemků dohody. Jde o přibližně pět procent parcel, přes které by měly dopravní stavby vést. Ze statistik Ředitelství silnic a dálnic vyplývá, že v 95 procentech případů se podaří s vlastníky pozemků na náhradě dohodnout do tří měsíců. Ve zbylých případech ale stát naráží na zdoluhavé problémy, které blokují zahájení stavby řadu let. Důvodem je například probíhající dědické řízení, nedohledatelnost vlastníků, probíhající exekuce či soudní řízení nebo jsou pozemky součástí restitučních sporů s církevními institucemi. Část pozemků pak vlastní majitelé, kteří odmítají přistoupit na dohodu ze spekulativních či ideologických důvodů. Jedna osoba tak může blokovat realizaci celé stavby v desítkách kilometrů a znemožňuje přesun kamionů a automobilů z přetížených měst a obcí na dálnici.

Mezitímní rozhodnutí umožní vyvlastňovacímu úřadu rozhodnout o vyvlastnění ještě před finálním vypořádáním majetkových poměrů v těchto komplikovaných případech, kde dosažení dohody bývá nemožné. Po vydání mezitímního rozhodnutí však musí být vlastníkovi pozemku poskytnuta alespoň náhrada ve výši stanovené znaleckým posudkem. Vlastníci tak základní částku náhrady obdrží již do 60 dnů od nabytí právní moci mezitímního rozhodnutí. Spor se tak následně povede již pouze o to, zda má být konečná náhrada vyšší, či nižší. Cílem návrhu je nalezení rozumného kompromisu mezi ochranou práv jednotlivých vlastníků a veřejným zájmem na rychlejší a levnější výstavbě páteřní infrastruktury.

## **I titěrný pozemek může blokovat kilometry dálnice**

*„Vyvlastňovací procesy jsou velmi náročné, často trvají řadu let a bývají jediným problémem, který brání, abychom získali stavební povolení. Spor o jeden nepatrný pozemek tak zablokuje na roky výstavbu několikakilometrového dálničního úseku. Vzniklá situace je pak na úkor majitelů, kteří svůj pozemek prodali v řádném termínu, i občanů, kteří očekávají zlepšení dopravní situace ve svém místě. Mezitímní rozhodnutí proces výstavby dopravních staveb zásadním způsobem urychlí,“* říká Radek Mátl, ředitel úseku výstavby Ředitelství silnic a dálnic.

Uplatnění mezitímního rozhodnutí bude posuzovat příslušný vyvlastňovací úřad. Aby mohl k tomuto kroku přistoupit a umožnil na pozemku stavět, bude nutné jako doposud splnit všechny předpoklady pro vyvlastnění pozemku, především prokázání prospěchu pro veřejný zájem a také předchozí snahu o dosažení dohody s vlastníkem. Urychlení spočívá v tom, že s výstavbou není nutné čekat do ukončení mnohdy několikaletého vyvlastňovacího řízení.

*„V horizontu dvou tří let by mezitímní rozhodnutí mohlo být zásadním elementem při přípravě výstavby dálnice R35, která bude představovat alternativu k dálnici D1. Na severu země by mohl tento institut zrychlit výstavbu dálnice D11 a její napojení na Polsko. Zásadní roli by mezitímní rozhodnutí mohlo sehrát také v případě dokončení Pražského okruhu, kde se jistě objeví řada spekulantů s pozemky,“* říká Radek Mátl.

## **Práva vlastníků zůstávají zachována**

Práva vlastníků pozemků na získání spravedlivé náhrady i soudní ochranu zůstávají při uplatnění mezitímního rozhodnutí zachována. Když vyvlastňovací úřad rozhodne o uplatnění tohoto institutu, zabývá se paralelně náhradou za konkrétní pozemek. Zároveň majiteli zůstává možnost obrátit se na soud, který může vydání mezitímního rozhodnutí ve zkrácené lhůtě do 60 dnů zrušit.

Princip mezitímního rozhodnutí není v Evropě novinkou. Jeho obdoba, předběžná držba, je desítky let využívána v souladu s ústavou při výstavbě dálniční sítě v Německu, od loňského roku také na Slovensku.

*„Podle posouzení expertů na ústavní právo je institut mezitímního rozhodnutí v souladu i s ústavním pořádkem České republiky a neměl by narazit na problémy při případném posuzování u ústavního soudu,“* říká Tomáš Janeba.

