

**Univerzita Palackého v Olomouci**  
**Právnická fakulta**

**Karel Huneš**

**Zřizování a provoz terénních cyklostezek pro horská kola**  
**z pohledu práva**

**Diplomová práce**

**Olomouc 2015**

*„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Zřizování a provoz terénních cyklostezek pro horská kola z pohledu práva vypracoval samostatně a citoval jsem všechny použité zdroje.“*

*V Olomouci dne 31. 3. 2015*

*Karel Huneš*

*Zde bych rád poděkoval JUDr. Veronice Tomoszkové, PhD. a JUDr. Aleši Máchovi za jejich odborné rady a konzultace při psaní této práce, Rychlebským stezkám o. s. za poskytnutí některých materiálů pro psaní této práce a své rodině za podporu během studia.*

# Obsah

Obsah.....	4
Seznam použitých zkratk.....	6
Úvod.....	7
Charakteristika stezek pro terénní cyklistiku.....	9
1.1    Základní charakteristika stezek pro terénní cyklistiku.....	9
1.2    Stezka pro terénní cyklistiku ve světle stavebního zákona.....	11
1.3    Stezka pro terénní cyklistiku z pohledu zákona o pozemních komunikacích....	16
Právní režim pozemků se stezkami pro terénní cyklistiku.....	21
1.4    Lesní zákon.....	21
1.5    Zákon o ochraně přírody a krajiny.....	28
1.6    Vodní zákon.....	37
1.7    Zákon o ochraně zemědělského půdního fondu.....	38
Proces zřizování terénních cyklostezek.....	41
1.8    Obecně o procesu zřizování terénních cyklostezek.....	41
1.9    Územní řízení.....	42
1.9.1    Terénní cyklostezky jako terénní úpravy dle ust. § 80 odst. 3 písm. a) StavZ42	
1.9.2    Terénní cyklostezky jako terénní úpravy dle ust. § 80 odst. 1 písm. a) StavZ44	
1.9.3    Terénní cyklostezky jako terénní úpravy dle ust. § 96 odst. 2 písm. f) StavZ47	
1.9.4    Další alternativy k územnímu řízení.....	48
1.10    Stavební řád.....	49
1.10.1    Terénní cyklostezky v režimu ust. § 103 StavZ.....	49
1.10.2    Terénní cyklostezky dle ust. § 104 StavZ.....	49
1.10.3    Několik poznámek ke stavebnímu řízení.....	50
1.11    Terénní cyklostezky a posuzování vlivů na životní prostředí.....	51
Zhodnocení právního stavu a úvahy de lege ferenda.....	53
1.12    Obecně.....	53

1.13	Stavební zákon .....	53
1.14	Zákon o pozemních komunikacích .....	53
1.15	Lesní zákon .....	54
1.16	Zákon o ochraně přírody a krajiny .....	54
	Závěr.....	56
	Bibliografie.....	58
	Monografie .....	58
	Odborné časopisy .....	58
	Elektronické zdroje .....	58
	Soudní rozhodnutí .....	59
	Komentáře .....	59
	Právní předpisy.....	60
	Kazuistika.....	60
	Shrnutí, klíčová slova .....	62
	Summary .....	62
	Shrnutí .....	62
	Keywords .....	63
	Klíčová slova.....	63
	Seznam příloh.....	64
	Příloha 1 – plně zaříznutá stezka.....	65
	Příloha 2 - vystavěná plně zaříznutá stezka s vyzdívkou kolem kořenů .....	66
	Příloha 3 – stezka s vyvýšenou korunou .....	67
	Příloha 4 – jednoduchá lávka na stezce pro terénní cyklistiku.....	68
	Příloha 5 - mapa Rychlebských stezek.....	69
	Příloha 6 - stezka pro terénní cyklistiku v lese.....	70

## Seznam použitých zkratk

**StavZ** – zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu

**ZPK** – zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

**OZ** – zák. č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

**ZPF** – zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu

**LSZP** – zák. č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb.

**NSS** – Nejvyšší správní soud

**SŘ** – zák. č. 500/2004 Sb., o správním řízení

**ZOPK** – zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

**AOPK** – Agentura ochrany přírody a krajiny

**VodZ** – zák. č. 254/2001 Sb., o vodách

**IMBA** – International Mountain Bicycling Association

**OZř** – zák. č. 128/2000 Sb., o obcích

**LesZ** - Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích

# Úvod

Cyklistika je v České republice nejoblíbenější individuální sportovní činností,<sup>1</sup> terénní cyklistika jako specifické odvětví tohoto sportu velmi rychle expanduje a rozvíjí se. V posledních třech letech vzniklo v České republice hned několik specializovaných sportovních areálů (stezek) pro terénní cyklistiku a jejich počet stále roste.<sup>2</sup> Se vznikem a provozem těchto specifických sportovišť vzniká nemálo právních problémů, jež si tato práce klade za cíl rozebrat. Hlavními problémy stezek pro terénní cyklistiku jsou především jejich právní režim a zařazení do systému práva a z toho nastávající důsledky a dopady různých právních předpisů, dalším navazujícím problémem stezek pro terénní cyklistiku je proces jejich zřizování v souladu s právním řádem České republiky.<sup>3</sup>

Hlavním cílem této práce je tedy najít takový právní institut, pod který lze tyto stezky zahrnout, najít právní předpisy na stezky dopadající a provést analýzu těchto dopadů. Dalším cílem této práce je popsat právně konformní proces vzniku stezek pro terénní cyklistiku a v neposlední řadě na základě výzkumu provedeného v předchozích kapitolách, zhodnotit právní stav a uvést úvahy nad nejvhodnější právní úpravou do budoucna. Cílům této práce odpovídá i členění na jednotlivé kapitoly – Charakteristika terénních cyklostezek, Dotčená právní úprava, Proces zřizování terénních cyklostezek, Zhodnocení právního stavu a úvahy de lege ferenda.

Dané téma se pohybuje na pomezí několika odvětví zvláštní části správního práva, tomu také odpovídají použité zdroje. Z oblasti stavebního práva půjde především o komentovaná znění stavebního zákona včetně podzákoných předpisů a to především publikace od Jany Macháčkové a kol, dále pak další komentář ke stavebnímu zákonu od Stanislava Malého.<sup>4 5</sup> Oblasti pozemních komunikací se věnují autoři Fastr a Kočí, jejichž komentáře k zákonu o pozemních komunikacích jsou dalšími zdroji této práce.<sup>6 7</sup> Další právní odvětví vážící se k danému tématu jsou zpracovány v komentáři k lesnímu zákonu od autorů Drobníka a

---

<sup>1</sup> Dle ankety „Sport roku 2014“ provedené internetovým portálem sportcentral.cz, [online]. Sportcentral.cz [cit. 2. 1. 2015], dostupné na < <http://www.sportcentral.cz/sport-roku-2014> >.

<sup>2</sup> Jedná se především o Rychlebské stezky v obci Černá Voda na Jesenicku a Singltrek pod Smrkem nedaleko Lázní Libverda.

<sup>3</sup> Bude se jednat především zákon č. 289/1995 Sb. o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon) a zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.

<sup>4</sup> MACHÁČKOVÁ, Jana a kol. *Stavební zákon. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, 899 s.

<sup>5</sup> MALÝ, Stanislav. *Stavební zákon. Komentář*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013, 896 s.

<sup>6</sup> FASTR, Pavel, ČECH, Jan. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, se souvisejícími a prováděcími předpisy*. 10. vydání. Praha: Linde, 2010. 224 s.

<sup>7</sup> KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. 4. vydání. Praha: Leges, 2013, 440 s.

Dvořáka,<sup>8</sup> dále komentář k zákonu o ochraně přírody a krajiny od autorů Miko, Borovičková a kolektiv.<sup>9</sup> Mezi další zdroje patří odborná literatura z odvětví práva stavebního, práva pozemních komunikací pozemkového práva a práva životního prostředí, sbírky judikatury a články publikované na internetu či v odborných časopisech. Vzhledem ke specifičnosti daného tématu je také velmi důležitým zdrojem této práce kazuistika, představující současnou praxi dotčených správních orgánů.

Metodou této práce je především právní charakteristika daného problému na základě charakteru stezek pro terénní cyklistiku a kazuistiky, následné vyhledávání a analýza dotčených právních institutů zakotvených v právních předpisech a zhodnocení dopadu právních předpisů na činnost se stezkami spojenou. Práce je vypracovaná dle právního stavu ke dni 31. 3. 2015.

---

<sup>8</sup> DROBNÍK, Jaroslav, DVOŘÁK, Petr. *Lesní zákon. Komentář*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 210, 304s.

<sup>9</sup> MIKO, Ladislav, BOROVIČKOVÁ, Hana a kol. *Zákon o ochraně přírody a krajiny. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck., 2007, 607 s.



# Charakteristika stezek pro terénní cyklistiku

## 1.1 Základní charakteristika stezek pro terénní cyklistiku

Stezky pro terénní cyklistiku (dále jen „stezky pro terénní cyklistiku“ nebo „stezky“) lze charakterizovat jako přírodě blízké stezky, které jsou uměle budovány především na lesních pozemcích, nebo budovány formou úprav původních lesnických chodníků a stezek za účelem sjízdnosti na horských kolech.<sup>10</sup> Tyto stezky pochází ze Spojených států amerických a Kanady, kde jsou označovány jako „*Mountain Bike Trails*“ a těší se zde velké oblibě. Stezky pro terénní cyklistiku jsou také velice často označovány jako „*Singletrack*“, nebo „*Singletrack Trail*“.

Pojem singletracku pochází také z Kanadskoamerického prostředí a vychází z původního pojmu „*hiking trail*“, který představoval pěší stezku, lovecký chodník atp.<sup>11</sup> S rozvojem terénní cyklistiky ve Spojených státech a Kanadě se začínají tyto stezky používat i k jízdě na horském kole a vyvíjí se pojem „*singletrack*“, či „*singletrack trail*“, který v podstatě poukazuje na rozměry stezky, která dovoluje jízdu na kole pouze jednomu jezdcí. Postupně se tyto stezky začaly budovat po celých Spojených státech a Kanadě a pojem „*singletrack*“ v tomto regionu zobecněl a dnes představuje obecný název pro stezku, která může být využívána jak pěšími, tak jezdci na kole, či k jízdě na koni (tzv. „*shared-use trail*“), ve srovnání s cestami není tak široký a přizpůsobuje se okolnímu prostředí, tedy vine se mezi kameny, stromy a jinými terénními překážkami (viz. Příloha 6).<sup>12</sup>

Hlavním cílem tohoto sportovního odvětví je poskytnout rekreační jízdu na horském kole širší veřejnosti a zabránit poškozování lesních porostů cyklisty jezdícími ve volném lesním terénu, odkud je mají tyto stezky vytlačit. Stezky pro terénní cyklistiku mají navýšit rekreační potenciál lesních pozemků a v rámci mimo produktivních funkcí lesa zvýšit jejich efektivnost, za minimalizace dopadu na životní prostředí.<sup>13</sup>

Stezky pro terénní cyklistiku jsou budovány dle současné metodiky International Mountain Bicycling Association (dále jen „IMBA“). IMBA je klíčovou mezinárodní nevládní organizací založenou v roce 1988 v Kalifornii, sdružující terénní cyklisty a stavitele stezek

---

<sup>10</sup> V průběhu psaní této práce jsem se rozhodl k odklonu od používání původního pojmu cyklostezky pro horská kola a začal využívat pojem stezky pro terénní cyklistiku, který lépe vystihuje podstatu těchto stezek, je méně zaměnitelný s klasickými cyklostezkami a charakterizuje tyto stezky lépe vzhledem k původním anglickým pojmům „*Mountain Bike Trail*“, či „*singletrack*“.

<sup>11</sup> FELTON, Vernon. *Trail Solutions: IMBA's Guide to Building Sweet Singletrack*. 1. vydání. Boulder: International Mountain Bicycling Association, 2004. s. 49.

<sup>12</sup> FELTON, Vernon. *Trail...*, s. 47.

<sup>13</sup> HORNÍK, Pavel. *Stezky pro terénní cyklistiku v lokalitě Horečky – Trojanovice, Frenštát pod Radhoštěm. Průvodní zpráva*. Černá Voda: Rychlebské stezky o. s., 2013. 12 s.

pro terénní cyklistiku po celém světě. Základním materiálem zachycujícím metodiku stavby stezek pro terénní cyklistiku je kniha amerického cyklisty a novináře Vernona Feltona vydaná pod patronátem a značkou IMBA.<sup>14</sup> Jak jsem již uvedl výše, základní filosofií IMBA při budování stezek pro terénní cyklistiku je snaha vytvořit takovou stezku, která co nejméně zasahuje do místního ekosystému, odolává erozi a dalším přírodním vlivům a je trvale udržitelná bez dalších výrazných udržovacích prací tzv. *Sustainable Trail*.<sup>15</sup>

Stezky pro terénní cyklistiku jsou tvořeny terénními nerovnostmi, terénními vlnami, příkloněnými zatáčkami, schody a opěrnými zídками.<sup>16</sup> Stezky mají nejčastěji šířku v rozmezí 0,8 – 1,2 m.<sup>17</sup> Podélný sklon a další terénní vlastnosti stezky jsou determinovány několika důležitými pravidly. Prvním základním pravidlem pro podobu stezky je tzv. pravidlo jedné poloviny, kdy podélný sklon stezky nesmí přesáhnout jednu polovinu sklonu bočního svahu, zároveň by celkový podélný sklon stezky neměl přesáhnout v průměru deset procent. Dalším důležitým pravidlem je pravidlo obratu sklonu stezky, kdy by stezka měla být v podstatě vlnitá a příčně zvlněná. Posledním důležitým pravidlem je zajištění bočního odklonu stezky od svahu. Samotná stopa stezky by tedy neměla být vodorovná, nýbrž o přibližně 5 stupňů odkloněná od svahu.<sup>18</sup> Tato základní pravidla mají zaručit hlavní ochranu stezky před erozí, zajistit její bezpečnost a trvalou udržitelnost. Stezky jsou budovány z čistě přírodních materiálů a to nejčastěji ze zhutnělé zeminy, kameniva a štěrkodrti bez použití betonových, nebo jiných anorganických pojiv. V místech potřeby jsou budovány opěrné zídky z kameniva skládaného na sucho a dřevěné lávky.

Kácení porostů v okolí koridoru stezky je prováděno pouze v minimální nezbytné míře a to pouze u stromů do výčetního průměru 150 mm.<sup>19</sup> Kácení je prováděno především z důvodů přístupu ke koridoru stezky a k zajištění bezpečnosti uživatelů stezky. Spodní větve stromů jsou odstraněny do výše 2,5m nad koridorem stezky v šíři 4-5 metrů. Kořenová soustava stromů zasahující do koridoru stezky je obložena kamenivem a zakryta zhutnělou zeminou, a to z důvodu její ochrany před mechanickým poškozením.<sup>20</sup>

---

<sup>14</sup> FELTON, Vernon. *Trail Solutions: IMBA's Guide to Building Sweet Singlettrack*. 1. vydání. Boulder: International Mountain Bicycling Association, 2004. 272 s.

<sup>15</sup> Tamtéž. s. 13.

<sup>16</sup> Tamtéž s. 135-186.

<sup>17</sup> Tamtéž s. 49.

<sup>18</sup> FELTON, Vernon. *Trail Solutions...*, s. 63-67.

<sup>19</sup> Výčetní průměr (tloušťka) je průměr kmene stromu měřený ve výšce 1,3 m od paty kmene stromu a je využíván především v souvislosti s inventarizací stromů.

<sup>20</sup> HORNÍK, Pavel, *Stezky ...*, s. 6.

Křoviny jsou vykáceny v koridoru 2-5 metrů po obou stranách stezky k zajištění přístupu pro provedení prací a bezpečnosti na stezkách především dobrými rozhledovými podmínkami.<sup>21</sup>

## 1.2 Stezka pro terénní cyklistiku ve světle stavebního zákona

Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „StavZ“) upravuje několik institutů, pod které by stezky pro terénní cyklistiku bylo možné zahrnout. Prvně se jedná o ust. § 2 odst. 3 StavZ upravující základní pojem „stavba“. Dle toho ustanovení můžeme stavbu charakterizovat jako veškerá stavební díla, která vznikají stavební nebo montážní technologií, bez zřetele na jejich stavebně technické provedení, použité stavební výrobky, materiály a konstrukce, na účel využití a dobu trvání. Stavební zákon v tomto ustanovení nevytváří žádnou legální definici pojmu „stavba“ nýbrž se ho snaží charakterizovat pro co nejširší možné využití v praxi tak, aby pod regulaci stavebního zákona mohlo být zahrnuto co největší možné množství případů.

Judikurní výklad Nejvyššího soudu ohledně pojmu „stavba“ uvádí, že: *„Stavební předpisy chápou pojem „stavba“ dynamicky, tedy jako činnost, popřípadě soubor činností, směřujících k uskutečnění díla. Naopak pro účely občanského práva je pojem „stavba“ nutno vykládat „staticky“ jako věc v právním smyslu, tedy jako výsledek určité stavební činnosti, který je způsobilý být předmětem občanskoprávních vztahů.“*<sup>22</sup> Ve světle tohoto rozhodnutí, můžeme za stavbu ve smyslu stavebního zákona považovat i díla, která dle občanskoprávních předpisů nebudou samostatnou věcí, například typicky pouze součástí pozemku jako věci nemovité. Judikatura se k posuzování pojmu stavba správním orgánem vyjádřila tak, že *„Pojem „stavba“ je stavebním zákonem užit, aniž by byl tímto zákonem definován. Určení toho, zda něco stavbou je nebo není, proto závisí na zhodnocení zjištěných skutečností a jejich právní kvalifikaci stavebním úřadem, resp. správním orgánem. Správní orgán si ale nemůže při tomto určení počínat libovolně, nýbrž musí respektovat existující kritéria, daná obecně uznávanou naukou, jakož i rozhodovací činností soudů. Z hlediska stavebního zákona je „stavba“ výsledkem stavební činnosti, tj. činnosti, kterou se s použitím stavebního materiálu vytvoří nový stavební objekt.“*<sup>23</sup>

Dalším institutem, který stavební zákon upravuje a pod který by bylo možné stezky pro terénní cyklistiku zahrnout je terénní úprava definovaná v ust. § 3 odst. 1 StavZ, kde je

<sup>21</sup> Tamtéž s. 6.

<sup>22</sup> Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 2. 6. 2009, sp. zn. 22 Cdo 220/2008.

<sup>23</sup> Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 5. 6. 2001, čj. 31 Ca 241/2000-20.

definována jak pozitivně „*terénní úpravou se pro účely stavebního zákona rozumí zemní práce a změny terénu, jimiž se podstatně mění vzhled prostředí a odtokové poměry, těžební a jim podobné práce*“, tak negativně „*nejedná-li se o hornickou činnost, nebo činnost prováděnou hornickým způsobem*.“ Na konci tohoto ustanovení je uveden demonstrativní výčet některých terénních úprav „*například skladovací a odstavné plochy, násypy, závážky, úpravy pozemků pro zřízení hřišť a sportovišť, těžební práce na povrchu*.“ Přičemž je nutné poznamenat, že ne každá závážka či násyp je automaticky terénní plochou a tento demonstrativní výčet je nutné chápat v kontextu celého ust. § 3 odst. 1 StavZ, tudíž i u těchto příkladů je nutné splnění podmínky podstatné změny vzhledu prostředí, či odtokových poměrů.<sup>24</sup> Stavební zákon v tomto ustanovení vedle sebe uvádí kvalitativně rozdílné příklady terénních úprav.

