



UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2009

Bc. Ludmila Rádková



Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Problematika zajišťování nemovitostí nezbytných k budování liniových staveb

Bc. Ludmila Rádková

Diplomová práce

2009



Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky
Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Ludmila RÁDKOVÁ**
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**

Název tématu: **Problematika zajišťování nemovitostí nezbytných k budování liniových staveb**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod


1. Rozbor vývoje silniční sítě
 2. Analýza vlivu legislativních opatření na přípravu a realizaci liniových staveb
 3. Problematika nabývání pozemků do vlastnictví
 4. Syntéza dopadů a změn v silniční síti souvisejících se záměrem výstavby vybraných komunikací
- Závěr



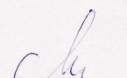
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**
Seznam odborné literatury: **dle pokynů vedoucího práce**

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **28. listopadu 2008**
Termín odevzdání diplomové práce: **25. května 2009**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


prof. Ing. Vlastimil Měhehar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 28. listopadu 2008



Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 11. 5. 2009

Bc. Ludmila Rádková



Poděkování

Touto cestou si dovoluji vyslovit poděkování za pomoc a cenné rady při vypracování celkové koncepce diplomové práce Ing. Ivu Drahotskému, Ph.D., vedoucímu práce.



ANOTACE

Práce se zaměřuje na problematiku zajišťování nemovitostí nezbytných k budování silnic a dálnic. Podrobně rozebírá vliv legislativních opatření na přípravu a realizaci staveb silnic a dálnic s využitím stěžejních zákonů, nabývání pozemků do vlastnictví. Dále se zabývá zařazováním a vyřazováním silnic a změnami v silniční síti v souvislosti s prováděnou výstavbou dálnic a silnic.

KLÍČOVÁ SLOVA

silnice, dálnice, nemovitosti, vlastnictví

TITLE

Problems of provision of immovables necessary to building – up of line constructions

ANNOTATION

The thesis is targeted the problems of assurance of immovables necessary to bulding of roads and highways. Influence of legislative arrangements over adjustment and realization of road and highway building with use of fundamental law and acquisition of lots are analyzed here. The thesis also deals with insertion and discarding of roads and changes in public road system in connection with road and highway building.

KEYWORDS

roads, highways, inmmovables, properte



OBSAH

| | |
|--|-----------|
| Úvod..... | 9 |
| 1 Rozbor vývoje silniční sítě | 10 |
| 1.1 Historický vývoj silniční sítě | 10 |
| 1.2 Pozemní komunikace..... | 12 |
| 2. Analýza vlivu legislativních opatření na přípravu a realizaci liniových staveb... 16 | 16 |
| 2.1 Legislativní problémy..... | 16 |
| 2.2 Problematika v oblasti zákona o pozemních komunikacích..... | 19 |
| 2.3 Investiční výstavba v souvislosti s přijetím nového stavebného zákona..... | 21 |
| 2.4 Zákon o vyvlastnění | 24 |
| 2.5 Porovnání úpravy vyvlastnění v ČR s úpravou ve vybraných zemích..... | 31 |
| 2.6 Oceňování pozemků | 34 |
| 3. Problematika nabývání pozemků do vlastnictví | 40 |
| 3.1 Výkupy pozemků | 40 |
| 3.2 Věcná břemena..... | 46 |
| 3.3 Vyvlastnění nemovitostí potřebných pro stavbu silnice I/33 – obchvat České Skalice | 48 |
| 3.4 Dálnice D11 návrh na vyvlastnění paní Havránkové..... | 52 |
| 3.5 Třípatrová křižovatka u Opatovic nad Labem | 53 |
| 4. Syntéza dopadů a změn v silniční síti souvisejících se záměrem výstavby vybraných komunikací | 58 |
| 4.1 Jednotná silniční síť..... | 58 |
| 4.2 Problematika rozbití jednotné silniční sítě v souvislosti s ustanovením krajů | 58 |
| 4.3 Modernizace silnice I/35 Litomyšl – Janov – Gajer - Koclířov..... | 63 |
| Závěr | 70 |
| Seznam literatury..... | 73 |
| Seznam tabulek | 75 |
| Seznam obrázků | 76 |
| Seznam zkratk | 77 |
| Seznam příloh | 78 |



Úvod

Dálnice, silnice a místní komunikace umožňují zpřístupnění jednotlivých částí území České republiky, dále jen ČR a slouží tak k uspokojování základních potřeb obyvatel.

Cílem mé diplomové práce je pojednat o problematice nemovitostí nezbytných k budování silnic a dálnic v České republice.

Nejprve se zaměřuji na historický vývoj silniční sítě, kdy se objevuje první zmínka o problémech s výkupy pozemků při napřímení silnic, dále na rozčlenění pozemních komunikací a na problematiku související se zařazováním silnic do určitých kategorií.

Ve druhé kapitole se zabývám především vlivem legislativních opatření na přípravu a realizaci staveb silnic a dálnic, s využitím stěžejních zákonů, kam patří zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě a zákon č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku v aktuálním znění vyhlášky Ministerstva financí ČR, o provedení některých ustanovení zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů s účinností od 1. února 2008. Důležité je i ovlivňování řadou dalších obecných a speciálních předpisů.

Největší pozornost věnuji problematice nabývání pozemků do vlastnictví. Jedná se především o výkupy pozemků, směny, případy vyvlastnění a věcná břemena, hlouběji pak vyvlastnění nemovitostí potřebných pro stavbu silnice I/33 – obchvat České Skalice a dálnice D11 – návrh na vyvlastnění paní Havránkové. Za neopomenutelnou považuji výstavbu největší mimoúrovňové křižovatky v zemi u obce Opatovice nad Labem. Rozebírám hlavní důvody, proč se brzdí majetkoprávní příprava, která je tak důležitá pro výstavbu silnic i dálnic. V těchto částech se podrobněji zaměřuji zejména na novinky a změny vzniklé novou právní úpravou a porovnávám úpravy vyvlastnění v České republice s úpravou ve vybraných zemích. Neméně důležitý je nový způsob stanovení výše náhrady poskytované vyvlastňovanému za vyvlastnění.

Pozornost v mé práci směřuji i ke kapitolám pojednávajícím o zařazování a vyřazování silnic a změnám v silniční síti v souvislosti s prováděnou výstavbou dálnic a silnic. Rozebírám problematiku rozbití jednotné silniční sítě v souvislosti s ustanovením krajů, konkrétně v Pardubickém kraji. Rovněž modernizace silnice I/35 Litomyšl – Janov – Gajer – Koclířov nás provází řadou problémů plynoucích z jednání s účastníky řízení, se kterými se při přípravě staveb silnic a dálnic setkáváme.



1 Rozbor vývoje silniční sítě

1.1 Historický vývoj silniční sítě

Problémy s výstavbou komunikací, s jejich údržbou a s bezpečností provozu měli i naši předkové. Jejich snažení bylo střídavě úspěšné či neúspěšné. Záleželo na panovníkovi, na dobrých nebo špatných zákonech a nařízeních, na finanční situaci – zda zemi zužovaly války nebo se dařilo.

První písemné historické doklady o zemských stezkách jsou z počátku 9. století. Mezi nejznámější stezky v Čechách patří „*Solná*“ a na Moravě „*Jantarová*“. Za vlády Karla IV. se budovaly silnice s určitými parametry – jejich šířka byla 16 stop (cca 5 m) a mohly se na nich bezpečně potkat dva čtyřkolové vozy s těžkým nákladem, nad nimi musel být volný prostor pro fůru sena. Rovněž jde o počátek výsadby stromořadí podél silnic. V roce 1361 vyšlo nařízení, aby byly káceny lesy a houštiny po obou stranách silnice na délku dohození kamenem kvůli lapkům.

V roce 1725 byla ustavena silniční komise a schválen její návrh na provedení šesti silničních tahů z Vídně jako „*chaussée*“ (šosé – část komunikace bez krajnic určená k jízdě vozidel). Důležité bylo i vydání „*Mýtního patentu*“ v roce 1737, kdy byly určeny silnice hlavní, tzv. povinné, které obchodníci a formané nesměli míjet a vedlejší. Přestavba zemských silnic začala v roce 1738 na tahu z Prahy do Vídně a do Lipska. Docházelo při tom k napřímení silnic, osazovaly se ukazatelé směru na křižovatkách a také se objevily **problémy s výkupy pozemků**. V roce 1739 byly vydány první instrukce pro silniční práce – stanovena šířka silnice na 4 sáhy (cca 7 m), vedle silnic zřízeny letní cesty v šířce 2,5 m, po kterých se jezdilo za příznivého počasí a na císařských silnicích byly závory. V 50. letech 18. století byly vydány celní patenty, stanoven počet hlavních silnic na 25 s šířkou 9 – 12 metrů a nejvyšším dovoleným stoupáním 4,2 %. Váha formanských vozů se omezila na 3 tuny a musela jí odpovídat šířka obručí. Mezinárodní obchodní doprava z Ruska a Polska byla vedena na západ přes Čechy – naše silnice měly příznivé stoupání a mýto i ceny potravin a krmiva byly nižší než v Prusku.

V souvislosti se vznikem samospráv se od roku 1864 budovalo velké množství okresních silnic. Základ trasování silniční soustavy z této doby přetrval do dnes.



V polovině 30. let se objevují první snahy o vybudování komunikace „Národní silnice“ napříč celou republikou z Plzně do Košic. Dalším návrhem byl projekt silniční magistrály z Chebu do Chustu na Zakarpatské Ukrajině. Oba návrhy úřady zamítly. Průmyslník Jan Antonín Baťa předložil projekt na vybudování páteřní komunikace z Chebu do Velkého Bočkova. Tento návrh byl akceptován, ale už nebyl čas ho realizovat. Žádná z těchto navrhovaných tras neprocházela Prahou ani Brnem. Po přijetí Mnichovské dohody vypracoval Zemský úřad v Praze za rekordních 12 dnů nové vedení trasy magistrály Praha – Jihlava a koncem roku 1938 byly vypracovány podrobné plány na magistrálu Praha – Jihlava – Brno – Zlín – slovenská hranice. Generální ředitelství stavby dálnic je ustaveno dne 23. 12. 1938 a oficiálně je přijat název *dálnice*.

Po 2. světové válce se státní silnice změnilly na silnice I. třídy, nižší kategorií byly silnice II. třídy a ostatní silnice. Rozestavěno bylo téměř 190 km dálnic, ale z finančních důvodů byla jejich stavba ke konci roku 1950 zastavena. Základní síť dálnic byla schválena v roce 1963. Na trase dálnice D1 byla zahájena výstavba a v roce 1967 a dne 12. 7. 1971 byl uveden do provozu první úsek v délce 21 km z Prahy do Mirošovic.¹

V rámci jednotlivých okresů zakládaly okresní národní výbory, dále jen ONV, v r. 1961 Okresní správy silnic, které byly v r. 1991 přejmenovány na Správy a údržby silnic. Staly se státními příspěvkovými organizacemi, které zřídila Správa pro dopravu Ministerstva vnitra České republiky a později Ministerstvo dopravy a spojů ČR.

Vlastníkem silnic I., II. a III. tříd byla Česká republika a hospodaření s majetkem příslušelo státním příspěvkovým organizacím Správám a údržbám silnic. V roce 2001 byl na základě Rozhodnutí Ministerstva dopravy a spojů ČR č. j.: 2752/01-KM, Opatřením podle ustanovení § 5 a § 20 zákona č. 219/2000 Sb. k převodu příslušnosti hospodaření k majetku, se silnicemi I. tříd, uskutečněn převod silnic I. tříd do příslušnosti hospodaření Ředitelství silnic a dálnic ČR. V témže roce došlo, rovněž na základě Rozhodnutí Ministerstva dopravy a spojů ČR č. j.: 3796/01-8-KM, podle zákona č. 157/2001 Sb. o přechodu některých věcí, práv a závazků z majetku České republiky do majetku krajů ve znění pozdějších předpisů, k převodu silnic II. a III. tříd do vlastnictví krajů.

Při výstavbě a modernizaci silnic byly stanoveny tyto priority:

- souvislá přestavba vybrané silniční sítě se zaměřením především na mezinárodní tahy,

¹ MICHKOVÁ, V. *Silniční konference 2006 - Sborník příspěvků* 28. publikace, Liberec 17. – 18. 10. 2006 Praha: VIACO ve spolupráci s ŽAKET, r. 2006, s. 89.



- výstavba základních komunikačních systémů v Praze, Brně, Ostravě a Plzni a budování obchvatů dalších měst se zaměřením na ekologické přínosy,
- přestavba nevyhovujících a provizorních mostů,
- odstraňování bodových závad na ostatních silnicích.

Jak šel vývoj dopředu, modernizovala se technika používaná k správě a údržbě silnic a vznikaly nové technologie výstavby silnic. Bez manuální práce však řadu činností vykonávat nelze.²

1.2 Pozemní komunikace

Pozemní komunikace tvoří nejrozsáhlejší a jednu z nejdůležitějších součástí infrastruktury České republiky. V současné době je na našem území v provozu cca 668 km dálnic, 354 km rychlostních silnic, 5 836 km silnic I. třídy, 14 576 km silnic II. třídy a 34 178 km silnic III. třídy.

„Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajišťování tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelová komunikace.“³

„Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť.“⁴

² Interní materiál firmy

³ FASTR, P. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. 8. vydání Praha: Linde, 2007, s. 12. ISBN 978-80-7201-635-8.

⁴ FASTR, P. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. 8. vydání Praha: Linde, 2007, s. 15 - 16. ISBN 978-80-7201-635-8.



Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

- silnice I. třídy – určená pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- silnice II. třídy – určená pro dopravu mezi okresy,
- silnice III. třídy – určená ke vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace sloužící převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace rozdělují dle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:

- místní komunikace I. třídy – zejména rychlostní místní komunikace,
- místní komunikace II. třídy – dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
- místní komunikace III. třídy – obslužná komunikace,
- místní komunikace IV. třídy – komunikace nepřípustná provozu silničních motorových vozidel nebo kde je umožněn smíšený provoz.

Účelová komunikace je pozemní komunikace sloužící ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování ostatních lesních nebo zemědělských pozemků. Může jí být i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu sloužící potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu.

Zákon definuje dálnice, silnice a místní komunikace jejich určením a dopravním významem. U dálnic a rychlostních silnic i jejich omezeným užíváním a stavebně technickým vybavením; jedná se o nové moderní komunikace. U historicky vzniklých silnic a místních komunikací to není možné, protože jejich zastaralé stavebně technické vybavení často neodpovídá jejich současnému dopravnímu významu. Určení a dopravní význam jsou důležité pro zařazení silnic a místních komunikací do jednotlivých tříd. U dálnic a silnic nečiní potíže zjištění, zda konkrétní pozemní komunikace patří do jedné z uvedených kategorií. U místních komunikací je tomu naopak – nedostatečná evidence a rovněž chybí i profesionalita.⁵ Mnohé obce neoprávněně převáděly do svých majetků i pozemky zastavěné v minulosti stavbou (silnicí), které byly evidovány na katastrálních úřadech na listech vlastnictví č. 1, tedy ČR - místní (městské) národní výbory, dále jen MNV. Podle § 3d předchozího zákona

⁵ FASTR, P. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. 8. vydání Praha: Linde, 2007, s. 17 - 18. ISBN 978-80-7201-635-8.



o pozemních komunikacích č. 135/1961 Sb., který platil do 31. 3. 1997, byly ke správě národního majetku pro komunikace příslušné okresní národní výbory nebo organizace k tomu určené. Podle § 3 odst. 6 téhož zákona příslušel výkon státní správy MNV pouze ve věcech místních a účelových komunikací. Protože pozemky byly zastavěny stavbou (silnicí) s výkonem práva hospodaření právnické osoby, ke dni 23. 11. 1990 ani MNV a ani poté do 24. 4. 1991 s pozemky nemohla fakticky hospodařit obec a ni vykonávat právo obdobné právu hospodaření. Tedy nemohlo dojít k přechodu majetku z ČR na obec ve smyslu ust. § 1 zákona č. 172/1991 Sb. Nelze použít písm. a) či b) odst. 1 tohoto ustanovení. V úvahu by přicházela alternativa písm. c), ovšem pouze v tom případě, že stavbu komunikace spolu stavebním pozemkem daná obec vlastnila do 31. 12. 1949. Podstatná na této věci je však skutečnost, že pokud by obec splnila podmínku danou ust. § 2 odst. 1 písm. c) zákona č. 172/1991 Sb., pak by jí musela přejít do vlastnictví mimo stavebního pozemku i stavba silnice se všemi důsledky z toho vyplývajícími. Přechodu majetku (stavby s pozemkem) bránil i v té době platný zákon č. 135/1961 Sb., který v ust. § 1 odst. 3d), označoval všechny pozemní komunikace za „národní majetek“ a v ust. § 1 odst. 2 stanovil, že dálnice a silnice tvoří jednotnou komunikační síť. Podmínka jednotné komunikační sítě by v případě přechodu části stavby silnice spolu s stavebním pozemkem na obec nemohla být dodržena, jelikož obec může vlastnit pouze místní komunikace, resp. účelové komunikace, nikoliv tedy silnice. Jelikož obec nemohla vlastnit stavbu silnice před rokem 1949 ani po tomto datu k ní nemohlo MNV vykonávat správu národního majetku, nepřichází přechod takovýchto majetků na obce v úvahu. Rovněž je třeba si uvědomit, že zápis vlastnictví k pozemku ještě neznamena vlastnictví komunikace na tomto pozemku vybudované, protože tato stavba mohla být zřízena i na cizím pozemku. V takovém případě je třeba pozemek získat do vlastnictví nebo zřídit k dotčenému pozemku věcné břemeno. Mohou nastat i případy, že se nepodaří zjistit současný právní stav, pak je nutno se obrátit na soud s tzv. určovací žalobou. Zejména pokud místní, popř. účelová komunikace, vůbec není stavbou, ale jen vyjetou cestou v přírodním trénu, je vlastníkem pochopitelně vlastníkem dotčeného pozemku, protože jde o užití pozemku k dopravnímu spojení a právní vztahy se řídí občanským zákoníkem.

V zákoně o pozemních komunikacích se setkáváme s pojmem takzvaných ochranných pásem. Tato pásma mají sloužit k ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí. Silniční ochranné pásmo vzniká u nově budovaných či rekonstruovaných staveb na základě rozhodnutí o umístění stavby.



„Silniční ochranné pásmo tvoří prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větve jejich křižovatek,
- 50 m od osy vozovky, nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy,
- 15 m od vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.“⁶ —

⁶ FASTR, P. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. 8. vydání Praha: Linde, 2007, s. 95. ISBN 978-80-7201-635-8.