## **Centrální úřad by zvýšil efektivitu a profesionalitu**

Užitečnou inspirací ze zahraničí – konkrétně z Německa či ze Slovenska – by byl vznik centrálního stavebního a vyvlastňovacího úřadu.

*„Zřízení centrální autority, která rozhoduje o výstavbě prioritních dopravních staveb, se v zahraničí ukazuje jako praxe, která výstavbu důležité infrastruktury jednoznačně urychluje a celý proces profesionalizuje,“* uvádí Tomáš Janeba s tím, že takto specializovaný úřad by zvýšil schopnosti státu kvalifikovaně a efektivně rozhodovat o budování liniových staveb a řešit případné komplikace.

*„Řada menších stavebních úřadů nemá zkušenosti s povolováním rozsáhlých dopravních staveb, jako jsou dálnice. Centrální, specializovaný úřad by přispěl ke standardizaci povolovacích a vyvlastňovacích procesů, výraznému omezení počtu procesních chyb a k celkovému zrychlení výstavby,“* uvádí k tomu Radek Mátl.

## Dálnice zvyšují bezpečnost provozu

Důležitou roli hraje výstavba dálnic a rychlostních silnic rovněž pro bezpečnost dopravního provozu. Podle údajů z Příručky pro zpracování analýz nákladů a výnosů (CBA), zpracované z dat Policie Slovenské republiky, je dopravních nehod s následkem smrti, těžkého nebo lehkého zranění na dálnicích téměř čtyřikrát méně než na ostatní silniční síti.

*„V oblasti bezpečnosti poskytují nejvyšší standard právě dálnice a rychlostní silnice v plném profilu, tedy směrově rozdělené komunikace, které vzhledem ke stavebně-technickému uspořádání významně zabraňují čelním srážkám, jež patří k nejhorším typům dopravní nehody. Vznikají především kvůli nesprávnému způsobu předjíždění nebo nenadálým vjetím vozidla do protisměru, například z důvodu zdravotní indispozice řidiče či mikrospánku. Pro zvýšení bezpečnosti dopravního provozu je třeba především v místech s vysokou intenzitou dopravy přistupovat k výstavbě směrově rozdělených komunikací, pokud je to opodstatněné z pohledu komplexního dopravního a ekonomického posouzení,“* říká Pavol Kováčik, prezident Svazu stavebních podnikatelů Slovenska.

Pokud chce mít Česká republika hotovou dálniční síť do roku 2050, musí proces výstavby dálnic výrazně zrychlit. Dostavba dálniční sítě povede také ke zlepšení dopravní obslužnosti regionů, uleví momentálně mimořádně zatíženým úsekům silnic nižších tříd, a přispěje tak i ke zvýšení bezpečnosti na českých komunikacích. Mezitímní rozhodnutí může v budoucnu zrychlit také výstavbu vysokorychlostních železničních tratí.

*„V případě, že by stát narážel při výstavbě vysokorychlostních železnic na stejné problémy jako při budování dálniční sítě, rychlovlaky by po českých kolejích jezdily nejdříve za několik desítek let,“* dodává Tomáš Janeba.

Gabriela Švancarová | Public Relations ARI

m: +420 724 930 929 | e: [PR@ceskainfrastruktura.cz](mailto:PR@ceskainfrastruktura.cz)

e: [www.ceskainfrastruktura.cz](http://www.ceskainfrastruktura.cz) | e: [www.ceskainfrastruktura.TV](http://www.ceskainfrastruktura.TV)



**Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI)** je think-tank soukromého sektoru pro veřejnou infrastrukturu, sjednocující zájmy a názory více než 50-ti významných institucí a infrastrukturních dodavatelů – projektových a inženýrských kanceláří, stavebních společností, bank a poradců. **ARI prosazuje jasná pravidla** plánování, veřejného zadávání a řízení transparentních smluvních vztahů podle **osvědčené mezinárodní dobré praxe**, která umožní dlouhodobě udržitelný a efektivní rozvoj veřejné infrastruktury. ARI vydává stanoviska a publikace, pořádá odborné diskuze a kulaté stoly za účasti zahraničních expertů, ministrů a zástupců investorských organizací v oblasti dopravy a veřejného zadávání.