Násypy, závážky a úpravy pozemků pro zřízení hřišť lze považovat za terénní úpravy při splnění jedné z podmínek vyjádřených v tomto ustanovení – tedy podstatná změna vzhledu prostředí, či odtokových poměrů. Skladovací a odstavné plochy však vzhledem k praxi, kdy jejich stavební řešení většinou zahrnuje zpevněné plochy (typicky asfaltové, či betonové) a obruby, již nelze považovat za terénní úpravy dle stavebního zákona. Terénními úpravami v tomto případě budou pouze přípravné zemní práce před samotným zbudováním těchto ploch (odhrnutí svrchní zeminy, zarovnání terénu).<sup>25</sup>

Za terénní úpravy dle stavebního zákona lze tedy považovat pouze ty zemní práce a změny terénu, které naplní pojmové znaky – podstatná změna vzhledu prostředí či odtokových poměrů.<sup>26</sup> Posouzení zda, byly tyto podmínky splněny a zda se jedná o terénní úpravu, či o stavbu, nebo zda daný záměr vůbec nespadá pod regulaci stavebního zákona, přísluší vždy příslušnému stavebnímu úřadu rozhodujícímu ve věci. Stavební úřad tyto záměry posuzující by měl v rámci svého správního uvážení přihlídnout k veškeré stavebně technické dokumentaci, zhodnotit použité stavební metody a materiály a především posoudit podstatnost případných změn způsobených realizací daného záměru.

Pro posouzení terénních cyklostezek z hlediska stavebního zákona je nutné charakterizovat metody a materiály použité při jejich budování. Jak již bylo výše uvedeno, jsou terénní cyklostezky budovány dle současných metodik IMBA, které byly adaptovány na české prostředí. Proces budování terénních cyklostezek spočívá v několika základních fázích:

---

<sup>24</sup> ROZTOČIL, Aleš a kol. *Stavební zákon Komentář*. 1. vydání Praha: C. H. Beck, 2013, s. 30.

<sup>25</sup> VAŠÍKOVÁ, Jana. Terénní úpravy ve světle stavebního zákona. *Právní rádce*, 2010, č. 6 s. 12.

<sup>26</sup> Ustanovení § 3 odst. 1 StavZ.

1. První fází budování stezky je její vytyčení v terénu tzv. trasování a čištění koridoru, kdy je odstraněno nezbytně nutné množství vegetace k zajištění přístupových a rozhledových podmínek pro budování stezky a její následné užívání.<sup>27</sup>
2. Další fází budování stezky jsou zemní práce spočívající v odstranění organické vrstvy půdy a odhalení tvrdé minerální zeminy, která slouží jako základ pro vytvoření robustní stopy stezky či jejího základu.<sup>28</sup> Založení profilu stezky představuje úpravu tělesa stezky jejím příčným odkloněním od svahu a to v rozsahu 3%-5%. Tímto odkloněním je eliminována eroze a minimalizován vliv tělesa stezky na odtokové poměry.
3. Další fází budování stezky je její zhutnění drobnou mechanizací (malé válce, vibrační desky) a ukotvení stezky, kdy jsou v podélném směru stopy stezky umístěny opakované překážky (stromy, kameny), které viditelně vymezují vedení stezky. Základním požadavkem pro ukotvení stezky je jeho stabilita tohoto ukotvení z důvodu bezpečnosti uživatelů a zajištění volného průtoku povrchových vod přes těleso stezky.<sup>29</sup>
4. Poslední fází budování stezky je umístění povrchové vrstvy tvořené štěrkodrtí a její zhutnění drobnou mechanizací.<sup>30</sup>

Stezky pro terénní cyklistiku můžeme dle způsobu jejich budování (drobných odchylek od výše uvedených fází) klasifikovat do třech základních typů:<sup>31</sup>

- a) Plně zaříznutá stezka je základním typem terénní cyklostezky. Tato stezka je vedena v základním výkopu ležícím na zhutnělé minerální zemině (viz. Příloha 1).
- b) Vystavěná plně zaříznutá stezka je oproti předchozímu typu doplněna o podkladový materiál zpravidla tvořený na sucho naskládaným kamenivem. Tento typ stezky je budován v místech, kde je silná vrstva organické zeminy, nebo v podmáčených lokalitách (viz. Příloha 2).
- c) Stezka s vyvýšenou korunou představuje typ terénní cyklostezky, kdy je stopa stezky vyvýšena nad úroveň okolního povrchu. Realizace vyvýšení stezky je prováděna importovaným materiálem nejčastěji na sucho skládaným kamenivem.

---

<sup>27</sup> Podrobný popis odstranění vegetace je uveden v předchozí podkapitole 1.1.

<sup>28</sup> HORNÍK, Pavel. *Podklady pro realizaci zpevnění a adaptace stezek pro terénní cyklistiku*. 1. vydání. Černá Voda: Rychlebské stezky os., 2014 s. 3.

<sup>29</sup> Tamtéž s. 6.

<sup>30</sup> Tamtéž s. 7.

<sup>31</sup> HORNÍK, Pavel. *Podklady...*, s. 9-10.

Tento typ stezky je budován v podmáčených místech a v místech, kde je stezka vedena po vrstevnici (viz. Příloha 3).

V případě potřeby je základní konstrukce stezky doplněna o kamenné dláždění, či vyzdívky. Vyzdívky z volně ložených kamenů jsou základem pro typ stezky s vyvýšenou korunou a pro zpevnění tělesa stezky v nestabilních oblastech. Základním požadavkem při jejich budování je skládání na sucho bez anorganických pojiv a do maximální výšky 500 mm. V podmáčených lokalitách, či pro překonání menších vodních toků jsou na stezkách budovány povalové lávky ukotvené ve ztuhlé zemině (viz. Příloha 4).

Vzhledem k výše uvedeným charakteristikám a popsaným metodám budování stezek pro terénní cyklistiku nelze s jistotou jednoznačně určit, pod který z institutů stavebního práva (stavba, terénní úprava) budou tyto stezky obecně spadat. Z charakteru prací, které jsou při budování těchto stezek prováděny (především výkopové a jiné zemní práce) vyplývá, že tyto stezky budou ve značné většině případů terénními úpravami dle ust. § 3 odst. 1 StavZ. Je však nutné poukázat na skutečnost, že v případě některých náročnějších stavebně technických řešení realizací budování terénních cyklostezek by tyto stezky bylo možné (především určité úseky) považovat za stavby dle ust. § 2 odst. 3 StavZ. Dle mého názoru se bude jednat především o ty části stezek, kde by byl ve značném rozsahu použit typ stezky s vyvýšenou korunou s kamennými vyzdívkami, úseky s masivními opěrnými zídkami či úseky kde, by byly stezky budovány s výraznými odchylkami od současných metod budování těchto stezek.

Hranice mezi terénní úpravou a stavbou je v případě terénních cyklostezek velmi slabá a její jasné stanovení je obtížné. Kupříkladu dle judikatury prvorepublikového Nejvyššího správního soudu: „*Stavbou ve smyslu stavebního řádu nelze pokládati jakoukoliv uměle přivoděnou změnu terénu, jako je vykopání jámy, vyhloubení struh, nebo zřízení náspu apod., nýbrž pouze změnu přivoděnou činností stavební podle zásad stavitelského umění, tj. činností, kterou se s použitím stavebního materiálu (cihel, kamene, malty, betonu apod.) vytvoří nový stavební objekt.*“<sup>32</sup> Vzhledem k výše uvedenému rozhodnutí lze terénní cyklostezky charakterizovat jako určitý druh terénní úpravy, který však v extrémních případech může vykazovat známky stavby. Především formulace „*činnost stavební podle zásad stavitelského umění*“ indikuje u stavby nutnost naplnění určité stavebně technické odbornosti (technologického postupu), která vzhledem k metodě budování terénních cyklostezek není na takové úrovni, aby ji bylo možné považovat za stavbu. Obecně by bylo možné konstatovat, že terénní cyklostezky budou terénními úpravami s určitými prvky primitivních staveb.

---

<sup>32</sup> Nález z 25. října 1935, č. 18. 927, Boh. č. 12. 091/1935.

Naplnění charakteristiky ust. § 2 odst. 3 StavZ. dle mého názoru tedy v případě těchto stezek v převážné většině nedojde právě z důvodu jejich technologické jednoduchosti, kdy citované ustanovení mluví o stavebních dílech vznikajících stavební nebo montážní technologií. Metodika IMBA, dle které jsou terénní cyklostezky budovány, sice stanovuje jasné požadavky na budování těchto stezek, avšak ji dle mého názoru nelze považovat za stavební technologii, jak ji chápeme u klasických pozemních staveb.

Podobně se k dané problematice vyjádřil Krajský soud v Hradci Králové: „*Nejprve je třeba si vyjasnit otázku, zda to, co vzniklo na pozemku položením panelů, je, nebo není stavba. Konečně ani stavební zákon nedefinuje pojem stavby vyčerpávajícím způsobem a naprosto konkrétně, nýbrž ponechává prostor pro volnou úvahu - správní uvážení správního orgánu. Všeobecně se však za stavební dílo považuje výsledek záměrné lidské činnosti, jehož provedení vyžaduje určitou míru stavebně technických znalostí a dovedností. Stavba přitom může vzniknout nejen tzv. mokrym procesem (zděním nebo litím), ale i pracemi pouze tesařskými nebo truhlářskými, při nichž jsou jednotlivé stavební prvky spojovány čepy, hřebíky, ale i jinak. Volně položené panely za stavbu považovat nelze.*“<sup>33</sup> V citovaném rozhodnutí se jednalo o právní povahu volně položených panelů na pozemku, který byl později využíván, jako skladovací plocha. Soud v tomto rozhodnutí vyslovil názor, že takto položené panely nelze považovat za stavbu, stejně jako dle mého názoru nelze považovat za stavbu na sucho naskládané kameny tvořící stopu stezky pro terénní cyklistiku.

Charakter stavebních činností prováděných při budování stezek pro terénní cyklistiku, tedy převážně zemní a výkopové práce podtrhuje zařazení těchto stezek pod institut terénních úprav. Dále je nutné doplnit, že stezky pro terénní cyklistiku jsou mimo vlastní těleso stezky a dřevěné lávky tvořeny značením a informačními tabulemi. Z hlediska stavebního zákona se bude jednat o zařízení dle ust. § 3 odst. 2. StavZ, které uvádí mimo jiné ve svém demonstrativním výčtu informační panel. V tomto případě se opět nebude jednat o stavbu, avšak pouze za podmínek, že plocha takové tabule nepřesáhne 8 m<sup>2</sup>, za splnění těchto podmínek by se dle citovaného ustanovení jednalo o stavbu pro reklamu.<sup>34</sup>

Právní kvalifikace stezky pro terénní cyklistiku z hlediska stavebního zákona spadá do působnosti příslušného stavebního úřadu.<sup>35</sup> Posouzení, zda se bude v případě konkrétní terénní cyklostezky jednat o stavbu, terénní úpravu, nebo zda daný záměr vůbec nebude spadat pod regulaci stavebního zákona, bude předmětem správního uvážení tohoto stavebního

---

<sup>33</sup> Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 25. 4. 2003, čj. 31 Ca 24/2002-27.

<sup>34</sup> MALÝ, Stanislav. *Stavební zákon. Komentář*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013 s. 28.

<sup>35</sup> Ust. § 13 StavZ.

úřadu.<sup>36</sup> Stavební úřad by v rámci posuzování charakteru dané stezky měl podrobně posoudit nejen stavebně technickou dokumentaci daného záměru, ale také posoudit stav a vzhled dotčeného území pro zhodnocení případných změn prostředí. Při posuzování daného záměru by měl příslušný stavební úřad spolupracovat s dalšími správními orgány například na úseku vodního hospodářství, či pozemních komunikací, přičemž závěr stavebního úřadu o charakteru daného záměru nesmí postrádat kvalifikované právní zdůvodnění a argumentaci, o kterou je daný závěr opřen.<sup>37</sup>

### **1.3 Stezka pro terénní cyklistiku z pohledu zákona o pozemních komunikacích**

Základní charakteristika stezek může napovídat, že by tyto stezky bylo možné právně kvalifikovat jako účelové pozemní komunikace. Především k tomu směřuje charakter jejího užívání, tedy jízda po stezce na horském kole i její možné využívání pěšími turisty. Proto je nutné provést právní kvalifikaci terénních cyklostezek i z pohledu zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích (dále jen „ZPK“).

Zákon o pozemních komunikacích v ust. § 2 odst. 1 definuje pozemní komunikace jako dopravní cesty určené k užívání silničními a jinými vozidly a chodci. V dalším odstavci tohoto ustanovení zákon dělí pozemní komunikace na čtyři základní typy:

- a) Dálnice,
- b) Silnice,
- c) Místní komunikace,
- d) Účelové komunikace.

Zákon o pozemních komunikacích v ust. § 4 upravuje první typ pozemní komunikace – dálnici. Vzhledem k její definici jako „komunikace pro rychlou dálkovou a mezinárodní státní dopravu silničními motorovými vozidly“ lze tuto kategorii předem vyloučit. Dalším typem pozemní komunikace je silnice definovaná v ust. § 5 ZPK. Dopravním významem u silnic je dopravní spojení mezinárodní, meziokresní a v poslední kategorii silnic vzájemné propojení obcí. Vzhledem k tomuto účelu silnic, nelze považovat stezky pro terénní cyklistiku za silnice, nehledě na technicky stavební charakter těchto komunikací.

Dalším typem pozemní komunikace je místní komunikace upravená v ust. § 6 ZPK, který ji definuje jako veřejně přístupnou komunikaci, která slouží převážně místní dopravě na

---

<sup>36</sup> SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo*. 2. vydání, Praha: ASPI, 2009, s. 140-146.

<sup>37</sup> VAŠÍKOVÁ, Jana. Terénní úpravy ve světle stavebního zákona. *Právní rádce*, 2010, č. 6 s. 12.



území obce. Účel místní komunikace lze tedy chápat jako vzájemné propojení jednotlivých ulic, částí obce a podobně.<sup>38</sup>

Zahrnout terénní cyklostezky pod tento typ komunikace by bylo hypoteticky možné, avšak v případě, že by stezka pro terénní cyklistiku splňovala základní pojmový znak místní komunikace, a to, že by zajišťovala dopravní spojení na území obce. Kočí ve svém komentáři k zákonu o pozemních komunikacích uvádí, že místní komunikace IV. třídy je mimo jiné i cyklistická stezka.<sup>39</sup> Je však nutné si uvědomit, že autor komentáře má v tomto případě bezpochyby na mysli klasickou cyklostezku jak ji chápeme dnes, tedy samostatně vybudovanou pozemní komunikaci přístupnou většinou pouze cyklistům, pěším bruslařům apod., která vede z místa A do místa B. Takováto cyklostezka bezpochyby zajišťuje dopravní spojení a mnoho lidí ji využívá kromě rekreace také k dojíždění do práce a podobně. Stezka pro terénní cyklistiku je však naprosto rozdílným pojmem, který se od klasické cyklostezky liší především svým určením a to čistě pro rekreaci, nikoliv tedy smíšeným rekreačně dopravním účelem jako v případě cyklostezky. Dále je nutné doplnit, že terénní cyklostezky jsou nejčastěji budovány jako vzájemně propojené okruhy, tedy jízdou po těchto stezkách se cyklista nedopraví z bodu A do bodu B, ale ve valné většině se vrátí do tzv. výchozího bodu, či nástupního místa, tudíž tato stezka nezajišťuje dopravní spojení (viz. Příloha 5).<sup>40</sup> Lze tedy uzavřít, že na základě absence základního znaku místní komunikace, tedy zajištění dopravního spojení na území obce, nelze považovat terénní cyklostezky za místní komunikace.

Posledním typem pozemní komunikace je účelová pozemní komunikace upravená v ust. § 7 ZPK, které ji definuje jako pozemní komunikace sloužící ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí, nebo spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi, nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Základní pojmové znaky pozemní komunikace můžeme definovat jako:

- a) Zřetelná (v terénu patrná) cesta určená k užití vozidly a chodci, tedy pozemní komunikace zajišťující dopravní spojení.<sup>41</sup>

---

<sup>38</sup> KOČÍ, Roman, *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí s jiných právních aktů*. Praha: Leges, 2013. s. 29-30.

<sup>39</sup> Tamtéž s. 33.

<sup>40</sup> Kupříkladu: <http://www.rychlebskestezky.cz/cs/stezky/mapy/mapy>

<http://www.singltrekkpodsmrkem.cz/prakticke-info/mapa-singltreku-pod-smrkem/>.

<sup>41</sup> VARVAŘOVSKÝ, Pavel a kol. *Veřejné cesty – místní a účelové komunikace*. Brno: Kancelář veřejného ochránce práv, 2011. s. 11.

- b) Spojení nemovitostí pro potřeby jejich vlastníků, spojení nemovitostí s jinými pozemními komunikacemi, nebo obhospodařování zemědělských, či lesních pozemků, typickým příkladem mohou být lesní, nebo polní cesty.<sup>42</sup>

V některých případech je zákonná definice účelových komunikací nedostatečná a musela být doplněna judikaturou o další dva definiční znaky:

- c) Souhlas vlastníka nemovitosti (účelové komunikace) s jejím veřejným užíváním. K tomuto tématu se vyjádřila již předválečná judikatura Nejvyššího správního soudu: *Pozemek, který je v soukromém vlastnictví, lze uznat za veřejnou cestu jen tehdy, jsou-li splněny dva předpoklady, a to jednak, že pozemek byl věnován buďsi výslovným nebo z konkludentních činů vlastníka poznatelným k obecnému užívání určen, jednak že toto užívání slouží k trvalému ukojení nutné potřeby komunikační. Ukojení nutné potřeby komunikační jest jedním z nezbytných předpokladů prohlášení soukromého pozemku za veřejnou cestu.*<sup>43</sup> Tato formulace vyslovená Nejvyšším správním soudem za první republiky je dodnes používána v soudní praxi.<sup>44</sup> Prvorepublikový rozsudek formuloval i poslední definiční znak účelové komunikace tedy
- d) Nutnou komunikační potřebu, kterou lze charakterizovat, jako nezbytnost této cesty pro dopravní obsluhu, či obhospodařování určité nemovitosti.<sup>45</sup>

Na základě výše uvedených definičních znaků účelové komunikace je nutné posoudit, zda stezky pro terénní cyklistiku mohou být pod tento právní institut zařazeny. V prvé řadě je nutné uvést, že stezky mohou v některých případech jevit určité znaky dopravní cesty, jsou v terénu zřetelné a lze se po nich pohybovat (minimálně na horském kole a pěšmo), první znak účelové komunikace lze tedy považovat za splněný. Dalším znakem je propojení nemovitostí, jejich napojení na jiné komunikace, či obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. V této souvislosti musím podotknout, že hlavním a v podstatě jediným účelem stezky pro terénní cyklistiku je rekreační jízda na horském kole s tím, že je možné ji využívat jako pěší turistickou cestu.

Hypoteticky si lze představit například situaci, kdy tato stezka bude využívána majitelem lesního pozemku k pěšímu přístupu na tento pozemek a to z důvodu většího komfortu, jaký mu stezka oproti volnému lesnímu terénu poskytne. Nelze však obecně tvrdit, že lze tuto stezku využívat k obhospodařování lesního, nebo zemědělského pozemku a to s ohledem na

<sup>42</sup> KOČÍ, Roman, *Zákon o pozemních ...*, s. 14-15.

<sup>43</sup> Rozhodnutí ze dne 21. 9. 1932 (Boh. A 10017/32).

<sup>44</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 5. 2011, sp. zn. 2 As 44/2011.

<sup>45</sup> VARVAŘOVSKÝ, Pavel a kol. *Věřejné cesty ...*, s. 12.

současné metody hospodaření na těchto pozemcích, kdy je ve velké míře používána mechanizace, jejíž použití by vzhledem k obvyklým parametrům této techniky mělo pro stezku destruktivní účinek. Tyto skutečnosti mě vedou k závěru, že stezku pro terénní cyklistiku nelze srovnávat například s lesní cestou, která je používána lesní mechanizací při obhospodařování lesních pozemků a je typickým příkladem účelové pozemní komunikace.

Ani v případě další funkce účelové pozemní komunikace, kterou je propojení nemovitostí, nebo jejich napojení na jiné pozemní komunikace, nelze mluvit o splnění zákonných podmínek pro účelovou pozemní komunikaci, a to vzhledem k charakteru stezek, kdy jsou, jak již bylo výše uvedeno, tyto stezky budovány jako vzájemně propojené okruhy, tudíž nemají ze své podstaty komunikační funkci a k propojení nemovitostí, nebo jejich napojení na jiné pozemní komunikace je v praxi v podstatě nelze využít.