2. Analýza vlivu legislativních opatření na přípravu a realizaci liniových staveb

2.1 Legislativní problémy

Problematika pozemních komunikací jako jedné z nejvýznamnějších dopravních cest je upravena zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Poslední významnější novela byla přijata zákonem č. 80/2006 Sb. a řeší zavedení mytného a některé další změny. K provedení některých ustanovení tohoto zákona byla tehdejším Ministerstvem dopravy a spojů ČR vydána vyhláška č. 104/1997 Sb. v platném znění a současným Ministerstvem dopravy ČR vyhláška č. 527/2006 Sb. Tato právní úprava je ovlivňována řadou dalších obecných i speciálních předpisů, kdy mezi nejvýznamnější patří:

- zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník - obecně upravuje formy a náležitosti smluvních vztahů v silničním hospodářství, řešení majetkových problémů a škod,
- zákon č. 50/1976 Sb. a zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu – usměrňuje i postupy přípravy a realizace staveb pozemních komunikací,
- zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči – promítá se do majetkoprávní přípravy nových staveb pozemních komunikací a ovlivňuje péči o majetkově chráněné mosty, případně další objekty,
- zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny - výrazným způsobem ovlivňuje způsoby a technologie zimní údržby pozemních komunikací na území národních parků a chráněných krajinných oblastí, dále jen CHKO a negativně ovlivňuje bezpečnost silničního provozu, kdy řada správních úřadů působících v oblasti životního prostředí upřednostňuje ochranu silničního stromoví, které je dosud nevhodně umístěno na tělesech pozemní komunikace a tvoří pevné překážky a ty jsou pak příčinou smrtelných úrazů při dopravních nehodách,
- zákon č. 289/1995 Sb., o lesích (lesní zákon) - jehož odlišná úprava ustanovení § 22 je častým předmětem sporů o zajišťování povinností a provádění opatření



k zabránění sesuvů půdy, padání kamenů, pádů stromů nebo jejich částí z pozemků určených k plnění funkce lesa na přilehlé pozemní komunikaci,

- zákon č. 151/1997Sb., o oceňování majetku, v aktuálním znění vyhlášky č. 540/2002 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 151/1997 Sb. a č. 640/2004 Sb. a č. 617/2006 Sb. – potíže činí tzv. obvyklá cena, podrobněji ve 3. kapitole,
- zákon č. 157/2000 Sb., o přechodu některých věcí, práv a závazků z majetku ČR do majetku krajů - mimo jiné zabezpečil přechod vlastnictví silnic II. a III. třídy na jednotlivé kraje deklarovaný ustanovením § 9 odstavcem (1) novely zákona o pozemních komunikacích vydané pod číslem 132/2000 Sb. a dále pak zákon č. 172/1991 Sb. o přechodu některých věcí z majetku ČR do vlastnictví obcí, který mimo jiné přinesl některé problémy i do silničního hospodářství, a to z hlediska vlastnictví pozemků zastavěných silnicemi I., II. a III. třídy. Právě na jeho základě si některé obce neoprávněně nechaly tyto pozemky zapsat v katastru nemovitostí do svého vlastnictví. Tento problém se dosud nepodařilo plně vyřešit. Na rozdíl od přístupu obcí k vlastnictví silničních pozemků se obce nehlásí k vlastnictví silničního stromoví v průjezdních úsecích uvedených silnic, a to přesto, že z původního zákona o pozemních komunikacích č. 135/1961 Sb. a jeho prováděcí vyhlášky č. 136/1961 Sb. bylo možné odvodit, že s tímto stromovím hospodařily tehdejší národní výbory. Z tohoto důvodu měla uvedená zeleň přejít do vlastnictví obcí, a to ve smyslu ustanovení § 1 zákona č. 172/1991 Sb.,
- zákon č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích s prováděcí vyhláškou č. 62/2001 Sb., o hospodaření organizačních složek státu a státních organizací s majetkem státu – organizační složka státu je účetní jednotkou a hospodaří s majetkem, umožňuje, aby si jednotlivé organizační složky zřídila ministerstva a dále jeho novela provedená zákonem č. 22/2005 - odstranila některé majetkoprávní problémy v převodech majetku mezi státem, kraji a obcemi,
- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví - přinesl zásadní problémy z hlediska řešení odpovědnosti za hluk a vibrace. Hluk a vibrace jsou důsledkem provozu vozidel na pozemních komunikacích a správce dané komunikace nemůže jejich intenzitu nijak přímo ovlivnit. Podle zákona



o pozemních komunikacích neodpovídá vlastník silnice za škody způsobené provozem, ale podle zákona č. 258/2000 Sb. je vlastník pozemní komunikace povinen zajistit, a to mnohdy bez ohledu na reálné možnosti, snížení intenzity hluku a vibrací na stanovené limity. Negativem jsou pak finanční postihy vlastníků či správců pozemních komunikací ve formě pokut ze strany Hygienických stanic za stav, který sami nezpůsobili a ani jej nemohou ovlivnit,

- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, s jeho prováděcí vyhláškou č. 30/2001 Sb. - určitým problémem je tzv. stanovení dopravního značení, které není a neprobíhá formou správního řízení a je mnohdy rozhodováno bez účasti či vědomí vlastníka nebo správce pozemní komunikace,
- zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích - nedostatkem tohoto zákona je jeho nedostatečné provázání se zákonem o pozemních komunikacích, zejména v případech přeložek inženýrských sítí a ochranných pásem v souvislosti s výstavbou silnic a dálnic,
- zákon č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon) - přináší problémy zejména v otázkách povinností vlastníků staveb a zařízení v korytech vodních toků, kdy je na ně ze strany vlastníků vodních toků přenášeno i čištění vlastního koryta toku. Ze zákona je přitom zřejmé, že vlastníci těchto staveb jsou povinni odstraňovat pouze předměty zachycené či ulpělé na těchto stavbách,
- zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích - v důsledku nepřesné úpravy při uzavírání příslušných smluv umožňuje organizacím vodovody a kanalizace požadovat po správcích, resp. vlastnících pozemní komunikace, uzavírání smluv k odvodu srážkových vod z povrchů těchto pozemních komunikací, a to i přes výslovné osvobození odvodu těchto vod od zpoplatnění,
- zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách - se vztahuje i na zadávání zimní a běžné letní údržby silnic I. třídy, přičemž tyto činnosti nejsou předem měřitelné, hodnotitelné a ve svých důsledcích v závislosti na klimatických podmínkách mnohdy ani přesněji odhadnutelné,



- zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě - přinesl zásadní změnu v oceňování věcí, podrobněji ve 3. kapitole.

K problematice pozemních komunikací se vztahují i další právní předpisy, jako např. zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, zákon č. 44/1998 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství, zákon č. 129/2000 Sb., o krajích, zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a zákon č. 127/2005, o elektronických komunikacích.⁷

2.2 Problematika v oblasti zákona o pozemních komunikacích

Zákon o pozemních komunikacích přinesl zásadní změnu do oblasti správy silničního majetku. Nově zavedl institut tzv. *výkonu vlastnických práv*, do té doby se používalo právo hospodaření. Na jejich výkon pak tento zákon navázal příslušná práva a povinnosti subjektů, která vlastnická práva vykonávají.

V zákoně o pozemních komunikacích jsou povinnosti a odpovědnost uloženy vlastníku pozemní komunikace, to znamená státu, krajům a obcím a ne právnickým osobám, které správu a údržbu pozemních komunikací prakticky vykonávají. Organizace zřizované státem, kraji či obcemi nemohou plně nést povinnosti a odpovědnosti stanovené zákonem přímo vlastníkově.

Podle zákona o pozemních komunikacích jsou realizovány tyto majetkové principy, které se týkají výlučně staveb pozemních komunikací:

- výkon vlastnického práva státu k dálnicím a silnicím I. třídy s příslušností s nimi hospodařit státní organizaci zřízené podle zákona 576/1990Sb.,
- výkon některých práv a povinností státu jako vlastníka ve věcech silnic I. tříd a organizacemi správy a údržby silnic, jejich zřizovateli jsou kraje - za cenu sjednanou a výkon zbylých vlastnických práv státem,
- výkon vlastnického práva krajů k silnicím II. a III. třídy a hospodaření s těmito stavbami jimi zřizovanými organizacemi,

⁷ HAK, F. *Optimalizace výstavby silnic a dálnic v ČR.* Vimperk: Milan Zevl – LUCIE Vimperk, 2007, s. 142 - 144. ISBN 80-903639-9-7.



- výkon vlastnického práva obcí k místním komunikacím hospodaření s nimi obcí zřízenou organizací.

Možnost převedení výkonu práv a povinností se týká výlučně stavby silnice, nikoliv touto stavbou zastavěných silničních pozemků.

Mezi další problémy patří veřejná prospěšnost silnic a dálnic a jejich jasné vymezení, že jsou skutečně stavbou, a nikoliv upraveným pozemkem či dopravní cestou. Rovněž nově definovaný silniční pozemek není chráněn před neoprávněnými zásahy. Způsoby ochrany jako zvláštní užívání, se týká pouze stavby pozemních komunikací. Silniční pozemek není řešen komplexně, pomíjí pozemky v okružních křižovatkách a uvnitř větví mimoúrovňových křižovatek. Pro funkci pozemních komunikací jsou tyto pozemky nezbytné. Zákon je ale nezná, což přináší problémy s majetkoprávním vypořádáním i s jejich správou.

Dochází k řadě nepovolených a neoprávněných zásahů do pozemní komunikace a při jejich odstraňování ke značným časovým prodlevám. Povinnost zajistit jejich odstranění je stanovena silničnímu správnímu úřadu. Není-li vlastník věci znám, má zajistit silniční správní úřad její odstranění na náklady vlastníka dotčené pozemní komunikace. Vlastníkům pozemních komunikací však zákon neukládá vzniklé náklady hradit, proto často dochází ke střetům silničních správních úřadů s vlastníky pozemních komunikací, kteří úhradu oprávněně odmítají.

Vlastník či správce pozemní komunikace je povinen zajistit, aby hluk z komunikací nepřekračoval hygienické limity stanovené právním předpisem. Pokud nelze tyto hygienické limity z vážných důvodů dodržet, může vlastník či správce pozemní komunikace, která je zdrojem hluku, ve výjimečných případech, tuto komunikaci provozovat jenom na základě povolení vydaného na jeho návrh příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví. Povinnost přechází na vlastníka či správce pozemní komunikace, který hluk nevytváří. Problémem pak bývají i výstavby určené pro bydlení v blízkosti pozemní komunikace, kdy vlastníci zástavby následně žádají o odstranění či snížení hluku z komunikace, ale na náklady vlastníka či správce dané pozemní komunikace. Souhlasí-li vlastník nemovitosti s překročením limitů hluku a nemá zájem se odstěhovat a tato nemovitost přímo nebrání výstavbě, nelze takovou nemovitost k výstavbě získat. Stavebníku nebude ani povoleno pozemní komunikaci zřídit.⁸

⁸ HAK, F. *Optimalizace výstavby silnic a dálnic v ČR.* Vimperk: Milan Zevl – LUCIE Vimperk, 2007, s. 144 - 147. ISBN 80-903639-9-7.



2.3 Investiční výstavba v souvislosti s přijetím nového stavebního zákona

Pro proces investiční výstavby je nejdůležitější přijetí nového stavebního zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a souvisejících právních předpisů, kterými jsou zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí a omezení práva k pozemku nebo stavbě (zákon o vyvlastnění) a zákon č. 186/2006 Sb., o změně některých zákonů souvisejících s přijetím stavebního zákona a zákona o vyvlastnění (tzv. „změnový zákon“). Jedná se o nejzávažnější změnu ve stavebním právu za posledních 30 let. Základním cílem je vytvářet předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj území, kdy je třeba vytvořit harmonizaci podmínek hospodářského rozvoje, životního prostředí a sociální soudržnosti obyvatel v území.

Těžiště procesu se přesouvá do územního plánování, v jehož rámci se komplexně řeší rozhodující záležitosti uspořádání území a jeho změn včetně uplatňování a ochrany veřejných zájmů a jejich koordinace se zájmy soukromými. Ze stavebního řízení se stává záležitost techničtější se zaměřením především na stanovení stavebně technických podmínek pro provedení stavby. Zvýšila se odpovědnost stavebníka, projektanta a stavbyvedoucího při přípravě a provádění staveb a větší důraz je kladen i na veřejnoprávní kontrolu provádění a užívání stavby.

Orgány územního plánování a stavební úřady by měly přednostně využívat zjednodušující postupy, např. spojit územní a stavební řízení nebo u jednoduchých staveb v územním rozhodnutí stanovit, že k provedení jednodušší stavby nebude vyžadováno ohlášení nebo stavební povolení. Mají současně postupovat tak, aby byly dotčené osoby co nejméně zatěžovány. Tyto orgány mohou též v souladu se zákonem místo vydání územního rozhodnutí nebo stavebního povolení uzavřít s žadatelem veřejnoprávní smlouvu.

Orgány územního plánování a stavebního úřadu mají postupovat ve vzájemné součinnosti s dotčenými orgány a chránit veřejné zájmy. Již nevydávají samostatná rozhodnutí, ale závazná stanoviska, která jsou podkladem pro příslušná rozhodnutí podle stavebního zákona. Nemělo by pak docházet k duplicitě správních rozhodnutí. Tuto zásadu naplňuje i „změnový zákon“.

Mezi další důležité patří i zásada kontinuity stanovisek, kdy dotčené orgány jsou vázány svým předchozím stanoviskem. Změněná stanoviska mohou v téže věci uplatňovat



pouze tehdy, budou-li zjištěny a doloženy nové skutečnosti, které nemohly být uplatněny dříve a kterými se podstatně změnila podmínky.

Je-li dotčeným orgánem tentýž orgán, veřejné správy, vydává koordinované stanovisko, do kterého zahrne požadavky na ochranu veřejných zájmů a ty i hájí.

Na úseku územního plánování nastaly změny v diferenciaci procesních postupů v zastavěném a nezastavěném území s ochranou nezastavěného území. Byla zavedena územně plánovací informace, jako nový institut, který informuje o podmínkách využití území a jeho změn, o podmínkách vydání příslušného územního rozhodnutí, resp. Územního souhlasu, případně provedení jednoduchých staveb bez územního rozhodnutí nebo územního souhlasu, vč. seznamu dotčených orgánů. Poskytují je krajský úřad, úřad územního plánování, obecní úřad pověřený pro výkon činnosti pořizovatele a stavební úřad jako předběžnou informaci na žádost investorů, projektantů apod. Vytváří se průběžně aktualizovaný veřejně přístupný systém územně analytických podkladů, který poskytuje informace o území orgánům veřejné správy, investorům a veřejnosti. Nástroje územního plánování mají nový obsah a funkci (územně plánovací podklady, politika územního rozvoje, územně plánovací dokumentace). Regulačnímu plánu a územnímu rozhodnutí se přikládá zvýšený význam. Podle složitosti stavby a podmínek konkrétního území upravuje zákon tyto možnosti územního rozhodování:

- regulační plán – v zastavěném území nahrazuje příslušné územní rozhodnutí,
- úplné územní řízení zakončené územním rozhodnutím,
- zjednodušené územní řízení – vydání územního rozhodnutí bez předchozího řízení,
- územní souhlas – orientován na případy bezkonfliktních staveb,
- u některých staveb konkrétně specifikovaných v zákoně se nevyžaduje ani rozhodnutí o umístění stavby ani územní souhlas.

Je možné uplatnit i tyto zjednodušené postupy:

- spojení územního a stavebního řízení,
- sloučení vydání územního souhlasu s vydáním souhlasu s provedením ohlášené stavby,
- v územním rozhodnutí může být stanoveno, že k provedení zákonem vymezených staveb a při splnění zákonných podmínek nebude vyžadováno ohlášení ani stavební povolení.



Některé stavby uvedené v zákoně nevyžadují stavební povolení ani ohlášení. Ve vztahu ke stavbám pozemních komunikací to může mít význam v případě vyvolaných investic, např. nadzemní a podzemní vedení sítí elektronických komunikací, vodovodní, energetické a kanalizační přípojky v délce do 50 m, informační a reklamní zařízení o ploše do 0,6 m², informativní značky, propustky na účelových komunikacích apod.

Řada staveb je řešena formou ohlášení, kdy k provedení těchto staveb postačuje na základě ohlášení stavebníka souhlas stavebního úřadu. U některých staveb se k ohlášení připojuje projektová dokumentace zpracovaná autorizovanou osobou, u jiných projektová dokumentace v zákonem stanoveném rozsahu. Do této kategorie spadají např. přípojky, stavby opěrných zdí, sjezdy z pozemních komunikací na sousední nemovitosti, stavby pro reklamu a další.

Mezi novinky patří zavedení institutu autorizovaného inspektora a možnost využití jeho služeb ve zkráceném stavebním řízení. Pokud uzavře stavebník s autorizovaným inspektorem smlouvu o provedení kontroly projektové dokumentace stavby, oznámí tuto stavbu stavebnímu úřadu, přiloží projektovou dokumentaci a certifikát, kterým autorizovaný inspektor stvrzuje, že ověřil správnost projektové dokumentace a doklady, že stavba může být provedena. Rovněž připojí návrh kontrolních prohlídek a závazná stanoviska dotčených orgánů osob. Uvedený postup nelze použít u staveb nezpůsobilých pro zkrácené stavební řízení. Autorizovaný inspektor může také zpracovat odborný posudek pro vydání kolaudačního souhlasu a dohlížet na provádění stavby.

Co se týká změn stavby před jejím dokončením, může stavební úřad nebo autorizovaný inspektor schválit drobné změny při kontrolní prohlídce stavby zápisem do stavebního deníku. Dokončenou stavbu je možné užívat na základě oznámení stavebnímu úřadu, předloženého s dokumentací skutečného provedení 30 dnů před započítáním užívání, jestliže to stavební úřad v uvedené lhůtě nezakáže a dále na základě kolaudačního souhlasu vydaného stavebním úřadem po provedení závěrečné kontrolní prohlídky stavby. Kolaudační souhlas vyžadují stavby, jejichž vlastnosti nemohou budoucí uživatelé ovlivnit, např. stavby dopravní a občanské infrastruktury.

V průběhu provádění staveb je nastolena zvýšená kontrola nad stavbami formou kontrolních prohlídek prováděných podle stanoveného plánu, kdy stavební úřady vykonávají dozor nad zajišťováním ochrany veřejných zájmů a plněním povinností podle zákona. Stavebník, projektant a stavbyvedoucí mají vyšší odpovědnost při přípravě a provádění staveb. Projektant má odpovědnost zejména z hlediska respektování a koordinace požadavků



ochrany veřejných zájmů a dále za správnost, celistvost, úplnost a bezpečnost stavby provedené podle jím zpracované projektové dokumentace a také proveditelnost stavby dle ní. Jedná-li se o stavby financované z veřejného rozpočtu, je stavebník povinen zajistit technický dozor nad prováděnými stavbami a autorský dozor projektanta nad souladem prováděné stavby s ověřenou projektovou dokumentací. Vlastník technické infrastruktury má stanoveny povinnosti. Mezi ně patří vedení evidence, např. polohové umístění a ochrana. Do 30 dnů od vyžádání musí sdělit údaje o její poloze, podmínkách napojení a další údaje nezbytné pro projektovou činnost a provedení stavby.

V souvislosti se stavebním deníkem je důležitá koordinace bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi. Zákon č. 309/2006 Sb. upravuje požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a bezpečnost a ochranu zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy. V případě, že budou na stavbě působit současně zaměstnanci více než jednoho zhotovitele, je povinen zadavatel stavby určit koordinátora.

Stavební zákon je výsledkem několikaletých jednání v resortech i politických kruzích, kdy ve výsledném znění došlo k řadě kompromisů. Měl by přispívat ke zjednodušení, urychlení a zkvalitnění procesu přípravy a realizace staveb.

2.4 Zákon o vyvlastnění

Vlastnické právo je jedním ze základních práv zakotvených v Listině základních práv a svobod, kdy vlastník má právo na to, aby jeho vlastnické právo bylo všemi respektováno. Případné omezení nebo odnětí vlastnického práva je obecně nepřípustným zásahem do práv vlastníka. Jsou však případy, kdy je ve veřejném zájmu, aby k takovému omezení nebo odnětí vlastnického práva došlo. V článku 11, odstavec 4 Listiny základních práv a svobod stanoví, že k takovému zásahu může dojít pouze na základě zákona a za náhradu. Možnost vyvlastnění či nuceného omezení vlastnického práva obsahuje rovněž zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, či zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. Předpoklady, podmínky a proces vyvlastnění jsou od roku 1976 upraveny v ustanovení § 108 a násl. stavebního zákona. Dosavadní úprava vyvlastnění nebyla dostatečně podrobná a neřešila řadu otázek, které v souvislosti s vyvlastněním vyvstávají, a proto byla přijata nová podrobná úprava vyvlastnění.



Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, obsahuje v § 170 některé účely, pro něž lze za podmínek stanovených zákonem práva k pozemkům a stavbám potřebná pro uskutečnění staveb odejmout nebo omezit, jsou-li vymezeny v územně plánovací dokumentaci. Mezi tyto účely patří i veřejně prospěšné stavby dopravní a technické infrastruktury. Vzhledem k rozsáhlosti nové úpravy vyvlastnění byla tato úprava vyňata z rámce stavebního zákona a byla přesunuta do zvláštního samostatného zákona č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění). Tento zákon nabyl účinnosti 1. ledna 2007.

