

Několik poznámek k pozemku dotčenému stavbou pozemní komunikace

Jana Dudová*

ÚVODEM

V praxi si stěží dovedeme představit, že by mohlo dojít k realizaci významnější veřejně prospěšné stavby, aniž by tímto nebyl zároveň evokován střet zájmů v území. Zejména pak tehdy, pokud je taková stavba plánována na dosud nevypořádaných pozemcích, tzn. na takových pozemcích, které jsou dle stávající evidence katastru nemovitostí evidovány ve vlastnictví subjektů odlišných, než je investor stavby. V případě specifických staveb liniových, např. při stavbě pozemních komunikací, kdy skutečností, že stavba dopravního koridoru protíná v určité vymezené šíři krajinu v relativně velkých úsecích, dochází také k značnému počtu zásahů do vlastnických práv k takto dotčeným pozemkům.

V uvedeném kontextu své poznámky směřuji především k veřejnoprávní úpravě, dané zejména novým stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy, a také oceňovacími předpisy.

K NĚKTERÝM POJMŮM

Ve smyslu ustanovení § 2 odst. 1 písm. b) z. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu – stavebního zákona (dále jen SZ) se stavebními pozemky rozumějí takové pozemky (resp. jejich části nebo soubory pozemků), které jsou vymezeny a určeny k umístění stavby územním rozhodnutím anebo regulačním plánem. Znamená to tedy, že pokud ze závazné části územně plánovací dokumentace dané regulačním plánem vyplývá budoucí záměr realizace takové stavby, bude zapotřebí dle stavebního práva na takový pozemek již pohlížet jako na pozemek stavební.

V rámci stavby pozemní komunikace je třeba odlišit režimy zastavěného území či zastavitelné plochy a nezastavěného území. Ve smyslu ust. § 2 odst. 1 písm. d) SZ se za zastavěné území považuje území vymezené územním plánem nebo postupem podle stavebního zákona. Nemá-li obec takto vymezené zastavěné území, je zastavěným územím zastavěná část obce vymezená k 1. 9. 1996 a vyznačená v mapách evidence nemovitostí (intravilán). Na uvedené vymezení zastavěného území navazuje bližší úprava v rámci usta-

novení § 58 a násl. SZ. Dle § 58 odst. 2 písm. c) se do zastavěného území zahrnují také pozemní komunikace nebo jejich části, ze kterých jsou vjezdy na ostatní pozemky zastavěného území. Za nezastavěné území se dle ust. § 2 odst. 1 písm. f) SZ považují pozemky nezahrnuté do zastavěného území nebo zastavitelné plochy. Zastavitelná plocha je definována ve smyslu ust. § 2 odst. 1 písm. j) jako plocha vymezená k zastavení v územním plánu nebo v zásadách územního rozvoje.

Ve smyslu ustanovení § 8 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o pozemních komunikacích) mohou vést dálnice nebo silnice územím zastavěným nebo zastavitelným (průjezdni úsek), pokud se tím převádí převážně průjezdná doprava tímto územím. Není-li hranice území zastavěného nebo zastavitelného obsažena ve schválené územně plánovací dokumentaci, určí hranici souvislého zastavení pro účely průjezdního úseku dálnice nebo silnice podle stavebně technických podmínek území příslušný stavební úřad na návrh příslušného silničního správního úřadu po předchozím projednání s obcí, o jejíž území jde.

Silničním pozemkem se dle ustanovení § 11 ods. 1 cit. zákona rozumí pozemek, na nichž je umístěno těleso dálnice, silnice a silniční pomocný pozemek. Zároveň taková stavba bude naplňovat znaky koridoru – tzn. plochy vymezené pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury ve smyslu stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů.

Blíže jsou pak některé z těchto pojmů vysvětleny ve vyhlášce č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území. V intencích ustanovení § 9 cit. vyhlášky se plochy dopravní infrastruktury obvykle samostatně vymezují v případech, kdy využití pozemků dopravních staveb a zařízení, zejména z důvodů intenzity dopravy a jejich negativních vlivů, vylučuje začlenění takových pozemků do ploch jiného způsobu využití. Plochy dopravní infrastruktury zahrnují mimo jiné zpravidla také pozemky staveb a zařízení pozemních komunikací. Tyto plochy silniční dopravy většinou zahrnují silniční pozemky dálnic, silnic a místních komunikací, které nejsou zahrnuty do jiných ploch (včetně pozemků, na kterých jsou umístěny součásti komunikace).

