**Dlouhodobým slabým místem budování infrastruktury v České republice je pomalá výstavba a zdlouhavé povolovací procesy. Příprava staveb se dnes pohybuje mezi 10-15 lety. Pomoci by v tomto ohledu mělo zavedení povinného jednotného (integrovaného) povolovacího řízení vedeného jednotným stavebním úřadem. Takovýto úřad by měl podle německého vzoru pro stavby dopravní infrastruktury vydávat pouze jedno povolení stavby.**

Doporučení vyplývá z finální studie projektu Urychlení výstavby transevropské dopravní sítě v České republice na kterém se spolupodílely poradenská společnost PwC Česká Republika a advokátní kancelář HAVEL & PARTNERS. Projekt realizovala Evropská komise na žádost Ministerstva dopravy v rámci Programu podpory strukturálních reforem Evropské unie.   
  
“Nové procesní uspořádání by mělo zahrnovat účinné nástroje majetkoprávní přípravy. Pokud by bylo rozhodnuto, že aspekty ochrany životního prostředí musejí být nadále řešeny odděleně, pak bylo doporučeno zavést alespoň tzv. jednotné environmentální povolení pro všechny environmentálně relevantní aspekty procesu povolování infrastrukturních staveb,” popisuje hlavní výhodu zavedení novinky Josef Hlavička, partner z advokátní kanceláře Havel & Partners.   
  
Silnou podporu mezi experty a zainteresovanými subjekty mělo také doporučení na zavedení zcela nového systému stavební správy sestávajícího se z krajských stavebních úřadů a Nejvyššího stavebního úřadu. Pracovníci stavebních úřadů by neměli být zároveň zaměstnanci samosprávných celků, neboť takové nastavení vede k systémové podjatosti a řadě nepříznivých praktických důsledků. S tím souvisí i doporučená nutnost přehodnotit postavení dotčených orgánů, v jejichž případě lze (1) snížit jejich počet a (2) začlenit je do strukturního rámce stavebních úřadů, nebo alespoň (3) změnit formu jejich výstupu na nezávazné stanovisko. To by umožnilo stavebnímu úřadu nalézt kompromis mezi všemi zájmy, které stojí ve vzájemném střetu, a rozhodnout o vydání povolení pro daný stavební záměr.  
  
Důležitým obecným doporučením také bylo celkové posílení strategického plánování.   
“Doporučuje se dále zavedení nového celostátního nástroje územního plánování – územního rozvojového plánu. Ten by mohl sloužit jako dostačující základ pro rozhodování v rámci povolovacích řízení, zejména u záměrů v celorepublikovém, mezinárodním nebo společném zájmu,” popisuje Jan Brázda, partner z poradenské společnosti PwC.  
  
Doporučení dále upozorňují na skutečnost, že by více pozornosti zasluhovaly personální aspekty provozování systému stavební správy a jeho celkové hmotné zázemí. Možným řešením mnoha problémů a zejména průtahů v řízení by pak byla digitalizace celého procesu povolování této kategorie stavebních záměrů.  
  
Soubor doporučených opatření by mohl snížit dobu potřebnou na přípravu a získání povolení až na polovinu.  
Vzhledem k aktuálně probíhajícímu procesu rekodifikace veřejného stavebního práva je vhodné zapracovat přiměřenou úpravu týkající se povolování dopravní infrastruktury do nového stavebního zákona. Specifické aspekty dopravní infrastruktury by však měl nadále upravovat zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, který by tak měl být zachován.   
Kromě doporučení projekt identifikoval a analyzoval celkově devět klíčových aspektů, které vedou právě ke zdlouhavým povolovacím řízením: 1) nestabilní a složitá legislativa, 2) nedostatečná integrace, 3) přístup k environmentálním otázkám, 4) nedostatečné odborné a materiální zabezpečení stavebních úřadů, 5) procesní nastavení vedoucí k patovým situacím, 6) nevyvážené rozdělení rolí v rámci povolovacích řízení, 7) institucionální uspořádání stavební správy založené na střetu zájmů, 8) neefektivnost územního plánování na centrální (celostátní) úrovni, a 9) ohrožení platnosti povolení stavby při zpětném rušení (částí) územních plánů v rámci soudního přezkumu.   
  
V rámci projektu probíhala individuální jednání a kulaté stoly s mnoha významnými stakeholdery z oboru výstavby dopravní infrastruktury, např. Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Správou železniční dopravní cesty, Ředitelstvím silnic a dálnic, Hospodářskou komorou ČR, Svazem podnikatelů ve stavebnictví v ČR, Sdružením pro výstavbu silnic, Asociací krajů ČR, či asociací ekologických nevládních organizací Zelený kruh. Tato jednání a konzultace proběhla i se zahraničními experty z Německa, Rakouska, Polska a Francie či se zástupci unijních orgánů (JASPERS, DG ENV, DG REGIO).

 STÁHNĚTE SI na webu MD

* [Urychleni-vystavby-transevropske-dopravni-site-Task-1-report-Final.pdf](https://www.mdcr.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Povinne-jednotne-povolovaci-rizeni-by-urychlilo-zd/Urychleni-vystavby-transevropske-dopravni-site-Task-1-report-Final.pdf.aspx)
* [Urychleni-vystavby-transevropske-dopravni-site-Task-2-report-Final.pdf](https://www.mdcr.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Povinne-jednotne-povolovaci-rizeni-by-urychlilo-zd/Urychleni-vystavby-transevropske-dopravni-site-Task-2-report-Final.pdf.aspx)
* [Urychleni-vystavby-transevropske-dopravni-site-Task-3-Case-Study-Final.pdf](https://www.mdcr.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Povinne-jednotne-povolovaci-rizeni-by-urychlilo-zd/Urychleni-vystavby-transevropske-dopravni-site-Task-3-Case-Study-Final.pdf.aspx)