Pro úplnost doplním, že další definiční znak, tedy souhlas vlastníka nemovitosti s veřejným užíváním stezky bude ve velké většině případů splněn, k provozu stezky jako takové je souhlas vlastníka nezbytný a nejčastěji je poskytován ve formě smlouvy o provozu stezky.<sup>46</sup>

Další požadavek dovozený judikaturou, tedy nutná komunikační potřeba vzhledem k charakteru stezek naplněna nebude, jelikož vzhledem k výše uvedeným skutečnostem, kdy dle mého názoru není v případě terénních cyklostezek naplněn komunikační požadavek, nelze o stezce uvažovat jako o nezbytné cestě pro účely dopravní obsluhy, či obhospodařování konkrétní nemovitosti, nehledě na skutečnost, že stezka pro terénní cyklistiku díky svým konstrukčním vlastnostem (parametry stezky, použité materiály a technologie) nikdy nemůže být kvalitní alternativou za jinou pozemní komunikaci.<sup>4748</sup> Je však vhodné uvést, že znak nutné komunikační potřeby nebude v tomto případě posuzován, jelikož ta je zkoumána především při vzniku účelové komunikace přímo ze zákona, nikoli jako cílené činnosti.<sup>49</sup>

Lze tedy uzavřít, že terénní cyklostezky nelze považovat za pozemní komunikace dle zákona o pozemních komunikacích a to z několika důvodů. Především tyto stezky nesplňují základní požadavek uvedený v ust. § 2 odst. 1 ZPK, jelikož nejsou budovány jako dopravní cesty a nejsou užívány k „*uspokojování komunikačních potřeb*“, ale jako rekreační areály pro terénní cyklistiku.<sup>50</sup> Dále charakter rozvržení stezek ve většině případů neumožňuje dopravu

---

<sup>46</sup> V těchto případech se bude nejčastěji jednat o nepojmenovanou smlouvu dle ust. § 1746 odst. 2 OZ.

<sup>47</sup> KOČÍ, Roman, *Zákon o pozemních ...*, s. 39.

<sup>48</sup> VARVAŘOVSKÝ, Pavel a kol. *Veřejné cesty ...* s. 12.

<sup>49</sup> MÁCHA, Aleš. *Vybrané právní aspekty účelových a místních komunikací*. Rigorózní práce. Olomouc, 2015. Univerzita Palackého v Olomouci. s. 59-60.

<sup>50</sup> Rozhodnutí ze dne 21. 9. 1932 (Boh. A 10017/32).

po stezce z bodu A do bodu B, nýbrž návrat do výchozího bodu, nehledě na skutečnost, že stezky svými parametry umožňují dopravu pouze pěší a pro jednostopé dopravní prostředky.

# Právní režim pozemků se stezkami pro terénní cyklistiku

## 1.4 Lesní zákon

Stezky pro terénní cyklistiku jsou ve značné většině budovány na území lesů. Typickými příklady jsou Rychlebské stezky, nově vznikající Trutnov Trails, ale i Singltrek pod Smrkem, které jsou v podstatě kompletně umístěny na lesních pozemcích. Vzhledem k této skutečnosti nelze opomenout zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (dále jen „LesZ“), jehož dopady na stezky je nutné v rámci této práce posoudit.

Například část Rychlebských stezek, konkrétně stezky pod Sokolím vrchem nacházející se v katastrálním území obcí Černá Voda, Vápenná a Česká Ves jsou vybudovány mimo jiné na pozemku vedeném v katastru nemovitostí pod parcelním číslem 3351/131 v katastrálním území Vápenná. Tento pozemek je v katastru nemovitostí označen jako pozemek určený k plnění funkcí lesa a tudíž spadá pod ust. § 2 písm. a) LesZ, které upravuje základní definici lesa jako lesní porosty s jejich prostředím a pozemky určené k plnění funkcí lesa. Lze tedy jednoznačně říci, že v tomto konkrétním případě budou tyto pozemky a stezky na nich vybudované spadat pod úpravu lesního zákona.

Lesy mají vedle hospodářské funkce (tvorba dřevní hmoty) také další tzv. mimoprodukční funkce, za které lze považovat především produkci kyslíku, ochranu půdy před erozí, zachování ekologické stability (les stabilizuje klimatické a vodní podmínky), vytváření přirozeného prostředí pro mnoho živočichů a rostlin a v neposlední řadě rekreační účely. Damohorský je toho názoru, že mimoprodukční funkce lesa mají převažující podíl, tudíž lze konstatovat, že veřejný zájem na ochraně lesa je vysoký nejenom z ekonomických důvodů.

Samotný lesní zákon vyjadřuje vysoký význam lesů v ust. § 1, kde mimo jiné hovoří o lesích jako o národním bohatství, nenahraditelné složce životního prostředí, z čehož je také patrný vysoký veřejný zájem na zachování lesů a jejich obnově.<sup>51</sup>

Dalším významným ustanovením lesního zákona bude § 11, který mimo jiné stanovuje prevenční povinnost, která ukládá obecně každému nepoškozovat a neohrožovat les, jedná se v podstatě o speciální ustanovení k § 2900 zák. č. 89/2012 občanský zákoník (dále jen „NOZ“), které stanovuje obecnou prevenční povinnost v právních vztazích. Ustanovení dále ukládá vlastníku lesa povinnost pečovat o zachování všech funkcí lesa. Z této dikce lze dovodit, že rekreační funkce lesa je mimo jiné funkce lesa chráněna zákonem a vlastník by měl umožnit její zachování. Ve čtvrtém odstavci § 11 LesZ zakotvuje zákaz použití lesních

---

<sup>51</sup> DROBNÍK, Jaroslav. DVORÁK, Petr. *Lesní zákon. Komentář*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2010 s. 1-2.

pozemků bez povolení k jiným účelům. V tomto případě se jedná o základní uvedení zákazu dále rozvinutém v ust. § 13, které upravuje detailně ochranu pozemků určených k plnění funkcí lesa. Ze zákazu využití lesního pozemku k jiným účelům lze udělit výjimku, a to na základě rozhodnutí orgánu státní správy lesů, které rozhodnou v řízení dle ust. § 16 LesZ o odnětí, které představuje uvolnění lesních pozemků k jiným účelům, či omezení funkce lesa, za což je považován stav, kdy les umístěných na dotčených pozemcích nemůže plnit všechny své funkce. Typickým případem žádosti o udělení této výjimky bude stavební záměr vybudování rekreační chaty (stavba pro rekreaci) na území lesa.<sup>52</sup>

Na základě ust. § 11-16 LesZ musíme zhodnotit vztah stezek pro terénní cyklistiku k těmto ustanovením, konkrétně, zda k jejich vybudování bude nutné dotčeným pozemkům udělit výjimku dle § 15 LesZ.

Prvně je nutné poznamenat, že právní kvalifikace stezek pro terénní cyklistiku, kterou jsem provedl výše, se bude vztahovat i na tento případ, jelikož stavební a lesní zákon se v tomto případě prolínají a ust. § 14 odst. 2 LesZ přímo určuje, že orgán státní správy lesů je v řízeních dle stavebního zákona, ve kterých budou dotčeny zájmy chráněné lesním zákonem dotčeným orgánem a rozhodnout ve věci samé může příslušný stavební úřad až po vydání závazného stanoviska orgánem státní správy lesů.

Při právní charakteristice stezek pro terénní cyklistiku z pohledu stavebního zákona jsem došel k závěru, že v drtivé většině případů lze stezky pro terénní cyklistiku považovat z hlediska tohoto předpisu za terénní úpravy a nikoliv stavby. Na základě výše uvedených závěrů, jsem toho názoru, že terénní úpravy spočívající ve vybudování stezek pro terénní cyklistiku nebudou představovat ohrožení funkcí lesa a nebude tudíž nutné udělení výjimky dle ust. § 15-16 LesZ. Tento závěr lze podložit skutečností, že při budování těchto stezek je kladen vysoký nárok na vytyčení trasy stezky s ohledem na lesní porost a při jejich samotné realizaci nejsou káceny dřeviny s větším výčetním průměrem než 15 cm a provoz stezky jako takový nebrání plnění funkcí lesa.

V případě, že bychom porovnali vybudování stezek pro terénní cyklistiku s vybudováním malé rekreační chaty na území lesa, což je považováno za typický příklad situace, kdy musí být udělena výše popsaná výjimka<sup>53</sup>, docházím k závěru, že v případě stavby rekreační chaty půjde o nepoměrně větší zásah do lesního porostu (zpravidla je nutné vykácení stromů na dotčené ploše, vybudování betonových základů pro chatu apod.), než při vybudování stezek pro terénní cyklistiku (viz. Příloha 6). Shodně s tímto závěrem postupoval Městský úřad

---

<sup>52</sup> DROBNÍK, Jaroslav. DVORÁK, Petr. *Lesní...*, s. 38-40.

<sup>53</sup> Tamtéž s. 38-40.

Jeseník odbor životního prostředí ve svém vyjádření k projektu „Rychlebské stezky – Trasa LČR“.<sup>54</sup> V tomto závazném stanovisku uvedl tento správní orgán mimo jiné, že dotčené pozemky budou i nadále sloužit k plnění funkcí lesa a není třeba vydávat rozhodnutí o odnětí pozemků plnění funkce lesa.

V tomto případě však musím poukázat na skutečnost, že tato právní kvalifikace a aplikace ust. § 11-16 LesZ je možná pouze v případě, že budou dodrženy výše uvedené postupy budování stezek pro terénní cyklistiku dle metodiky IMBA a nelze vyloučit, že v případě jejich nedodržení (například nerespektování zákazu kácení dřevin s větším průmětem než 15 mm, přísný výběr použitých materiálů) by tato kvalifikace byla rozdílná a mohlo by dojít k tak významnému zásahu do lesa, že by některé jeho funkce mohly být omezeny.

Dalšími velmi důležitými ustanoveními lesního zákona vztahující se k terénním cyklostezkám jsou ustanovení hlavy třetí lesního zákona, konkrétně § 19-22. Tato ustanovení upravují tzv. obecné užívání lesů, jež lze charakterizovat jako právo každého vstupovat do lesa bez ohledu na jeho vlastnictví.<sup>55</sup> Výjimkou jsou pak lesy nezbytné pro obranu státu a některé lesy v národních parcích, či jiných zvláště chráněných územích.<sup>56</sup> Ust. § 19 odst. 1 LesZ umožňuje každému vstoupit do lesa, sbírat tam pro vlastní potřebu lesní plody a suchou na zemi ležící klest, přičemž se však návštěvník lesa nesmí dopouštět poškozování lesa, či narušování lesního prostředí.

Je však otázkou, zda má ust. § 19 odst. 1 na mysli pouze pěší vstup do lesa, či je na základě tohoto ustanovení povolen obecně do lesa také vjezd na kole. Následující ust. § 20 LesZ, které obecné užívání dále rozvádí, stanovuje mimo jiné tyto zákazy: „ *V lesích je zakázáno ... provádět terénní úpravy, ... mimo lesní cesty a vyznačené trasy jezdit na kole....* Z dikce tohoto ustanovení lze dovodit, že obecné užívání lesů se vztahuje i na jízdu na kole, ale pouze po lesních cestách a vyznačených trasách. Obecné užívání lesa upravené § 19 je tedy nutné chápat v celém kontextu § 19 a § 20, nikoliv pouze samostatně.

Další otázkou však je, jak vykládat obecné užívání lesa týkající se vjezdu do lesa na kole. Ustanovení §19 a § 20 nám výkladem *a contrario* obecně dovolují vjet do lesa na kole po lesních cestách a vyznačených stezkách.<sup>57</sup> Máme tedy obecný právní rámec, který nám bude regulovat jízdu na kole po lesních pozemcích. Dále musíme určit, zda stezku pro terénní cyklistiku, v podobě, v jaké byla popsána výše, lze považovat za lesní cestu, či značenou trasu, a tudíž se po ní lze na základě obecního užívání lesů pohybovat na kole. Problémem

---

<sup>54</sup> Vyjádření Městského úřadu Jeseník ze dne 16. 1. 2014 č. j. MJ/52904/2013/02/OŽP.

<sup>55</sup> DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Právo životního prostředí*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck. 2010 s. 333.

<sup>56</sup> DROBNÍK, Jaroslav. DVORÁK, Petr. *Lesní...*, s. 52-53.

<sup>57</sup> Tamtéž s. 58.

však je, že lesní zákon lesní cesty nijak nedefinuje. Definici lesní cesty nelze najít ani v zákoně o pozemních komunikacích.

Dle ZPK lze však lesní cestu kvalifikovat jako účelovou pozemní komunikaci, která bude sloužit obhospodařování lesních pozemků. Aby byla lesní cesta účelovou pozemní komunikací dle ust. § 7 ZPK, musí splňovat dvě základní zákonné podmínky, tedy zřetelnost cesty v terénu, která je určená k dopravě vozidly, či chodci a slouží k obhospodařování lesních pozemků (v konkrétním případě lesních cest).<sup>58</sup> Otázkou však zůstává, zda lze za lesní cesty považovat různé lesní úvozy a přibližovací linky sloužící k dopravě dřeva.

Osobně jsem toho názoru, že v případě těchto úvozů a přibližovacích linek, které jsou kupříkladu používány pouze v období těžby, bude záležet na jejich aktuálním stavu, tedy jednoduše řečeno, pokud bude úvoz očividně mnoho let nepoužíván, zarostlý lesní vegetací a bez viditelných stop užívání, nelze jej již považovat za účelovou pozemní komunikaci ve smyslu ZPK a tudíž se na tento úvoz nelze vztahovat obecné užívání. Stejného názoru je Pavel Varvařovský, kdy dle jeho právního názoru účelová komunikace zaniká pokojným vyjitím z užívání a svým zánikem v terénu, čímž přestane splňovat jeden ze svých znaků.<sup>59</sup> Je však více než zřejmé, že rozlišení některých lesních cest (v tomto případě úvozů a spojovacích linek) je v mnoha případech velmi problematické a činí značné praktické problémy.

Vzhledem k tomu, že v předchozí kapitole jsem došel k závěru, že terénní cyklostezky nelze považovat za účelové komunikace, nezbyvá mi, než konstatovat, že jízda na kole po terénní cyklostezce nebude spadat pod obecné užívání lesa týkající se lesních cest. Pro úplnost doplním, že lesní zákon v tomto ustanovení nabourává obecné užívání veřejně přístupné účelové pozemní komunikace stanovené v ust. § 19 ZPK. Jaroslav Drobník je toho názoru, že ust. § 20 odst. 1 písm. g) LesZ, které vjezd do lesa motorovými vozidly zakazuje, je speciální povahy k ust. § 19 ZPK a jedná se o zákonné omezení obecného užívání veřejně přístupných pozemních komunikací.<sup>60</sup> S takto formulovanou argumentací lze souhlasit, avšak na základě výše uvedených závěrů ji nelze použít na stezky pro terénní cyklistiku.

Lesní zákon v ust. § 20 uvádí ještě jednu alternativu, na kterou spadá *a contrario* dovozené obecné užívání lesa jízdou na kole. Zákon konkrétně uvádí pojem „*vyznačená*

---

<sup>58</sup> VARVAŘOVSKÝ, Pavel a kol. *Veřejné cesty – místní a účelové komunikace*. 2. rozšířené vydání. Brno: Kancelář veřejného ochránce práv. 2011. s. 11.

<sup>59</sup> Tamtéž s. 15.

<sup>60</sup> DROBNÍK, Jaroslav. DVOŘÁK, Petr. *Lesní...*, 56-57.



*trasa*“.<sup>61</sup> Tento pojem však lesní zákon nikde nedefinuje a není definován ani jiným právním předpisem. Jak tedy pojem „*vyznačená trasa*“ chápat a na co jej aplikovat? V kontextu lesního zákona chápu tento pojem jako znatelnou stezku v terénu, jež je doplněna určitým značením, které upřesňuje její stopu, slouží k lepší orientaci v terénu a udává uživateli této stezky další informace, ovšem za předpokladu, že je provedeno se souhlasem vlastníka.

Vzhledem k tomu, že obecné užívání lesa stanovené v ust. § 19 LesZ není bezbřehé a je omezeno § 20 téhož zákona, který představuje vyjádření veřejného zájmu na ochraně lesa a tudíž omezení některých činností na lesních pozemcích, domnívám se, že v případě „*vyznačených tras*“ (vzhledem k přísné úpravě lesního zákona) lze za takovouto trasu považovat pouze ty stezky, pěšiny a cesty, s jejichž vznikem vlastník dotčeného pozemku souhlasil. K tomuto závěru mě vede pravděpodobný účel pojmu „*vyznačená trasa*“, který dovoluje nad rámec veřejného užívání lesních cest cyklistům pohyb po dalším typu cest, které již nebudou lesními cestami (tedy účelovými komunikacemi), avšak zároveň zakazuje pohyb volným lesním terénem a chrání tak les před poškozováním.

Jsem proto přesvědčen o tom, že jakákoliv stezka vyježděná ve volném terénu a následně cyklisty *vyznačená* a to bez souhlasu vlastníka lesa nemůže být považována za „*vyznačenou trasu*“ ve smyslu ust. § 20 odst. 1 písm. j) LesZ, které má pohyb cyklistů regulovat. V případě opačného výkladu, tedy, že by ke vzniku „*vyznačené trasy*“ postačovalo její vyježdění a následné *vyznačení* bez souhlasu vlastníka, ztratilo by toto ustanovení svůj smysl a tato regulace by postrádala logiku. V praxi by totiž došlo k situaci, kdy by každá v lese vyjetá pěšina či stezka mohla být považována okamžikem jejího *vyznačení* „*za vyznačenou trasu*“, na kterou se vztahuje obecné užívání lesa a zákaz jízdy na kole volným lesním terénem, by postrádal smysl.

Stezky pro terénní cyklistiku tedy s ohledem na výše uvedené lze pokládat za „*vyznačené trasy*“ s ohledem na jejich rozpoznatelnost v terénu, jejich stavebně technický charakter (součástí všech terénních cyklostezek je i značení), ale také skutečnost, že se nejedná o účelové komunikace. Lze tedy poměrně s jistotou říci, že v případě terénních cyklostezek lze jízdu na kole po těchto stezkách zahrnout do obecného užívání lesa upraveného v ustanoveních § 19 a násl. LesZ. Musím však podotknout, že tento závěr opět nelze naprosto generalizovat, jelikož musí jít o terénní cyklostezky vybudované v souladu s právní úpravou a

---

<sup>61</sup> Ustanovení § 20 odst. 1 písm. j).

vždy bude záležet na okolnostech daného případu, v mém případě byl za vzorový projekt použit areál Rychlebský stezek v obci Černá voda na Jesenicku.<sup>62</sup>

Ustanovení § 20 LesZ však obsahuje ještě další regulaci dotýkající se stezek pro terénní cyklistiku. Odstavec čtvrtý tohoto ustanovení uvádí, že ze zákazů uvedených v odst. 1 pod písmeny a) až k), (tedy včetně zákazu jízdy na kole mimo lesní cesty a vyznačené trasy) může vlastník lesa povolit výjimku. Obecně tedy můžeme říci, že i jízda na kole volným lesním terénem by byla možná, a to na základě výjimky udělené vlastníkem dotčeného lesního pozemku. V další větě tohoto odstavce však lesní zákon doplňuje, že pokud by takto udělenou výjimkou byla porušena práva jiných vlastníků lesů, rozhoduje na návrh vlastníka o udělení výjimky orgán státní správy lesů.