Oproti stávající úpravě zákon o vyvlastnění zakotvuje definice základních pojmů:

- *vyvlastněním* se rozumí odnětí nebo omezení vlastnického práva nebo práva odpovídajícího věcnému břemenu k pozemku nebo ke stavbě pro dosažení účelu vyvlastnění stanoveného zvláštním zákonem,
- *vyvlastňovaným* je ten, kdo je vlastníkem vyvlastňovaného pozemku nebo stavby nebo kdo k nim má právo odpovídající věcnému břemenu,
- *vyvlastnitel* je ten, kdo se domáhá, 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,
- *vyvlastňovacím řízením* je řízení o odnětí nebo omezení vlastnického práva nebo práva odpovídajícího věcnému břemenu k pozemku nebo stavbě, o přechodu vlastnického práva nebo o nabytí práva odpovídajícího věcnému břemenu k tomuto pozemku nebo stavbě a o poskytnutí náhrady za odnětí nebo omezení vlastnického práva nebo práva odpovídajícího věcnému břemenu k pozemku nebo ke stavbě,
- *zástavním věřitelem* je ten, kdo má pohledávku zajištěnou zástavním právem na vyvlastňovaném pozemku nebo stavbě,
- *podzástavním věřitelem* je ten, kdo má pohledávku zajištěnou zastavením pohledávky zajištěné zástavním právem na vyvlastňovaném pozemku nebo stavbě,
- *vlastnickým právem* je také spoluvlastnictví více pozemků,
- *nájmem* je též podnájem.

Vyvlastnění je možné pouze za náhradu a při splnění všech následujících podmínek:

- účel vyvlastnění je stanoven zvláštním zákonem,



- veřejný zájem na dosažení účelu vyvlastnění převažuje nad zachováním dosavadních práv vyvlastňovaného,
- práva k pozemku nebo ke stavbě potřebná pro uskutečnění účelu vyvlastnění není možné získat dohodou nebo jiným způsobem,
- vyvlastnění je v souladu s cíly a úkoly územního plánování,
- vyvlastnění lze provést jen v rozsahu nezbytném k dosažení účelu vyvlastnění,
- vyvlastňovanému byl znám účel vyvlastnění po dobu šesti měsíců,
- vyvlastňovaný nepřijal včas návrh vyvlastnitelů na získání potřebných práv k pozemku nebo ke stavbě dohodou, přičemž lhůta pro přijetí návrhu nebyla kratší než 60 dnů.

Není-li známo, kdo je vyvlastňovaný, kde má pobyt nebo nedaří-li se mu doručit oznámení o zahájení vyvlastňovacího řízení na známou adresu v zahraničí, nemusí být splněny poslední dvě výše uvedené podmínky. Pokud vyvlastňovaný nebo vyvlastnitel mají předmětný pozemek nebo stavbu ve spoluvlastnictví, je možné vyvlastnění provést pouze tehdy, jestliže účelu vyvlastnění nelze dosáhnout zrušením spoluvlastnictví. Přednost má vždy jiný postup, který je ke splnění účelu vyvlastnění dostačující, např. dohoda vyvlastňovaného a vyvlastnitelů nebo zrušení spoluvlastnictví. Nemůže-li žádný z těchto jiných postupů účel vyvlastnění splnit, lze přistoupit k vyvlastnění. Dosavadní úprava obsahovala obecné ustanovení, že vyvlastněním zanikají všechna ostatní práva k vyvlastňovaným pozemkům a stavbám, pokud není v rozhodnutí o vyvlastnění stanoveno jinak. Výslovně je uvedeno, že nezaniká právo užívání bytů a nebytových prostor.

Zákon o vyvlastnění uvádí, že vyvlastněním zanikají zástavní a podzástavní práva váznoucí na pozemku nebo stavbě a zajišťovací převody práva týkající se pozemku nebo stavby. Zánikem těchto práv se dosud nesplacené zajištěné pohledávky stanou splatnými. Vyvlastnitel poskytne náhradu až do výše dosud uhrazené zajištěné pohledávky s příslušenstvím zástavnímu či podzástavnímu věřiteli nebo osobě oprávněné ze zajišťovacího převodu práva namísto vyvlastnitelů.

Vyvlastněním zanikne i nájem pozemku, stavby a jejich částí a věcné břemeno váznoucí na pozemku či stavbě. Nezaniknou věcná břemena, u nichž je jejich trvání ve veřejném zájmu. Právo nájmu bytu vyvlastněním nezanikne. Je-li to ve veřejném zájmu, vyvlastněním nezanikne ani nájem nebytových prostor či nájem pozemku či jeho částí.



Zákon o vyvlastnění zakotvuje nový způsob stanovení výše náhrady poskytované vyvlastňovanému za vyvlastnění. Podle dosavadní úpravy účinné do 30. června 2006, náležela vyvlastňovanému náhrada ve výši ceny zjištěné podle právních předpisů o oceňování majetku. Od 1. července 2006 jsou vyvlastnitelům poskytovány náhrady podle novelizované úpravy poskytování náhrad ve stavebním zákoně, kdy náhrada se nyní poskytuje ve výši obvyklé ceny pozemku nebo stavby včetně všech jejích součástí a příslušenství. *Obvyklou cenou* se rozumí cena, která byla dosažena při prodejkách stejného, případně obdobného majetku v obvyklém obchodním styku v České republice ke dni ocenění. Do výše obvyklé ceny se nepromítají vlivy mimořádných okolností trhu či osobní poměry prodávajícího nebo kupujícího. Výše náhrady se stanoví na základě znaleckého posudku, který je vyhotoven na žádost vyvlastňovaného či vyvlastnítele. Náklady spojené s jeho vyhotovením hradí vyvlastnitel. V okamžiku zahájení vyvlastňovacího řízení nesmí být znalecký posudek, na základě kterého má být stanovena výše náhrady, starší 90 dnů. Došlo-li k omezení vlastnického práva k pozemku nebo stavbě zřízením věcného břemene, nebo bylo-li právo odpovídající věcnému břemeni odňato, náleží vyvlastňovanému náhrada ve výši ceny práva odpovídajícího věcnému břemeni. Vyvlastňovaný má nárok na náhradu i nákladů, které musí v důsledku a v souvislosti s vyvlastněním vynaložit (stěhovací náklady, náklady spojené se změnou místa podnikání a další). Výši náhrady musí vyvlastňovaný prokázat, je-li to vyžadováno i znaleckým posudkem, náklady na jehož vyhotovení hradí vyvlastnitel. Vyvlastňovaný má nárok na náhradu za omezení dispozičního práva ve vztahu k pozemkům či stavbám, jichž se vyvlastnění týká. Náhrada se poskytuje v prokázané výši újmy, která je vyvlastňovanému tímto omezením způsobena. Náhrady je nutné stanovit takovým způsobem a v takové výši, aby odpovídaly majetkové újmě, kterou vyvlastňovaný v důsledku vyvlastnění utrpí. Pokud by obvyklá cena byla nižší než cena zjištěná podle cenového předpisu, má vyvlastňovaný nárok na náhradu ve výši ceny zjištěné, tzn. ceny vyšší. Náhrada se poskytuje zásadně v penězích, ale pokud se vyvlastňovaný s vyvlastnitelem dohodnou, může být vyvlastňovanému poskytnut náhradní pozemek nebo stavba. Vyvlastňovaný má nárok na případný rozdíl v obvyklé ceně vyvlastňovaného pozemku nebo stavby a náhradního pozemku nebo stavby. Pro daňové účely budou oba přechody považovány za jeden a daň z převodu nemovitostí se vybere z přechodu vyvlastňované nemovitosti z vlastnictví vyvlastňovaného.

Orgány oprávněnými vést vyvlastňovací řízení a vydávat v této věci rozhodnutí jsou obecní úřady s rozšířenou působností, Magistrát hlavního města Prahy či magistráty územně



členěných statutárních měst, tzv. vyvlastňovací úřady, u kterých je zajištěno dostatečně kvalifikované posouzení věci a rozhodnutí o ní.

Vyvlastňovací řízení vede obecní úřad obce s rozšířenou působností, v jehož správním obvodu se nachází vyvlastňovaný pozemek nebo stavba. Účastníky vyvlastňovacího řízení jsou vyvlastnitel, vyvlastňovaný a dále osoby, kterým svědčí ostatní práva k vyvlastňovanému pozemku nebo stavbě (zástavní věřitel, podzástavní věřitel oprávněný z práva odpovídajícího věcnému břemenu váznoucímu na pozemku nebo stavbě, a nájemce pozemku nebo stavby, jichž se vyvlastnění týká, oprávněný a povinný ze zajišťovacího převodu práva).

Na osobu vyvlastnítele zákon neklade žádné požadavky. Může jím být fyzická osoba, právnická osoba, popřípadě orgán státní správy. Žádost musí mít náležitosti podání dle správního řádu, další náležitosti stanovuje §18 zákona o vyvlastnění a to takto:

- označení pozemku nebo stavby, jichž se vyvlastnění týká, a práv třetích osob na nich váznoucích,
- doložení skutečností nasvědčujících tomu, že byly splněny podmínky pro vyvlastnění (§ 3 až § 5),
- údaj o tom, jakého vyvlastnění se vyvlastnitel domáhá,
- údaj o tom, v jaké lhůtě a jakým způsobem vyvlastnitel zahájí uskutečňování účelu vyvlastnění.

Povinnou přílohou žádosti jsou:

- výpis z katastru nemovitostí a kopie katastrální mapy o pozemku nebo stavbě, jichž se vyvlastnění týká,
- listiny prokazující vlastnictví a jiná věcná práva k pozemku nebo stavbě, jichž se vyvlastnění týká, nelze-li je,
- zjistit z údajů uvedených v Katastru nemovitostí ČR,
- kopii územního rozhodnutí, vyžaduje-li jeho vydání pro daný účel vyvlastnění zvláštní právní předpis a není-li stavební úřad, který je vydal, současně vyvlastňovacím úřadem,
- listiny prokazující splnění podmínky vyvlastnění uvedené v § 5,
- znalecký posudek potřebný ke stanovení výše náhrad podle § 10 odst. 1 vyhotovený na žádost,
- vyvlastňovaného nebo s jeho souhlasem na žádost vyvlastnítele.



Připojit listiny uvedené pod písmeny b) a c) má vyvlastnitel pouze tehdy, pokud si vyvlastňovací úřad údaje nemůže zjistit sám nebo pokud nejsou výsledkem jeho činnosti.

Ve vyvlastňovacím řízení se uplatňuje zásada koncentrace, což znamená, že námitky proti vyvlastnění a důkazy mohou být uplatněny nejpozději při ústním jednání. K pozdějším námitkám a důkazům se již nepřihlíží. V případě, že se vyvlastňovaný a vyvlastnitel v průběhu vyvlastňovacího řízení dohodnou na získání práv k pozemkům nebo stavbě, vyvlastňovací úřad řízení zastaví.

Vyvlastňovací úřad je povinen o zahájení vyvlastňovacího řízení, jeho zastavení nebo zamítnutí žádosti vyvlastnitel písemně vyrozumět příslušný katastrální úřad. Na základě tohoto vyrozumění o zahájení vyvlastňovacího řízení vyznačí katastrální úřad k nemovitosti, již se vyvlastnění týká a jež je předmětem evidence katastru nemovitostí, poznámku. Na základě oznámení o zastavení vyvlastňovacího řízení nebo o zamítnutí žádosti vyvlastnitel katastrální úřad poznámku zruší.

Velmi důležitý je § 19 odst. 3 zákona o vyvlastnění, týkající se úkonů, kterými vyvlastňovaný po doručení vyrozumění o zahájení vyvlastňovacího řízení ze strany vyvlastňovacího úřadu převádí, pronajímá nebo jinak zatěžuje vyvlastňovaný pozemek nebo stavbu. Takové úkony vyvlastňovaného jsou ze zákona neplatné. Případná předkupní práva se při vyvlastňování neuplatní. Vyvlastňovanému náleží za omezení dispoziční práva k pozemkům či stavbám, kterých se vyvlastnění týká, náhrada ve výši prokázané újmy.

V případě, že vyvlastňovací úřad neshledá, že jsou podmínky pro vyvlastnění stanovené zákonem splněny, žádost vyvlastnitel zamítne. Shledá-li vyvlastňovací úřad, že podmínky pro vyvlastnění byly splněny, rozhodne o zrušení práva odpovídajícího věcnému břemenu k pozemku nebo stavbě, jichž se vyvlastnění týká, postačuje-li k naplnění účelu vyvlastnění nebo o omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě zřízením věcného břemene ve prospěch vyvlastnitel a vymezí jeho obsah, pokud tím bude naplněn účel vyvlastnění, a nebo o odnětí vlastnického práva vyvlastňovaného k pozemku nebo stavbě a o jeho přechodu na vyvlastnitel, pokud to účel vyvlastnění vyžaduje. Současně vyvlastňovací úřad určí výši náhrady, která náleží vyvlastňovanému, popř. jakou částku z náhrady má vyvlastnitel poskytnout zástavnímu či podzástavnímu věřiteli nebo osobě oprávněné ze zajišťovacího převodu práva. Zákon o vyvlastnění přesně stanoví, co všechno musí být uvedeno v poučení rozhodnutí vyvlastňovacího úřadu. Kromě obecných náležitostí, jakou je možnost odvolání a lhůta pro jeho podání, musí v poučení vyvlastňovací úřad uvést



zejména možnosti a podmínky zrušení vyvlastnění a rovněž poučení o možnosti domáhat se projednání vyvlastnění v občanském soudním řízení. Proti rozhodnutí o vyvlastnění je možné se odvolat. Odvolání má odkladný účinek. Ve lhůtě 30 dnů od právní moci rozhodnutí o vyvlastnění je možné u soudu podat žalobu na projednání vyvlastnění v občanském soudním řízení. Podáním žaloby se odkládá právní moc a vykonatelnost rozhodnutí vyvlastňovacího úřadu.

Nesplní-li vyvlastnitel své povinnosti, které mu byly uloženy v rozhodnutí vyvlastňovacího úřadu, jako povinnost zaplatit vyvlastňovanému náhradu za vyvlastnění nebo začít s realizací účelu vyvlastnění, může být vyvlastnění zrušeno. O zrušení vyvlastnění rozhoduje vyvlastňovací úřad na základě žádosti vyvlastňovaného. Zruší-li vyvlastňovací úřad vyvlastnění, nabývá vyvlastňovaný svá práva, která mu byla vyvlastněním odňata, dnem právní moci tohoto rozhodnutí vyvlastňovacího úřadu. Případné zrušení vyvlastnění nemá vliv na zástavní či podzástavní práva, zajišťovací převod práva, na nájemní vztahy či práva odpovídající věcnému břemenu, která v důsledku vyvlastnění zanikla. Tato práva se zrušením vyvlastnění neobnovují. Stejně tak zůstávají beze změny zajištěné pohledávky, které se v důsledku vyvlastnění staly splatnými.

Vyvlastňovací řízení, která byla zahájena do 31. prosince 2006, tzn. byla zahájena podle dosavadní úpravy ve stavebním zákoně z roku 1976, a která nebyla do konce roku 2006 pravomocně skončena, se od 1. ledna 2007 projednávají a rozhodují podle nové úpravy, tedy podle zákona o vyvlastnění. Časová působnost zákona o vyvlastnění je tak maximálně rozšířena.

Současná právní úprava v České republice nemotivuje vlastníky nemovitostí k dobrovolnému prodeji, při kterém nelze vlastníkovu nemovitosti nabídnout cenu vyšší, než stanovenou na základě zvláštního předpisu, bez předchozího souhlasu Ministerstva financí ČR. V případě vyvlastnění nemovitosti náleží vyvlastňovanému náhrada ve výši ceny obvyklé v místě a čase, která bývá většinou vyšší, než cena zjištěná. Pokud by tomu tak nebylo, vyvlastňovaný obdrží náhradu ve výši ceny zjištěné a současně i náhradu za další související náklady. Vlastník nemovitosti tak není motivován k dobrovolnému prodeji. Často dochází k prodlužování řízení a vleklým soudním sporům. Je nutné rozlišovat mezi výrokem o vyvlastnění a výrokem o náhradě. U vyvlastnění jako takového se postupuje podle správního řádu. Náhrada má soukromoprávní charakter a měla by být záležitostí občanského řádu. Nová právní úprava by měla umožnit, že pokud by nebylo zpochybňováno vyvlastnění samo o sobě, ale pouze stanovení výše náhrady, mělo by dojít k přechodu vlastnického práva



na vyvlastnitele a k zahájení stavebního řízení bez ohledu na trvání občanského soudního řízení o výši náhrady.

2.5 Porovnání úpravy vyvlastnění v ČR s úpravou ve vybraných zemích

Slovenská republika

Slovenská úprava vyvlastnění je podobná české, což je dáno dlouholetou existencí společného státu. Česká i slovenská úprava vycházejí z ústavního zakotvení – zcela totožně je vyvlastnění upraveno v čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod, navíc jej zakotvuje i ústavní zákon č. 460/1992 Zb.128 Zákonná úprava vyvlastnění je obsažena v občanském zákoníku (zákon č. 40/1964 Zb., ustanovení § 128 odst. 2). Obecný vyvlastňovací předpis, kterým je v České republice zákon o vyvlastnění, dosud vydán nebyl, vychází se z ustanovení § 108 - § 116 dosud platného zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu. Účely vyvlastnění jsou stanoveny speciálními právními předpisy.

Úprava vyvlastnění byla od rozdělení Československa několikrát novelizována. Změny se dotkly především rozšíření účelů vyvlastnění. Vyvlastnění může být uskutečněno např. za účelem významné investice, tj. stavba určená na výrobu, jejíž výstavbu bude zabezpečovat a výrobu v ní provozovat právnická osoba se sídlem na území Slovenské republiky, pokud finanční prostředky potřebné na uskutečnění stavby jsou ve výši nejméně 1 miliardy Sk investičních nákladů, plánovaný objem výroby anebo zaměstnanost jsou národohospodářsky významné a vláda Slovenské republiky o ní rozhodla, že její uskutečnění je ve veřejném zájmu. Novelizována byla též úprava peněžní náhrady za vyvlastnění. Její výše se určuje podle tržní ceny určené znaleckým posudkem, a pro účely vyvlastnění se za tržní cenu nemovitosti považuje cena stejné nebo srovnatelné nemovitosti ve stejném čase, ve stejném místě a ve srovnatelné kvalitě.

Na konci roku 2007 byl schválen zákon (zák. č. 669/2007 Z. z. o jednorazových mimoriadnych opatreniach v príprave niektorých stavieb diaľnic a ciest pre motorové vozidlá a o doplnení zákona NR SR č. 162/1995 Z. z. o katastri nehnuteľností), který umožňuje výstavbu silnice na soukromé parcele i bez souhlasu vlastníka. Pokud majitel - 57 - nebude ochoten půdu prodat, může dojít podle tohoto zákona k vyvlastnění. Majetkové vyrovnání



přítom bude nutno doložit až při kolaudaci stavby, (doposud se muselo dořešit před začátkem výstavby). Provoz na dálnici bude možno dokonce zahájit ještě před kolaudací.

Tato úprava platí pouze pro zákonem vymezené úseky dálnic, Slovensko se tímto krokem snaží zrychlit přípravu a realizaci staveb. S úpravou vyvlastnění podle tohoto zákona nesouhlasí opoziční poslanci.

Spolková republika Německo

Německá ústava je označovaná jako Základní zákon a zakotvuje vyvlastnění v čl. 14 odst. 3. Vyvlastnění je chápáno jako odnětí nebo zatížení majetku nebo jiných práv na pozemcích nebo jejich částech, a je přípustné pouze k obecnému prospěchu, ze zákona nebo na základě zákona, který upravuje způsob a míru odškodnění. Odškodnění za zásah do majetkových nebo jiných práv se provádí penězi, pozemky nebo poskytnutím jiných práv. Hodnota odškodnění se stanoví dle objektivních měřítek nezávislou znaleckou komisí. Z procesní stránky lze zmínit, že řízení se zahajuje na základě žádosti a provádí ho vyvlastňovací úřad. Proti rozhodnutí úřadu se lze odvolat ke správnímu soudu, v konečné fázi je k přezkumu pravomocný Spolkový správní soud.

Francie

Základ francouzského právního řádu tvoří ústava francouzské republiky z roku 1958 (tzv. ústava Páté republiky), která odkazuje mj. i na Deklaraci práv člověka a občana z roku 1789. Vyvlastnění upravuje článek 17 Deklarace.

Vyvlastňovací řízení probíhá v několika fázích. Proti jednotlivým rozhodnutím, která jsou v jejich rámci vydána, se lze odvolat. V první fázi je zkoumán veřejný zájem na provedení vyvlastnění. Součástí zkoumání veřejného zájmu je veřejné připomínkové řízení. Dále následuje fáze vymezení vyvlastňované nemovitosti a vyhlášení její převoditelnosti. Ve třetí fázi je dosavadní postup a jeho výsledky přezkoumány soudem. Vyjde-li najevo, že vyvlastňovací proces byl v souladu s právními předpisy, rozhodne soud o převodu nemovitosti a určí též výši a způsob náhrady. Jeden měsíc po zaplacení vyvlastňované nemovitosti je možné se ujmout její držby.