* JUDr. Jana Dudová, Ph.D., Katedra práva životního prostředí Právnické fakulty Masarykovy univerzity, Brno

PLÁNOVÁNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE

V případě realizace významného silničního spojení (koridoru) se tato skutečnost odrazí již v návrhu politiky územního rozvoje, kterou pořizuje Ministerstvo pro místní rozvoj ve spolupráci s ostatními ministerstvy a jinými ústředními správními úřady a kraji. V dané souvislosti také musí dojít v rámci strategického plánování k vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA), kdy je Ministerstvo pro místní rozvoj povinno zejména zohlednit ve smyslu ustanovení § 19 odst. 2 z. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen SZ) požadavky stanovené Ministerstvem životního prostředí z hlediska vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (stejně tak jako i stanoviska, připomínky veřejnosti a případná vyjádření sousedních států). Na politiku územního rozvoje pak navazují zásady územního rozvoje (předkládá krajský úřad, schvaluje zastupitelstvo kraje), územní plán (předkládá úřad územního plánování, tzn. obecní úřad obce s rozšířenou působností, resp. obecní úřad, který zajistí splnění požadovaných kvalifikačních požadavků dle § 24 SZ, schvaluje zastupitelstvo obce) a regulační plán, který má specifické postavení. Územně plánovací dokumentace nesmí být ve vzájemném rozporu (zejména pak v rozporu s politikou územního rozvoje).

V rámci institutu posuzování vlivů na životní prostředí je nově posuzován vliv změny území (srov. § 2 odst. 1 písm.a) SZ) na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání. (viz § 2 odst. 1 písm. k) SZ). V případě realizace veškerých pozemních komunikací se mimo jiné pozemky, stavby a zařízení dopravní infrastruktury (tzn. i stavby pozemních komunikací a s nimi souvisejících zařízení) považují za veřejnou infrastrukturu.

REGULAČNÍ PLÁN A ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ

Ve smyslu ustanovení § 61 SZ regulační plán vždy stanoví podmínky pro vymezení a využití pozemků pro umístění a prostorové uspořádání staveb veřejné infrastruktury a vymezení veřejně prospěšné stavby nebo veřejně prospěšná opatření. Z uvedeného ustanovení tedy vyplývá povinnost regulačním plánem vždy nahradit územní rozhodnutí –mimo jiné pro vymezení a využití pozemků staveb veřejné infrastruktury¹.

Je proto třeba zdůraznit, že v případě, kdy byl schválen regulační plán, nevydává se již pro území zahrnuté do tohoto plánu rozhodnutí o využití území (vyjma nezastavěného území). Regulační plán nahrazuje v řešené ploše ve schváleném rozsahu územní rozhodnutí a je závazný pro rozhodování v území. Stanoví vždy podmínky pro vymezení a využití pozemků, pro

umístění a prostorové uspořádání veřejné infrastruktury. Vymezuje veřejně prospěšné stavby nebo veřejně prospěšná opatření (nenahrazuje pouze územní rozhodnutí v nezastavěném území). V intencích ustanovení § 77 odst. 2 SZ se územní rozhodnutí nevydává pro území, pro které byl vydán regulační plán, a to v rozsahu, v jakém nahrazuje příslušná územní rozhodnutí.

V územním řízení, které bude třeba zahájit tehdy, pokud dotčené pozemky nejsou zahrnuty do regulačního plánu, stavební úřad ve smyslu ustanovení § 90 SZ posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu s územně plánovací dokumentací, s cíly a úkoly územního plánování, s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů, s požadavky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, jakož i s požadavky dle speciálních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle těchto předpisů. Z pohledu posuzované problematiky stavby pozemní komunikace je zejména směrodatná vazba na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, která musí být v území jednoznačně dořešena a pokud tomu tak není, pak je tato okolnost zvláštním důvodem pro přerušení územního řízení dle § 88 SZ. Územní řízení se spojuje s vybranými postupy při posuzování vlivů na životní prostředí ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (EIA), resp. posuzování vlivu na území Natura 2000 podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Zákon upravuje dva možné postupy. Jedná se buď o připojení stanoviska příslušného úřadu dle EIA k žádosti o vydání územního rozhodnutí ve smyslu ustanovení § 86 odst. 4 SZ nebo u stanoveného okruhu případů (příloha č. 1 sloupec B z. 100/2001 Sb.) za podmínky, že se nezpracovávají varianty řešení záměru z hlediska umístění, připadá v úvahu spojení vybraných postupů při posuzování vlivů na životní prostředí s územním řízením (uvedený postup upravuje § 91 SZ).