V případě udělení výjimky vlastníkem lesa půjde většinou o občanskoprávní dohodu, a tudíž lze říci, že veřejný zájem na ochraně lesa je vložen částečně do rukou vlastníka lesa. I přesto, že druhá věta daného odstavce zakotvuje sekundární rozhodovací pravomoc orgánu státní správy lesů je dle mého názoru takováto konstrukce poněkud nešťastná. Stejného názoru je i Jaroslav Drobník, který uvádí „*Jedná se však o aplikační problém této úpravy, neboť vlastník lesa nebude mnohdy objektivně schopen a někdy ani ochoten posoudit, že jím udělenou výjimkou by mohlo dojít k porušení práv jiných vlastníků lesa*“<sup>63</sup> Jaroslav Drobník vidí nevhodnost této úpravy především s ohledem na další vlastníky lesních pozemků.

Problematická je tato úprava i z hlediska veřejnoprávního, tedy veřejného zájmu na ochraně lesa, kdy ochráncem veřejných zájmů by obecně měl být především stát, a vložení rozhodovací pravomoci v těchto věcech do rukou vlastníka lesa je ve své podstatě nepřiměřeným zásahem do suverenity státu v těchto oblastech.<sup>64</sup> Konstrukce této právní normy se jeví nelogická i vzhledem k systematickému lesního zákona, který je především veřejnoprávním předpisem a jeho účelem je právě ochrana lesa jako nenahraditelné složky životního prostředí.

Vzhledem k tomu, že tato problematika nebyla doposud nijak odborně zpracována a není řešena ani v rámci rozhodovací činnosti soudů, jeví se mi vhodné uvést právní názor Lesů ČR s. p., který spravuje více než 1 milion hektarů lesních pozemků ve vlastnictví státu, což je více než 50% veškerých lesních pozemků na území České republiky a ve velké většině případů je tedy vlastníkem pozemků, na kterých jsou stezky pro terénní cyklistiku budovány.<sup>65</sup>

---

<sup>62</sup> Tomuto tématu se věnuje následující kapitola.

<sup>63</sup> DROBNÍK, Jaroslav. DVORÁK, Petr. *Lesní...*, s. 60.

<sup>64</sup> DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Právo...*, s. 334.

<sup>65</sup> eAGRI.cz. *Lesnictví* [online]. eAGRI.cz, [cit. 11.3.2015]. Dostupné na: <<http://eagri.cz/public/web/mze/lesy/lesnictvi/>>.

Lesy ČR s. p. používají pro charakteristiku lesních cest a jejich následnou kvalifikaci z hlediska obecného užívání lesa, technickou normu ČSN 73 6108 Lesní dopravní síť, která upravuje základní požadavky pro navrhování a projektování prvků lesní dopravní sítě. Vzhledem k tomu, že se jedná o technickou normu, která dle ust. § 4 odst. 1 zákona č. 22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů není obecně závazná a není právním předpisem, jsem toho názoru, že na jejím základě nelze provádět právní kvalifikaci a argumentaci. Lze ji však použít jako doplňující materiál k přesnější charakteristice a především rozdělení lesních cest.

Tato technická norma definuje lesní cestu jako účelovou pozemní komunikaci, která je součástí lesní dopravní sítě a je určená k odvozu dříví, dopravě osob, materiálu, pro průjezd speciálních vozidel, ale i k jiným účelům. Tato základní charakteristika ve své podstatě odpovídá kvalifikaci lesních cest dle ZPK, tedy i výše uvedeným závěrům. Lesy ČR s. p. považují za lesní cesty nejen zpevněné lesní cesty třídy L1 a L2, ale také nezpevněné lesní cesty, tedy úvozové cesty a různé přibližovací linky kategorie L3 a L4.<sup>66 67</sup>

Tento právní názor je podstatný z hlediska obecného užívání lesů, kdy dle právního názoru Lesů ČR s. p. je možné užívat k jízdě na kole i lesní přibližovací linky a svážnice. Tento právní názor však nelze pokládat za obecné pravidlo a je nutné upozornit na skutečnost, že jiní vlastníci mohou vzhledem k neurčitosti právní úpravy považovat za lesní cesty jiné kategorie dopravních cest na lesních pozemcích.

Lesy ČR s. p. dále uvádí svůj právní názor ohledně jízdy na kole po značených turistických cestách pro pěší, který s ohledem na ust. § 20 odst. 1 písm. j) LesZ nepovažují za „za vyznačenou trasu“ a jízdu po těchto cestách bez udělení výjimky dle § 20 odst. 4 LesZ považují za nedovolenou aktivitu.

V případě stezek pro terénní cyklistiku jsou Lesy ČR s. p. toho názoru, že tyto stezky (respektive pozemky, na kterých jsou stezky vybudovány) zůstávají součástí lesního půdního fondu, a tudíž není nutné rozhodnutí o odnětí nebo omezení dle § 16 LesZ, dodávají však, že každý projekt je třeba posuzovat individuálně a přihlížet ke konkrétním skutečnostem, což odpovídá závěrům uvedeným výše.

Závěrem je nutné uvést příslušnost orgánu státní správy lesů, který bude ve výše uvedených věcech rozhodovat. Dle ust. § 47 odst. 1 LesZ státní správu lesů vykonávají a)

---

<sup>66</sup> Dle článku 6 normy ČSN 73 6108 Lesní dopravní síť.

<sup>67</sup> Lesní cesty se dle výše citované normy dělí na čtyři základní skupiny a to podle dopravní důležitosti a prostorového uspořádání, přičemž lesní cesty třídy L1 a L2 jsou zpevněné účelové komunikace s minimální šířkou 3,5/3 m a upraveným povrchem a nižší třídy tedy L3 a L4 potom nezpevněné přibližovací linky většinou bez povrchových úprav a zpevnění s nižší minimální šířkou a používají se většinou pouze pro účely těžby.

obecní úřad obcí s rozšířenou působností, b) kraje, c) ministerstvo.<sup>68 69</sup> V první a druhém stupni (tedy na úrovni obcí a krajů) je státní správa lesů vykonávána v přenesené působnosti.<sup>70</sup> Pro úplnost dále doplním, že pro území vojenských lesů je dána speciální příslušnost vojenského lesního úřadu a v případě národních parků je výkon této správy svěřen správám národních parků.

Ust. § 48-49 LesZ rozdělují kompetence mezi jednotlivé stupně státní správy lesů. Obecní úřady obcí s rozšířenou působností rozhodují mimo jiné o odnětí lesních pozemků, pokud jejich plocha nepřesáhne výměry 1 ha, dále o omezení jejich využívání k plnění funkcí lesa, o udělení výjimky ze zákazu některých činností dle ust. § 20 odst. 4 LesZ, o stanovení podmínek ke konání organizovaných sportovních, nebo hromadných akcí v lese, pokud nepřesahují jejich správní obvod a další kompetence. Ust. § 48 odst. 3 potom určuje tzv. zbytkovou kompetenci, kdy kromě výslovně vyjmenovaných kompetencí vykonává též kompetence, které nejsou přiřčeny jiným orgánům.<sup>71</sup>

Kraje (krajské úřady) potom dle ust. § 49 LesZ vykonávají o odnětí a omezení pozemků k plnění funkcí lesa s větší plochou než 1ha, o konání organizovaných, nebo hromadných sportovních akcí v lese přesahujících správní obvod několika obcí s rozšířenou působností.

Ministerstvo (ministerstvo zemědělství, pokud nejde o les na území národního parku) je potom ústředním správním orgánem státní správy lesů a především řídí státní správu lesů.

## 1.5 Zákon o ochraně přírody a krajiny

Zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (dále jen „ZOPK“) je základním právním předpisem v oblasti ochrany přírody. Tento zákon je komplexní právní normou, která upravuje nejen speciální ochranu území a živočišných i rostlinných druhů, ale i ochranu obecnou.<sup>72</sup> Obecná ochrana je realizována skrze sedm základních prostředků ochrany.<sup>7374</sup> Zvláštní ochrana je potom tvořena ochranou územní a ochranou druhovou. Územní ochranu představují zvláště chráněná území, která jsou členěna do jednotlivých kategorií.<sup>75</sup> Ochrana

<sup>68</sup> Přičemž zákon nerespektuje změny ve veřejné správě překonané legislativním vývojem, jelikož v současné době tuto působnost vykonávají krajské úřady.

<sup>69</sup> Konkrétně Ministerstvo zemědělství.

<sup>70</sup> DROBNÍK, Jaroslav. DVORÁK, Petr. *Lesní...*, s. 163.

<sup>71</sup> DROBNÍK, Jaroslav. DVORÁK, Petr. *Lesní...*, s. 168.

<sup>72</sup> DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Právo...*, s. 363.

<sup>73</sup> DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Právo...*, s. 364-371.

<sup>74</sup> Jedná se o územní systémy ekologické stability, významné krajinné prvky, obecná ochrana rostlin a živočichů, obecná ochrana ptáků, ochrana dřevin rostoucích mimo les, ochrana neživé přírody a ochrana krajinného rázu.

<sup>75</sup> Těmito kategoriemi dle § 14 zákona o ochraně přírody jsou národní parky, chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky a přírodní památky.

druhová je potom založena na regulaci nakládání s některými rostlinnými a živočišnými druhy, uvedenými na seznamu s příslušným údajem o stupni ohrožení, který vede Ministerstvo životního prostředí.<sup>76</sup> Podstatnou z hlediska ochrany je také soustava Natura 2000, která představuje společný základ míry ochrany na území celé Evropské unie. Je vhodné poznamenat, že Natura 2000 existuje paralelně a může se tak velmi často překrývat se zvláště chráněnými územími.<sup>77</sup>

Pro terénní cyklostezky, jejich provoz a zřizování je podstatných hned několik ustanovení tohoto zákona, která nelze opominout.<sup>78</sup> Základním ustanovením je § 1, který vymezuje účel celého zákona a jeho cíle, tedy udržení a obnova přírodní rovnováhy v krajině, udržení rozmanitosti druhů v přírodě, šetrné hospodaření v souladu s právními předpisy, jak na úrovni České republiky, tak na úrovni Evropské unie. Zároveň toto ustanovení udává, že je nutné zohlednit hospodářské, sociální a kulturní potřeby obyvatel vzhledem k regionálním a místním poměrům. Lze tedy říci, že zákon se snaží o zajištění trvale udržitelného rozvoje, ovšem s dostatečnou mírou ochrany přírody a krajiny.

V následujících ustanoveních §2 a §3 zákon definuje jednotlivé pojmy a systémy ochrany přírody. Podstatným z hlediska terénních cyklostezek je především ust. § 3 odst. písm. b), které definuje pojem významný krajinný prvek, který je chráněn v rámci obecné ochrany. Za významný krajinný prvek zákon považuje mimo jiné i les. Vzhledem k tomu, že většina terénních cyklostezek se nachází na území lesů, bude se ochrana významného krajinného prvku vztahovat i na tyto stezky. Les je v tomto právním předpise chráněn jako celý ekosystém, nikoliv tak, jak jej chápe lesní zákon, tedy především lesní porosty. Tímto je také rozdělena ochrana lesů mezi tyto dva zákony, kdy zákon o ochraně přírody chrání především celý lesní ekosystém jako významný krajinný prvek.<sup>79</sup> Lesní ekosystém je chráněn jako významný krajinný prvek před poškozováním a ničením a zásahy do něj jsou možné pouze na základě závazného stanoviska orgánu ochrany přírody, a to na základě ust. § 4 odst. 2 ZOPK.<sup>80</sup> Judikatura Nejvyššího správního soudu doplňuje, že toto závazné stanovisko má pouze prevenční charakter a nelze jej vydat po provedení zásahu do významného krajinného prvku. Závazné stanovisko tedy nelze použít v případě neoprávněného zásahu do významného krajinného prvku typicky nelegálně vybudovanou terénní cyklostezkou a její následným

---

<sup>76</sup> DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Právo...*, s. 382.

<sup>77</sup> Tamtéž s. 379-380.

<sup>78</sup> Procesu zřizování terénních cyklostezek se věnuje následující kapitola této práce, avšak pro úplnost vždy uvádím některá podstatná ustanovení již zde.

<sup>79</sup> MIKO, Ladislav. BOROVIČKOVÁ, Hana a kol. *Zákon o ochraně přírody a krajiny*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck. 2007. s. 84

<sup>80</sup> DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Právo...*, s. 365.

pokusem o legalizaci.<sup>81</sup> V takovémto případě je třeba požádat o vyjádření orgánu ochrany přírody na místo závazného stanoviska.

Toto závazné stanovisko je třeba i v případě, že poškození ekosystému významného krajinného prvku, či jeho ekostabilizační funkce je pouze hypotetické.<sup>82</sup> Citované ustanovení demonstrativně vypočítává, o jaké zásahy půjde nejčastěji, typicky půjde o umístování staveb. Je však nutné si uvědomit, že terénní cyklostezky na základě charakteristiky výše uvedené mohou být v extrémních případech i stavbami, byť primitivními, tudíž se mi jeví vhodné při realizaci těchto stezek požádat dotčený správní orgán minimálně o předběžné vyjádření.

Ustanovení § 4 odst. 3 upravuje regulaci činností v lese jako v jednom z významných krajinných prvků. Toto ustanovení mimo jiné udává, že závazné stanovisko orgánu ochrany přírody je též třeba ke stavbě lesních cest. I přestože jsem v přechozí kapitole došel k závěru, že terénní cyklostezky nejsou účelovými komunikace a tudíž nemohou být lesními cestami, může nastat situace, kdy v rámci budování terénních cyklostezek budou budovány i lesní cesty, kupříkladu jako spojnice mezi jednotlivými úseky stezek apod.

Ustanovení § 12 ZOPK upravuje ochranu krajinného rázu. Zákon má tím na mysli ochranu krajiny definovanou v ust. § 3 odst. 1 písm. m) tohoto zákona jako „část zemského povrchu s charakteristickým reliéfem, tvořenou souborem funkčně propojených ekosystémů a civilizačních prvků, ochrana krajinného rázu spočívá tedy především v ochraně významných krajinných prvků a dominant, kulturních, či historických charakteristik daného území“, jednoduše řešeno je chráněna určitá jedinečnost krajiny. Odstavec druhý citovaného ustanovení uvádí nutnost souhlasu orgánu ochrany přírody se záměrem, který může snížit, nebo změnit krajinný ráz. Tento souhlas bude mít povahu závazného stanoviska dle ust. § 149 zákona č. 500/2004 Sb. správní řád (dále jen „SŘ.“) v případech kdy je vyžadováno rozhodnutí jiného správního orgánu (typicky územní rozhodnutí), v případech opačných bude tento souhlas samostatným rozhodnutím.<sup>83</sup>

Judikatura Nejvyššího správního soudu k tomuto uvádí následující: „*Souhlas orgánu ochrany přírody k umístování a povolování staveb, jakož i k jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz ve smyslu § 12 odst. 2 zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, je ve správním řízení (§ 90 odst. 1 citovaného zákona) vydáván pouze tehdy, pokud příslušný orgán dospěje k závěru, že daná stavba nebo činnost by mohla snížit*

<sup>81</sup> Rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 22. 5. 2003, čj. 22 Ca 121/2002-32.

<sup>82</sup> MIKO, Ladislav. BOROVIČKOVÁ, Hana a kol. *Zákon o ochraně přírody a krajiny*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck. 2007. s. 98.

<sup>83</sup> MIKO, Ladislav. BOROVIČKOVÁ, Hana a kol. *Zákon...*, s. 129.

nebo změnit krajinný ráz; neučiní-li správní orgán takový závěr, pak žádné správní řízení vést nemůže.“<sup>84</sup> Lze tedy uzavřít, že posouzení, zda bude snížen, nebo změněn krajinný ráz bude předmětem správního uvážení orgánu ochrany přírody, který by měl toto své správní uvážení náležitě odůvodnit v závazném stanovisku popřípadě v rozhodnutí.<sup>85</sup> Městský soud v Praze se k této problematice vyjádřil podobně a konkrétně uvádí: „Při posuzování snížení či změny krajinného rázu (§ 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny) je nutné vedle sebe hodnotit stav, pro nějž se určitá krajina či její část stala jedinečnou (ať z hlediska přírodního, historického, architektonického či jiného), a stav, jak bude vypadat po umístění stavby. Souhlas nelze zdůvodnit pouze tím, že se v dané lokalitě umísťuje množství jiných nových staveb, a pominout tak po staletí budovanou charakteristiku místa.“<sup>86</sup> Lze tedy dovodit, že orgán ochrany přírody musí v těchto případech důsledně zkoumat jedinečnost krajiny, posoudit její případné změny a své závěry důkladně odůvodnit, aby nedocházelo k libovůli při rozhodování.

Další část zákona o ochraně přírody a krajiny se v ustanoveních §14 až §45 věnuje zvláště chráněným územím, tedy zvláštní ochraně přírody a krajiny konkrétně ochraně územní. Tato úprava se bude vztahovat na stezky pro terénní cyklistiku v případě, že budou umístěny na územích zvláště chráněných. Těmito územími dle ust. § 14 odst. 2 ZOPK jsou

- a. národní parky,
- b. chráněné krajinné oblasti,
- c. národní přírodní rezervace,
- d. národní přírodní památky,
- e. přírodní památky.

Území národních parků a chráněných krajinných oblastí se potom dělí zpravidla do třech zón ochrany dle vymezených s ohledem na v nich zachované hodnoty s tím, že první zóna je vždy nejpřísněji chráněná. Společné pro všechna zvláště chráněná území v kategorii jsou tzv. základní ochranné podmínky, které jsou tvořeny systémem zákazů určitých činností, ze kterých lze za určitých podmínek lze udělit výjimku.<sup>87</sup>

Tyto základní ochranné podmínky upravuje zákon o ochraně přírody u každé kategorie zvláště chráněného území jednotlivě.<sup>88</sup> Výjimky ze základních ochranných podmínek potom

---

<sup>84</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 5. 2004, čj. 7 A 85/2001-43.

<sup>85</sup> MIKO, Ladislav. BOROVIČKOVÁ, Hana a kol. *Zákon...*, s. 130.

<sup>86</sup> Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 11. 04. 2008, čj. 7 Ca 219/2007-58.

<sup>87</sup> DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Právo...*, s. 373.

<sup>88</sup> Pro národní parky v ust. § 16, pro chráněné krajinné oblasti ust. § 26, pro národní přírodní rezervace ust. § 29, pro přírodní rezervace ust. § 34, pro národní přírodní památky ust. §35 odst. 2 a pro přírodní památky ust. § 36 odst. 2.

upravuje ust. § 43 ZOPK, v případě stezek pro terénní cyklistiku budou podstatné odstavce 3 a 4 tohoto ustanovení, které upravují udělování výjimek v případech, které výrazně nepřesahují veřejný zájem na ochraně přírody.<sup>89</sup> Kupříkladu při záměru vybudování terénní cyklostezky na území CHKO bude třeba požádat o výjimku z ust. §26 odst. 3 písm. a), které stanovuje zákaz provádění terénních úprav značného rozsahu. Co myslí zákon formulací „značný rozsah“ v případě terénních úprav není bohužel opět jasné. Bližší ochranné podmínky potom regulují činnosti, které mohou být povoleny jen se souhlasem orgánu ochrany přírody a jsou většinou uvedeny v jednotlivých obecně závazných předpisech zřizujících jednotlivá zvláště chráněná území.<sup>90</sup> Z hlediska stezek pro terénní cyklistiku budou významné podmínky a omezení vztahující se k jejich budování a provozu v těchto územích.

Velmi významným ustanovením bude § 44 ZOPK, který stanovuje nutnost závazného stanoviska orgánu ochrany přírody v případě některých činností ve zvláště chráněných územích. Dle tohoto ustanovení nelze vydat bez závazného stanoviska orgánu ochrany přírody kupříkladu územní souhlas, povolení provedení terénních úprav apod. Ustanovení třetího odstavce tohoto paragrafu odkazuje na bližší ochranné podmínky, které mohou vymezovat konkrétní činnosti a zásahy, k jejichž provedení bude nutno získat souhlas orgánu ochrany přírody.

