



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 pořízování 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. součásti 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.