Spojené království Velké Británie a Severního Irska

Spojené království Velké Británie a Severního Irska (dále jen Británie) je kolébkou angloamerického typu právní kultury, který byl odtud rozšířen zejména do USA, Kanady, Austrálie a Nového Zélandu. Tento typ právní kultury se vyznačuje mnohostí pramenů práva, vedle psaného práva se výrazně uplatňují soudní precedenty, právní obyčeje a literatura. Ve vztahu ke kontinentální právní kultuře, jejíž součástí je i právní řád České republiky, působí často problémy odlišná právní terminologie. Pro český výraz vyvlastnění lze použít anglické pojmy „compulsory purchase“, „compulsory acquisition“ (především v Británii), nebo „expropriation“ či „eminent domain“ (především v USA).

Británie nemá psanou ústavu, za její zdroje je považováno statutární právo (Statute Law, zákony přijaté Parlamentem, v dnešní době hlavní zdroj), zvykové právo (Common Law), ústavní konvence (Conventions of the Constitution), práce nejvýznamnějších odborníků interpretující a komentující ústavní materii (Work of Authority).

Původní tradiční britská úprava vlastnictví založená na zvykovém právu stanovila, že každé konkrétní vyvlastnění může být provedeno jen zákonem. Tento systém byl později prolomen a modifikován do podoby, která existuje dnes. Provedení vyvlastnění je oprávněn žádat kdokoliv, komu přísluší pravomoc provádět vyvlastnění na základě zákona schváleného parlamentem. Stejný zákon zároveň stanoví, který orgán má pravomoc provést vyvlastnění, k jakým účelům je možno vyvlastnění provést a jaké procedurální podmínky přitom musejí být dodrženy. Obvykle je podmínkou vyvlastnění vydání vyvlastňovacího příkazu, který schvaluje Ministerstvo životního prostředí po předchozím veřejném šetření. Náhrada bývá dohodnuta při řízení o převzetí nemovitosti. Nedojde-li k dohodě, je její výše stanovena pozemkovým tribunálem. Obsahem náhrady je nejen tržní cena nemovitostí, ale i další náhrady (např. za ztížení užívání nevyvlastněné části nemovitosti, náhrady nákladů na přemístění rostlin a strojového zřízení, náhrada škody vzniklé v souvislosti s dočasným narušením podnikání...).

Spojené státy americké

Z původních třinácti amerických států mělo vyvlastnění v ústavě upraveno jen několik, ovšem bylo obecně přijímáno, že toto právo je neodmyslitelnou součástí suverenity státu a není třeba jeho výslovného zakotvení. V současné době je ustanovení o vyvlastnění za spravedlivou náhradu pravidelnou součástí ústav jednotlivých států. Výjimku tvoří státy



Nový Hampshire a Severní Karolina, kde však k podmínce nutné náhrady dospěla již ustálená judikatura. Ústava Spojených států amerických původně ustanovení o vyvlastnění neobsahovala.

Vyvlastnění se do ní dostalo až v roce 1791 prostřednictvím tzv. Pátého dodatku, jehož ustanovení stanoví, že soukromý majetek nesmí být odebrán pro veřejné užití bez spravedlivé kompenzace. Vyvlastnění je tedy zakotveno jak ve federální ústavě, tak v ústavách jednotlivých států, ovšem bez jasného vymezení pravomocí federální vlády a jednotlivých států. Z tohoto důvodu bylo právo federální vlády na vyvlastnění dlouhou dobu jednotlivými státy rozporováno.

Vývojem prošel v historii USA i pojem „public use“, tj. veřejný účel. V 19. století se vymezení veřejného účel týkalo především vybudování mlýnů, cest a odvodnění pozemků. S příchodem nových dopravních prostředků, především železnice, byl pojem veřejného zájmu rozšířen i na její budování a oprávnění k vyvlastnění bylo se souhlasem vlády přidělováno soukromým společnostem uskutečňujícím stavbu železnice. (Podobně byla vyřešena otázka rozvodů plynu, elektřiny, telefonního a telegrafního spojení, vody apod.). Ve 20. století byl pojem veřejný účel dále rozšířen tak, aby umožnil státu získat nemovitosti v chudinských čtvrtích v souladu s programem jejich odstraňování a se zajištěním nové urbanistické výstavby.⁹

—

2.6 Oceňování pozemků

Současná právní úprava výkupu pozemků nutných 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, v aktuálním znění vyhlášky Ministerstva financí ČR, dále jen MF ČR, o provedení některých ustanovení zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů s účinností od 1. února 2008. Cena minimální byla stanovena v cenovém výměru MF ČR č. 01/2009 v části I (oddíl A, bod 2), a to minimální cena za 1 m² pozemku zastavěného dálnicemi a rychlostními silnicemi je 100,- Kč, silnicemi I. třídy 70,- Kč, silnicemi II. třídy 50,- Kč a III. třídy 40,- Kč.

⁹ BRANDEJSOVÁ, I. *Vyvlastnění jako institut správního práva: diplomová práce*. Brno: Masarykova univerzita, Právnická fakulta, 2008, 156 – 160.



Pro účely oceňování se pozemky člení na:

- stavební pozemky,
- zemědělské pozemky,
- lesní pozemky,
- pozemky evidované v katastru nemovitostí jako vodní nádrže a vodní toky,
- jiné pozemky.

Stavebními pozemky jsou nezastavěné pozemky evidované v katastru nemovitostí v jednotlivých druzích pozemků, které byly vydaným územním rozhodnutím určeny k zastavění a dále pozemky evidované v katastru nemovitostí v druhu pozemku zastavěné plochy a nádvoří, v druhu pozemku ostatní plochy – staveniště nebo ostatní plochy, které jsou již zastavěny a v druhu pozemku zahrady a ostatní plochy, které tvoří jednotný funkční celek se stavbou a pozemkem evidovaným v katastru nemovitostí v druhu pozemku zastavěná plocha a nádvoří za účelem jejich společného využití a jsou ve vlastnictví stejného subjektu a dále plochy pozemků skutečně zastavěné bez ohledu na evidovaný stav v katastru nemovitostí.

Stavebním pozemkem pro účely ocenění není pozemek, který je zastavěný jen podzemním nebo nadzemním vedením včetně jejich příslušenství, podzemními stavbami, které nedosahují úrovně terénu, podzemními částmi a příslušenstvím staveb pro dopravu a vodní hospodářství netvořícími součást pozemních staveb. Stavebním pozemkem pro účely oceňování není také pozemek zastavěný stavbami bez základů, studnami, ploty, opěrnými zdmi, pomníky, sochami apod. Pro účely oceňování se posuzuje pozemek podle stavu uvedeného v katastru nemovitostí. Při nesouladu mezi stavem uvedeným v katastru nemovitostí a skutečným stavem se vychází při oceňování ze skutečného stavu.

Stavební pozemek se oceňuje násobkem výměry pozemku a ceny za m² uvedené v cenové mapě, kterou vydala obec. Není-li stavební pozemek oceněn v cenové mapě, ocení se násobkem výměry pozemku a základní ceny za m² upravené o vliv polohy a další působící vlivy. Cenová mapa stavebních pozemků je grafické znázornění stavebních pozemků na území obce nebo její části v měřítku 1 : 5 000, popřípadě v měřítku podrobnějším s vyznačenými cenami jednotlivých stavebních pozemků. Součástí je i textová část ve formátu A4, která obsahuje věcnou analýzu základny místního trhu s nemovitostmi a komentářem k možnostem jeho dalšího rozvoje zejména ve vztahu k velikosti a charakteru obce, vnitřním a vnějším faktorům a místním zvláštnostem, které ovlivňují jeho kvalitu. Tato část obsahuje



i popis předlohy použitého mapového podkladu a jeho kvality z hlediska souladu stavu evidovaného v katastru nemovitostí se skutečným stavem v terénu, komentář ke zdrojům cen v grafické části a výsledky jejich rozboru, popis postupu zpracování a předpoklad další doby účinnosti. Není-li stanovena cena stavebního pozemku v cenové mapě stavebních pozemků, činí základní cena, dále jen ZC, za m² stavebního pozemku evidovaného v katastru nemovitostí jako zastavěná plocha a nádvoří nebo pozemku k tomu účelu již užívaného:

- a) „2 250 Kč v hlavním městě Praze,
- b) v obcích, jejichž katastrální území sousedí s některým z katastrálních území hlavního města Prahy částku vypočtenou podle vzorce:

$$ZC = C_p \times 5,00$$

C_p je cena pozemku, dále jen C_p , v Kč/ m² vypočtená podle vzorce:

$$C_p = 35 + (a - 1\,000) \times 0,007414$$

a je počet obyvatel v obci, platí, že $a \geq 1\,000$ a je-li počet obyvatel nižší než 1 000, použije se $a = 1\,000$,

- c) 1 100 Kč v Brně a v Ostravě,
- d) v obcích, jejichž katastrální území sousedí s katastrálním územím města Brna a Ostravy, částku vypočtenou podle vzorce:

$$ZC = C_p \times 3,50$$

s tím, že v Bohumíně činí základní cena 400 Kč a v Hlučíně 300 Kč,

- e) 800 Kč v Českých Budějovicích, Františkových Lázních, Hradci Králové, Jihlavě, Karlových Varech, Liberci, Mariánských Lázních, Olomouci, Opavě, Pardubicích, Plzni, Ústí nad Labem a Zlíně,
- f) v obcích, jejichž některé katastrální území sousedí s katastrálním územím města uvedeného pod písmenem e), kromě Jablonce nad Nisou a Chebu, částku vypočtenou podle vzorce:

$$ZC = C_p \times 3,00$$

s tím, že v Otrokovicích činí základní cena 400 Kč a v Přelouči 200 Kč,

- g) 500 Kč v Českém Krumlově, Děčíně, Frýdku-Místku, Havířově, Chomutově, Jáchymově, Karviné, Kladně, Luhačovicích, Mladé Boleslavi, Mostě, Poděbradech, Přerově a Teplicích,
- h) v obcích jejichž katastrální území sousedí s některým katastrálním územím města uvedeného pod písmenem g), kromě Nymburku, částku vypočtenou podle vzorce:



$$ZC = C_p \times 2,50$$

s tím, že v Orlové je základní cena 400 Kč, v Litvínově 300 Kč, v Bílině a Krupce 200 Kč,

- i) 400 Kč ve městech Benešov, Beroun, Blansko, Břeclav, Česká Lípa, Domažlice, Havlíčkův Brod, Hodonín, Cheb, Chrudim, Jablonec nad Nisou, Jeseník, Jičín, Jindřichův Hradec, Klatovy, Kolín, Kroměříž, Kutná Hora, Litoměřice, Louny, Mělník, Náchod, Nový Jičín, Nymburk, Pelhřimov, Písek, Prachatice, Prostějov, Příbram, Rakovník, Rokycany, Rychnov nad Kněžnou, Semily, Sokolov, Strakonice, Svitavy, Šumperk, Tábor, Tachov, Trutnov, Třebíč, Uherské Hradiště, Ústí nad Orlicí, Vsetín, Vyškov, Znojmo a Žďár nad Sázavou,
- j) v obcích, jejichž některé katastrální území sousedí s některým katastrálním územím města uvedeného pod písmenem i), částku vypočtenou podle vzorce:

$$ZC = C_p \times 2,00$$

s tím, že v České Třebové a Jirkově činí základní cena 250 Kč a v Novém Boru 200 Kč,

- k) v ostatních obcích uvedených pod písmeny a) až j), kromě Litomyšle, částku vypočtenou podle vzorce:

$$ZC = C_p \times 1,00$$

s tím, že v Litomyšli je základní cena 200 Kč,

- l) u obce, která má více katastrálních území a některá její katastrální území jsou odloučena tak, že nesousedí s ostatními katastrálními územími téže obce, se územně odloučených katastrálních území upraví základní cena podle písmen a) až k) koeficientem 0,65¹⁰.

Pozemek evidovaný v katastru nemovitostí v druhu pozemku ostatní plocha se způsobem využití pozemku dálnice či silnice, ale i pozemky k tomuto účelu již využívané, se ocení podle písm. a) až l) a upraví přírážkami a srážkami uvedenými v oceňovací vyhlášce. Slouží-li oceňovaný pozemek veřejně provozované pozemní komunikaci nebo je-li ke stejnému účelu určen podle stavebního zákona, je výslednou cenou pozemku pozemní komunikace se zpevněným neprašným povrchem, nejméně cena uvedená pod písm. a) až l), upravená koeficientem 0,60 a nejvýše její trojnásobek. Dále se vynásobí koeficientem inflace,

¹⁰ BRADÁČ A.; KREJČÍŘ P.; SCHOLZOVÁ V. *Úřední oceňování majetku 2008*. 1. vydání Brno: Akademické nakladatelství CERM, s. r. o., 2008. s. 31- 32. ISBN 978-80-7204-559-4.



níže uvedeno K_i , vztaženým k cenové úrovni roku 1994 a koeficientem prodejnosti, níže uvedeno K_p . Hodnota koeficientu K_i pro silnice a dálnice činí 2,221. Koeficienty K_p vyjadřují vztah cen nemovitostí sjednaných podle kupních smluv a jejich cen zjištěných podle vyhlášky, upravených na stejnou cenovou úroveň. Hodnoty jsou uvedeny v příloze č. 39 k vyhlášce Ministerstva financí ČR č. 456/2008 Sb., kterou se mění vyhláška č. 3/2008 Sb., o provedení některých ustanovení zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, účinnost od 1. ledna 2009 a rozlišeny podle staveb a počtu obyvatel ve vyjmenovaných městech.

Příklad oceňování jednotlivých pozemků dle § 28 odst. 7:

Kraj: *Pardubický*

Okres: *Chrudim*

Obec: *Chrudim*

Katastrální území: *Chrudim*

Počet obyvatel: 23 362

Základní cena podle § 28 odst. 1 písm. i): 400 Kč/m²

Parcelní číslo: 732/2

Výměra: 357 m²

Druh pozemku: *orná půda*

Jednotková cena: 400 Kč/m²

Koeficient.: 0,6

Koeficient K_i: 2,2210

Koeficient K_p: 1,7360

Srážka: 5 %

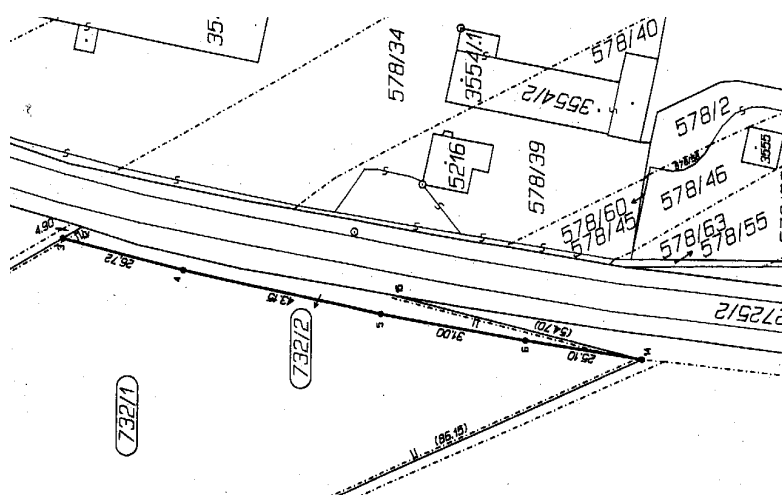
Upravená jednotková cena: 1 074,97 Kč/m²

Minimální cena: 240 Kč/m²

Maximální cena: 720 Kč/m²

Cena: 257 040,- Kč

Obrázek 1: Snímek pozemku



Zdroj: Geodézie Svitavy -geometrický plán č. 4313 – 385/2007 ¹¹

¹¹ Interní materiál firmy.



3. Problematika nabývání pozemků do vlastnictví

3.1 Výkupy pozemků

Již ve stádiu předprojektové přípravy staveb pozemních komunikací, mostů a dalších objektů je třeba věnovat pozornost budoucímu vlastnictví a správcevodství jednotlivých stavebních objektů a částí stavby, majetkoprávnímu vypořádání včetně pozemků, majetkové a účetní evidenci a budoucímu uspořádání silniční sítě. Projektant musí dostat konkrétní zadání. Z hlediska budoucího vlastnictví je třeba se řídit příslušnými ustanoveními zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, kde jsou určeni vlastníci jednotlivých kategorií pozemních komunikací a definovány silniční pozemky, součásti a příslušenství pozemních komunikací (obrubníky, chodníky, ostrůvky, kanalizace, vpusti, přípojky a další).

V rámci přípravy stavby by měla být uzavřena dohoda (smlouva o smlouvě budoucí) o převzetí dokončených prací mezi investorem stavby a budoucími vlastníky a správci stavebních objektů, které budou součástí stavby, včetně tzv. vyvolaných investic, především překládek investičních sítí, ale i dalších objektů, u kterých nelze jednoznačně určit, jejich příslušnost.

Protože dochází k trvalým záborům cizích pozemků, musí projektová dokumentace obsahovat záborový elaborát, z něhož je na základě podkladů z katastru nemovitostí zcela zřejmé, které pozemky a v jakém rozsahu a jakým zábohem budou dotčeny. Součástí záborové části dokumentace musí být zákres stavby do snímků mapy katastru nemovitostí, výpisy z katastru nemovitostí dotčených pozemků, v tabulce zpracovaný přehled předpokládaných trvalých a dočasných záborů pozemků s uvedením, kdo bude nabyvatelem. Podle této části projektu jsou získány souhlasy vlastníků se stavbou nebo uzavírány smlouvy o budoucích smlouvách k převodu nemovitostí. Součástí nákladů stavby jsou i náklady na výkupy pozemků.

Výkupy pozemků se provádějí na základě vytvořených geometrických plánů. „Geometrický plán je výsledkem zeměměřických činností, který svým zpracováním a obsahem souvisí s předmětem katastru nemovitostí a který je zpracován způsobem stanoveným příslušným právním předpisem. Geometrický plán je vždy výsledkem přímého měření v přírodě a musí být vyhotoven srozumitelně pro celou veřejnost.



Pro právní úkony jsou závazné údaje katastru pouze parcelní číslo, geometrické určení nemovitosti, název a geometrické určení katastrálního území. Závazným údajem není výměra parcely. Je důležité zdůraznit, že předmětem právních úkonů není parcela s výměrou, ale pozemek. Výměra parcely, která se eviduje v katastru, je pak plošným obsahem průmětu pozemku do roviny katastrální mapy a přesnost jejího určení se odvíjí od způsobu a metod použitých pro její určení.

V katastru nemovitostí se podle § 2 zákona 344/1992 Sb. evidují pozemky v podobě parcel a budovy spojené se zemí pevným základem (upřesněno v § 27 písm. i), stejného zákona), a to budovy, kterým se přiděluje popisné nebo evidenční číslo, a také budovy, kterým se popisné nebo evidenční číslo nepřiděluje a které nejsou příslušenstvím jiné stavby evidované na téže parcele, dále byty a nebytové prostory a rozestavěné budovy, byty a nebytové prostory. K vyjmenovaným nemovitostem jsou pak v katastru zapisované údaje o právních vztazích, včetně údajů o vlastnictví. Platí, že stavba není součástí pozemku. V katastru proto nejsou evidovány takové stavby jako rozvody plynu, elektřiny, tepla a vody, kanalizace, přehrady, jezy, propustky, hráze a ochranné zdi, ploty, zemní vrty a studny, vysílače a jiná telekomunikační zařízení, reklamní stojany atd. Z tohoto hlediska by veřejnost samozřejmě uvítala, kdyby soupis staveb v katastru nemovitostí byl úplný a kdyby z katastru mohla získat podrobné informace o všech v terénu vybudovaných stavbách bez ohledu na jejich charakter. Takových v katastru neevidovaných staveb je nezměrné množství a katastr není, s přiměřeným vynaložením prostředků o úplný soupis a popis těchto staveb, možné v dohledné době rozšířit. Náзор, že by se měly evidovat alespoň významné stavby těchto typů, se zatím neprosadil.