VYVLASTNĚNÍ JAKO KRAJNÍ ZÁSAH DO VLASTNICKÉHO PRÁVA

V případě, že vlastníci pozemků s uvedeným záměrem, směřujícím k využití jejich nemovitostí, nesouhlasí, lze i přesto takový záměr zrealizovat za předpokladu, že takové pozemky lze vyvlastnit nebo vyměnit (srov. ust. § 66 odst. 3 písm. f) in fine SZ ve vazbě na ust. § 86 odst. 3 SZ). V případě žádosti o pořízení regulačního plánu nebo žádosti o vydání územního rozhodnutí se totiž souhlas vlastníků pozemků a staveb v řešené ploše nebo dohoda o parcelaci nepředkládá právě tehdy, jestliže lze předmětné pozemky vyvlastnit nebo vyměnit.

¹ Viz DOLEŽAL, J., MAREČEK, J., SEDLÁČKOVÁ, V., SKLENÁŘ, T., TUNKA, M., VOBRÁTILOVÁ, Z.: Nový stavební zákon v teorii i praxi, Linde Praha, a.s., Praha 2006, str. 136 a násl.

Lze tedy shrnout, že pokud vlastníci inkriminovaného území svou šanci dohodnout se s investorem na majetkoprávním vypořádání nevyužijí, ztrácejí možnost aktivně ovlivnit případné zhodnocení svých pozemků a zůstávají nadále ve vztahu k budoucímu uspořádání těchto pozemků již pouze v pasivním postavení vyvlastňovaných².

V případě realizace pozemní komunikace je ve smyslu ust. § 16 zákona o pozemních komunikacích speciálním stavebním úřadem v rámci stavebního řízení pro stavbu silnice, dálnice a místní komunikace příslušný silniční správní úřad (v návaznosti na ust. § 15 SZ). Uvedená problematika je pak dále upravena v ust. § 17 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Dle této úpravy může příslušný speciální stavební úřad pro uskutečnění stavby dálnice, silnice nebo místní komunikace vlastnické právo ke stavbě, pozemku a zařízení vyvlastnit.

Podmínky pro vyvlastnění jsou upraveny v ustanovení § 3 a násl. zákona č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (dále jen zákon o vyvlastnění). Vyvlastnění je přípustné jen pro účel vyvlastnění stanovený zvláštním zákonem a jen jestliže veřejný zájem na dosažení tohoto účelu převažuje nad zachováním práv vyvlastňovaného. Ve smyslu ustanovení § 170 SZ se za veřejně prospěšnou stavbu považuje mimo jiné stavba dopravní a technické infrastruktury, včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel. Vyvlastnění není přípustné, je-li možno práva k pozemku získat dohodou nebo jiným způsobem.

Náhrady při vyvlastnění jsou upraveny v ustanovení § 10 zákona o vyvlastnění. Náhrada se poskytuje jednorázově v penězích ve výši obvyklé ceny pozemku nebo stavby (došlo-li k odnětí vlastnického práva k nim) nebo ve výši ceny práva odpovídajícího věcnému břemenu (došlo-li k takovému omezení vlastnického práva), stanovených ve smyslu ustanovení § 2 odst. 1 zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o oceňování majetku). Místo finanční náhrady za vyvlastňované pozemky a stavby lze též poskytnout vyvlastňovanému jiný pozemek nebo stavbu, dohodne-li se na tom s vyvlastnitelem.

MAJETKOPRÁVNÍ VYPOŘÁDÁNÍ PŘED ZAHÁJENÍM STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ

Aby nemuselo k vyvlastnění pozemků dojít, bude zapotřebí se nejpozději před zahájením stavebního řízení dohodnout na majetkoprávním vypořádáním pozemků. K takovému konsensu může dojít i v rámci smlouvy o budoucí smlouvě, resp. dohodou o parcelaci³.

