

Půl roku po účinnosti novely stavebního zákona

Dne 1. ledna 2018 vešla v účinnost významná novela zákona č. [186/2006](#) Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) (dále jen „stavební zákon“), a to zákon č. [225/2017](#) Sb. (dále jen „novela“). Tato novela je výsledkem letitých snah zjednodušit a především zrychlit povolovací procesy. Zásadním způsobem pak také ovlivnila účast spolků v těchto řízeních.

Obrátili jsme se na zástupce **České asociace konzultačních inženýrů** (CACE – více viz www.cace.cz), která sdružuje firmy a jednotlivce poskytující inženýrské konzultační služby. Asociace je řádným členem EFCA (Evropská federace asociací konzultačních inženýrů – www.efca.be) a FIDIC (Mezinárodní federace konzultačních inženýrů – www.fidic.org).

Za CACE odpovídali:

Ing. Jaromír Kačena (JKa), pracovník sekretariátu CACE a zástupce společnosti Mott MacDonald CZ, spol. s r. o. v prezidiu CACE. Pracoval v několika předních projektových organizacích u nás, více než 5 let pracoval na Středním východě a posledních 17 let pracoval jako smluvní specialista společnosti Mott MacDonald CZ (do 08/2017).

Ing. Radka Bürgermeisterová, Ph. D. (RBu), vedoucí Pracovní skupiny pro udržitelné projektování CACE, 15 let v projekci jako statik, 10let v technicko-ekonomických funkcích Národní galerie, od roku 2005 pracuje ve firmě Mott MacDonald CZ. Je autorizovanou inženýrkou v oboru pozemního stavitelství a členkou aktivu městských inženýrů ČKAIT.

Jaké významné změny s sebou novela stavebního zákona přinesla?

RBu: Mezi nejvýznamnější změny patří zjednodušení procesu pořizování změn územně plánovací dokumentace – zásad územního rozvoje, územních plánů a regulačních plánů. Novela zavádí tzv. zkrácený postup, který se užije v případě, kdy návrh územně plánovací dokumentace neobsahuje varianty řešení. V těchto případech odpadá fáze společného jednání o návrhu dokumentace s dotčenými orgány a nadřízenými orgány státní správy.

Další novinkou je rozšíření možností vedení společného územního a stavebního řízení. Ve většině případů tak není nutné žádat zvlášť o vydání územního rozhodnutí a následně o stavební povolení, ale je možné získat obě tato povolení v jednom řízení. Novinkou je také zavedení stanoviska orgánu územního plánování podle § 96b stavebního zákona. To je vydáváno k posouzení, zda je stavební záměr v souladu s územně plánovací dokumentací. Před 1. lednem 2018 toto posuzování prováděly přímo stavební úřady.

Novela tím velmi omezila možnost spolků účastnit se povolovacích řízení.

V čem konkrétně se po novele změnilo postavení těchto spolků?

RBu: Před novelou stavební zákon stanovoval, že účastníky územního a stavebního řízení jsou také osoby, o kterých tak stanoví zvláštní právní předpis. Díky těmto ustanovením se mohly ekologické

spolky opakovaně účastnit územních a stavebních řízení se stále stejnými argumenty a tím významně zdržovaly projednávání. Toto právo jim přiznával zákon o ochraně přírody a krajiny nebo zákon o posuzování vlivů na životní prostředí.

Tato ustanovení byla novelou vypuštěna a zároveň došlo k související novelizaci zákona o ochraně přírody a krajiny. Není to ale tak, že spolky z územních a stavebních řízení zcela mizí. Spolky se i nadále mohou účastnit územních a stavebních řízení v případě, že stavební záměr podléhá procesu posouzení vlivů na životní prostředí (Environmental Impact Assessment - EIA).

Zjednodušeně řečeno, v případě rozsáhlejších stavebních záměrů, například liniových dopravních staveb či průmyslových objektů, se spolky mohou i nadále účastnit povolovacích řízení.

Podle některých senátorů je novela stavebního zákona v rozporu s Ústavou.

RBu: Ano, novela byla v roce 2017 napadena ústavní stížností, kterou podala skupina senátorů. Senátoři jednak nesouhlasí právě s omezením účasti spolků v povolovacích řízeních, neboť to podle nich představuje rozpor s Listinou základních práv a svobod.

Zadruhé napadají ustanovení § 4 novelizovaného stavebního zákona v části, která se týká přezkumu závazných stanovisek. Novela totiž značně omezuje přezkum stanovisek dotčených orgánů, která mohou být nově přezkoumávána pouze v odvolacím řízení proti navazujícímu rozhodnutí stavebního úřadu, a to pouze tehdy, pokud bylo závazné stanovisko vydáno maximálně jeden rok před podáním odvolání. Tato úprava může působit systémové problémy, protože například v případě, že si stavebník nejprve obstará závazná stanoviska a až po roce od jejich vydání podá žádost o územní rozhodnutí či stavební povolení, jsou již tato stanoviska nepřezkoumatelná.

Na rozhodnutí Ústavního soudu se čeká.

Jak hodnotíte dopad novely v praxi, přinesla skutečně urychlení povolovacích procesů?

JKa: Přes některé dílčí nedostatky v praxi mám za to, že novela je krokem správným směrem.