Pozemky se člení podle druhů na ornou půdu, chmelnice, vinice, zahrady, ovocné sady (závazná výměra nad 0,25 ha), louky a pastviny (podle novely zákona č. 120/2000 Sb. trvalé travní porosty), což jsou zemědělské pozemky a dále lesní pozemky, vodní plochy, zastavěné plochy a nádvoří a ostatní plochy. K parcelám zemědělských pozemků se evidují údaje o bonitovaných půdně ekologických jednotkách, tzv. BPEJ, které slouží pro daňové účely. Dále v souboru popisných informací katastru jsou dočasně vedeny pozemky ve zjednodušené evidenci. Jsou to pozemky, sloučené do větších půdních celků, které by měly být zemědělským nebo lesním pozemkem. Na území některých okresů jsou však ve zjednodušené evidenci zapsány i pozemky nezemědělské.“¹²

—

¹² RÁDKOVÁ, L. *Problémy majetkového vypořádání silničních pozemků: bakalářská práce*. Pardubice: Univerzita Pardubice, DFJP, 2007, s. 22 – 24.



Výkupy pozemků tvoří, z pohledu administrativní přípravy stavby dálnic a silnic, vysoce problematickou součást. V oblastech, kde se stát či kraje rozhodnou pro stavbu silnice či dálnice, začnou probíhat náročná a dlouhotrvající jednání.

Rozhodne-li se majitel, že pozemek z jakýchkoliv důvodů neprodá, může se výstavba posunout o několik měsíců až let. Téměř u každé stavby zůstávají problematičtí vlastníci, kteří odmítají uzavření kupní smlouvy a tím se i posouvá termín podání žádosti o stavební povolení.

Jedním z důvodů proč se brzdí majetkoprávní příprava je výše náhrady za pozemky, což je kupní cena. Je to cena, která v souladu s platnými právními předpisy, musí být cenou zjištěnou. Tedy cenou stanovenou podle platné cenové vyhlášky. Rozhodující je lokalita, kde se daný pozemek nachází, pod kterou obec katastrální území spadá a počet obyvatel. Často dochází k tomu, že se vlastník cítí ukřivděn, neboť je mu nabízena cena několikanásobně nižší, než vlastníkovu sousedícího pozemku vyskytujícího se v jiném katastrálním území. Oba pozemky mohly být až do té doby využívány stejným způsobem, např. k pěstování zemědělských plodin. Vlastníkovi se tento rozdíl těžko vysvětluje a výsledkem bývá, že žádá kupní cenu vyšší. Je-li investorem stavby Ředitelství silnic a dálnic České republiky, dále jen ŘSD ČR, předkládá prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR žádost o předchozí souhlas s vyšší kupní cenou na Ministerstvo financí ČR. Souhlas s vyšší kupní cenou většinou udělován nebývá, jelikož nelze prokázat veřejný zájem na tom, aby jeden z vlastníků pozemků v daném katastrálním území obdržel vyšší kupní cenu, než ostatní vlastníci ostatních pozemků potřebných pro výstavbu. Pak je třeba využít příslušná ustanovení stavebního zákona a přistoupit k vyvlastňovacímu řízení. V případě krajů schvaluje vyšší kupní cenu zastupitelstvo kraje. Vyšší kupní cenu požadoval i majitel společnosti Kubík, který vlastnil nemovitost budovu bez čísla popisného či evidenčního, jinou stavbu s pozemkem stavební parcela č. 37/1 v obci a katastrálním území Litomyšl a jejíž část chtělo Ředitelství silnic a dálnic, správa Pardubice vykoupit v souvislosti se stavbou „I/35 Litomyšl – křižovatka Dalibor“. Firma Geodézie Svitavy vyhotovila geometrický plán č. 1800-302/2005, na základě kterého bylo zjištěno, že požadovanými pozemky jsou stavební parcely č. 37/1, 37/3 a 37/4. Po neúspěšných jednáních, která proběhla mezi vlastníkem uvedených nemovitostí a ŘSD ČR, přešlo na základě Rozhodnutí č. j.: MěÚ Litomyšl 12371/2008 ze dne 17. dubna 2008 vlastnické právo na Českou republiku, hospodaření s majetkem přísluší Ředitelství silnic a dálnic ČR v Praze, a to pro dosažení účelu vyvlastnění, tj. uskutečnění veřejně prospěšné stavby I/35 Litomyšl – křižovatka Dalibor, Litomyšl. Společnost Kubík obdržela náhradu

za vyvlastnění ve výši obvyklé ceny pozemku a stavby podle ust. § 10 odst. 1 písm. a) vyvlastňovacího zákona a dále náhradu stěhovacích nákladů, nákladů spojených se změnou místa podnikání a dalších obdobných nákladů podle ust. § 10 odst. 2 vyvlastňovacího zákona, které společnost Kubík měla účelně vynaložit následkem a v souvislosti s vyvlastněním. Ředitelství silnic a dálnic bylo uloženo, aby uvedené náklady zaplatilo společnosti Kubík ve lhůtě nejdéle 60 dnů od právní moci tohoto rozhodnutí. Dále bylo ŘSD ČR povinno uhradit společnosti Kubík jí vynaložené náklady na zhotovení znaleckých posudků podle ust. § 21 odst. 1 a 2 vyvlastňovacího zákona, a to ve lhůtě nejdéle 60 dnů od právní moci tohoto rozhodnutí. Ředitelství silnic a dálnic ČR bylo rovněž povinno zahájit účel vyvlastnění, tj. uskutečnění veřejně prospěšné stavby I/35 Litomyšl – křižovatka Dalibor, Litomyšl, demoličními pracemi na stavbě - budově bez čísla popisného/čísla evidenčního, jiná stavba na pozemku – parcele stavební 37/1 podle stavu před rozdělením geometrickým plánem, zapsané na listu vlastnictví č. 3525 pro obec a katastrální území Litomyšl, Katastrálním úřadem pro Pardubický kraj, Katastrální pracoviště Svitavy, nejpozději do dvou let od právní moci tohoto rozhodnutí.

Obrázek 2: Pozemek společnosti Kubík



Zdroj: autor

Obrázek 3: V Litomyšli u Dalibora



Zdroj: autor

Druhým problémem je požadavek na směnu pozemků. ŘSD ČR je příspěvková organizace státu a jako taková v souladu se zákonem o majetku nevlastní pozemky, které by mohlo pro směnu použít. Takový požadavek musí projednat s Pozemkovým fondem ČR, který je organizací určenou k obhospodařování pozemků ve vlastnictví státu. S ohledem na vydávání pozemků restituentům bývají tato jednání složitá a zdlouhavá.

Mezi zdánlivě jednodušší případy patří přestavba křižovatky v Litomyšli u hotelu Dalibor na silnici I/35. V záborovém elaborátu bylo, mimo jiné, zapsáno, že se stavba dotkne



pozemkové parcely č. 1698, vedené v katastru nemovitostí jako zahrada v podílovém spoluvlastnictví paní Jarmily Novákové, pana Josefa Nováka, pana Otokara Karlíka a paní Lenky Horské. Město Litomyšl, které spolupracovalo s ŘSD ČR na přípravě uvedené akce, požádalo dopisem ze dne 27. září 2005 spoluvlastníky o souhlas do územního a stavebního řízení s provedením zmíněné stavby s tím, že po geodetickém zaměření nově vybudované okružní křižovatky a přilehlých chodníků bude odkoupena dotčená část pozemku do šesti měsíců po dokončení stavby. Spoluvlastníci se stavbou souhlasili, ale měli určité požadavky:

- odstranit sloup elektrického vedení po zrušení přípojky do skladu firmy Kubík, který je určen k demolici v souvislosti se stavbou,
- zachovat funkčnost nebo provést rekonstrukci odpadní kanalizace z domu č. p. 518, který je v jejich spoluvlastnictví,
- v ulici nádražní (místní komunikace), prodloužit vydláždění od domu č. p. 518 směrem ke křižovatce I/35 o cca 10 m, zachovat tak vzhled ulice,
- vybudovat protihlukovou zeď, protože po demolici skladu firmy Kubík dojde k otevření celého prostoru,
- výkup rostlin,
- při přeložce zajistit pozemek prozatímním oplocením.

Dne 7. října 2005 vydal Městský úřad v Litomyšli, odbor výstavby a územního plánování „Oznámení o zahájení územního řízení“ a svolal ústní jednání, kdy se řešilo umístění stavby okružní křižovatky, chodníky, odvodnění, veřejné osvětlení, kabelové vedení nízkého napětí, sdělovací vedení, televizní kabelové rozvody, přeložka plynovodu a protihluková stěna o výšce 4 m a délce 64 m. Rozhodnutí o umístění stavby „I/35 Litomyšl – křižovatka Dalibor“ bylo vydáno 2. března 2006.

Výše uvedení spoluvlastníci domu č. p. 518 v obci a katastrálním území Litomyšl se obrátili dne 14. března 2006 na Krajský úřad Pardubického kraje, odbor majetkový a stavebního řádu, ohledně řešení protihlukové zdi, která se jeví jako nevyhovující z důvodu navržených rozměrů i použitého materiálu. Dům č. p. 518 z roku 1906 byl zapsán do ústředního seznamu kulturních památek ČR a to 31. června 1995 pod č. j.: 1842/92 a navržený materiál – betonové panely, by nepřispěl k architektuře secesního domu i k celkovému vzhledu nově vybudované křižovatky uvnitř města, ale i jejímu okolí. Dále upozornili na skutečnost, že v roce 1956 jim byla zahrada kolem domu č. p. 518 již třikrát zmenšena téměř na polovinu kvůli požadavkům přístavby skladu potravin, nyní firma Kubík.

Po dalším prošetření předložilo ŘSD ČR, správa Pardubice, majitelům domu č. p. 518 k podpisu smlouvu o budoucí směnné smlouvě, ze které plyne, že při vyhotovení geometrického plánu na stavbu I/35 Litomyšl – křižovatka Dalibor se oddělí cca 135 m² ze stavební parcely č. 37/1 vyvlastněné od firmy Kubík a smění se za pozemkovou parcelu přibližně o stejné výměře č. 1698 v jejich spoluvlastnictví. Nabídka byla přijata a v březnu 2007 došlo k podpisu. Na volbě typu protihlukové zdi se úřady s majiteli domu č. p. 518 dohodly. Dne 8. prosince 2008 byl vydán kolaudační souhlas a stavby se stala způsobilou k provozu.

Obrázek 4: Secesní dům č. p. 518



Zdroj: autor

Obrázek 5: Křižovatka Dalibor nově



Zdroj: autor

Třetím problémem je vlastnictví pozemku o malé výměře velkým množstvím spoluvlastníků. Příkladem je výkup pozemku při stavbě dálnice D5 – obchvatu Plzně, kdy na příslušném listu vlastnictví bylo uvedeno 97 spoluvlastníků a rovněž 67 spoluvlastníků u Hradce Králové při stavbě dálnice D11. Někteří chtějí úmyslně zdržet výstavbu dálnice či silnice nebo chtějí získat prostor pro uplatnění a následné vymožení svých požadavků. Majetkoprávní vypořádání je velmi obtížné, protože se jedná o spoluvlastníky s trvalými bydlišti po celé republice a někteří se často zdržují i mimo území České republiky. Těžké je i v přiměřené lhůtě potřebný pozemek vyvlastnit, protože se nedaří doručovat rozhodnutí a rozhodnutí správního orgánu nemůže nabýt právní moci.

K *dalším* problémům patří výkupy pozemků, kdy se zjistí, že na příslušném listu vlastnictví je uvedeno jméno a příjmení bez rodného čísla a někdy i bez adresy. Jedná se o případy neprojednaného dědictví, které se musí dodatečně projednat. Následuje zjištění dědiců. Je-li na listu vlastnictví uvedeno datum narození nebo rodné číslo, provádí se zjištění následných dědiců přes Ministerstvo vnitra ČR, odbor speciálních činností, oddělení evidence



obyvatel a rodných čísel v Praze. V případě, že je na listu vlastnictví uvedeno více spoluvlastníků, je třeba se s nimi spojit a pokusit se získat informace o případném dědici. Obtížná situace nastane, vyskytne-li se na listu vlastnictví jeden dědic bez adresy i rodného čísla. Pak následuje hledání v Pozemkových knihách, kde bývá zapsáno datum narození. Pozemkové úřady mají k dispozici soupisy přidělových pozemků, u kterých se zakládaly přihlášky k půdě, kde rovněž mohou být potřebné informace. V případě uvedené adresy na listu vlastnictví se kontaktuje příslušná obec s požadavkem o pomoc při hledání. Hledání dědice nebývá vždy úspěšné.

3.2 Věcná břemena

Věcné břemeno je věcné právo, které omezuje vlastníka nemovité věci ve prospěch jiného tak, že vlastník je povinen něco trpět, konat nebo něčeho se zdržet a řadíme ho mezi věcná práva k cizí věci.

K nemovitostem evidovaným v katastru se zapisuje mj. i právo odpovídající věcnému břemenu v souladu s ustanovením § 1 zákona 265/1992 Sb. a to vkladem na základě písemné smlouvy podle § 2 uvedeného zákona a záznamem podle § 7 téhož zákona provádí katastrální úřad zápis uvedeného práva, pokud vzniká závětí ve spojení s výsledkem řízení o dědictví, schválenou dohodou dědiců, rozhodnutím příslušného orgánu, zákonem nebo vydržením, což je možné vysvětlit z ust. § 1 odst. 3 a § 14 odst. 1 zákona č. 265/1992 Sb.

Věcná břemena vznikají písemnou smlouvou a je nutné znát, že omezují vlastníka nemovitostí věci ve prospěch někoho jiného tak, že je povinen něco strpět, něčeho se zdržet nebo něco konat, a že jsou spojena buď s vlastnictvím určité nemovitosti nebo patří jen určité osobě, a to ať právnické či fyzické osobě. Protože je právo odpovídající věcnému břemenu věcným právem k cizí věci, pak nelze toto právo zřídit jen ke spoluvlastnickému podílu, ale pouze k celé nemovitosti nebo k její určité jasně a srozumitelně vymezené části. Zatížení věcným břemenem předpokládá trvalé omezení nebo opakující se výkon práva ve prospěch určité nemovitosti, ale neomezuje vlastníka v nakládání s jeho vlastnictvím. Pokud má být zřízeno právo odpovídající věcnému břemenu k části pozemku, pak podle ust. § 5 odst. 5 katastrálního zákona musí být pro zápis do katastru předložen geometrický plán, který se vyhotovuje za účelem grafického vyjádření rozsahu práva, které bude omezovat vlastníka pozemku ve prospěch jiného. K zobrazení geometrického plánu do katastrální mapy však



nedochází. Předmětem zápisu do katastru není totiž věcné břemeno jako nemovitost, ale právo odpovídající věcnému břemeni. Zápis v katastru nemovitostí se provádí pouze v písemném operátu katastru nemovitostí u vlastníka, jako povinné osoby, který je v každém katastrálním území evidován pouze jednou, a to číslem vlastníka, tj. číslem listu vlastnictví, ve kterém jsou evidovány nemovitosti zatížené právem odpovídajícího věcnému břemeni a případně na listu vlastnictví osoby oprávněné z věcného břemene.

Z hlediska obsahu katastru nemovitostí lze věcné břemeno rozdělit do třech základních typů:

- věcná břemena nevyznačovaná v katastru nemovitostí (např. břemena vzniklá podle telekomunikačního zákona),
- věcná břemena vyznačovaná v katastru nemovitostí, k jejichž zápisu se nevyhotovuje geometrický plán (např. břemena vztahující se k bytům a budovám, k celým pozemkům),
- věcná břemena vyznačovaná v katastru nemovitostí, k jejichž zápisu je nutný geometrický plán.

Je vhodné ho zřídit tehdy, nejde-li věc řešit prodejem (koupí), nájmem (pronájmem). Často napomůže řešení vztahů mezi prodávajícími – kupujícími, sousedy, rodinnými příslušníky apod. Právní úprava účinná od 1. 1. 2007 vnesla další problém do oblasti náhrad za věcná břemena. Za vyvlastnění náleží vyvlastňovanému náhrada ve výši obvyklé ceny, ale při omezení vlastnického práva věcným břemenem náleží pouze náhrada ve výši ceny práva odpovídajícímu věcnému břemeni, která se zjišťuje v souladu se zákonem č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku a s metodikou Ministerstva financí ČR. Stanovené náhrady bývají malé a nevyhovující, protože při zřízení věcného břemene pro případ stavby pozemní komunikace dochází k totálnímu odnětí možnosti dotčený pozemek používat.

V souvislosti s přijetím nového stavebního zákona a zákona o vyvlastnění č. 186/2006 Sb. byla omezena pravomoc speciálního stavebního úřadu, který je nadále oprávněn zřídit věcné břemeno pouze k pozemkům, které jsou zastavěny již existujícími pozemními komunikacemi. U staveb nových pozemních komunikací je možné postupovat pouze v souladu s uvedeným zákonem, který namísto, aby upřesnil důvody pro zřízení věcného břemene k pozemku při stavbě pozemní komunikace, původní úpravu bez náhrady vypouští. Způsobuje to značné potíže při přípravě těchto veřejně prospěšných staveb.



3.3 Vyvlastnění nemovitostí potřebných pro stavbu silnice I/33 – obchvat České Skalice

Jednou z nejvýznamnějších silničních tras v Královéhradeckém kraji je silnice I/33 (Hradec Králové – Jaroměř – Náchod - Polsko). S řešením dopravní problematiky úseku mezi Hradcem Králové a Jaroměří se počítá při realizaci výstavby dálnice D11. Úsek od Jaroměře po hraniční přechod je řešen řadou přeložek nynější trasy mimo zastavěné území jednotlivých obcí, tedy severní obchvat Jaroměře a Náchodu a jižní obchvaty Velkého Třebešova a České Skalice. Při přípravě jednotlivých staveb dochází k řadě problémů, mezi které patří i výkupy pozemků důležité ke stavebnímu řízení. Ke sporům, které se vlečou roky patří obchvat města Česká Skalice, jejíž obyvatelé žijící podél páteřní komunikace na třídě T. G. Masaryka, musejí od rána do noci snášet hluk z tisíců motorových vozidel, kvůli zvýšené prašnosti a exhalacím nemohou větrat své domovy a trpí nepřiměřenými otřesy.

Stavoprojekt Hradec Králové vypracoval územní plány sídelního útvaru Česká Skalice, ze kterých v souvislosti s obchvatem města silnicí I/33 plyne následující:

- v roce 1976 - popsáno vymístění tehdejších sběrných surovin z důvodu jižního obchvatu a blízkosti vodního díla Rozkoš,
- v roce 1981 - navrženo přemístění sběrných surovin k železniční trati pod masokombinátem, kde měly být napojeny na železniční vlečku,
- v roce 1988 – potvrzena trasa jižního obchvatu a v místě pod nádražím jsou sběrné suroviny určeny znovu k vymístění,
- v roce 1992 – opět potvrzena trasa jižního obchvatu i vymístění sběrných surovin,
- v roce 1998 – obchvat vyjmenován jako veřejně prospěšná, zakotvena v regulativech územního rozvoje.

Každý územní plán určuje koncepci využití jednotlivých ploch v území, kterou nelze libovolně měnit. Všechny uvedené územní plány byly před schválením projednány, a to i se zástupci tehdejšího národního podniku Sběrné suroviny. Jednání se účastnil i tehdejší vedoucí sběrný v České Skalici. Dnešní majitel, který tehdy tím vedoucím byl, musel od začátku vědět, že se jedná o prostory omezené obchvatem.



Na základě dohody o vydání věci dle zákona č. 87/1991 Sb., o mimosoudních rehabilitacích, byla provozovna sběrných surovin v České Skalici v roce 1990 navrácena restituentovi. Ten následně prodal uvedenou provozovnu manželům Jirouškovým.

Z poměrně složitého úkolu postavit silnici před rokem 1989 se po listopadu 1989 stal úkol ještě složitější, neboť vlastníků, kterým byly jejich pozemky po právu navráceny, byly stovky. Restituce a privatizace státního majetku značně ovlivnily přípravy staveb, tedy i obchvatu města Česká Skalice.