I přesto, že se budoucí stezka může nacházet vně hranic zvláště chráněného území, může být umístěna v tzv. ochranném pásmu zvláště chráněného území. Toto pásmo je upraveno v ust. §37 ZOPK. Ustanovení uvádí, že v případě potřeby zabezpečení zvláště chráněného území před vnějšími vlivy z okolí, může orgán ochrany přírody vyhlásit ochranné pásmo, ve kterém budou některé činnosti a zásahy vázány na předchozí souhlas tohoto orgánu. Situace je tedy taková, že v případě, že by stezky pro terénní cyklistiku měly být umístěny v tomto pásmu, může být k jejich zbudování nutný souhlas orgánu ochrany přírody, přičemž vždy bude záležet na konkrétních podmínkách ochranného pásma uvedených ve vyhlášovacím aktu tohoto pásma.

Ochranná pásma mají v současné době Krkonošský národní park a Národní park Podyjí, chráněné krajinné oblasti tato ochranná pásma nemají a jejich funkci plní povětšinou čtvrtá

---

<sup>89</sup> Dle sdělení odboru legislativního a odboru zvláště chráněných částí přírody MŽP k postupu podle § 43 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění zákona č. 349/2009 Sb. „je orgánem ochrany přírody příslušným k povolení výjimky krajský úřad nebo případně správa národního parku či chráněné krajinné oblasti (jedná-li se o území národních parků, CHKO, národních přírodních rezervací, národních přírodních památek a ochranných pásem těchto zvláště chráněných území).“ „Podmínku výrazně převažujícího veřejného zájmu nad zájmem ochrany přírody mohou splňovat pouze ty záměry, které jsou zahrnuty v koncepcích schvalovaných na úrovni vlády ČR, tedy záměry celostátního nebo mezinárodního významu.“

<sup>90</sup> DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Právo...*, s. 373.



zóna ochrany těchto území.<sup>91</sup> Ostatní zvláště chráněná území je mají přímo ze zákona, pokud nedojde k jejich vyhlášení a to do vzdálenosti 50m od hranice takového území.

K této problematice použiji reálný případ, který řešila Správa CHKO Broumovsko (dále jen „správa“) a to projekt stezek pro terénní cyklistiku „Singltrek Javoří hory“, který však prozatím nebyl realizován, ale správa CHKO jako orgán ochrany přírody příslušný dle ust. § 78 k němu vydala předběžnou informaci, která je z hlediska tématu této práce zajímavým zdrojem.<sup>92</sup>

Konkrétně se správa vyjadřovala k projektu posouzení potenciálu pro rozvoj sítě stezek v oblasti Javořích hor, které jsou součástí CHKO Broumovsko. Správa posuzovala daný záměr jak z hlediska obecné ochrany (zachování krajinného rázu, územní systém ekologické stability), tak z hlediska ochrany zvláštní, kdy uvedla podmínku trasování stezek mimo I. zónu ochrany CHKO.<sup>93</sup> Správa závěrem upozornila, že před podáním žádosti o udělení závazného stanoviska k řízení dle stavebního zákona bude třeba požádat správu o udělení výjimky z ust. § 26 odst. 2 a 3 ZOPK.<sup>94</sup>

Z výše uvedeného lze dovodit, že správa považovala za nutné nejen udělení závazného stanoviska dle ust. § 44 ZOPK, nýbrž i udělení výjimky dle ust. § 26 odst. 2 a 3 tohoto zákona, přičemž tento názor vyjádřila již v předběžné informaci, kdy neměla k dispozici plán tras těchto stezek. Lze tedy dovodit, že v obdobných případech bude praxe orgánů ochrany přírody podobná a tudíž bude nutné požádat nejprve o udělení výjimky a poté bude moci být vydáno závazné stanovisko dle výše uvedených ustanovení. Tento postup požadovaný správou CHKO v této věci byl v souladu s právní úpravou a jako takový je nutné jej respektovat.

Dalším významným prvkem ochrany přírody a krajiny je soustava Natura 2000, která představuje minimální společný základ územní ochrany a přírody v rámci celé EU.<sup>95</sup> V České republice je soustava Natura 2000 tvořena vymezenými ptačími oblastmi a vyhlášenými evropsky významnými lokalitami.<sup>96</sup> V případě stezek pro terénní cyklistiku v těchto oblastech budovaných není třeba zvláštního souhlasu, či závazného stanoviska jako u zvláště chráněných území, avšak pouze za předpokladu, že provedením daného záměru, tedy vybudováním a provozem stezky nedojde k negativnímu ovlivnění stavu předmětu ochrany

---

<sup>91</sup> MIKO, Ladislav. BOROVIČKOVÁ, Hana a kol. *Zákon...*, s. 180.

<sup>92</sup> Předběžná informace dle ust. § 139 SŘ.

<sup>93</sup> AOPK ČR Správa CHKO. Broumovsko Předběžná informace k záměru Singltrek Javoří hory – posouzení potenciálu pro rozvoj sítě stezek pro terénní cyklisty č. j. 00089/BR/2012/AOPK. ze dne 16. 2. 2012. s. 1-2.

<sup>94</sup> Tamtéž s. 3.

<sup>95</sup> DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Právo...*, s. 379.

<sup>96</sup> Tamtéž s. 380.

nebo celistvosti takto chráněné lokality, kdy bude opět záležet na právní úvaze daného orgánu ochrany přírody.<sup>97</sup> Posuzování soustav Natura 2000 je upraveno v ustanoveních § 45g až §45i ZOPK, jež jsou hmotněprávními ustanoveními.

Procesně bude toto posuzování probíhat v rámci zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých zákonů (dále jen „EIA“). Z kazuistiky opět uvádím konkrétní příklad, a to Stanovisko Krajského úřadu Olomouckého kraje k záměru vybudování stezek pro horská kola „Rychlebské stezky – Trasa LČR“, kdy bylo na základě projektové dokumentace zjištěno, že tyto stezky budou zasahovat do evropsky významné lokality CZ0714086 – Rychlebské hory – Sokolí hřbet.<sup>98</sup>

Krajský úřad vydal své stanovisko na základě ust. § 45i ZOPK a uvedl, že tyto stezky nebudou mít negativní dopad na příznivý stav nebo celistvost evropsky významné lokality. V odůvodnění krajský úřad uvedl, že vzhledem k charakteru záměru lze konstatovat, že záměr nebude mít negativní vliv na předměty ochrany.<sup>99</sup>

Z uvedeného lze dovodit, že stezky pro terénní cyklistiku, pokud jsou budovány s maximální šetrností za dodržení pravidel IMBA nebudou mít zpravidla negativní vliv na předměty ochrany soustavy Natura 2000, je však opět nutné uvést, že každý případ musí být posuzován individuálně vzhledem ke konkrétním potřebám dané lokality a potřebám předmětů ochrany a posouzení daného záměru z hlediska ovlivnění soustavy Natura 2000 bude opět předmětem správního uvážení orgánu ochrany přírody.

Dalším velice významným ustanovením je § 63 ZOPK, které upravuje volný přístup do krajiny. Myšlenkou volného přístupu do krajiny je umožnit každému volný průchod krajinou, ovšem při respektování vlastnických práv a soukromí. Vlastník pozemku má právo daný pozemek oplotit, avšak by měl zajistit jeho průchodnost kupříkladu brankou.<sup>100</sup>

Z volného přístupu do krajiny však existuje nemálo výjimek. Volný průchod krajinou se kupříkladu nevztahuje na zastavěné stavební pozemky, dvory zahrady, sady apod. Louky, pastviny a pole jsou z volného přístupu vyjmuty v obdobích, kdy může dojít k poškození porostu. Volný přístup do krajiny ve své podstatě doplňuje obecné užívání lesa stanovené v ust. § 19 LesZ a dalo by se říci, že i veřejné užívání pozemních komunikací dle ZPK (typicky lesních a polních cest).

---

<sup>97</sup> Tamtéž s. 382.

<sup>98</sup> Krajský úřad Olomouckého kraje, Stanovisko s vyloučením významného vlivu na soustavy Natura 2000. ze dne 13. 12. 2013 č. j. KUOK 107166/2013 s. 1.

<sup>99</sup> Tamtéž s. 1.

<sup>100</sup> MIKO, Ladislav. BOROVIČKOVÁ, Hana a kol. *Zákon...*, s. 265.

Otázkou je, zda je pro terénní cyklostezky tento institut využitelný. Osobně se domnívám, že volný přístup do krajiny se nevztahuje na jízdu na kole, ale nýbrž pouze na přístup pěší. Problémem totiž zůstává, jak v souladu s právním řádem jezdit po terénních cyklostezkách mimo území lesa, kde se na ně nevztahuje mnou dovozené obecné užívání v rámci „*vyznačených tras*“. O jízdě na kole zákon o ochraně přírody totiž mlčí a z formulace „*volný průchod*“ nevidím možnost dovodit jízdu na kole, tento fakt chápu jako velmi výraznou mezeru v zákoně, která může činit značné potíže.

Pro úplnost analýzy právního dopadu tohoto zákona na terénní cyklostezky doplňuji správní orgány příslušné k rozhodování ve věcech terénních cyklostezek dle zákona o ochraně přírody. Základní vymezení orgánů státní správy v ochraně přírody obsahuje ust. § 75 ZOPK.<sup>101</sup> Orgány ochrany přírody, které budou ve věcech terénních cyklostezek rozhodovat, jsou především:

- a) obecní úřady obcí s rozšířenou působností a to na základě ust. § 77 odst. 1 písm. a (zásah do významného krajinného prvku), dále písm. j tohoto ust. (ochrana krajinného rázu), dle písm. n (ukládání podmínek pro výkon činností, které by mohly ohrozit zvláště chráněnou část přírody) a dle odst. 3 jsou tyto obecní úřady orgánem ochrany přírody, pokud se jedná o jejich správní obvod mimo zvláště chráněná území, tedy v rámci obecné ochrany přírody
- b) krajské úřady na základě ust. §77a odst. 3 vykonávají v případě přírodních rezervací a přírodních památek kompetence v rozsahu pověření obecních úřadů všech tří kategorií, dále dle písm. d (vydávání souhlasu k činnostem v chráněných pásmech přírodních památek a přírodních rezervací), dle písm. h (povolování výjimek ze zákazů dle ust. §43 v případě přírodních památek a přírodních rezervací), dle písm. n (vydávání závazných stanovisek ve věcech záměrů dotýkajících se soustavy Natura 2000), krajské úřady jsou tedy především orgány ochrany přírody ve věcech zvláště chráněných území dvou nejnižších kategorií a soustavy Natura 2000.
- c) Agentura ochrany přírody a krajiny (dále jen „AOPK“) a správy národních parků dle ust. §78. AOPK vykonávají kompetence orgánů ochrany přírody na území chráněných krajinných oblastí v rozsahu kompetencí obecních úřadů pověřených a obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a to na základě ust. §78 odst. 1

---

<sup>101</sup> Jsou jimi: obecní úřady všech tří kategorií, krajské úřady, Agentura ochrany přírody a krajiny, správy národních parků, Česká inspekce životního prostředí, ministerstvo životního prostředí, újezdní úřady a ministerstvo obrany.

zákona o ochraně přírody, dále vykonává AOPK státní správu ochrany přírody na územích národních přírodních památek a národních přírodních rezervací a to v rozsahu kompetencí obecních úřadů všech tří kategorií obcí a krajských úřadů, správy národních parků vykonávají tyto výše uvedené kompetence pro území národních parků a to na základě ust. § 78 odst. 2 zákona o ochraně přírody, o výjimkách z ust. § 43 zákona o ochraně přírody bude též rozhodovat pro území národního parku jeho správa a pro ostatní zvláště chráněná území (kromě dvou nejnižších v kategorii ochrany) AOPK, stejně tak budou tyto dva orgány vydávat závazné stanovisko dle ust. § 44 tohoto zákona.

Výše uvedené správní orgány jsou z hlediska terénních cyklostezek nejpodstatnější a budou rozhodovat ve většině případů týkajících se těchto stezek. Závěrem analýzy dopadů tohoto zákona na stezky pro terénní cyklistiku uvádím, že dle mého právního názoru je v případě obecné ochrany přírody a krajiny dle tohoto zákona riziko negativního zásahu do významného krajinného prvku či, krajinného rázu minimální. Stezky pro terénní cyklistiku jsou budovány s maximálním ohledem na okolní prostředí a v případě dodržení metodiky IMBA by neměly do zájmů chráněných v obecné rovině ochrany zasáhnout, je však nutné uvést, že pro určitá specifika dané oblasti budou tyto stezky nepřijatelné.

Ohledně zvláště chráněných území jsem toho názoru, že stezky pro terénní cyklistiku mohou být v některých případech pro předměty ochrany těchto území nežádoucí a to kupříkladu v klidových zónách těchto území, kde zvýšením koncentrace osob pohybujících se na kole může dojít k narušení chráněných ekosystémů, každý projekt je však nutné posuzovat individuálně a s maximální důkladností s přihlédnutím k plánům péče těchto zvláště chráněných území.<sup>102</sup> Obecně však nelze říci, že stezky pro terénní cyklistiku mají negativní dopady na zájmy chráněné zákonem o ochraně přírody a krajiny i v rovině ochrany zvláštní, kdy v případě dodržení metodiky IMBA a důsledného dodržování pravidel provozu těchto stezek jsou zásahy do okolního území minimální a to především díky technickému charakteru stezek, metodám a materiálům použitých při jejich budování a povahou provozu na tomto specifickém sportovišti, kdy je na ně přísně zakázán vjezd jakýmkoliv motorovým vozidlem.

---

<sup>102</sup> Dle ust. §38 není plán péče o zvláště chráněné území obecně závazný, je však důležitým podkladem pro rozhodování orgánu ochrany přírody a je proto vhodné doporučit se s tímto dokumentem v konkrétním případě seznámit.

## 1.6 Vodní zákon

Dalším právním předpisem, který je třeba brát v potaz v případě stezek pro terénní cyklistiku je zákon č. 254/2001 Sb. o vodách a změně některých zákonů (dále jen „VodZ“), který je základním právním předpisem na poli ochrany povrchových i podzemních vod. Stezky pro terénní cyklistiku se mohou svým charakterem (především se bude jednat o trasu stezky) dotknout zájmů chráněných tímto zákonem.

Základním ustanovením, kterým je třeba se řídit při procesu budování i provozu terénních cyklostezek je §5 odst. 3, který stanovuje obecnou prevenční povinnost k ochraně vod i při provádění staveb. Mé závěry ohledně povahy stezek pro terénní cyklistiku sice vyloučily ve většině případů povahu těchto stezek jako staveb, avšak dle mého názoru je možné dovodit, že tento odstavec se bude aplikovat i na provádění terénních úprav, vzhledem k obecnosti tohoto prevenčního ustanovení.

Lze říci, že při budování stezek pro terénní cyklistiku a při jejich následném provozu nedochází k nakládání s vodami, jak je stanoveno v ust. §2 odst. 9 VodZ. Vodu není třeba k provozu těchto stezek odebírat, vzdouvat atd., při budování stezek nejsou vody akumulovány, odebírány apod. Budování stezek pro terénní cyklistiku nelze považovat za činnosti uvedené v ust. § 14 VodZ, ke kterým je třeba povolení vodoprávního úřadu.<sup>103</sup>

Dalším významným ustanovením vodního zákona je §17, který upravuje stavby a činnosti, ke kterým je třeba souhlasu vodoprávního úřadu. Ustanovení mimo jiné stanoví, že souhlas vodoprávního úřadu je třeba pro dle písm. a) stavby a zařízení nacházející se na pozemcích, na nichž se nacházejí koryta vodních toků a dle písm. e) ke stavbám v ochranných pásmech vodních zdrojů. Vzhledem k tomu, že jsem povahu terénní stezky jako stavby vyloučil, jsem toho názoru, že k budování stezek pro terénní cyklistiku nebude v těchto případech souhlasu vodoprávního úřadu třeba, může však nastat situace, kdy příslušný stavební úřad posoudí danou stezku jako stavbu a v tomto případě bude výše uvedeného souhlasu zapotřebí.

Následující ust. §18 VodZ upravuje vyjádření, které může vodoprávní úřad vydat v případě staveb, činností, nebo jiných záměrů, které by mohly ovlivnit zájmy chráněné vodním zákonem. Ustanovení zároveň stanoví, že toto vyjádření není rozhodnutím, ani jej nenahrazuje, povaha takového rozhodnutí bude tedy především preventivní, a měla by žadateli o vyjádření kupříkladu stanovit podmínky, za kterých lze danou činnost provádět

---

<sup>103</sup> Vysazování stromů, či keřů v záplavových zónách, těžba písku, šterku..., geologické práce, úprava koryt vodních toků apod.

apod.<sup>104</sup> Vyjádření vydává vodoprávní úřad na základě žádosti a získání tohoto vyjádření není stavebníkovou povinností, nýbrž právem.

Lze tedy dovodit, že toto vyjádření, jako předběžná informace může zřizovateli stezek pro terénní cyklostezku pomoci při přípravě daného projektu a předejít budoucím problémům, kupříkladu při vytyčování trasy budoucí stezky v blízkosti ochranných pásem vodních zdrojů, území chráněných pro akumulaci povrchových vod apod., především se z vyjádření žadatel dozví, zda k provedení daného záměru bude třeba souhlasu, či povolení vodoprávního úřadu.

Pod ochranu vodního zákona také spadá ochrana vodních toků a jejich koryt a to na základě ust. §46 VodZ. Ustanovení ve své podstatě zakazuje jakékoliv zásahy do vodního koryta i ukládání předmětů v blízkosti vodních toků, kde by mohly být splaveny do vod a ohrozit plynulost toku, zdraví, nebo bezpečnost. Při budování stezek pro terénní cyklistiku je v některých případech nutné přemostění drobných vodních toků. Zřizovatel stezek by tedy při budování takovýchto lávek měl dbát ust. §46 VodZ a při stavbě těchto stezek předcházet poškození koryta, nebo břehu vodního toku. Metodika IMBA uvádí, že v případě nutnosti překonat vodní tok jsou umísťovány v těchto místech dřevěné lávky a to volným položením do terénu, bez vybudování jakýchkoliv nosníků, pilotů apod. Lze tedy usoudit, že tyto lávky by na koryta a břehy vodních toků neměly mít negativní dopad, ust. §46 VodZ je však nutné i přesto respektovat.

Na závěr uvádím správní orgány, které budou ve věcech terénních cyklostezek vodoprávními úřady. Na základě ust. §106 mají obecné kompetence vodoprávního úřadu obecní úřady obcí s rozšířenou působností. Obecní úřady obcí s rozšířenou působností budou rozhodovat jako vodoprávní případy ve věcech, které nejsou vyčleněny ostatním orgánům vykonávajícím působnost vodoprávních úřadů, tedy obecním úřadům, krajským úřadům a Ministerstvům zemědělství a životního prostředí dle ust. § 105 VodZ.<sup>105</sup> Povolení, souhlasy a vyjádření tedy budou dle vodního zákona obecně vydávat příslušné obecní úřady obcí s rozšířenou působností. Krajský úřad si však může vyjádření k určitému záměru na základě ust. §107 odst. 1 písm. b) VodZ vyhradit.

## 1.7 Zákon o ochraně zemědělského půdního fondu

Zákon č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) je základním předpisem na poli ochrany zemědělského půdního fondu. Je však nutné podotknout, že na ochraně půdy se podílí mnoho dalších právních předpisů, především výše

<sup>104</sup> TUREČEK, Karel a kol. *Zákon o vodách s komentářem*. 1. vydání. Praha: SONDY s.r.o. 2002. s. 39.

<sup>105</sup> DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Právo...*, s. 294.

uvedený stavební zákon, zákon o lesích atd.<sup>106</sup> Nicméně z hlediska tématu této práce je podstatný dopad ZPF na stezky pro terénní cyklistiku.