Ve stavebním řízení jsou kromě stavebníka účastníky tohoto řízení pouze osoby mající k dotčeným pozemkům právo vlastnické nebo právo odpovídající věcnému břemenu. Vlastník pozemku, na kterém by se měla realizovat cizí stavba, je účastníkem řízení vždy. K žádosti o stavební povolení stavebník ve smyslu ustanovení § 110 odst. 2 SZ doloží mimo jiné doklady prokazující jeho vlastnické právo nebo právo založené smlouvou provést stavbu nebo opatření či právo odpovídající věcnému břemenu k pozemku nebo stavbě (pokud existenci takového práva nemůže stavební úřad ověřit v katastru nemovitostí). Znamená to tedy, že v tomto řízení by již měl mít investor vypořádány majetkoprávní vztahy k předmětnému pozemku (blíže viz vyhl. č. 526/2006 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona ve věcech stavebního řádu).

Majetkoprávní vypořádání může být samozřejmě nahrazeno také rozhodnutím o vyvlastnění (viz výše). Pro investora by však tato okolnost mohla představovat velkou časovou prodlevu, a proto by zejména jeho zájmem a priori mělo být dosažení dohody na majetkoprávním vypořádání. Účastník vyvlastňovacího řízení totiž může ve smyslu ustanovení § 28 zákona o vyvlastnění požadovat, aby věc byla projednána v občanském soudním řízení (dle §§ 244–250t o.s.ř.). Podáním takové žaloby se pak odkládá právní moc a vykonatelnost rozhodnutí vyvlastňovacího úřadu.

Výjimku z pravidla prvořadého majetkoprávního vypořádání před zahájením stavby představuje právní úprava dle zákona o pozemních komunikacích. Tento zákon totiž upravuje také režim již zřízené stavby dálnice, silnice nebo místní komunikace na cizím pozemku. Za podmínky, že se vlastníku této stavby prokazatelně nepodařilo dosáhnout majetkoprávního

² Srov. ustanovení § 2 písm. a) zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění.

³ Ve smyslu ustanovení § 66 SZ lze pořídit regulační plán také na žádost fyzické nebo právnické osoby za podmínek uvedených v ustanovení § 62 odst. 3 SZ – umožňují-li to zásady územního rozvoje podle ustanovení § 36 odst. 2 SZ nebo územní plán podle ustanovení § 43 odst. 2 SZ. Žadatel o vydání regulačního plánu může uzavřít smlouvu s vlastníky pozemků a staveb, které jsou navrhovaným záměrem dotčeny. Obsahem této smlouvy musí být souhlas s tímto záměrem a souhlas s rozdělením nákladů a prospěchů spojených s jeho realizací (dále dohoda o parcelaci). Obec nebo kraj mohou podmínit vydání regulačního plánu uzavřením smlouvy o spoluúčasti žadatele na vybudování nové nebo na úpravách stávající veřejné infrastruktury (dále jen plánovací smlouva). Náležitosti žádosti upravuje ustanovení § 66 odst. 3 SZ. Ve smyslu ust. § 66 odst. 2 písm. f) SZ umožňuje dohoda o parcelaci podat žádost o vydání regulačního plánu i v těch případech, pokud žadatel není vlastníkem všech pozemků a staveb v řešené ploše nebo pokud nemá ani jiná práva, která by mu umožňovala provést záměr navrhovaný regulačním plánem. Dohoda o parcelaci tak umožňuje zaručit dosavadním vlastníkům (iniciací i z jejich strany) podíl na zhodnocení řešeného území s ohledem na jejich vklad a ne podle toho, zda se jejich pozemek stane na základě regulačního plánu stavebním pozemkem nebo zda bude využit pouze k celkovému zhodnocení území. Dohodu o parcelaci lze také využít při podání žádosti o vydání územního rozhodnutí podle ustanovení § 86 odst. 3 SZ.

vypořádání s vlastníkem pozemku, je příslušný speciální stavební úřad oprávněn na návrh vlastníka stavby zřídit ex post k takovému pozemku věcné břemeno, které je nezbytné pro výkon vlastnického práva ke stavbě. Jedná se o specifický režim, výrazně zasahující do vlastnického práva vlastníka pozemku (viz ust. § 17 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích). V těchto případech bude třeba postupovat ve vazbě na zákon o vyvlastnění dle příslušných oceňovacích předpisů – tzn. dle ust. § 18 zákona o oceňování majetku. Ve smyslu tohoto ustanovení se právo odpovídající věcnému břemenu oceňuje výnosovým způsobem na základě ročního užítku ve výši obvyklé ceny. Nelze-li takto cenu zjistit, oceňuje se jednotně částkou ve výši 10.000,- Kč. Stavba na cizím pozemku může být tímto způsobem legalizována, avšak pouze za předpokladu, že byl učiněn pokus o dohodu na majetkoprávním vypořádání s vlastníkem takového pozemku.