Městské zastupitelstvo se snažilo od prvopočátku spolupracovat s investorem obchvatu – s ŘSD ČR, správou Pardubice, a to především pomoci při výkuech pozemků potřebných pro stavbu a zabránit sporům, které mohly zásadním způsobem oddálit zahájení stavby. Ke konci roku 2000 byly, s výjimkou pozemků ze tří listů vlastnictví potřebných pro stavbu obchvatu města, všechny vykoupeny. Majetkově nevypořádané byly pozemky pana Paseky a Biruly ve Sptytě a dále provozovna sběrných surovin v České Skalici. Bylo připraveno řešení spočívající ve vykoupení okolních pozemků na směnu, což se ve Sptytě podařilo. V případě sběrných surovin jde o táhnoucí se problém, a to i přes to, že se město snažilo napomoci dohodě mezi vlastníkem majetkově nedořešených pozemků a investorem a přistoupilo rovněž k výkupu okolních pozemků a zavázalo se finančně přispět vlastníkovi provozovny na pořízení projektu přemístění provozovny.

V roce 2002 převzala nově vzniklá státní příspěvková organizace ŘSD ČR, správa Hradec Králové, veškerou agendu týkající se Královéhradeckého kraje od správy Pardubice. Ta neprodleně po převzetí jednala s vlastníky nemovitostí potřebných pro stavbu silnice I/33 obchvat České Skalice o možnosti uzavření kupní smlouvy. Manželé Jirouškovi slibovali, že nemovitosti potřebné pro výše uvedenou stavbu prodají za cenu stanovenou ve znaleckém posudku, ale za předpokladu, že dojde ke směně pozemků v jejich vlastnictví za pozemek pozemkové parcely č. 1671/2 ve vlastnictví ČR s příslušností hospodařit pro ŘSD ČR, správa Hradec Králové.

Na základě výše uvedené dohody svým prohlášením ze dne 17. června 2002 dali souhlas s umístěním pozemní komunikace na nemovitostech, které tvoří jejich společné jmění manželů. Následně bylo několikrát jednáno s jejich právním zástupcem, ale manželé Jirouškovi odmítli veškeré návrhy na uzavření kupní smlouvy za cenu stanovenou platným znaleckým posudkem uzavřít. Výzva k uzavření dohody byla jejich právnímu zástupci předložena 3. srpna 2004 a 23. srpna 2004 byla odmítnuta. Další pak byla učiněna 7. září 2004. Protože nebyla opět akceptována, bylo ŘSD ČR nuceno podat návrh na vydání



rozhodnutí o vyvlastnění nemovitosti. V průběhu vyvlastňovacího řízení bylo s manžely Jirouškovými i s jejich právním zástupcem opakovaně jednáno a od června do srpna roku 2005 se s nimi vedla korespondence o možném řešení. Poté následovala ústní jednání uskutečněná v České Skalici ve dnech 31. října 2005, 22. listopadu 2005 a 2. prosince 2005 o možných způsobech řešení. Byla bezúspěšná, neboť požadavkem majitelů byla výstavba nového závodu na náklady ŘSD ČR.

V roce 2006 vedlo ŘSD ČR, správa Hradec Králové, opakovaně korespondenci a zároveň obdrželo stanovisko Ministerstva financí ČR k žádosti o udělení souhlasu ke sjednání vyšší kupní ceny, než je cena stanovená dle platných cenových předpisů. Souhlas udělen nebyl. Opět se uskutečnila jednání o možné dohodě v České Skalici, ale k dohodě nedošlo.

Ředitelství silnic a dálnic, správa Hradec Králové, si po dohodě s manželi Jirouškovými nechalo zpracovat odborný posudek u Ústavu soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně, dále jen ÚSI VUT v Brně a v dubnu, červnu a říjnu 2007 si opět vyměnilo korespondenci s protistranou. Postoj manželů Jirouškových se nezměnil a požadovali postavit nový závod a k tomu ještě finanční náhradu. Vypracovaný posudek s oceněním objektu na 10 miliónů korun českých odmítli. Vyvlastňovací úřad sdělil, že rozhodnutí vydá v červnu 2007. Protože tak neučinil, posudek z Brna pozbyl platnost a se stal nepoužitelným.

Dne 28. května 2007 požádalo ŘSD ČR vyvlastňovací úřad o svolání všech účastníků vyvlastňovacího řízení k dalšímu projednání stanovení výše náhrad za vyvlastnění. Vyvlastňovací úřad vydal dne 31. května 2007 seznámení s podklady rozhodnutí, ve kterém sdělil, účastníkům řízení, že shromažďování podkladů pro vydání rozhodnutí bylo ukončeno. Dopisem ze dne 17. června 2007 bylo ŘSD ČR sděleno, že správní řízení ve věci vyvlastnění předmětných pozemků a objektů skončilo, a že má ŘSD ČR podat novou žádost a pak teprve bude vyvlastňovací řízení zahájeno. V září 2007 zaujal stanovisko Krajský úřad Královéhradeckého kraje, že vyvlastňovací řízení pokračuje.

Registrací na Ministerstvu vnitra ČR vzniklo dne 5. prosince 2007 občanské sdružení „Za obchvat České Skalice“ snažící se působit na dokončení a otevření obchvatu města silnicí I/33 a zlepšit aktuální dopravní situaci města. Zvolený výbor zaslal doporučené dopisy na ŘSD ČR v Hradci Králové a v Praze i manželům Jirouškovým. ŘSD ČR odpovědělo, že hlavní vinu na prodlužování vyvlastňovacího procesu nese odbor dopravy Městského úřadu v Náchodě, který je vyvlastňovacím úřadem pro tuto věc. Právní zástupce manželů

Jirouškových sdělil, že za prodlužování dohody může ŘSD ČR, které nedodalo vyvlastňovacímu úřadu požadované doplnění. V únoru 2008 poslalo občanské sdružení otevřený dopis ministru dopravy Aleši Řebíčkovi a ke konci června další. Občanské sdružení rovněž korespondovalo s generálním ředitelem ŘSD ČR Alfrédem Brunclíkem, s hejtmánem Královéhradeckého kraje Pavlem Bradíkem a s Krajskou hygienickou stanicí v Hradci Králové a dále s Městským úřadem v Náchodě, odborem životního prostředí.

V březnu 2008 předložil právní zástupce manželů Jirouškových znalecký posudek na cca 60 milionů korun českých. Ten byl pro uzavření kupní smlouvy zcela nepoužitelný. ŘSD ČR na takovou finanční sumu přistoupit nemůže a tím nastal proces vyvlastňování. Bylo zjištěno, že jedna z budov v areálu sběrných surovin je nepovolená. Řízení se Stavebním úřadem v České Skalici bylo přerušeno.

Manželé Jirouškovi tvrdí, že jim nejde o peníze, ale o podnikání. V roce 2004 uzavřeli se svým synem nájemní smlouvu s odstupným 25 milionů korun českých.

Protože jde o běh na dlouhou trať, začalo se mluvit o vybudování náhradní prozatímní „panelové komunikace“, tzv. „*obchvatu obchvatu*“, mezi sběrnou surovin a nádražím.

Obrázek 6: Česká Skalice



Zdroj: <http://www.zaobchvat.ceskaskalice.cz>



3.4 Dálnice D11 návrh na vyvlastnění paní Havránkové

První plány dálnice D11 pocházejí z roku 1938, kdy se počítalo s napojením na plánovanou dálnici Vídeň – Wrocław, celý projekt bohužel zničila 2. světová válka. Dálnice D11 je zřejmě prokleta k nekonečnosti své výstavby. Má plánovanou poměrně krátkou délku, ale staví se nejpomaleji ze všech českých dálnic. Příčin je několik a jednou z nich jsou pozemky ve vlastnictví paní Ludmily Havránkové.

Kauza se vyvíjí od roku 1992, kdy se nejprve o stavbě dálnice D11 hodně mluvilo. Paní Havránková nabízela už tehdy Ředitelství silnic a dálnic dohodu o směně pozemků. Zrestituovala v Plačicích majetek po rodičích, který jim byl v padesátých letech zabrán, a rozhodla se ve velkém soukromě hospodařit. Výměnou chtěla předejít dalším komplikacím. Ověřila si, že Pozemkový fond ČR vlastní dostatek pozemků, které by pro jí navrženou směnu vyhovovaly. Státní orgány ji celá léta ignorovaly nebo jí rovnou vyhrožovaly vyvlastněním. Když začala být výstavba hradecké D11 aktuální, zjistilo se, že pozemky původně zapsány na listu vlastnictví ČR – Pozemkový fond ČR, tolik potřebné pro uzavření směnné smlouvy s paní Ludmilou Havránkovou, byly převedeny na jiného vlastníka.

Paní Havránková tvrdí, že má pro ni statek hlavní hodnotu tu, že na něm může hospodařit. Když její rodina dostala půdu v restituci zpět, musela patnácti milióny korun vyplatit předchozí hospodáře. Z dluhů se jí podařilo farmařením přehoupnout do zisku, takže investuje do opravy budov i do nákupu nových strojů. Odmítla pozemky ve svém vlastnictví prodat a řekla, že bude čekat, až stát nějakou půdu na výměnu najde. Spory se začaly vyostřovat. Pozemkový fond s ní o 5 let později zrušil smlouvu o pronájmu pozemků, které měla od státu ještě ke svým vlastním pozemkům.

Když se dozvěděla, že jí skutečně hrozí vyvlastnění, rozhodla se bojovat a vydala se za ekologickými aktivisty do Prahy. Přes svého právníka jim obratem darovala cestu přes své pole. Každý ze sedmašedesáti aktivistů dostal jen několik málo metrů a mnozí z nich jsou dnes už jen těžko dohledatelní.

Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Praha, podalo proti paní Havránkové i novým vlastníkům návrh na vyvlastnění. Požádalo o předběžné opatření, aby zabránilo dalším převodům pozemků. Řízení se kvůli změně vlastnických práv vrátilo na začátek. ŘSD ČR nabídlo paní Havránkové od sedmdesáti do téměř pětiset korun za jeden metr čtvereční. Farmářka však trvá na směně pozemků.

Pozemkový fond ČR našel cca 253 hektarů pozemků, které paní Ludmila Havránková dostala nabídnuty jako náhradu za své parcely o výměře přibližně 10 hektarů, blokované k výstavbě dálnice D11 do Hradce Králové. Vedení Královéhradeckého kraje vzalo návrh jako obrovskou chybu, protože v případě vydání územního rozhodnutí na pokračování dálnice bude muset stát vykupovat od farmářky za několikanásobnou cenu.

Hradečtí politici berou případ jako odstrašující. Královéhradecký kraj vyčlenil 400 tisíc korun na přípravu nového liniového zákona, který by měl stavbu dálnic, silnic i železnic výrazně urychlit a takovýmito směnám zabránit. Krajstí politici chtějí zrušit i tzv. odkladný účinek, což znamená, že i když nebudou vyřešeny všechny majetkové poměry, může stavba pokračovat.

Obrázek 7: Dálnice končící u Plačic



Zdroj: <http://aktualne.centrum.cz>

3.5 Třípatrová křižovatka u Opatovic nad Labem

U obce Opatovice nad Labem mezi Hradcem Králové a Pardubicemi vyrůstá největší mimoúrovňová křižovatka v zemi, která spojí budoucí rychlostní komunikaci R35 se silnicí I/37. Její výstavba je součástí projektu silnice R35 v úseku Hradec Králové (Sedlice) - Opatovice, na jehož dokončení netrpělivě čekají řidiči i okolní obyvatelé.

Unikátní mimoúrovňová křižovatka bude mít v průměru 250 metrů. Dvacet metrů vysoká třípatrová křižovatka, jejíž součástí bude obří kruhový objezd, propojí napřesrok dálnici D11 s autostrádou R35 a čtyřproudovou silnicí z Hradce do Pardubic. Stavbu v ceně 1,7 miliardy korun buduje společnost Skanska DS od května 2007 a dokončená by měla být



v listopadu roku 2009. Investorem je Ředitelství silnic a dálnic ČR, finanční prostředky poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Rychlostní silnice R35 spojí v budoucnu Liberec s Olomoucí a Lipníkem nad Bečvou.

Stavba se nachází na pěti katastrálních územích, tj. Opatovice nad Labem, Čeperka, Hrobice, Libišany a Podůlšany. Stane se součástí rychlostní silnice R35 vedené od hraničního přechodu ČR – SRN v Hrádku nad Nisou přes Liberec, Hradec Králové, Vysoké Mýto, Olomouc s napojením na dálnici D47. Silnice R35 v úseku Sedlice - Opatovice propojí dálnici D11 Praha – Hradec Králové se silnicí I/37 Pardubice – Hradec Králové a tím se stane i jedním z přivaděčů Pardubic na dálnici D11 pro regionální a tranzitní dopravu. Součástí stavby je rovněž úsek silnice I/37 mezi Hrobicemi a Opatovicemi, a to z důvodu realizace mimoúrovňové křižovatky silnice R35 a I/37, tj. mimoúrovňové křižovatky Opatovice, která musí rovněž umožnit připojení blízkých obcí Opatovice a Čeperka.

Mimoúrovňová křižovatka bude mít výhledově tři podlaží. Probíhající práce na 1. podlaží, tedy na silnici I/37 známe pod názvem Hradubická, kdy vznikají čtyři nové pruhy. Nad ní je kruhový objezd s rozpletem, který umožní bezpečné napojení sedmatřicítky s rychlostní silnicí R35 včetně všech přilehlých komunikací. V nejvyšším, třetím poschodí povede vlastní R35 a vytvoří ji téměř kilometr dlouhá estakáda. Součástí je i výstavba dvaceti mostů.

Navržená trasa silnice R35 a I/37 je v souladu s územními plány dotčených obcí a s Územním plánem velkého územního celku Pardubického kraje.

Stavba silnice R35 Sedlice – Opatovice probíhá převážně po zemědělsky obdělávaných pozemcích, v blízkosti obcí Libišany, Opatovice a Čeperka. Rovněž se vypořádává s křížením vodních toků, tratě ČD, vleček, kulturně – technické památky Opatovický kanál a se zásahem do lesních pozemků při dodržení všech podmínek uložených na ochranu životního prostředí.

Realizace probíhá za provozu na stávajících silnicích, používají se pouze místní omezení v dopravě. Stavba zahrnuje:

- rychlostní silnici R35 v úseku od křižovatky s D11 po křižovatku se silnicí I/37 v délce 2,5 km,
- přeložku silnice I/37 v úseku od hřiště Opatovice po mimoúrovňovou křižovatku Hrobice v délce 4 km,

- mimoúrovňovou křižovatku silnice R35 a I/37 mimoúrovňovou křižovatku Opatovice s napojením přílehlých komunikací,
- mimoúrovňovou křižovatku silnice I/37 a II/324 mimoúrovňovou křižovatku Hrobice,
- přeložku silnice II/333 mezi obcemi Libišany a Podůlšany v délce 750 m,
- vyvolané objekty – přeložky ostatních komunikací, sítí technického vybavení, demolice, mosty,
- objekty odvodnění, osvětlení, protihlukových stěn, dálničního systému SOS, vegetačních úprav, úprav trakčních vedení atd.

Obrázek 8: Opatovice – dálniční křižovatka



Zdroj: <http://www.virtualczech.cz>

Vlastní realizaci stavby předcházela její příprava, která mimo jiné zahrnovala vyhledání trasy a vytvoření EIA, což je dokumentace o vlivu stavby na životní prostředí. Podmínkou stavby bylo získat kladné stanovisko EIA. Problematické bylo i územní řízení. Před vydáním územního rozhodnutí muselo být provedeno vynětí ze zemědělského půdního fondu a z lesního půdního fondu a zaplacený odvody státu. U takto velké stavby se jednalo o několikamilionovou částku. Bylo nutné najmout agenturu, která zajistila, aby bylo vše v souladu se zákony týkajícími se životního prostředí. Sdružení jako Svoboda zvířat činila nemalé obtíže. Tvrdilo, že se v zájmovém území nachází kolonie sysla. Protože zde meandrovalo Labe a vytvářely se nánosy, bylo třeba provádět plošnou skrývku a spolupracovat s archeology. Rovněž získávání pozemků do vlastnictví se dotkla celá problematika od výkupů pozemků přes jejich směny, vyvlastnění i věcná břemena. Příslušný Pozemkový úřad i obce se snažily být velmi nápomocny. Součástí stavby jsou objekty, které se staví pro následné vlastníky, takže bylo nutné pro jejich převzetí uzavřít smlouvy o smlouvách budoucích. Toto vše zahrnuje nemalé finanční náklady.



Stavba vyvolává přeložky dotčených komunikací nižších kategorií (stávající silnice I/37, II/333, II/324, III/0372 a některé místní komunikace včetně železničního přejezdu a polní cesty), nadzemních a podzemních inženýrských sítí (vrchní vedení velmi vysokého napětí, vysokého napětí a nízkého napětí, nadzemní horkovod, podzemní kabely VČE, Telecomu, drážní sdělovací a zabezpečovací kabely, úpravu trakčních vedení, plynovody, vodovody). Rovněž došlo k přeložce vodoteče Velké strouhy v délce 2 071 metrů, ostatní křížující vodní toky zůstávají ve své původní trase (Rajská strouha, Vohřebenský odpad, Opatovický kanál). Z důvodu ochrany blízkého vodního zdroje Hrobice – Čeperka – Oplatil je odvodnění nových silnic navrženo převážně do silniční kanalizace s vyústěním do recipientů mimo chráněné území vodního zdroje. Je navržen systém monitorovacích vrtů ke sledování ovlivnění spodních vod chloridy. Silnice R35 a I/37 je navržena v celé délce se svodidly po obou stranách, čímž je minimalizována možnost ropné havárie mimo vlastní vozovky.

Stavba silnice R35 je navržena v násypech o výšce 12 m, čímž bude ovlivněn krajinný ráz. Negativní účinky budou zmírněny výsadbou stromových a keřových porostů. Celá stavba bude ozeleněna trávničky a vzrostlou zelení, včetně naváděcí zeleně u mostních objektů, které kříží biokoridory a interakční prvky.

„Souhrnné údaje o stavbě:

- silnice R35:
 - délka – 2,5 km,
 - kategorie – R 24,5/120,
 - plocha vozovek – 61 800 m²,
 - zemní práce – 950 000 m³,
- silnice I/37:
 - délka – 4,0 km,
 - kategorie – R 24,5/100,
 - plocha vozovek – 92 200 m²,
 - zemní práce – 250 000 m³,
- přeložky a úpravy silnic II. třídy, III. třídy a místní komunikace:
 - kategorie II. třídy – 1 720 m,
 - kategorie III. třídy – 400 m,
 - kategorie místní komunikace – 2 850 m,



- celková délka přeložek – 4 970 m,
- mimoúrovňové křižovatky:
 - počet – 2 kusy
- mosty:
 - počet – 20 kusů,
- protihlukové stěny:
 - počet – 3 kusy
 - celková délka – 1 580 m.“¹³

—
Stavba silnice R35 Sedlice – Opatovice bude po jejím dokončení významnou součástí dopravního systému silniční a dálniční sítě ČR. Silnici R35 potřebuje východočeský region více než akutně. Dokončením tohoto úseku se uleví zejména obyvatelům podél staré silnice I/11 v úseku Nové Město - Hradec Králové. Podobným problémem je také silnice I/37, kudy denně projede zhruba 25 000 automobilů, na což její stávající kapacita absolutně nestačí.

¹³ Interní materiál ŘSD ČR



4. Syntéza dopadů a změn v silniční síti souvisejících se záměrem výstavby vybraných komunikací

4.1 Jednotná silniční síť

Silnice musí i přes rozdílné vlastnictví k jednotlivým třídám silnic tvořit jednotnou síť. V souvislosti s dokončením výstavby nových pozemních komunikací nebo se změnou vedení silničních tahů v intravilánech měst dochází každý rok ke změnám v silniční síti. Zařazení nově vybudované komunikace musí být účelné v souvislosti s uspořádáním silniční sítě v přilehlé oblasti, zejména v zajištění její spojitosti a dalších potřebných změn v souvislosti s využitím původní silnice. Dochází k zásahům do uspořádání sítě silnic všech tříd, a to i místních a účelových komunikací.