I přesto, že drtivá většina stezek pro terénní cyklistiku je trasována na území lesů, může nastat situace, kdy tyto stezky budou třeba jen z části umístěny na pozemcích spadajících do zemědělského půdního fondu. V tomto případě bude na stezky pro terénní cyklistiku dopadat výše uvedený zákon, který chrání pozemky tvořící zemědělský půdní fond jako jednu ze základních složek životního prostředí. Do zemědělského půdního fondu jsou zahrnuty nejen pozemky obdělávané zemědělskou činností, ale také pozemky sloužící kupříkladu k přístupu na tyto pozemky, nebo pozemky dočasně neobdělávané. Do zemědělského půdního fondu patří tedy nejenom orná půda, vinice, louky a pastviny, ale také polní cesty, odvodňovací příkopy apod.<sup>107</sup>

Vzhledem k výše uvedenému, je možné že stezky pro terénní cyklistiku mohou v některých případech být umístěny kupříkladu na polních cestách, loukách apod., jsem však přesvědčen o tom, že vzhledem k současnému trendu budování těchto stezek na lesních pozemcích se bude jednat o případy ojedinělé. Tuto možnost je však nutné také analyzovat.

V případě umístění terénních cyklostezek na pozemcích spadajících do zemědělského půdního fondu je nutné řídit se zásadami uvedenými v ust. §4 ZPF. Toto ustanovení uvádí, že pro nezemědělské účely je nutné použít především nezemědělskou půdu a v případech, kdy není jiné možnosti co nejméně narušit zemědělský půdní fond. Z uvedeného vyplývá, že při vytyčování tras (tzv. trasování) terénních cyklostezek je nutné dbát ochrany zemědělského půdního fondu a jeho ochranu při trasování stezek brát v potaz.

V případech, že by stezka měla vést na pozemcích spadajících do zemědělského půdního fondu a nejednalo by se kupříkladu o polní cesty, bylo by nutné odnětí ze zemědělského půdního fondu dle ust. §9 ZPF. K tomuto odnětí a provádění jakýchkoliv jiných než zemědělských činností je třeba souhlasu orgánu ochrany zemědělského půdního fondu, který je nezbytný pro rozhodování dle StavZ.<sup>108</sup> V případě odnětí ze zemědělského půdního fondu je nutné zaplatit odvody za odnětí této půdy dle ust. § 11 ZPF, jejichž výpočet je uveden v příloze k ZPF. O souhlas s odnětím ze ZPF bude jako orgán ochrany zemědělského půdního fondu rozhodovat obecní úřad obcí s rozšířenou působností v případě pozemků o výměře do 1ha dle ust. § 15 písm. f) ZPF. O odnětí pozemků větších než 1ha rozhoduje poté krajský úřad na základě ust. § 17a písm. e).

---

<sup>106</sup> DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Právo...*, s. 298-299.

<sup>107</sup> Ust. §1 odst. 2. a 3. ZPF.

<sup>108</sup> Kupříkladu rozhodnutí o změně využití území, ohlášení stavby atp.

Na závěr této analýzy musím uvést, že umístění tras terénních cyklostezek na zemědělské pozemky považuji za hypotetickou možnost, s kterou jsem se prozatím nesešel, a domnívám se, že situace vytyčení trasy terénní cyklostezky po těchto pozemcích bude velice ojedinělá.



# Proces zřizování terénních cyklostezek

## 1.8 Obecně o procesu zřizování terénních cyklostezek

Stežky pro terénní cyklistiku, jak jsem uvedl výše, jsou dle mého právního názoru z pohledu stavebního zákona v drtivé většině terénními úpravami. Tento závěr bude mít vliv i na proces budování těchto stezek, kdy při jeho analýze budu postupovat právě jako při provádění terénních úprav. Především je nutné uvést, že v každém případě bude proces zřizování těchto stezek alespoň trochu odlišný. Každý projekt stezky bude jiný z hlediska parametrů dané stezky, umístění stezky a také o stezkách nebude rozhodovat stále stejný stavební úřad. Právě posouzení příslušného stavebního úřadu bude dle mého názoru významným pro proces zřizování těchto stezek.

Prvním a základním požadavkem pro budování terénních cyklostezek je souhlas vlastníka pozemku, na kterém se mají stežky v budoucnu nacházet, pokud samozřejmě nejsou ve vlastnictví zřizovatele dané stezky, přičemž obsahem souhlasu vlastníka pozemku musí být i udělení výjimky z ust. §20 odst. 1 písm. b) LesZ. Požadavek prokázání vlastnického práva, či souhlasu vlastníka pozemku je uveden jako jedna z náležitostí žádosti o vydání územního rozhodnutí v ust. § 86 odst. 3 StavZ, stejný požadavek je kladen na žádost o vydání územního souhlasu dle ust. § 96 StavZ, nebo jako náležitost veřejnoprávní smlouvy dle ust. §78a StavZ, které představují alternativy k územnímu rozhodnutí.<sup>109</sup> I v případě, kdy by daný záměr vybudování terénních cyklostezek nespadal pod regulaci stavebního zákona je souhlas vlastníka s vybudováním těchto stezek nezbytný a to s ohledem na ustanovení článku 11 Listiny základních práv a svobod (dále jen „LZPS“), které upravují základní ochrany vlastnického práva a ust. § 1042 OZ, které upravuje základní ochranu vlastnického práva.<sup>110</sup> Je tedy zřejmé, že bez souhlasu vlastníka pozemku s vybudováním těchto stezek na jeho pozemku by se jednalo o neoprávněný zásah do vlastnického práva chráněného LZPS.

Základním právním předpisem v procesu zřizování terénních cyklostezek bude stavební zákon, který upravuje jak územní rozhodování, jako jeden z nástrojů územního plánování, tak stavební řád, který upravuje vlastní stavebněprávní problematiku.<sup>111</sup> Samotný průběh řízení dle stavebního zákona bude ovlivněn především právním posouzením daného záměru

<sup>109</sup> MAREK, Karel. PRŮCHA, Petr. *Stavební právo veřejné a soukromé podle úpravy závazků v novém občanském zákoníku*. Praha: Leges. 2013. s. 121.

<sup>110</sup> Ustanovení konkrétně uvádí: „Vlastník se může domáhat ochrany proti každému, kdo neprávem do jeho vlastnického práva zasahuje, nebo jej ruší jinak než tím, že mu věc zadržuje“.

<sup>111</sup> MAREK, Karel. PRŮCHA, Petr. *Stavební...*, s. 92,125.

příslušným stavebním úřadem na počátku celého řízení, kdy dle jeho právní kvalifikace z hlediska StavZ bude klíčová pro použití různých procesních institutů a postupů, které budou popsány níže.

## 1.9 Územní řízení

### 1.9.1 Terénní cyklostezky jako terénní úpravy dle ust. § 80 odst. 3 písm. a) StavZ

Ust. § 80 StavZ upravuje rozhodnutí o změně využití území, jako jeden z typů územních rozhodnutí upravených ve stavebním zákoně. Toto rozhodnutí stanoví nový způsob využití daného pozemku a je právní úpravou vyžadováno pro terénní úpravy, tudíž i pro terénní cyklostezky.<sup>112</sup> Odstavec třetí tohoto paragrafu ovšem uvádí ty záměry, které rozhodnutí o změně využití území nevyžadují a mezi nimi pod písmenem a) terénní úpravy do 1,5 m výšky, nebo hloubky o výměře do 300 m<sup>2</sup>, s tím, že tyto úpravy nesmí mít společnou hranici s veřejnou pozemní komunikací, či veřejným prostranstvím a jejich zřízením nebo provozem nesmí docházet k nakládání s odpady. Výčet těchto podmínek je však nutné doplnit ještě o podmínky uvedené v odstavcích třetím a čtvrtém tohoto ustanovení, kdy se nesmí jednat o území s prokázaným výskytem archeologických nálezů, o zvláště chráněná území a daný záměr nesmí být posuzován z hlediska vlivů na životní prostředí.<sup>113</sup>

Podmínka parametrů terénní úpravy dle ust. § 80 odst. 3 písm. a) je vcelku jasná, další nutnou podmínkou je absence společné hranice s veřejnými pozemními komunikacemi. V případě budování terénních cyklostezek dojde velmi často k situacím, kdy tyto stezky budou napojeny na lesní cesty, které budou sloužit k vzájemnému propojování jednotlivých stezek v dané oblasti. Otázkou tedy je, zda lesní cesty, jako účelové komunikace lze považovat za veřejné pozemní komunikace ve světle ust. § 80 odst. 3 StavZ. Jsem toho názoru, že lesní cesty je nutné kvalifikovat jako veřejné pozemní komunikace a to především s ohledem na skutečnost, že se jedná o veřejné přístupné účelové komunikace dle ust. §7 ZPK, na které se vztahuje veřejné užívání. Zákon o pozemních komunikacích sice účelovou pozemní komunikaci za veřejnou obecně nepokládá, ovšem vzhledem k charakteru lesních cest a volném přístupu na ně díky institutu veřejného užívání je lze dle mého názoru za veřejné pozemní komunikace považovat.

---

<sup>112</sup> MAREK, Karel. PRŮCHA, Petr. *Stavební...*, s. 107.

<sup>113</sup> Dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a změně některých souvisejících zákonů (tomuto zákonu bude věnována jedna z částí této kapitoly).

Veřejné prostranství je pak definováno v ust. §34 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (dále jen „OZř“) jako „všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.“<sup>114</sup> Je tedy zřejmé, že požadavek absence společných hranic s veřejnou pozemní komunikací či veřejným prostranstvím má ochrannou funkci, kdy by případné terénní úpravy provedené bez regulace stavebního zákona (tedy dohledu stavebního úřadu) mohly ohrozit veřejné užívání těchto materiálních statků. Zde je však vhodné poznamenat, že v praxi jsou terénní cyklostezky stavebními úřady nejčastěji posuzovány právě jako terénní úpravy nepodléhající regulaci stavebního zákona tedy dle ust. §80 odst. 3 písm. a) StavZ.<sup>115</sup>

Je tedy vhodné zamyslet se nad správností této kvalifikace terénních cyklostezek. Domnívám se, že stavební úřady, které kvalifikovaly terénní cyklostezky dle ust. §80 odst. 3 StavZ nepovažují lesní cesty za veřejně pozemní komunikace ve světle tohoto ustanovení a tudíž považují podmínky zde uvedené za splněné.<sup>116117</sup> Otázkou je, zda je možná kvalifikace podle § 80 odst. 3 písm. a) i přesto, že by si byl stavební úřad vědom toho, že lesní cesta, se kterou bude daná stezka pro terénní cyklistiku sousedit, či na kterou se bude dokonce napojovat, je veřejnou pozemní komunikací. Stavební zákon uvádí poměrně jasný požadavek absence společné hranice s veřejnou pozemní komunikací, jehož důvod spatřuji právě v ochraně veřejného užívání, které by mohlo být provedenými terénními úpravami narušeno.

Ovšem v případě terénních cyklostezek, které považuji za terénní úpravy je situace odlišná, jelikož se jedná o specifickou terénní úpravu, která svým charakterem odpovídá materiálnímu statku, který je veřejně užíván. Je tedy otázkou, zda v případě těchto stezek neztrácí zákonná ochrana veřejného užívání v podobě výše uvedených podmínek absence společné hranice smysl a zda by taková stezka nemohla být vyhodnocena i přes skutečnost, že má společnou hranici s lesní cestou jako terénní úprava dle § 80 odst. 3 písm. a) StavZ.

---

<sup>114</sup> Zákon č. 128/2000 Sb. o obcích (obecní zřízení).

<sup>115</sup> Vyjádření MÚ Javorník ze dne 25. 9. 2013, č. j. V MEJV/2725/2013/Ja; Vyjádření MÚ Vrbno pod Pradědem ze dne 13. 3. 2013, č. j. MUVV 2272/2013; Vyjádření MÚ Vsetín ze dne 21. 3. 2015, č. j. MUVS-S 2585/2013/OÚPSŘ-330/Hrn-2.

<sup>116</sup> Zde ještě nesmím opomenout další podmínku pro kvalifikaci terénních cyklostezek dle ust. §80 odst. 3 písm. a) StavZ a to, že nesmí být nakládáno s odpady. Tuto problematiku upravuje zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech, který ve svém ust. § 4 odst. 1 písm. d) definuje pojem „nakládání s odpady“ jako shromažďování, sběr, výkup, odstraňování odpadů atd. Z povahy terénních cyklostezek jako sportovního zařízení je zřejmé, že k nakládání s odpady nebude v jejich případě docházet.

<sup>117</sup> Stejného názoru je Mgr. Jana Macháčková v komentáři ke stavebnímu zákonu, kde uvádí jako veřejné pozemní komunikace pouze dálnice, silnice a místní komunikace a výslovně za ně nepovažuje účelové komunikace dle ust. § 7 ZPK.

Ke kvalifikaci dle ust. § 80 odst. 3 písm. a) ještě uvádím, že v případě absence společné hranice s veřejnou pozemní komunikací, či veřejným prostranstvím je možné kvalifikovat terénní cyklostezku bez větších problémů dle tohoto ustanovení. Je však vhodné doplnit, že v případě umístění těchto stezek ve zvláště chráněném území<sup>118</sup>, či v případě prokázané přítomnosti archeologických nálezů nelze o takovéto právní kvalifikaci ani uvažovat.<sup>119</sup>

Za předpokladu, že bude daná stezka příslušným stavebním úřadem kvalifikována jako terénní úprava dle ust. §80 odst. 3 písm. a), nebude vůbec spadat pod regulaci stavebního zákona a nebude tedy posuzována ani z hlediska stavebního řádu, je však nutné uvést, že tato skutečnost nemá vliv na regulaci některými zvláštními právními předpisy.<sup>120</sup>

V případě kvalifikace terénních cyklostezek jako terénních úprav, které nebudou spadat pod regulaci stavebního zákona, lze uvést ještě jednu možnost. Stavební úřad může kvalifikovat tyto stezky jako terénní úpravy, které však nemění podstatně vzhled prostředí, či odtokové poměry. V takovém případě bude výsledek této kvalifikace shodný jako kvalifikace dle ust. § 80 odst. 3 písm. a) tedy, že na tyto stezky se stavební zákon vůbec nebude vztahovat. Stejného názoru je i komentář ke stavebnímu zákonu, který mimo jiné uvádí: „*Základní podmínkou limitující požadavek na projednání terénních úprav v rámci povolovacích procesů dle stavebního zákona je zjištění stavebního úřadu, zda jejich provedením dojde k podstatné změně vzhledu prostředí, nebo podstatné změně odtokových poměrů.*“<sup>121</sup> Lze tedy říci, že nejpodstatnější je především první posouzení terénních cyklostezek příslušným stavebním úřadem a jejich následná kvalifikace. Z kazuistiky citované výše nelze zjistit, zda příslušné stavební úřady kvalifikovaly dané stezky jako nenaplnující podmínky ust. §3 odst. 1 StavZ, nebo podlimitní dle ust. § 8 odst. 3 písm. a) StavZ.<sup>122</sup>

### **1.9.2 Terénní cyklostezky jako terénní úpravy dle ust. § 80 odst. 1 písm. a) StavZ**

Ustanovení § 80 odst. 1 upravuje ty záměry, pro které je třeba územního rozhodnutí o změně využití území. Jedním z těchto záměrů jsou terénní úpravy, které nespádají pod úpravu ust. §80 odst. 3 písm. a) tohoto zákona, či nebudou spadat pod ust. § 96 odst. 2 písm. f), kterému se budu věnovat níže. V tomto ustanovení je upraveno územní rozhodnutí pro ty terénní úpravy, které přesahují parametry uvedené v ust. § 80 odst. 3 písm. a), tedy překročí zde uvedené parametry, nebo nesplní zde dané podmínky. Pokud příslušný stavební úřad

<sup>118</sup> Dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.

<sup>119</sup> Dle zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči.

<sup>120</sup> Kupříkladu výjimka ze zákazu provádění terénních úprav dle ust. § 20 odst. 1 písm. b) lesního zákona

<sup>121</sup> MACHAČKOVÁ, Jana a kol. *Stavební zákon. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, s.27.

<sup>122</sup> Zdroje uvedené v citaci č. 116.

kvalifikuje danou terénní cyklostezku dle tohoto ustanovení, bude muset proběhnout celé územní řízení, jehož výsledkem bude vydání územního rozhodnutí o změně využití území.<sup>123</sup>

Územní řízení je zahajováno na návrh, kterým je žádost o vydání územního rozhodnutí (dále jen „žádost“ dle ust. §86 StavZ. Tato žádost musí mít kromě obecných náležitostí uvedených v ust. § 37 SŘ také náležitosti zvláštní uvedené v odstavci 2. tohoto ustanovení.<sup>124</sup>

K žádosti o vydání územního rozhodnutí musí žadatel přiložit:

- a) Doklady prokazující jeho vlastnické právo k pozemkům, na kterých budou stezky budovány (pokud jej nelze ověřit z katastru nemovitostí), či souhlas vlastníka nemovitosti dle odst. 3 tohoto ust.
- b) Závazná stanoviska dotčených orgánů, kterými budou v případě terénních cyklostezek nejčastěji orgán státní správy lesů, vodoprávní úřad a orgán ochrany přírody.<sup>125126</sup>
- c) Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury, kterými budou kupříkladu vyjádření o existenci energetického zařízení, či sítě elektronických komunikací, ale také stanovisko vlastníka lesní cesty, na kterou se má stezka pro terénní cyklistiku napojit
- d) Smlouvy s příslušnými vlastníky dopravní a technické infrastruktury, které budou v případě terénních cyklostezek představovat nejčastěji umožnění napojení těchto stezek na lesní cesty, jako veřejně přístupné účelové komunikace
- e) Dokumentaci pro vydání územního rozhodnutí – průvodní zprávu, souhrnnou technickou zprávu, výkresovou dokumentaci a dokladovou část<sup>127</sup>

Žádost je podávána na formuláři, který je přílohou č. 2 vyhlášky č. 503/2006 Sb. o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu.

Stavební úřad posuzuje záměr žadatele postupem dle ust. §90 StavZ, kdy posuzuje soulad záměru s:

- a) Vydanou územně plánovací dokumentací, nejčastěji tedy s územním plánem. Jako příklad uvádím územní plán obce Černá voda, na jejímž území jsou umístěny některé terénní cyklostezky v rámci areálu Rychlebské stezky.<sup>128</sup> Územní plán

<sup>123</sup> Upravené v ustanoveních §84 až 102 stavebního zákona.

<sup>124</sup> Zákon č. 500/2004 Sb. správní řád, který ve svém ust. § 37 udává jako obecné náležitosti podání označení žadatele, v jaké věci je podání učiněno, čeho se podání domáhá, jakému správnímu orgánu je určeno a podpis osoby, která podání činí.

<sup>125</sup> Těmto předpisům se věnovala předchozí kapitola č. 2.

<sup>126</sup> Podkladem mohou být i souhlas, či vyjádření dle zvláštních právních předpisů popsanych v kapitole č. 2.

<sup>127</sup> Podrobné náležitosti této dokumentace jsou uvedeny v příloze č. 2 vyhlášky č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb.

<sup>128</sup> Územní plán obce Černá voda, [cit. 22.3.2015]. dostupný na

dotčené oblasti upravuje jako plochy lesní a využití těchto ploch pro cyklostezky zařazuje do kategorie podmíněné. Lze tedy uzavřít, že v tomto konkrétním případě může příslušný stavební úřad v rámci posuzování souladu stezek s územním plánem klást zřizovateli stezek podmínky pro budování a provoz těchto stezek z důvodů ochrany daného území

- b) s cíli a úkoly územního plánování, které jsou definovány v ustanoveních § 18 a §19 StavZ a představují obecné požadavky na rozhodování v území (jedná se kupříkladu o architektonickou a urbanistickou koncepci atd.)
- c) soulad s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů, kdy se bude především jednat o posouzení souladu dané stezky s prováděcími vyhláškami ke stavebnímu zákonu
- d) s požadavky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, kdy bude stavební úřad posuzovat především navázání stezek na veřejné pozemní komunikace a souhlas vlastníků těchto komunikací s napojením stezek<sup>129</sup>
- e) s požadavky zvláštních právních předpisů, kdy je stavební úřad povinen zajistit správné vymezení dotčených správních orgánů, které se mají k danému záměru vyjádřit, nejčastěji je toto vyjádření učiněno formou závazného stanoviska.<sup>130</sup>

Výsledkem tohoto územního řízení je potom územní rozhodnutí o změně využití území, ve kterém stavební úřad schvaluje navržený záměr, stanoví nový způsob využití pozemku, ale také stanovuje podmínky pro využití a ochranu území, realizaci záměru, rozhodne o námitkách uplatněných účastníky, v odůvodnění se vypořádá s připomínkami veřejnosti.<sup>131</sup>

Na závěr lze říci, že územní řízení vedené na základě kvalifikace stavebního úřadu terénních cyklostezek dle ust. § 80 odst. 1 písm. a) je ze všech možných alternativ nejsložitější a bude probíhat v těch případech, kdy bude hrozit značný zásah do zájmů chráněných stavebním zákonem, či zvláštními zákony z oblasti práva životního prostředí. Typickým příkladem, kdy bude třeba k realizaci terénních cyklostezek územní rozhodnutí o změně využití území dle ust. § 80 odst. 1 písm. a) StavZ budou stezky umístěné na území chráněné krajinné oblasti, či jiného zvláště chráněného území.