STAVEBNÍ NEBO ZEMĚDĚLSKÝ POZEMEK?

Ne nepodstatnou otázkou, naopak, mnohdy z hlediska úspěšné realizace takových staveb otázkou zcela zásadní, je výše finanční kompenzace za odnětí či omezení vlastnického práva k pozemkům dotčených stavbou pozemní komunikace.

Jak již bylo uvedeno výše, ve smyslu stavebního zákona se na pozemky, které jsou v řešené ploše zahrnuty do regulačního plánu či územního rozhodnutí, pohlíží jako na pozemky stavební. Ve smyslu ust. § 9 odst. 1 zákona o oceňování majetku je však pojem stavební pozemek definován odlišně. Podle této úpravy se stavebním pozemkem rozumí mimo jiné pozemky evidované v katastru nemovitostí v jednotlivých družích pozemků, které byly určeny k zastavění vydaným územním rozhodnutím. Restriktivním výkladem lze tedy dovodit, že se již nejedná o pozemky zahrnuté do regulačního plánu.

Dle platné právní úpravy se proto nabízí otázka, nakolik lze navázat na dosavadní praxi danou předchozím stavebním zákonem č. 50/1976 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Podle ní se totiž vždy při stavbě pozemních komunikací vyžadovalo vydání příslušného územního rozhodnutí. Z hlediska ocenění pozemků dotčených takovou stavbou se již dle uvedeného pojmového vymezení jednoznačně o pozemky stavební jednalo. Stávající právní úprava však stanoví, že se územní rozhodnutí nevydává pro plochy řešené regulačním plánem a ve vazbě na pojmové vymezení oceňovacích předpisů je tedy polemické, zda se v těchto případech jedná či nejedná o stavební pozemek.

Stavební pozemky se ve smyslu ustanovení § 10 zákona o oceňování majetku ocení 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 vlivy působící zejména na využitelnost pozemků pro stavbu, případně ceny zjištěné jiným způsobem oceňování podle ust. § 2 prováděcí vyhlášky k tomuto zákonu č. 540/2002 Sb., v platném znění. V intencích ustanovení § 28 odst. 9 této vyhlášky bylo-li vydáno rozhodnutí o umístění stavby nebo stavební povolení pro pozemky k provozu dálnic a silnic I. třídy nebo jsou-li pozemky k těmto účelům již užívány, ocení se tyto pozemky jako stavební pozemky a násobí se koeficientem 0,60. Stejným způsobem se ocení i pozemky určené k účelům zřízení silnic II. a III. třídy, jakož i místní a účelové komunikace včetně parkovacích ploch a veřejných prostranství.

Vzhledem k okolnosti, že vlastníkem silnic I. třídy a dálnic je stát, zásadně není možné se od cenové regulace odchýlit (pokud by sjednaná cena překročila výši rovnající se ocenění dle oceňovacích předpisů, je dohoda o ceně neplatná v rozsahu rozdílu, o který sjednaná cena překročila přípustnou výši). Výjimku z tohoto pravidla může pouze povolit ve smyslu ustanovení § 12 odst. 4 z. 219/2000 Sb., o majetku ČR, v platném znění, Ministerstvo financí.⁴

Pokud by se však dle uvedeného (poněkud nesouladného) pojmového vymezení nejednalo o pozemky stavební (viz výše), bylo by třeba na takové pozemky pohlížet dle jejich evidence v katastru nemovitostí (tzn. převážně jako na pozemky zemědělské, ale také i pozemky lesní, vodní plochy či jiné pozemky), přičemž ocenění takových pozemků představuje pak samozřejmě pouhý zlomek ceny pozemků stavebních.