Příslušný silniční správní úřad rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice, silnice nebo místní komunikace, a to na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení. Pokud dojde ke změně dopravního významu nebo určení pozemní komunikace, příslušný silniční správní úřad rozhodne o změně kategorie. Příslušným silničním správním úřadem pro dálnice a silnice I. třídy je Ministerstvo dopravy ČR a pro silnice II. a III. třídy krajský úřad a pro místní komunikace je to obecní (městský, magistrátní) úřad. Vyžaduje-li změna kategorie i změnu vlastnických vztahů, vydává příslušný silniční správní úřad rozhodnutí o změně kategorie pouze na základě doložené smlouvy o budoucí smlouvě o převodu vlastnického práva k dotčené pozemní komunikaci, uzavřené mezi stávajícím a budoucím vlastníkem.

V zájmu přehlednosti prováděných změn v silniční síti, hospodárnosti a rychlosti správního řízení by mělo být, aby příslušné rozhodnutí vydal jeden silniční správní úřad, který by byl kompetentní k provedení všech potřebných změn.

4.2 Problematika rozbití jednotné silniční sítě v souvislosti s ustanovením krajů

V souvislosti s ustanovením krajů došlo novelizací zákonem č. 132/2000 Sb. k rozbití jednotné silniční sítě. V souladu s uspořádáním běžným ve státech EU bylo omezeno



vlastnictví státu pouze na základní komunikační kostru státu, tedy na dálnice a silnice I. třídy. Silnice II. a III. třídy byly převedeny do vlastnictví krajů.

Stát je vlastníkem silnic I. tříd dle § 9 zákona č. 13/1997 Sb, o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Dle zákona č. 157/2000 Sb., o přechodu některých věcí, práv a závazků z majetku České republiky do majetku krajů ve znění pozdějších předpisů došlo dnem účinnosti rozhodnutí příslušného ústředního správního úřadu, kterým bylo Ministerstvo dopravy a spojů ČR, k převodu věcí, se kterými byly oprávněny hospodařit státní příspěvkové organizace Správy a údržby silnic uvedené v příloze č. 1 citovaného zákona. Vzhledem k této okolnosti bylo nutné, přede dnem převodu věcí do vlastnictví krajů, převést majetek, který byl ze zákona ve vlastnictví státu a zůstal v jeho vlastnictví i nadále, na příslušnou organizaci, která by s tímto majetkem hospodařila. Příslušnou organizací zřízenou za tímto účelem se stalo Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Vlastní členění majetku bylo velmi náročné. Bylo nutné vytvořit soupisy majetku, se kterými příslušelo hospodařit státním příspěvkovým organizacím Správám a údržbám silnic, přecházejícího do majetku krajů i České republiky – Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Pro vlastnický převod do majetku krajů byly vytvořeny soupisy dle přílohy rozhodnutí Ministerstva dopravy ČR č. j.: 37960/1/8 – KM ze dne 10. září 2001, které obsahovaly následující údaje:

A. Silniční majetek II. a III. třídy:

1. silnice včetně příslušenství,
2. pozemky,
3. mosty.

B. Nemovitosti sloužící ke správě a údržbě silnic:

1. budovy a stavby,
2. pozemky.

C. Majetek nezahrnutý do soupisů v části A. a B.:

1. samostatné movité věci a soubory movitých věcí,
2. další dlouhodobý hmotný majetek,
3. oprávký k dlouhodobému hmotnému majetku,
4. dlouhodobý nehmotný majetek,



5. oprávky k dlouhodobému nehmotnému majetku,
6. dlouhodobý finanční majetek,
7. zásoby,
8. pohledávky,
9. finanční majetek,
10. přechodné účty aktivní.

V listopadu 2001 byl podepsán *Protokol o předání soupisu majetku*, který se stal přílohou Rozhodnutí ministra dopravy a spojů ze dne 10. září 2001, č. j.: 3796/01-8-KM podle zákona č. 157/2000 Sb., o přechodu některých věcí, práv a závazků z majetku České republiky do majetku krajů ve znění pozdějších předpisů.

Soupisy majetku, vytvořené pro převod do správy Ředitelství silnic a dálnic ČR, byly podrobnější a obsahovaly tyto údaje:

1. Účetní souhrn všeho majetku převáděného na ŘSD ČR

2. Rozsah majetku:

- soupisy silniční sítě I. třídy,
- pozemkové parcely zastavěné silnicemi I. třídy,
- mosty na silnicích I. třídy,
- tunely na silnicích I. třídy.

3. Soupisy součástí předávaného majetku:

- svislé dopravní značení na silnicích I. třídy,
- propusty na silnicích I. třídy,
- svodidla a zábradlí na silnicích I. třídy,
- opěrné zdi na silnicích I. třídy,
- silniční vegetace na silnicích I. třídy,
- směrové sloupky na silnicích I. třídy,
- hlásiče náledí a signalizační zařízení na silnicích I. třídy.

4. Návrh na majetkové vypořádání

5. Závazky, kterými byl předávaný majetek zatížen:

- smlouvy nájemní,



- smlouvy o budoucí smlouvě,
- smlouvy – věcná břemena,
- záruční doby staveb, oprav a překopů,
- seznam dosud neodstraněných vad a nedodělků,
- nedořešené restituční spory,
- nedořešené případy majetkoprávního vypořádání pozemků,
- nedořešené soudní spory, škody,
- seznam památkově chráněných objektů (mosty, stromy, apod.),
- nevykoupené pozemky – aktualizace.

Majetek byl předán na základě Rozhodnutí ministra dopravy a spojů ze dne 28. června 2001 pod č. j.: 2752/01 - KM. Protokoly o předání materiálů týkající se majetku převáděného Správami a údržbami silnic na ŘSD ČR byly podepsány v srpnu 2001.

Tento majetek byl inventarizován podle pokynů Ministerstva dopravy a spojů ČR ze dne 12. února 2001 pod č. j.: 17945/2001 – O 410 a jeho obsah a úplnost byla odsouhlasena pracovníky Ředitelství silnic a dálnic ČR v Praze dne 7. srpna 2001 v rámci rozborů hospodaření organizace za první pololetí roku 2001.¹⁴

Problémovým se stal převod správy nemovitého majetku na ŘSD ČR. Přesto, že byly předány soupisy jednotlivých pozemkových parcel dle katastrálních území, nastaly případy, kdy ukázkové je Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Pardubice a Správa a údržba silnic Litomyšl.

Na původním listu vlastnictví ČR – Správa a údržba silnic Litomyšl byly zapsány pozemky silniční, ale i nepotřebné jak pro stát, tak i pro kraj. Jednalo se o pozemky, které tvořily chodníky u silnic, pozemky pod vyřazenými silnicemi ze silniční sítě a dosud nepředané a další.

Převod těchto pozemků na nového vlastníka byl komplikovaný i v minulosti. Nebyl zájem o tyto pozemky a pokud se takový zájemce našel, vlastnický převod probíhal prostřednictvím Ředitelství silnic a dálnic ČR v Praze a schvalovalo ho Ministerstvo financí ČR. Celý proces byl velmi zdlouhavý, převod trval rok i déle, takže doložené znalecké posudky se stávaly neplatnými nebo zájemce se začal ucházet o jiné pozemky právě z časových důvodů.

¹⁴ Interní materiál firmy.



Správa a údržba silnic Litomyšl postupovala při vytváření soupisů pro vlastnický převod do majetku Pardubického kraje a ČR – Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Pardubice tak, aby list vlastnictví ČR – Správa a údržba silnic Litomyšl zůstal prázdný. To znamená, že do vytvářených soupisů zahrnula i pozemky, nepotřebné a to tak, že pozemky, které se nacházely u silnic I. třídy, se staly součástí soupisů pro převod do správy ŘSD ČR, správa Pardubice a u silnic II. a III. třídy přešly na Pardubický kraj.

Ředitelství silnic a dálnic ČR - správa Pardubice, se tento postup nelíbil, proto vytvořilo vlastní soupisy pozemků, které zaslalo dne 8. října 2001 faxem tehdy již bývalé Správě a údržbě silnic Litomyšl. Obsahovaly katastrální území, parcelní čísla a výměry pozemků. Výměra pozemku i v té době nebyla závazným údajem pro zápis do katastru nemovitostí, ale pokud byla uvedena, musela být správně. Tomu tak bohužel u mnohých parcel nebylo, a našly se i další nesrovnalosti, na které bylo ŘSD ČR, správa Pardubice, upozorněno dopisem ze dne 10. října 2001.

ŘSD ČR - správa Pardubice, opětovně předložilo dne 17. října 2001 bývalé Správě a údržbě silnic Litomyšl vlastní vytvořený soupis s uvedenými chybami a uvedlo, že trvá na svém stanovisku a požadovalo vypustit pozemky, které nebyly silničními pozemky zastavěnými silnicemi I. třídy. Zdůraznilo, že Rozhodnutím ministra dopravy a spojů ze dne 28. června 2001 pod č. j.: 2752/01 – KM, byly z organizací Správ a údržeb silnic převedeny stavby silnic I. třídy se souvisejícími pozemky s účinností od 1. července 2001. Pojem související pozemky si je třeba vykládat dle § 11 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, který stanoví, že silniční pozemek se rozumí pozemek, na němž je umístěno těleso dálnice, silnice a místní komunikace a silniční pomocný pozemek. Z toho vyplývá, že uvedeným rozhodnutím Ministerstva dopravy ČR přešly na organizace ŘSD ČR ze silničních pozemků jen ty pozemky, které souvisejí se silnicemi I. třídy, tj. pozemky, na nichž je těleso silnice umístěno, případně silniční pomocné pozemky. Sporné pozemky přiléhající k silnicím I. třídy neslouží k hospodaření se silnicemi I. třídy a tudíž s těmito silnicemi nijak nesouvisí.

„Bývalá Správa a údržba silnic Litomyšl“ obratem zareagovala s tím, že o pojmu „související pozemky“ v uvedeném § 11 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, není ani zmínka. Proto do soupisů převáděných pozemků na Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Pardubice zařadila i pozemky, které se podle katastrálních map nacházejí u silnic I. třídy, ale nejsou vedeny jako ostatní plocha – silnice. Tyto pozemky vznikly většinou na základě vyhlášení nového operátu přepracováním mapy do digitální podoby, ale ne novým geometrickým zaměřením a tak nelze s určitostí tvrdit, zda sporné pozemky tvoří či netvoří



silniční pozemek, ale určitě se stavbou silnic I. třídy souvisejí. Sdělila, že organizace nemá dostatek finančních prostředků na nové geometrické zaměření předmětných pozemků a požádala, aby pro zápis do katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu ve Svitavách byly předloženy oficiálně předané soupisy převáděných pozemků. Dále upozornila na to, že stavby silnic I. třídy tvoří většinou pozemky majetkoprávně nevypořádané, takže v případě, že se v budoucnu zjistí, že by část některých převáděných pozemků byla pro ŘSD ČR skutečně nepotřebná, je možné je využít pro směny, čímž by byly ušetřeny České republice finanční prostředky na výkupy pozemků. Předmětné pozemky by neměly být převáděny na Pardubický kraj, protože stavby silnic II. a III. tříd ani netvoří, ani s nimi nesouvisí. V případě, že nedojde k dohodě mezi oběma organizacemi, doporučila Ředitelství silnic a dálnic, správa Pardubice, aby se obrátilo na nadřízený orgán a vyžádalo si odborné stanovisko.

ŘSD ČR, správa Pardubice, přestalo s „bývalou Správou a údržbou silnic Litomyšl“ o celé záležitosti komunikovat a Katastrálnímu úřadu ve Svitavách předložilo žádost o zápis do katastru nemovitostí podepsanou pouze jednou stranou a vlastní vytvořené soupisy.

Tak se stalo, že v několika katastrálních územích zůstaly na listu vlastnictví ČR – Správa a údržba silnic Litomyšl zapsány pozemky, ke kterým se nehlásilo ŘSD ČR, správa Pardubice, ale ani Pardubický kraj. Na „bývalou Správu a údržbu silnic Litomyšl“ začali chodit vlastníci sousedních pozemků, kteří potřebovali souhlas s plánovanou stavební činností na svém vlastním pozemku nebo Ti, kteří žádali o souhlas se zvláštním užíváním. Nastala neřešitelná situace, kdy jeden se odkazoval na druhého a stavebník najezdil mnoho kilometrů mezi Litomyšlí a Pardubicemi, aby se dozvěděl, že neví, co má dělat. Pardubický kraj začal celou situaci řešit na Ministerstvu dopravy ČR. Z jednání vyplynulo, že povinnost přejde na Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových.

Obdobná situace nastala i v jiných krajích v rámci České republiky a jsou problémy, které v souvislosti s rozdílným vlastnictvím silnic trvají dodnes.

4.3 Modernizace silnice I/35 Litomyšl – Janov – Gajer - Koclířov

V roce 1991 byla zpracována studie „Rekonstrukce silnice I/35 Litomyšl – Janov – Gajer“. Studie obsahovala celkem 3 varianty rekonstrukce uvedeného úseku. Silniční investorský útvar Pardubice zahájil přípravné práce pro zpracování výše uvedené rekonstrukce. Vzhledem k uplynulé době od zpracování studie, svolal tehdejší Silniční



investorský útvar Pardubice na 6. prosince 1995 výrobní výbor za účelem upřesnění současné situace a vztahů u zúčastněných organizací.

Správa a údržba silnic Litomyšl vydala své stanovisko, které obsahovalo:

- upřednostnit řešení stoupání v Litomyšli zařazením do první etapy výstavby,
- v případě vybudování obslužné komunikace pro autoopravnu v Litomyšli předem projednat její převzetí s provozovatelem autoopravny,
- v navrhovaném silničním tělese neukládat cizí zařízení; v úseku Litomyšl - Svitavy se má provádět pokládka nového dálkového kabelu, zvážit přeložení stávajícího kabelu do jeho nové trasy,
- řešit vjezd a výjezd do obce obousměrně s tím, že bude upuštěno od výstavby mimoúrovňového křížení. V případě volby varianty mimoúrovňového křížení na silnici I/35 před obcí Janov, Správa a údržba silnic Litomyšl toto mimoúrovňové křížení nepřevzme. Dostačující je napojení před i za obcí Janov úrovnovou křižovatkou, mimoúrovňové křížení je pouze pro zemědělskou dopravu. Neopomenout řešit finanční vypořádání mezi Silničním investorským útvarem Pardubice a budoucím vlastníkem,
- v případě budování nových komunikací řešit budoucí předání.

Obci Janov se mimoúrovňové křížení pro potřebu zemědělské techniky k přístupu na pole jevílo příliš nákladné a složité. Navrhla úrovnové přejezdy na dvou místech a to pod střediskem místní farmy a na místní komunikaci spojující obec Janov s obcí Čistá. V úseku křižovatky Gajer – Mendryka doporučila vést silnici III. třídy na Mendryku přímo okolo větrolamu tak, aby se při vyústění gajerské místní komunikace na silnici I/35 spojily. Upozornila na skutečnost, že v tomto úseku se obec chystá pokládat vodovodní přípojky na Mendryku a požádala, aby to bylo zohledněno.

V případě volby mimoúrovňového křížení by si násypy křížení vyžádaly cca 39 500 m³ zeminy. Došlo-li by k vypuštění mimoúrovňového křížení, mělo chybět cca 30 000 m³ zeminy. Jako nejbližší zemníky byly označeny - lom Budislav, Stašov a Předhradí, které se nacházejí ve vzdálenosti od 16 do 27 kilometrů.

Od kilometru 0,55 do kilometru 3,90 ve směru Litomyšl – Janov, bylo navrženo posunout těleso komunikace více vlevo z důvodu získání větší vzdálenosti od chráněné zeleně, vodárny a nedošlo by tak k přeložení vodovodu a sdělovacího kabelu k vodárně.



Z jednání vyplynulo, že byla vybrána varianta č. 2, tzv. Malý obchvat Janova.

V únoru 1997 předložilo Ředitelství silnic a dálnic, správa Pardubice (bývalý Silniční investorský útvar Pardubice) zadání akce „Modernizace silnice I/35 Litomyšl – Janov – Gajer“. Správa a údržba silnic Litomyšl doporučila vzhledem k celkové délce modernizace silnice následující:

- rozdělit akci na tři části:
 - Litomyšl začátek úpravy – Janov,
 - obchvat Janov,
 - konec obchvatu Janov – konec úpravy.
- vzhledem k vedení objížďkové trasy ve směru Litomyšl – Svitavy přes obce Benátky a Čistá, kde bude docházet k častým střetům dopravy s chodci, řešit co největší objem prací při plném nebo jednosměrném provozu,
- úpravy objížďkových tras řešit vzhledem k jejich stavebnímu stavu před použitím k objížďce i po ukončení objížďky,
- vzhledem k záměru Městského úřadu v Litomyšli na vybudování průmyslové zóny nad čerpací stanicí PHM BENZINA směrem k Janovu řešit odvedení dešťových vod ze silnice I/35 a průmyslové zóny,
- v trase celé modernizace silnice přehodnotit nutnost navržených hospodářských sjezdů,
- souběžnou komunikaci s novým obchvatem (od napojení silnice III/03530 od Strakova směrem na Gajer nebude Správa a údržba silnic přejímat do své majetkové správy a údržby,
- vzhledem k tomu, že stávající silnice I/35 přes obec Janov bude sloužit pouze místnímu provozu, požádá Správa a údržba silnic Litomyšl o převedení do sítě místních komunikací a bude předána Obecnímu úřadu Janov.

Dne 1. června 1999 bylo zahájeno územní řízení a dne 19. července 1999 bylo vydáno územní rozhodnutí a rovněž zaslána Obci Janov k podpisu smlouva o budoucí smlouvě na převzetí části silnice I/35 průtah Janovem. Obec Janov podepsanou smlouvu nevrátila, proto ji v prosinci 1999 požádala Správa a údržba silnic Litomyšl o sdělení důvodu a zaslání závazného vyjádření. Obec Janov, kterou zastupoval pan Zdeněk Kadidlo, reagovala s tím, že zastupitelstvo obce odmítlo schválit převzetí průtahu Janovem a to především z důvodu dalšího finančního zatížení rozpočtu obce na údržbu uvedené silnice.



Jednání výrobního výboru ve věci „Silnice I/35 Litomyšl – Gajer - Koclířov“ se uskutečnilo 9. března 2000 na MěÚ v Litomyšli. Poté předložila Správa a údržba silnic Litomyšl Obci Janov novou smlouvu o budoucí smlouvě o převzetí části silnice I/35 v průtahu obcí Janov. V případě, že obec tuto komunikaci nepřevzme, nebude doporučeno vybudování napojení od Litomyšle a doprava směřující z tohoto směru bude vedena až na novou křižovatku za čerpací stanici PHM a odtud se do Janova vracet, včetně autobusových spojů (viz. příloha č. 1). Silnice by byla přeřazena do III. tříd, s čímž by souviselo i omezené vkládání finančních prostředků do letní i zimní údržby průtahu obce. Obec Janov přehodnotila svoje rozhodnutí ze dne 23. června 1999 a uvedenou smlouvu o budoucí smlouvě podepsala.

Na základě rozhodnutí vyhodnocení zimní údržby silnic v okrese Svitavy v sezóně 1999 – 2000 členy zimního operačního štábu požádala Správa a údržba silnic Litomyšl ŘSD ČR, správu Pardubice o doplnění o hlásič vzniku náledí, který by byl umístěn v prostoru Gajeru.

Správa a údržba silnic Litomyšl byla na základě Usnesení č. Z/60/01 Zastupitelstva Pardubického kraje s účinností od 1. ledna 2002 sloučena spolu se Správou a údržbou silnic Chrudim a Správou a údržbou silnic Ústí nad Orlicí se Správou a údržbou silnic Pardubice. Zastupitelstvo současně rozhodlo, že nový název zní Správa a údržba silnic Pardubického kraje.

Správa a údržba silnic Pardubického kraje se vyjádřila ke stavebnímu řízení, kde upozornila, že na silnici III/36021 v obci Čistá, kde měla být vedena objízdna trasa, je v délce cca 50 m opěrná zeď, která je ve velice špatném stavu a v délce 20 m chybí úplně. Vzhledem k tomu, že krajnice je v tomto místě široká 10 – 20 centimetrů, hrozí sesuv vozovky a vozidel přímo do koryta toku. Doporučila, že v dostatečném předstihu před zahájením objížďky je třeba tento stav nechat odborně posoudit.