---

< [http://www.obeccernavoda.cz/index.php?id=zobraz\\_dokumenty\\_slozky.php&cislo\\_id=24&dir\\_id=404](http://www.obeccernavoda.cz/index.php?id=zobraz_dokumenty_slozky.php&cislo_id=24&dir_id=404)>.

<sup>129</sup> MACHAČKOVÁ, Jana a kol. *Stavební...*, s. 377.

<sup>130</sup> Tamtéž s. 378.

<sup>131</sup> Dle ust. § 92 StavZ.

### 1.9.3 Terénní cyklostezky jako terénní úpravy dle ust. § 96 odst. 2 písm. f) StavZ

Ust. § 96 StavZ představuje zjednodušující alternativu oproti klasickému územnímu řízení a to územní souhlas.<sup>132</sup> Vydání územního souhlasu je možné za splnění několika podmínek. V odstavci prvním daného ust. jsou uvedeny podmínky obecné jimiž jsou požadavek umístění daného záměru v zastavitelném, nebo zastavěném území a absence zjišťovacího, či posuzovacího řízení dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, zároveň se umístěním daného záměru nesmí podstatně poměry v území a zároveň nesmí být kladeny nové nároky na technickou, či dopravní infrastrukturu, tedy lze konkrétně říci, že stezky musí být napojeny na stávající dopravní síť.

Zvláštní podmínky pro terénní cyklostezky, realizované skrze tento procesní postup jsou stanoveny v odstavci druhém pod písmenem f), které uvádí ty terénní úpravy, které nepřesáhnou výměru 1000 m<sup>2</sup> a splňují opět podmínky maximální výšky a hloubky 1,5 m a absence společné hranice s veřejnými komunikacemi a prostranstvími, samozřejmě nesmí být nakládáno s odpady.

V rámci tohoto ustanovení bude tedy záležet především na umístění stezek v lokalitě, která je územním plánem dané obce stanovena jako zastavitelná, nebo zastavěná plocha. Typicky se bude jednat především o ty stezky, které budou svými parametry překračovat podmínky ust. §80 odst. 3 písm. a), avšak budou umístěny kupříkladu v příměstských oblastech a nebude tudíž docházet k tak výrazným zásahům do zájmů chráněných zvláštními právními předpisy.

Toto řízení je zahájeno na základě žádosti, jejíž náležitosti jsou upraveny v odst. 3 tohoto ustanovení. Z požadavků nutných k vydání územního souhlasu je především třeba uvést souhlasy vlastníků sousedících s pozemky, na kterých bude daná stezka umístěna. Tento požadavek je jedním ze základních rozdílů oproti územnímu řízení, jelikož se v tomto řízení neuplatňují námitky.

Stavební úřad v případě tohoto řízení posuzuje daný záměr opět s ohledem k vydané územně plánovací dokumentaci, s cíli a úkoly územního plánování, zda je záměr v souladu s požadavky na ochranu veřejných zájmů dle zvláštních právních předpisů, vlastníků dopravní a technické infrastruktury a oprávněných zájmů účastníků řízení.<sup>133</sup> Lze tedy říci, že s vybudováním dané stezky musí souhlasit dotčené orgány, ať již formou závazného

---

<sup>132</sup> Proces vydání územního souhlasu není správním řízením, nýbrž procesem zvláštním, na nějž se kromě procesní úpravy stavebního zákona vztahuje subsidiárně úprava dle části čtvrté správního řádu.

<sup>133</sup> MACHAČKOVÁ, Jana a kol. *Stavební...*, s. 431.

stanoviska, souhlasu, či vyjádření, tak vlastníci sousedních pozemků a dotčených pozemních komunikací.

Za splnění výše uvedených podmínek může stavební úřad vydat územní souhlas a to ve lhůtě 30 dnů ode dne podání žádosti.<sup>134</sup> Územní souhlas tedy nahrazuje územní rozhodnutí o změně využití území a lze jej využít za výše uvedených podmínek pro realizaci terénních cyklostezek.

#### **1.9.4 Další alternativy k územnímu řízení**

V Případě, že stavební úřad kvalifikuje terénní cyklostezky, jako terénní úpravy spadající pod regulaci stavebního zákona má zřizovatel stezky další alternativy k výše uvedeným procesním postupům dle stavebního zákona.

Předně může místo podání žádosti o územní rozhodnutí podat stavebnímu úřadu návrh na uzavření veřejnoprávní smlouvy dle ust. § 78a StavZ.<sup>135</sup> Veřejnoprávní smlouva, v případě jejího uzavření plně nahrazuje územní rozhodnutí a je opět jedním ze zjednodušujících postupů.<sup>136</sup> Smluvními stranami této smlouvy budou žadatel, v našem případě tedy zřizovatel dané stezky a správní orgán, tedy stavební úřad věcně a místně příslušný. Je však nutné uvést, že uzavření této smlouvy není možné u záměrů, které budou posuzovány z hlediska vlivů na životní prostředí. Náležitosti této smlouvy (respektive jejího návrhu předkládaného žadatelem) jsou obdobné jako při podání žádosti o vydání územního rozhodnutí a jsou opět upraveny prováděcí vyhláškou.<sup>137</sup>

Další alternativou k územnímu řízení je zjednodušené územní řízení upravené v ust. § 95 StavZ, které představuje další možnost, jak zrychlit proces zřizování terénních cyklostezek. Postup dle ust. §95 StavZ je však možný za předpokladu, že záměr je v zastavěném území, či zastavěné ploše, nevyžaduje posouzení vlivů na životní prostředí, jsou předložena závazná stanoviska, či rozhodnutí dotčených orgánů dle zvláštních předpisů, žádost je doložena souhlasem vlastníka dotčených pozemků a vlastníků sousedících pozemků. Návrh územního rozhodnutí je následně vyvěšen na úřední desce po dobu 15 dnů a doručen dotčeným orgánům a žadateli. Pokud v této lhůtě dotčené orgány nepodají výhrady k danému rozhodnutí, či účastníci námitky (v tomto případě především vlastníci sousedních pozemků), následným dnem po uplynutí lhůty nabývá rozhodnutí právní moci. Je však třeba uvést, že námitky, či

---

<sup>134</sup> Tamtéž s. 431.

<sup>135</sup> Stavební zákon umožňuje uzavření takovéto smlouvy na základě ust. § 4 odst. 1 StavZ, v obecné právní úpravě je to potom ust. § 161 správního řádu.

<sup>136</sup> ROZTOČIL, Aleš a kol. *Stavební zákon. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013s. 323.

<sup>137</sup> Vyhláška č. 503/2006 Sb. o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu, konkrétně ust. §16.



výhrady mohou být podávány pouze za předpokladu, že se změnilы podklady, se kterými daný účastník, či dotčený orgán vyslovil svůj původní souhlas.

## **1.10 Stavební řád**

### **1.10.1 Terénní cyklostezky v režimu ust. § 103 StavZ**

Ust. §103 StavZ upravuje ty záměry, které ke své realizaci nevyžadují stavební povolení ani ohlášení. Mezi tyto záměry řadí dané ustanovení i terénní úpravy uvedené v ust. § 80 odst. 3 písm. a). Lze tedy říci, že v případech, kdy příslušný stavební úřad kvalifikuje daný záměr vybudování terénních cyklostezek dle ust. §80 odst. 3 písm. a) nebude tento záměr vůbec spadat pod úpravu stavebního zákona a to ani z hlediska stavebního řádu. Zde je však nutné znovu poznamenat, že se tak nebude jednat v případě terénních cyklostezek posuzovaných z hlediska vlivů na životní prostředí a stezek umístěných ve zvláště chráněných územích.

### **1.10.2 Terénní cyklostezky dle ust. § 104 StavZ**

Ust. §104 StavZ upravuje ty záměry, které musí být stavebnímu úřadu ohlášeny. Mezi tyto záměry stavební zákon řadí i terénní úpravy pod odst. 1 písm. i), které definuje jako „*terénní úpravy neuvedené v § 103 odst. 1 písm. b)*“. Z takto uvedeného dovozují, že stavebnímu ohlášení budou podléhat veškeré zbývající terénní úpravy, které budou podléhat režimu stavebního zákona, tedy především ty terénní úpravy, které svými parametry překračují požadavky maximální výšky a hloubky 1,5m, nebo je jejich rozloha větší než 300m<sup>2</sup> a nebo nevyhovují dalším podmínkám v ust. §80 odst. 3 písm. a). Zde ještě musím doplnit, že ohlášení nevyžadují také ty terénní úpravy, u kterých to stavební úřad stanovil dle ust. § 78 odst. 6, je však nutné poznamenat, že takto stavební úřad rozhodne pouze na základě žádosti, nikoliv z úřední povinnosti.<sup>138</sup>

Náležitosti ohlášení potom upravuje ust. § 105 StavZ. Především se jedná o souhlas vlastníka pozemku s realizací terénních úprav, nebo doklad prokazující vlastnické právo ohlašovatele, dále územní rozhodnutí, či jiný správní akt územní rozhodnutí nahrazující, souhlasná závazná stanoviska, či rozhodnutí dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury, projektovou dokumentaci a souhlasy vlastníků dotčených pozemků, tedy nejčastěji pozemků sousedních.<sup>139</sup>

---

<sup>138</sup> MACHAČKOVÁ, Jana a kol. *Stavební...*, s. 292-293.

<sup>139</sup> Podrobné náležitosti projektové dokumentace potom stanoví §18a vyhlášky č. 503/2006 Sb. o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu.

Po posouzení požadavků uvedených v ust. § 106 odst. 1 StavZ vydá, v případě že je dané ohlášení v souladu s těmito požadavky, příslušný stavební úřad souhlas se stavebním ohlášením.

### 1.10.3 Několik poznámek ke stavebnímu řízení

Z výše uvedeného je zřejmé, že hlavní páteř posuzování terénních cyklostezek z hlediska stavebního zákona bude spočívat v územním řízení. Dle kvalifikace terénních cyklostezek, vzhledem k jejich parametrům a umístění bude stavební úřad postupovat různými způsoby a dle různých možných alternativ, jak bylo uvedeno výše. Neznamená to však, že zřizovatel terénních cyklostezek nebude moci s řízením disponovat a zvolit si (v rámci podmínek právní úpravy) alternativu ke klasickému územnímu řízení.

Postupně během tvorby této kapitoly jsem došel k závěru, že v případě terénních cyklostezek (obecně lze říci v případě terénních úprav) nebude probíhat stavební řízení, jehož výsledkem by bylo stavební povolení terénních úprav. Dle mého právního názoru bude v režimu stavebního řádu rozhodováno o terénních cyklostezkách pouze v rámci stavebního ohlášení, nikoliv v rámci klasického stavebního řízení. K tomuto názoru jsem došel na základě několika skutečností.

Předně lze uvést, že systém zákona poměrně striktně rozlišuje mezi stavbami a terénními úpravami a v případě, že se má dané ustanovení regulující stavby vztahovat i na terénní úpravy, výslovně to uvádí.<sup>140</sup> Ust. § 108 StavZ upravující stavby, k jejichž provedení je třeba stavebního povolení, však žádnou takovou formulaci neobsahuje. Dalším argumentem pro můj závěr je ta skutečnost, že stavební zákon neobsahuje skutkovou podstatu přestupku, která by spočívala v provedení terénních úprav bez stavebního povolení. Zákon zná, co se týče terénních úprav, pouze přestupky se skutkovou podstatou spočívající v jejich provedení v rozporu s úpravou uvedenou v ust. § 104 StavZ. Lze tedy říci, že ze systematiky stavebního zákona celkem jasně vyplývá, že k provádění terénních úprav není třeba stavebního povolení, nýbrž pouze souhlas s ohlášeným záměrem dle ust. § 106 StavZ.

Tento závěr lze podložit také výkladem komentáře ke stavebnímu zákonu k ust. § 3 odst. 1 StavZ, který mimo jiné uvádí: „*Stavební povolení ani ohlášení pak podle § 103 odst. 1 písm. b) StavZ nevyžadují terénní úpravy uvedené v § 80 odst. 3 písm. a) StavZ, nebo úpravy pozemků uvedené v § 80 odst. 3 písm. e) StavZ, tzn. Takové, které nepodléhají vydání územního rozhodnutí. Pokud by byly parametry zde stanovené překročeny, vyžadují tyto*

---

<sup>140</sup> Kupříkladu ust. §129 odst. 7 StavZ uvádí konkrétně: „*U terénních úprav a zařízení se postupuje podle odstavců 2 až 6 přiměřeně....*“

*terénní úprav po svém územním projednání též ohlášení*".<sup>141</sup> Je tedy zřejmé, že autoři komentáře dělí terénní úpravy z hlediska stavebního řádu na dvě kategorie a to ty, které budou spadat do tzv. volného režimu a poté ty, které budou muset být ohlášeny.

## **1.11 Terénní cyklostezky a posuzování vlivů na životní prostředí**

Posuzování vlivů daného záměru na životní prostředí je v případě terénních úprav významným determinantem procesních postupů ve schvalovacím procesu dle stavebního zákona.<sup>142</sup> Posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „EIA“) je velmi často negativní podmínkou u alternativ ke klasickému územnímu řízení. Především se jedná o negativní podmínku pro možnost vydání územního souhlasu dle ust. § 96 StavZ, nebo vydání územního rozhodnutí ve zjednodušeném územním řízení dle ust. § 95 StavZ.

Ve věci terénních cyklostezek musíme posoudit, zda bude v jejich případě nutné provedení posouzení EIA. Proces EIA upravuje komplexně zákon č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, který ve své příloze č. 1 uvádí taxativní výčet záměrů, které budou muset být posuzovány v rámci procesu EIA (kategorie I) a záměrů u kterých bude provedeno tzv. zjišťovací řízení (kategorie II). Z této přílohy je možné zjistit, že v kategorii II, bod 10.8 jsou uvedeny sportovní areály na ploše nad 1 ha, ... cyklokrosové a cyklotrialové areály mimo území chráněná podle zvláštních právních předpisů.

Je tedy vhodné posoudit, zda lze pod cyklokrosové areály zařadit i terénní cyklostezky. Domnívám se, že nikoliv a to především na základě rozdílnosti těchto sportovních areálů. Především je nutné poukázat na skutečnost, že cyklokrosové tratě jsou provozovány především k závodním účelům, kdy je v krátkém časovém úseku trať vystavena vlivům velkého množství závodníků, na rozdíl od terénních cyklostezek, kde je návštěvnost v průběhu sezóny poněkud konstantnější. Dále je nutné poznamenat, že cyklokros je zvláštní cyklistická disciplína, kterou lze charakterizovat prvky jako bláto, voda, písek, sníh atd. V tomto sportovním odvětví se závodník musí vyrovnat právě s atypickým typem tratě většinou plným blátivých rozmočených úseků, písku a nezděná sněhu.

Oproti tomuto pojetí jsou terénní cyklostezky rozdílné a to především tím, že hlavními terénními překážkami nejsou rozbahněné povrchy, nýbrž naopak ztuhlé stezky doplněné o přirozené, či umělé překážky jako kameny a terénní vlny. Přítomnost rozbahněných úseků a vody na terénních cyklostezkách je brána jako negativní skutečnost. Budování terénních

<sup>141</sup> MACHAČKOVÁ, Jana a kol. *Stavební...*, s. 27-28.

<sup>142</sup> Proces posuzování vlivů na životní prostředí tzv. EIA je upraven samostatným zákonem č.100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a změně některých souvisejících zákonů.

cyklostezek je prováděno tak, aby takové úseky nevznikaly, jelikož z hlediska trvalé udržitelnosti těchto stezek je vodní eroze negativním prvkem.

Jsem tedy toho názoru, že terénní cyklostezky nelze srovnávat s cyklokrosovými tratěmi právě z důvodu výrazných odlišných parametrů těchto specifických sportovišť, kdy zjednodušeně řečeno v případě cyklokrosově trati je blátivý úsek jedním z jejich základních prvků oproti terénní cyklostezce, kde se jedná o jev naprosto nežádoucí. Tímto docházím k závěru, že možnost zásahu do životního prostředí je v případě terénních cyklostezek nepoměrně menší, než u cyklokrosových areálů, kdy rozježděním těchto tratí velkým množstvím cyklistů dochází k výraznému zásahu do porostů a prostředí dané lokality. Naproti tomu stezky pro terénní cyklistiku jsou budována s maximálním ohledem na okolní prostředí a s požadavky na trvalou udržitelnost.

V případě, že by stezka pro terénní cyklistiku byla kvalifikována jako záměr vyžadující provedení zjišťovacího řízení dle kategorie II, je vhodné použít ust. § 91 StavZ a spojit územní řízení s procesem EIA, čímž dojde k výraznému zrychlení a zjednodušení celého povolovacího procesu. Stanoviska vydané na základě procesu EIA je podkladem pro rozhodnutí stavebního úřadu v územním řízení a stavební úřad k němu při vydávání rozhodnutí přihlédne, avšak není závazné. V případě, že by nebylo postupováno dle ust. § 91 StavZ je nutné přiložit stanovisko jako výsledek procesu EIA k žádosti o vydání územního rozhodnutí.<sup>143</sup>

---

<sup>143</sup> PRŮCHOVÁ, Ivana a kol. *Stavební zákona a ochrana životního prostředí*. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita. 2011. s. 218-219.

# Zhodnocení právního stavu a úvahy de lege ferenda

## 1.12 Obecně

Současná právní úprava terénní cyklostezky naprosto nezná a díky tomu, je nutné je podřazovat pod právní instituty těmto stezkám nejbližší, avšak ne vždy nejvhodnější. Kupříkladu skutečnost, že tyto stezky jsou určeny široké veřejnosti k jízdě na kole, zakládá úvahu o institutu veřejného užívání vázícího se na tyto stezky.

## 1.13 Stavební zákon

Stavební úřady nejčastěji kvalifikují stezky pro terénní cyklistiku jako terénní úpravy podlimitní. Tedy nesplňující základní požadavky uvedené v ust. § 3 odst. 1 StavZ, tedy buď neměníci podstatně vzhled prostředí, či odtokové poměry. S těmito závěry je však možné v některých případech přinejmenším polemizovat. Především je nutné uvést, že prvotní právní kvalifikace je klíčová pro celý další proces povolování stezek pro terénní cyklistiku. Vzhledem k naprosté absenci speciální právní úpravy, judikatury, či odborných textů je toto posouzení čistě na stavebním úřadu v rámci jeho správního uvážení. Jelikož neexistuje žádné sjednocující stanovisko, může nastat situace, kdy budou kvalifikace jednotlivých stavebních úřadů rozdílné. Zde je však nutné poznamenat, že problém nevhodné právní kvalifikace nespočívá dle mého názoru na špatných postupech daných správními orgány, nýbrž na nedokonalé legislativě. Musíme si uvědomit, že stavební úřad posuzující danou stezku se většinou s tímto specifickým sportovištěm setkává poprvé a s rozhodováním o takovémto záměru nemá většinou absolutně žádné zkušenosti, jelikož se od všech ostatních záměrů naprosto odlišuje.