Vzhledem k okolnosti, že regulační plán nahrazuje v řešené ploše územní rozhodnutí, nabízí se také logický extenzivní výklad (podpořený některými odborníky právní teorie i aplikační praxe) v tom smyslu, že rozhodnutí o umístění předmětné stavby je de facto regulačním plánem ošetřeno (a nahrazeno), a proto by mělo být na takové pozemky pohlíženo (i přes uvedenou nejednotnou terminologii) i z hlediska jejich ocenění jako na pozemky stavební.

V dané situaci je však možné navrhnout určité nekontroverzní řešení finančního vypořádání pozemků dotčených stavbou pozemní komunikace. Pokud bude mít investor (stavebník) právo k realizaci stavby na cizích pozemcích zajištěno např. smlouvou o smlouvě budoucí, může požádat o vydání stavebního povolení a zároveň „vyčkat“ na režim stavebního pozemku (dle pojmového vymezení dle cenových předpisů)

⁴ Financovat a zajišťovat výstavbu, provozování a údržbu dálnice nebo silnice I. třídy lze ve smyslu ustanovení § 18a a násl. zákona o pozemních komunikacích na základě komisionářské smlouvy o převodu některých práv a povinností státu jako vlastníka těchto pozemních komunikací na právnickou osobu podle zákona o schvalování veřejných zakázek.

na základě vydaného stavebního povolení (uvedené se bude vztahovat především na ty případy, kdy půjde o majetek státu, resp. státní investice, které podléhají striktní cenové regulaci – viz výše). Možným přínosem takového postupu je pak zejména ta okolnost, že příslušné převodní smlouvy mohou být realizovány dodatečně – na základě vytýčení a zaměření skutečného stavu (záboru) dle geometrického plánu.

ZÁVĚREM

Poněkud problematická se může jevit ochrana vlastnických práv k pozemkům dotčeným uvedenými speciálními stavbami. Vycházíme-li z premisy, že stavba pozemní komunikace není stavbou ve smyslu občanského práva (pouze s výjimkou její možné demontáže či odstranění např. betonových bloků, kterými bude případně tvořena), pak je obrana vlastníka pozemku proti neoprávněným zásahům do jeho vlastnických práv možná pouze formou negatorní žaloby. Taková žaloba však přichází v úvahu v podstatě jen u neoprávněné zřízené účelové komunikace či silničního pomocného pozemku⁵.

Speciální úpravu v případě staveb dálnice, silnice či místní komunikace, které již byly zřízeny na cizím

pozemku bez majetkoprávního vypořádání s vlastníkem pozemku, obsahuje ustanovení § 17 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích. Tato právní úprava umožňuje legalizaci uvedené neoprávněné stavby pouze za předpokladu, že se vlastníku stavby prokazatelně nepodařilo dosáhnout majetkoprávního vypořádání s vlastníkem pozemku.

Přes všechna výše popsaná omezení vlastnického práva lze však shrnout, že tato omezení zřejmě jsou v souladu s čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod, podle kterého lze ve veřejném zájmu na základě zákona a za náhradu vlastnické právo nuceně omezit či vyvlastnit. Polemické však de lege lata zůstává stanovení ceny za pozemky těchto specifických staveb tehdy, pokud byly zahrnuty do regulačního plánu a územní rozhodnutí tedy již nebylo zapotřebí vydat (samozřejmě zároveň za předpokladu, že se účastníkům nepodařilo dosáhnout dohody, či dohoda nebyla možná, neboť bylo nutno postupovat dle příslušné cenové regulace).

Současná právní úprava dosud nijak nefeší otázky spojené s faktickým znehodnocením nemovitostí (a případně i životních podmínek), a to nejen v souvislosti s lokalizací uvedených specifických liniových staveb v (relativní) blízkosti takto dotčených nemovitostí.

⁵ Ve smyslu ust. § 11 odst. 5 silničního zákona je za silniční pomocný pozemek považován pruh pozemku přilehlého po obou stranách k tělesu dálnice, silnice nebo místní komunikace mimo souvisle zastavěné území obcí, který slouží účelům ochrany a údržby těchto komunikací, pokud tyto pozemky jsou ve vlastnictví vlastníka komunikace. Dle důvodové zprávy k silničnímu zákonu takové pozemky slouží m.j. k zajištění místa pro ukládání údržbových hmot, materiálů získaných při čištění vozovky, pro skládku zásněžek, k výsadbě trvalých zásněžek v podobě živých plotů a k pěstování ostatní silniční vegetace.