V srpnu 2002 bylo na výše uvedenou stavbu vydáno stavební povolení. Dne 27. ledna 2003 podala firma Skanska DS, akciová společnost, Prostějov, žádost o povolení uzavírky silnice I/35, a to z důvodu opravy silnice v úseku Litomyšl – Gajer – Koclířov. Součástí žádosti byly návrhy částečných a úplných uzavírek předmětné silnice a silnic souvisejících a termíny uzavírek a návrhy objízdnych tras. Na základě této žádosti oznámil odbor dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Pardubického kraje (správní orgán) všem účastníkům řízení a dotčeným orgánům státní správy zahájení řízení a svolal na den 11. února 2003 ústní jednání. V souvislosti s tím proběhly další navazující jednání, při nichž se



uskutečnila i prohlídka objízdných tras a byl zjišťován jejich technický stav. V průběhu řízení byly účastníky řízení a orgány státní správy vznášeny připomínky související s předmětem řízení. Vesměs všem připomínkám bylo vyhověno a ostatní byly správním rozhodnutím zamítnuty s tím, že zamítnutí bylo řádně zdůvodněno. Jednalo se o připomínky Města Poličky, které se týkaly zřízení světelného signalizačního zařízení na křižovatce ulic Husova, Čs. armády a Hegerově, přehodnocení harmonogramu výstavby tak, aby stavba byla provedena pouze v jedné etapě výstavby a financování okružní křižovatky v roce 2003.

Proběhlo jednání se všemi účastníky řízení a následně vydal správní orgán „Rozhodnutí č. j.: ODSH–1502/2003-Li ze dne 24. února 2003“, kterým povolil uzavírku silnice I/35 v kilometru 160,868 – 180,771. Město Polička se dne 17. března 2003 proti uvedenému rozhodnutí odvolalo s tím, že nebylo vyhověno jejich požadavkům. Na základě tohoto podání seznámil správní orgán všechny účastníky řízení s podaným odvoláním a dne 17. dubna 2003 zaslal spis Ministerstvu dopravy ČR, které je v této věci odvolacím orgánem. Odvolací orgán přezkoumal napadené rozhodnutí i správní řízení vedoucí k jeho vydání.

Odvolatel ve svém podání zmínil tři námitky, kterým správní orgán nevyhověl. Jednou z nich byl požadavek odvolatele na vedení tranzitní nákladní dopravy ve směru od Moravské Třebové do Litomyšle objížděnou přes Českou Třebovou a tranzitní nákladní dopravu ve směru od Litomyšle do Moravské Třebové objížděnou přes Poličku. Tento požadavek nemohl být splněn, neboť byl zjištěn nevyhovující technický stav objízdných tras a o této skutečnosti se mohl odvolatel přesvědčit při místním šetření na trasách objížděk. Z pohledu plynulosti a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebylo též dosaženo souhlasu Dopravního inspektorátu Policie ČR Ústí nad Orlicí, bez něhož není možné rozhodnout o navržené objížděné trase.

Obrázek 9: Uzavírka silnice I/35



Zdroj: <http://195.113.178.19/html/sus>

Další nesplněná námitka odvolatele se týkala toho, aby celá stavba byla provedena pouze v jedné etapě. Vzhledem k rozsáhlosti vlastní stavby, ale i souvisejících stavebních úprav, žadatel prokázal, že stavbu nelze celou realizovat v roce 2003.

Poslední námitka se týkala řízení provozu na křižovatce ulic Husova, Čs. armády a Hegerova. Uplatněnou námitku zkoumal také v řízení příslušný orgán Policie ČR a neshledal ji jako odůvodněnou. Požadované řízení provozu prostřednictvím přechodného světelného signalizačního zařízení není možné na křižovatce uskutečnit, neboť se jedná o pětiramennou křižovatku, u níž by bylo nutné osazení světelného zabezpečovacího zařízení s kompletním řadičem, a to s nemalými finančními náklady. Pro zlepšení průjezdnosti křižovatky byla osazena změna v přednosti jízdě s tím, že v případě potřeby by bylo umístěno doplňující dopravní značení.

Vzhledem k tomu, že odvolací orgán nezjistil žádnou nezákonnost odvoláním napadeného rozhodnutí ani samotného správního řízení, rozhodnul o zamítnutí odvolání a potvrzení napadeného rozhodnutí.

V srpnu 2004 byla stavba dokončena a zkolaudována. Dne 25. listopadu 2005 vydalo Ministerstvo dopravy ČR oznámení o zahájení správního řízení o změně kategorie pozemních komunikací v okrese Svitavy. Předmětem správního řízení bylo vyřazení úseků původních



silnic a zařazení nově vybudovaných úseků v katastrálních územích Litomyšl, Benátky u Litomyšle, Janov u Litomyšle a Čistá u Litomyšle dle přiložené situace založené v příloze č. 2 diplomové práce. Ministerstvo dopravy ČR, odbor pozemních komunikací rozhodlo „Rozhodnutím č. j.: 589/2005-120-STSP/8 ze dne 17. ledna 2006“ v souladu s ust. § 3 zákona č. 13/1997, o pozemních komunikacích, o uvedených změnách v silniční síti.

Většina nepotřebných úseků vyřazených ze silniční sítě byla zrekultivována. Část vyřazené silnice I/35 - průtah Janovem, měla být na základě výše uvedené smlouvy o budoucí smlouvě přeřazena do místních komunikací. K dnešnímu dni tak učiněno nebylo. Ředitelství silnic a dálnic si tento úsek ponechalo. V souvislosti se schválením *jižní varianty R35* předpokládá, že uvažovanou místní komunikaci využije jako propojku mezi městy Litomyšl a Svitavy.



Závěr

Pozemky sloužící dopravě měly vždy mezi ostatními druhy pozemků zvláštní místo. Právní úprava těchto pozemků je i v současné době velmi důležitá, a to především vzhledem k všeobecnému významu dopravy a rostoucímu počtu užívaných dopravních prostředků.

Dosavadní právní úprava „silničního pozemku“ vyvolává značné potíže. Platné znění zákona o pozemních komunikacích opomíjí v definici silničního pozemku například ostrůvky okružních křižovatek a ploch uvnitř větví mimoúrovňových křižovatek a silniční pomocný pozemek není kvantitativně vymezen. Z definice těchto pojmů se dále vyvíjí i další ustanovení zákona, především pro výkupy pozemků pro stavbu silnic a dálnic, vydávání rozhodnutí o umístění stavby, stavebních povolení a podobně.

S ohledem na problémy, které vznikají při identifikaci vlastníků nemovitostí potřebných pro realizaci staveb silnic a dálnic, by bylo vhodné umožnit stavebníkovi přístup k údajům z centrálního registru obyvatel vedeného podle zákona o evidenci obyvatel. Oprávnění k přístupům k údajům z centrálního registru obyvatel by bylo omezeno pouze na údaje, které mohou být potřebné pro účely přípravy realizace staveb pozemních komunikací.

Zvláště v dopravě po pozemních komunikacích se setkáváme se stavbami městských obchvatů a celou řadou staveb sloužících dopravě. Právě v těchto situacích, kde významnou roli hraje veřejný zájem, se setkáváme s instituty omezení vlastnického práva v podobě vyvlastnění nebo věcných břemen.

Právní úprava platná do 1. ledna 2007 obsahovala řadu nedostatků a nepřesností, z čehož plynula zdlouhavá neefektivní řízení a problémem bylo především to, že v některých případech docházelo k nespravedlivému a skutečnosti neodpovídajícímu stanovení výše náhrad za vyvlastnění.

Vytvoření nové právní úpravy zabývající se problematikou v této oblasti je velmi důležité, zejména nového zákona č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (zákon stavební) a zákona č. 186/2006 Sb., o změně některých zákonů souvisejících s přijetím stavebního zákona a zákona o vyvlastnění (zákon změnový), kdy cílem bylo odstranit značné nedostatky úpravy předchozí. Na první pohled je, proti předchozí úpravě, největší novinkou vynětí úpravy vyvlastnění, která byla součástí stavebního zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, do samostatného předpisu.



Jedním z nejdůležitějších a současně nejtěžších úkolů je posouzení veřejného zájmu. Nestačí pouze konstatovat jeho existenci. V řízení musí být posouzeno a odůvodněno, zda veřejný zájem na dosažení účelu převažuje nad jinými, často protichůdnými zájmy. Samozřejmě základní podmínky vyvlastnění představované nutností existence veřejného zájmu, poskytnutí náhrady za vyvlastnění a vyvlastnění na základě zákona, které jsou zakotveny v Listině základních práv a svobod, zůstávají zachovány.

Tento zákon by měl více chránit vyvlastňovaného, a to především spravedlivějším stanovením náhrady za vyvlastnění. Kupní cena při výkupu nemovitostí pro realizaci stavby silnic a dálnic se stanoví podle vyhlášky č. 540/2002 Sb., v platném znění, kterou se provádí některá ustanovení zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku. Na základě zákona č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky, nelze vlastníkovvi nemovitosti nabídnout cenu vyšší, než stanovenou na základě zvláštního předpisu, bez předchozího souhlasu Ministerstva financí ČR. Dojde-li k vyvlastnění potřebné nemovitosti, je náhrada za vyvlastnění poskytována ve výši ceny obvyklé v daném místě a čase. Ta bývá obvykle vyšší, než je cena zjištěná a pokud tomu tak není, náleží vyvlastňovanému náhrada ve výši ceny zjištěné. V praxi dochází obvykle k tomu, že právní úprava vlastníky nemovitostí nemotivuje k dobrovolnému prodeji. Vyvlastňovanému vzniká současně právo na náhradu dalších souvisejících nákladů. Proto je zapotřebí zavést ekonomické zvýhodnění prodeje oproti vyvlastnění zvýšením kupní ceny v případě dobrovolného prodeje oproti náhradě při vyvlastnění.

Došlo-li k převodu nemovitosti na základě kupní smlouvy, je kupní cena jako příjem prodávajícího podle zákona o dani z příjmů podrobena dani z příjmů, pokud nedojde ke vzniku jiné skutečnosti vedoucí k osvobození příjmů od daně z příjmů. Došlo-li k přechodu vlastnického práva dle rozhodnutí o vyvlastnění, má náhrada za vyvlastnění nemovitosti charakter náhrady škody, takže je, podle ustanovení § 4 odstavce 1 písmene d) zákona o daních z příjmů, od daně osvobozena (mimo náhradu za majetek zahrnutý do obchodního majetku pro výkon podnikatelské nebo jiné samostatné výdělečné činnosti). Nová právní úprava by měla zahrnovat úpravu daňového režimu tak, aby bylo odstraněno znevýhodnění prodávajícího při dobrovolném prodeji nemovitosti.

Za velký nedostatek současné právní úpravy považují pro vlastníka nevýhodné stanovení náhrady v případech omezení vlastnického práva k pozemku či ke stavbě zřízením věcného břemene a v situacích, kdy došlo vyvlastněním k odnětí nebo omezení práva odpovídajícího věcnému břemeni.



Jaké má tato právní úprava nedostatky, ukáže až samotná praxe. V současné době je dořešených případů vyvlastnění jen málo.

Velmi důležité je, že byly učiněny kroky v procesu odstraňování nedostatků dosavadní právní úpravy a sama pevně věřím, že nejsme na konci cesty, ale půjdeme správným směrem dál.

Tabulka 1: Navržené legislativní změny pro urychlení výstavby silnic a dálnic

| |
|--|
| Správně definovat pojmy v zákoně o pozemních komunikacích, ze kterých se dále vyvíjí další ustanovení zákona pro výkupy pozemků pro stavbu silnic a dálnic: <ul style="list-style-type: none">• veřejná prospěšnost dálnic a silnic a vymezení, že se jedná o stavbu, nikoliv pouze upravený pozemek či dopravní cestu,• komplexní řešení silničního pozemku v okružních křižovatkách a uvnitř větvi mimoúrovňových křižovatek. |
| Umožnit stavebníkovi získání informací z centrálního registru obyvatelstva za účelem identifikace vlastníků nemovitostí. |
| Zkrácení lhůt pro správní řízení a omezení možnosti jejich prodloužení ve věcech realizace staveb ve veřejném zájmu. |
| Vypořádání předkupních práv k nemovitostem, které jsou vykupovány za účelem realizace stavby vzniklých z titulu spoluvlastnictví. |
| Zavést ekonomické zvýhodnění prodeje nemovitostí oproti vyvlastnění. |
| Úprava daňového režimu tak, aby bylo odstraněno znevýhodnění prodávajícího při dobrovolném prodeji nemovitosti. |
| Ekonomické zvýhodnění vlastníka v případě omezení vlastnického práva zřízením věcného břemene oproti omezení práva odpovídajícího věcnému břemenu při vyvlastnění. |
| Zabránit, aby zahájené exekuční nebo konkurzního řízení bylo překážkou zahájení vyvlastňovacího řízení nebo důvodem k jeho přerušování. |
| V případě, že by nebylo zpochybňováno vyvlastnění samo o sobě, ale pouze stanovení výše náhrady, mělo by dojít k přechodu vlastnického práva na vyvlastnitele a k zahájení stavebního řízení bez ohledu na trvání občanského soudního řízení o výši náhrady. |
| Vzhledem k rozdělení vlastnictví v kategorii silnic mezi stát a kraje - nutné upravit a doplnit zákon o pozemních komunikacích ve věcech zařazování pozemních komunikací do kategorií silnic, změn tříd v této kategorii, které platné znění zákona nezná. Rovněž je třeba doplnit ustanovení o vyřazování z kategorií pozemních komunikací. Nedostatečné řešení této problematiky způsobuje značné obtíže při zařazování a vyřazování silnic a provádění změn v silniční síti v souvislosti s prováděnou výstavbou dálnic a silnic. |

Zdroj: autor



SEZNAM LITERATURY

- [1] MICHKOVÁ, V. *Silniční konference 2006 - Sborník příspěvků* 28. publikace, Liberec 17. – 18. 10. 2006. Praha: VIACO ve spolupráci s ŽAKET, 2006.
- [2] FASTR, P. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. 8. vydání Praha: Linde, 2007. ISBN 978-80-7201-635-8.
- [3] HAK, F. a kol. *Optimalizace výstavby silnic a dálnic v ČR*. Vimperk: Milan Zevl - LUCIE Vimperk, 2007. ISBN 80-903639-9-7.
- [4] BRADÁČ A.; KREJČÍŘ P.; SCHOLZOVÁ V. *Úřední oceňování majetku 2008*. 1. vydání Brno: Akademické nakladatelství CERM, s. r. o., 2008. ISBN 978-80-7204-559-4.
- [5] BRANDEJSOVÁ, I. *Vyvlastnění jako institut správního práva: diplomová práce*. Brno: Masarykova univerzita, Právnická fakulta, 2008.
- [6] RÁDKOVÁ, L. *Problémy majetkového vypořádání silničních pozemků: bakalářská práce*. Pardubice: Univerzita Pardubice, DFJP, 2007.
- [7] FIALA, J. a kol. *Majetkoprávní příprava a vypořádání pozemních komunikací se zaměřením na problematiku věcných břemen – sborník přednášek, Znojmo 12. - 13. 9. 2000*, Znojmo, 2000.
- [8] BAUDYŠ, P. *Katastr nemovitostí*. 1. vydání Praha: C. H. Beck, 2003. ISBN 80-7179-824-X.
- [9] KUBA, B.; OLIVOVÁ, K. *Katastr nemovitostí*. 3. vydání Jihlava: Vilímek, 1994. ISBN 80-85811-06-5.
- [10] MELICHAR, V.; JEŽEK, J. *Ekonomika dopravního podniku*. 2. přepracované vydání Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. ISBN 80-7194-359-2.

Elektronické dokumenty

- [11] *Nahlížení do katastru* [online]. Praha: Český úřad zeměměřický a katastrální, aktualizováno 12. 5. 2008 [cit. 2008-09-09]. Dostupné na WWW: [<http://www.nahlizenidokn.cuzk.cz/>](http://www.nahlizenidokn.cuzk.cz/).
- [12] *Stavební zákon a zákon o vyvlastnění* [online]. Praha: Ekonom, aktualizováno 11. 1. 2007 [cit. 2008-09-09]. Dostupné na WWW: http://www.pwc.com/cz/cze/inssol/issues/2007/StavebniZakon_MP.html.
- [13] *Za obchvat České Skalice* [online]. Česká Skalice: Občanské sdružení, aktualizováno 10. 9. 2008 [cit. 2008-09-11]. Dostupné na WWW: <http://www.zaobchvat.ceskaskalice.cz/>.



- [14] *Za výkupy pozemků při výstavbě dálnic vyplatilo ŘSD od roku 2000 čtyři miliardy korun* [online]. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, aktualizováno 18. 9. 2008 [cit. 2008-09-20]. Dostupné na WWW: <<http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/c4036191b207fe78412566ab005dd08f/58d63eeb394d9339c125705100334fd8?OpenDocument>>.
- [15] *Žena se pře p kus pole, ale také o princip* [online]. Praha: Hospodářské noviny, aktualizováno 17. 12. 2004 [cit. 2008-09-22]. Dostupné na WWW: <http://hanus.kdu.cz/html/media_19.html>.
- [16] *Neustoupím* [online]. Praha: Ekonom, aktualizováno 27. 6. 2008 [cit. 2008-09-22]. Dostupné na WWW: <http://www.enviweb.cz/?env=puda_archiv_haicg/Havrankova_Neustoupim.html>.
- [17] *Třípatrová křižovatka vyrůstá u Opatovic nad Labem* [online]. Hradec Králové: Český rozhlas, aktualizováno 19. 8. 2008 [cit. 2008-09-29]. Dostupné na WWW: <http://www.rozhlas.cz/hradec/zpravy/_zprava/485342>.
- [18] *Silniční databanka Ostrava* [online]. Ostrava: Ředitelství silnic a dálnic ČR, aktualizováno 1. 1. 2008 [cit. 2009-02-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit/Silnicni-databanka-Ostrava>>.
- [19] *Výměr MF č. 01/2009* [online]. Praha: Ministerstvo financí ČR, [cit. 2009-02-03]. Dostupné na WWW: <http://www.mfcr.cz/cps/rde/xbcr/mfcr/CenovyVestnik_14_2008_pdf.pdf>.
- [20] *Novela vyhlášky č. 3/2008* [online]. Praha: Ministerstvo financí ČR, [cit. 2009-02-04]. Dostupné na WWW: <<http://cds.mfcr.cz/cps/rde/xbcr/SID-3EA9846C-7BAC9996/cds/vyhPracZneni230109.pdf>>.
- [21] *Dálnice D11: Smlouva státu s farmářkou stále není* [online]. Praha: Kauzy, aktualizováno 29. 12. 2008 [cit. 2009-02-06]. Dostupné na WWW: <<http://aktualne.centrum.cz/domaci/kauzy/clanek.phtml?id=625656>>.

Interní materiály

- [22] Údaje Ředitelství silnic a dálnic ČR, interní materiál.
- [23] Údaje Správy a údržby silnic Pardubického kraje, interní materiál.



SEZNAM TABULEK

| | |
|---|----|
| Tabulka 1: Potřebné legislativní změny pro urychlení výstavby silnic a dálnic | 72 |
|---|----|



SEZNAM OBRÁZKŮ

| | |
|--|----|
| Obrázek 1: Snímek pozemku..... | 39 |
| Obrázek 2:Pozemek společnosti Kubík | 43 |
| Obrázek 3: V Litomyšli u Dalibora | 43 |
| Obrázek 4: Secesní dům č. p. 518..... | 45 |
| Obrázek 5: Křižovatka Dalibor nově | 45 |
| Obrázek 6: Česká Skalice..... | 51 |
| Obrázek 7: Dálnice končící u Plačic | 53 |
| Obrázek 8: Opatovice – dálniční křižovatka | 55 |
| Obrázek 9: Uzavírka silnice I/35 | 68 |



SEZNAM ZKRATEK

C_p - Cena pozemku

ČR - Česká republika

CHKO - Chráněná krajinná oblast

K_i - Koeficient inflace

K_p - Koeficient prodejnosti

MF ČR - Ministerstvo financí České republiky

MNV - Místní národní výbor

ŘSD ČR - Ředitelství silnic a dálnic České republiky

ÚSI VUT v Brně - Ústavu soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně

ZC - Základní cena



SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 - Silnice I/35 průtah obcí Janov

Příloha č. 2 - Modernizace silnice I/35 Litomyšl - Janov - Gajer



Příloha č. 1: Silnice I/35 průtah obcí Janov



Příloha č. 2: Modernizace silnice I/35 Litomyšl - Janov - Gajer