Významným pozitivem je z mého pohledu výše zmíněné omezení účasti spolků v povolovacích řízeních stavebních záměrů, které nepodléhají povinnosti projednání v procesu EIA, jak je uvedeno výše.

Na druhou stranu, přetrvávající problém vidím u velkých, typicky infrastrukturních stavebních projektů, kde se často povolovací řízení neúměrně protahují v důsledku opakovaného uplatňování opravných prostředků ze strany ekologických spolků. Samozřejmě, respektují práva těchto subjektů vyjadřovat se k ochraně přírody, ale zkušenost je bohužel taková, že aktivity spolků jsou často vedeny především snahou obstruovat a zdržovat řízení než skutečně dosáhnout nějakého konkrétního zlepšujícího opatření – to se týká zejména spolků působících na celostátní úrovni. V tomto ohledu přitom novela žádné zlepšení nepřináší.

Legislativní trend je přesto takový, že prioritou poslanců i senátorů je snaha urychlit projednávání stavebních záměrů. To dokládá i připravovaná novela tzv. zákona o liniových stavbách[1].

Jaké jsou zkušenosti členů vaší asociace s působením ekologických aktivistů?

JKa: Jednoznačně špatné. Ekologické spolky velmi komplikují a zdržují přípravu staveb, zejména významných staveb liniových. Aktivisté působící na celostátní úrovni v těchto spolicích většinou

nejsou ochotni s investory konstruktivně jednat, nesnaží se prosazovat jakákoli konkrétní zlepšující řešení, ale pouze využívají všemožné právní nástroje k tomu, aby dosáhli zpoždění či oddálení realizace staveb.

Spolky přitom nenesou žádnou odpovědnost za vzniklá zpoždění a s nimi spojené celospolečenské náklady a ztráty. V důsledku těchto zpoždění dochází k ekonomickým ztrátám, ale paradoxně i k významným škodám na životním prostředí a na zdraví lidí nebo ke zvýšené dopravní nehodovosti.

Dle mého názoru, v drtivé většině případů nikdo nezíská nic dobrého – vyjma snad pocitu sebeuspokojení pro aktivisty samé. Jak může například „ekologický“ aktivista bránit výstavbě jezu na Labi, když vodní doprava je obecně jednou z nejvíce ekologických druhů dopravy, to se opravdu těžko chápe.

Jaké používají aktivisté postupy?

JKa: Díky komplikované legislativě jsou jejich postupy často jednoduché, ale velmi účinné. Například na pozemcích plánovaných pro obchvat města Plzně si jako soukromé osoby nakoupili metr široké pruhy přes plánovanou osu dálnice a pak nechodili k soudním jednáním. Jejich praktiky pak zdržely výstavbu obchvatu o deset let. Škody na zdraví následkem zhoršeného životního prostředí pro tisíce obyvatel Plzně a množství nehod včetně fatálních se ztrátou lidských životů, způsobených těžkou nákladní dopravou vedenou centrem města, lze dohledat a spočítat.

Jindy využívají složité legislativy a komplikovanosti povolovacích řízení a snaží se vyhledávat jakákoli i domnělá formální pochybení úřadů, například při vydávání dílčích podkladových stanovisek. Na základě toho poté napadají zákonnost celého územního rozhodnutí či stavebního povolení. To je případ dálnice D8 přes České Středohoří, D11, D35, D48 a dalších.

Co konkrétně má přinést zákon o liniových stavbách?

RBu: Obsahem zákona o liniových stavbách je především úprava procesních pravidel pro povolování těchto staveb, když řízení jsou pro svou složitost a mnohost účastníků neudržitelně pomalá. Zákon proto zavádí institut mezitímního rozhodnutí (dříve jako „předběžná držba“), díky kterému bude možné začít s realizací liniové stavby ještě předtím, než budou vypořádány spory o náhrady za vyvlastněné pozemky, či fikci souhlasu správních úřadů, které tak budou nuceny vydávat svá závazná stanoviska včas. Pokud správní úřad stanovisko nevydá, má se za to, že dotčený orgán nemá ke stavebnímu záměru námitek.

Dále novela obsahuje také konkrétní dopravní stavby, které jsou z hlediska dopravy klíčové. Mezi tyto patří např. Pražský okruh, dálnice D1 a další silniční stavby, stavby vysokorychlostních železnic či paralelní přistávací a vzletová dráha na letišti Václava Havla Praha.

Někteří senátoři mají ale i proti tomuto zákonu výhrady z důvodu nepřiměřeného zasahování do vlastnického práva, které je garantováno Ústavou. Je tedy možné, že novelu bude rovněž posuzovat Ústavní soud ČR.

[1] Zákon č. [416/2009](#) Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury.

Další články:

- [Půl roku po účinnosti novely stavebního zákona](#)
- [Rozhovor s Adamem Vojtěchem](#)
- [Video rozhovor s Danielou Kovářovou](#)
- [Video rozhovor s Martinem Maisnerem](#)
- [Video rozhovor s Monikou Novotnou](#)
- [Video rozhovor s Robertem Nerudou](#)
- [Video rozhovor s Michalem Vepřekem](#)
- [Video rozhovor s Robertem Němecem](#)
- [Video rozhovor s Michalem Hinkem](#)
- [Video rozhovor s Janem Pořízkem](#)
- [Video rozhovor s Martinem Nedelkou](#)