## 1.14 Zákon o pozemních komunikacích

Závěry ohledně stezek pro terénní cyklistiku výše uvedené, jasně prokazují, že v případě stezek se nemůže jednat o jakoukoliv kategorii pozemních komunikací. V případě ZPK nevidím žádnou možnost, jak danou právní situaci zlepšit. Dle mého názoru nebude za žádných okolností možné stezky pro terénní cyklistiku kvalifikovat jako některou z pozemních komunikací, a to právě z důvodu absence základního pojmového znaku pozemních komunikací, a to uspokojování komunikační potřeby. Vzhledem k charakteru stezek pro terénní cyklistiku nemůžeme o uspokojování komunikačních potřeb prostřednictvím těchto stezek mluvit.

## 1.15 Lesní zákon

Lesní zákon dopadá na stezky pro terénní cyklistiku značnou měrou, a to především restriktivními ustanoveními § 20 LesZ a obecným užíváním v § 19 LesZ. V lesním zákoně je velice problematická koncepce obecného užívání lesů, kdy je nejasně určeno prostřednictvím negativního vymezení, kde je možné jezdit na kole. Jak již bylo výše uvedeno, dovozují *a contrario* obecné užívání lesa pro jízdní kola po lesních cestách a vyznačených trasách. Co však považují za velice problematické je samotná formulace „*vyznačené trasy*“, která není žádným jiným právním předpisem upravena, či konkretizována. Následkem této skutečnosti se dostáváme před otázkou, co lze považovat za „*vyznačenou trasu*“ na kterou se váže obecné užívání lesa na kole a co již za „*vyznačenou trasu*“ považovat nelze.

Názor na tento problém jsem uvedl ve druhé kapitole, zde ještě uvádím, že tato velice neurčitá právní úprava bude v praxi činit čím dál tím větší problémy. Kupříkladu cyklista, který se pohybuje po lese na kole po stezce, kterou považuje za „*vyznačenou trasu*“ na základě svých zkušeností z jiného lesa, kde jízda po obdobné stezce byla bez problémů. Ovšem vlastník lesa má na výklad tohoto neurčitého pojmu jiný názor a cyklistův pohyb po této stezce považuje za nezákonný, jelikož ji nepovažuje za „*vyznačenou trasu*“. Je tedy zřejmé, že bude vždy záležet na konkrétním vlastníkovi daného lesa, čímž bude značně narušena právní jistota.

## 1.16 Zákon o ochraně přírody a krajiny

Zákon o ochraně přírody a krajiny umožňuje na základě ust. § 63 odst. 2 volný průchod krajinou. Jedná se o další formu obecného užívání vázící se na volnou krajinu (tedy pole, louky atd. vyjma lesů) Zákon však doslovně uvádí: „*Každý má právo na volný průchod přes pozemky...*“. Z této formulace daného ustanovení však dle mého názoru nelze dovodit možnost volného přístupu do krajiny na jízdním kole. Tudíž bude velice problematické dovodit veřejné užívání stezek pro terénní cyklistiku umístěných mimo lesní pozemky.

Dle mého názoru je tedy více než nutné, aby budoucí právní úprava (ať již stavební zákon, lesní zákon, či zákon o ochraně přírody a krajiny) jasně definovala tyto stezky, uvedla, v jakém režimu se bude pohybovat jejich zřizování a provoz a stanovila jasné podmínky pro jejich realizaci. Z hlediska zřizování těchto stezek je dle mého názoru pro budovatele těchto stezek jako právního laika povolovací proces dle stavebního zákona velice nepřehledný a vzhledem k absenci odborných publikací, či právního výkladu ohledně těchto stezek téměř

nepochopitelný. Z rozhodovací činnosti stavebních úřadů lze potom dovodit, že tyto orgány považují tyto stezky za záměry spadající mimo regulaci stavebního zákona a zabývají se jimi pouze minimálně.

## Závěr

Cílem této práce bylo především dostatečně přesně právně kvalifikovat stezky pro terénní cyklistiku a dohledat vhodný právní institut, pod který by bylo možné tyto stezky zahrnout. Dále jsem se v této práci zabýval otázkami právními předpisy dopadajícími na stezky pro terénní cyklistiku a tyto dopady vyhodnotil. V dalších kapitolách jsem se pokusil popsat postup při budování stezek pro terénní cyklistiku z právního hlediska a zhodnotit současný právní stav týkající se těchto stezek a uvést své postřehy pro případnou budoucí právní úpravu.

Terénní cyklostezky lze v drtivé většině kvalifikovat jako zvláštní typ terénních úprav dle ust. § 3 odst. 1. Pojetí stezky pro terénní cyklistiku jako stavby dle ust. § 2 odst. 3 je vzhledem k metodám a materiálům použitým při budování stezek nevhodné. Nelze však říci, že takto nastavený právní režim stezek pro terénní cyklistiku je bez problémů. Stezky může ve velké většině případů užívat každý cyklista, a tudíž v jejich případě lze dle mého názoru hovořit o institutu veřejného užívání.

Za naprosto vyloučené považuji kvalifikaci stezek pro terénní cyklistiku dle zákona o pozemních komunikacích, a to především s ohledem na samotný účel a stavebně technický charakter stezek, kdy jejich užíváním nelze uspokojit komunikační potřebu a tudíž nemají dopravní účel.

Z dotčených právních předpisů bude nejvýznamnějším lesní zákon, jenž se bude vztahovat na většinu těchto stezek. Především je nutné respektovat obecná prevenční ustanovení tohoto zákona a při budování a provozu stezek les nepoškozovat a nenarušovat jeho přirozené prostředí. Tento požadavek by měla zajistit metodika budování stezek pro terénní cyklistiku IMBA. S ohledem na právní úpravu lesního zákona je pro zřízení stezek pro terénní cyklistiku získat výjimku ze zákazu provádění terénních úprav na lesních pozemcích upravenou v ust. § 20 odst. 1 písm. b). Svým charakterem by stezky pro terénní cyklistiku neměly narušovat plnění funkcí lesa na daných pozemcích, a tudíž dle mého názoru není nutné odnětí pozemků dle ust. § 15-16 LesZ.

Dalším významným právním předpisem, jehož ustanovení je nutno zohlednit při zřízení a provozu stezek pro terénní cyklistiku je zákon o ochraně přírody a krajiny. Tento právní předpis se bude vztahovat na stezky obecně v základní tzv. obecné ochraně a v případě stezek na území zvláště chráněného území i ve zvláštní ochraně. Dalšími právními předpisy dopadajícími na stezky jsou vodní zákon a zákon o ochraně zemědělského půdního fondu.



Proces zřizování stezek pro terénní cyklistiku bude nejčastěji probíhat jako povolovací proces pro provádění terénních úprav. Pro podobu tohoto procesu je nejdůležitější právní kvalifikace stezek provedená příslušným stavebním úřadem na počátku samotného procesu. Z praxe těchto správních orgánů vyplývá, že stezky jsou nejčastěji kvalifikovány jako terénní úpravy podlimitní, tedy nesplňující jednu z podmínek uvedených v ust. § 3 odst. 1 StavZ. Následkem toho tyto stezky nespádají pod regulaci stavebního zákona a jejich budování bude v tzv. volném režimu.

O správnosti tohoto postupu však lze polemizovat, avšak nelze říci, že vinou stavebních úřadů posuzujících tyto záměry. Problémem stezek pro terénní cyklistiku je především naprostá nepřipravenost právní úpravy na tento specifický druh sportoviště. Žádný právní předpis neupravuje institut, pod který by bylo možné stezky podřadit bez problémů. Navíc některé právní předpisy svým charakterem poskytují prostor pro velice široké diskuze a to díky vysoké neurčitosti pojmů v těchto předpisech.

Otázkou tedy zůstává, jakým směrem se bude právní úprava v oblasti stavebního práva a v oblasti práva životního prostředí vyvíjet a zda bude reflektovat rostoucí trend oblíbenosti těchto areálů a bude stoupající počet těchto areálů reflektovat ve své úpravě.

# Bibliografie

## Monografie

HENDRYCH, Dušan a kol. *Správní právo obecná část*. 7. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, 837 s.

FELTON, Vernon. *Trail Solutions: IMBA's Guide to Building Sweet Singletrack*. 1. vydání. Boulder: International Mountain Bicycling Association, 2004. 272 s.

SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo*. 2. vydání, Praha: ASPI, 2009, 463 s.

VARVAŘOVSKÝ, Pavel a kol. *Veřejné cesty – místní a účelové komunikace*. Brno: Kancelář veřejného ochránce práv, 2011. 134 s.

DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Právo životního prostředí*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. 629 s.

MAREK, Karel. PRŮCHA, Petr. *Stavební právo veřejné a soukromé podle úpravy závazků v novém občanském zákoníku*. Praha: Leges. 2013. 332 s.

PRŮCHOVÁ, Ivana a kol. *Stavební zákona a ochrana životního prostředí*. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita. 2011. 478 s.

## Odborné časopisy

VAŠÍKOVÁ, Jana. Terénní úpravy ve světle stavebního zákona. *Právní rádce*, 2010, č. 6 s. 22s

## Elektronické zdroje

„Sport roku 2014“, [online]. Sportcentral.cz, [cit. 2. 1. 2015]. dostupné na < <http://www.sportcentral.cz/sport-roku-2014> >

Rychleskestezky.cz dostupné na:

< <http://www.rychleskestezky.cz/cs/stezky/mapy/mapy> >

Singletrackpodsmrkem.cz dostupné na: < <http://www.singltreku-pod-smrkem.cz/prakticke-info/mapa-singltreku-pod-smrkem/> >

eAGRI.cz. Lesnictví [online]. eAGRI.cz,[cit. 11. 3. 2015]. dostupné na:  
< <http://eagri.cz/public/web/mze/lesy/lesnictvi/> >

Územní plán obce Černá voda, [cit. 22. 3. 2015]. dostupné na  
<[http://www.obeccernavoda.cz/index.php?id=zobraz\\_dokumenty\\_slozky.php&cislo\\_id=24&dir\\_id=404](http://www.obeccernavoda.cz/index.php?id=zobraz_dokumenty_slozky.php&cislo_id=24&dir_id=404)>

## **Soudní rozhodnutí**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 2. 6. 2009, sp. zn. 22 Cdo 220/2008.

Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 5. 6. 2001, čj. 31 Ca 241/2000-20.

Nález z 25. října 1935, č. 18. 927, Boh. č. 12. 091/1935.

Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 25. 4. 2003, čj. 31 Ca 24/2002-27.

Rozhodnutí ze dne 21. 9. 1932 (Boh. A 10017/32).

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 5. 2011, sp. zn. 2 As 44/2011.

Rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 22. 5. 2003, čj. 22 Ca 121/2002-32

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 5. 2004, čj. 7 A 85/2001-43

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 11. 04. 2008, čj. 7 Ca 219/2007-58

Rozhodnutí ze dne 21. 9. 1932 (Boh. A 10017/32).

## **Komentáře**

MACHAČKOVÁ, Jana a kol. Stavební zákon. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, 899 s.

MALÝ, Stanislav. Stavební zákon. Komentář. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013, 896 s.

FASTR, Pavel, ČECH, Jan. Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, se souvisejícími a prováděcími předpisy. 10. vydání. Praha: Linde, 2010. 224 s.

KOČÍ, Roman. Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů. 4. vydání. Praha: Leges, 2013, 440 s.

DROBNÍK, Jaroslav, DVOŘÁK, Petr. Lesní zákon. Komentář. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 210, 304s.

MIKO, Ladislav, BOROVIČKOVÁ, Hana a kol. Zákon o ochraně přírody a krajiny. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck., 2007, 607 s.

ROZTOČIL, Aleš a kol. Stavební zákon Komentář. 1. vydání Praha: C. H. Beck, 2013, 842 s.

TUREČEK, Karel a kol. Zákon o vodách s komentářem. 1. vydání. Praha: SONDY s.r.o. 2002. 240 s.

### **Právní předpisy**

zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů

zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů

zák. č. 89/2012 Sb., občanský zákoník ve znění pozdějších předpisů

zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších předpisů

úst. zák. č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb.

zák. č. 500/2004 Sb., o správním řízení ve znění pozdějších předpisů

zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů

zák. č. 254/2001 Sb., o vodách ve znění pozdějších předpisů

zák. č. 128/2000 Sb., o obcích ve znění pozdějších předpisů

zák. č. 289/1995 Sb., o lesích ve znění pozdějších předpisů

vyhl. č. 503/2006 Sb. o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu

### **Kazuistika**

HORNÍK, Pavel. *Stezky pro terénní cyklistiku v lokalitě Horečky – Trojanovice, Frenštát pod Radhoštěm. Průvodní zpráva*. Černá Voda: Rychlebské stezky o. s., 2013. 12 s.

HORNÍK, Pavel. *Podklady pro realizaci zpevnění a adaptace stezek pro terénní cyklistiku*. 1. vydání. Černá Voda: Rychlebské stezky o. s., 2014 s. 3.

Vyjádření Městského úřadu Jeseník ze dne 16. 1. 2014 č. j. MJ/52904/2013/02/OŽP.

AOPK ČR Správa CHKO. Broumovsko Předběžná informace k záměru Singltrek Javoří hory – posouzení potenciálu pro rozvoj sítě stezek pro terénní cyklisty č. j. 00089/BR/2012/AOPK. ze dne 16. 2. 2012. 3 s.

Krajský úřad Olomouckého kraje, Stanovisko s vyloučením významného vlivu na soustavy Natura 2000. ze dne 13. 12. 2013 č. j. KUOK 107166/2013 1 s.

Vyjádření MÚ Javorník ze dne 25. 9. 2013, č. j. V MEJV/2725/2013/Ja.

Vyjádření MÚ Vrbno pod Pradědem ze dne 13. 3. 2013, č. j. MUVP 2272/2013.

Vyjádření MÚ Vsetín ze dne 21. 3. 2015, č. j. MUVS-S 2585/2013/OÚPSŘ-330/Hrn-2.

Kazuistické zdroje byly pro tuto práci poskytnuty občanským sdružením Rychlebské stezky, u nichž jsou tyto zdroje také dostupné.

## **Shrnutí, klíčová slova**

### **Summary**

This graduation thesis focuses on the legal characteristic of mountain bike trails. Specific legislation in this field doesn't exist and the goal of this graduation thesis is to find legal institute, under which it would be possible to include these mountain bike trails. Key legislation impinging on this field is building act. The legal characterization is the content of the first chapter, which is dedicated to trails not only from perspective of the building law, but also from perspective of land communication law.

In the next chapter author discussed on the impact of some specific legal acts on mountain bike trails and consequences associated with it. From these law acts are important forest act, act on the protection of nature and landscape. Third chapter then on the basis of the conclusions from the previous chapter describes a suitable process of establishing mountain bike trails in a legal regime. The last chapter is dedicated to the evaluation of legal status on the field of mountain bike trails and reflections on the development of appropriate legal.

Mountain bike trails develop in Czech Republic very much. It's problematic, how to qualify these trails from perspective of law and what should these trails have legal regime.

### **Shrnutí**

Tato práce se věnuje právní charakteristice stezek pro terénní cyklistiku. Speciální právní úprava v této oblasti v podstatě neexistuje a úkolem této práce je najít právní institut, pod který by bylo možné stezky pro terénní cyklistiku zahrnout. Klíčovým právním předpisem dopadající na tuto oblast je především stavební zákon. Samotná právní charakteristika stezek pro terénní cyklistiku je obsahem první kapitoly, která se stezkám věnuje nejen z pohledu stavebního zákona, ale také z pohledu zákona o pozemních komunikacích.

V další kapitole je pojednáno o dopadech některých zvláštních právních předpisů na stezky pro terénní cyklistiku a důsledky s tím spojené. Z těchto předpisů jsou potom významné lesní zákon a zákon o ochraně přírody a krajiny. Třetí kapitola potom na základě závěrů z předešlých kapitol popisuje vhodný proces zřizování stezek pro terénní cyklistiku v legálním režimu. Poslední kapitola je věnována zhodnocení právního stavu na poli stezek pro terénní cyklistiku a úvahou nad vhodným právním rozvojem do budoucna.

Stezky pro terénní cyklistiku zažívají v současné době v České republice výrazný rozvoj. Je však problematické, jak tyto stezky kvalifikovat z pohledu právního řádu a jaký by stezky pro terénní cyklistiku měly mít režim.

**Keywords**

mountain bike trail, landscaping, building, public use, the process of establishing mountain bike trails, land communications, forest road, nature and landscape protection, forest protection

**Klíčová slova**

stezka pro terénní cyklistiku, terénní úprava, stavba, veřejné užívání, proces zřizování stezek pro terénní cyklistiku, pozemní komunikace, lesní cesta, ochrana přírody a krajiny, ochrana lesa

## Seznam příloh

**Příloha 1** - plně zaříznutá stezka<sup>144</sup>

**Příloha 2** – vystavěná plně zaříznutá stezka s vyzdívkou kolem kořenů<sup>145</sup>

**Příloha 3** – stezka s vyvýšenou korunou<sup>146</sup>

**Příloha 4** – jednoduchá lávka na stezce<sup>147</sup>

**Příloha 5** – mapa Rychlebských stezek<sup>148</sup>

**Příloha 6** – stezka pro terénní cyklistiku v lese<sup>149</sup>

---

<sup>144</sup> HORNÍK, Pavel. *Stezky ...*, s. 9.

<sup>145</sup> Tamtéž s. 10.

<sup>146</sup> Tamtéž s. 11

<sup>147</sup> Dostupné na:

[https://www.facebook.com/pages/Rychlebsk%C3%A9-stezky/217277161616193?sk=photos\\_stream](https://www.facebook.com/pages/Rychlebsk%C3%A9-stezky/217277161616193?sk=photos_stream)

<sup>148</sup> Dostupné na:

<http://www.rychlebskestezky.cz/cs/stezky/mapy/mapy>

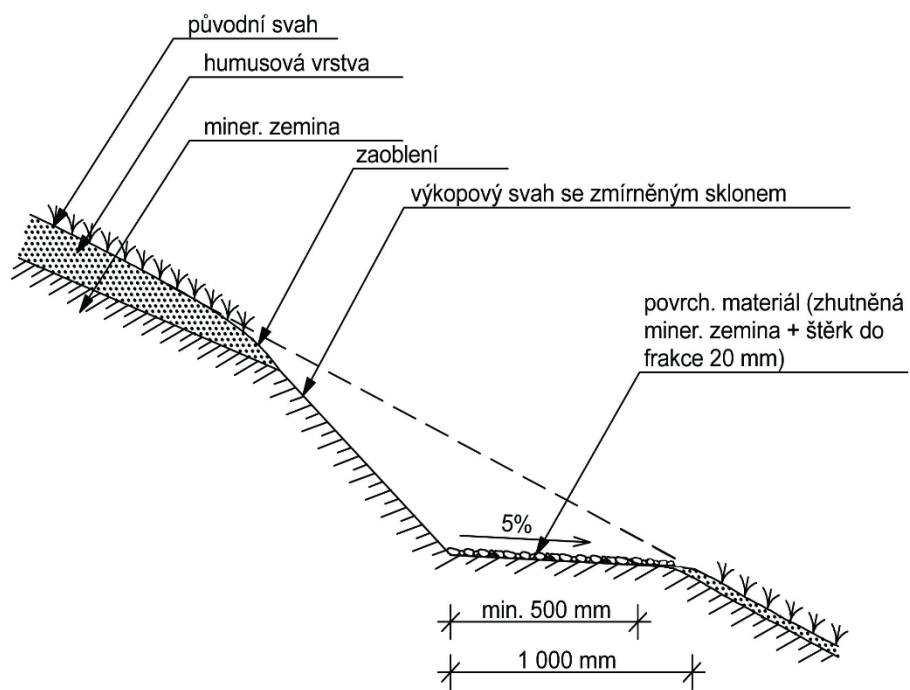
<sup>149</sup> Dostupné na:

[https://www.facebook.com/pages/Rychlebsk%C3%A9-stezky/217277161616193?sk=photos\\_stream](https://www.facebook.com/pages/Rychlebsk%C3%A9-stezky/217277161616193?sk=photos_stream)



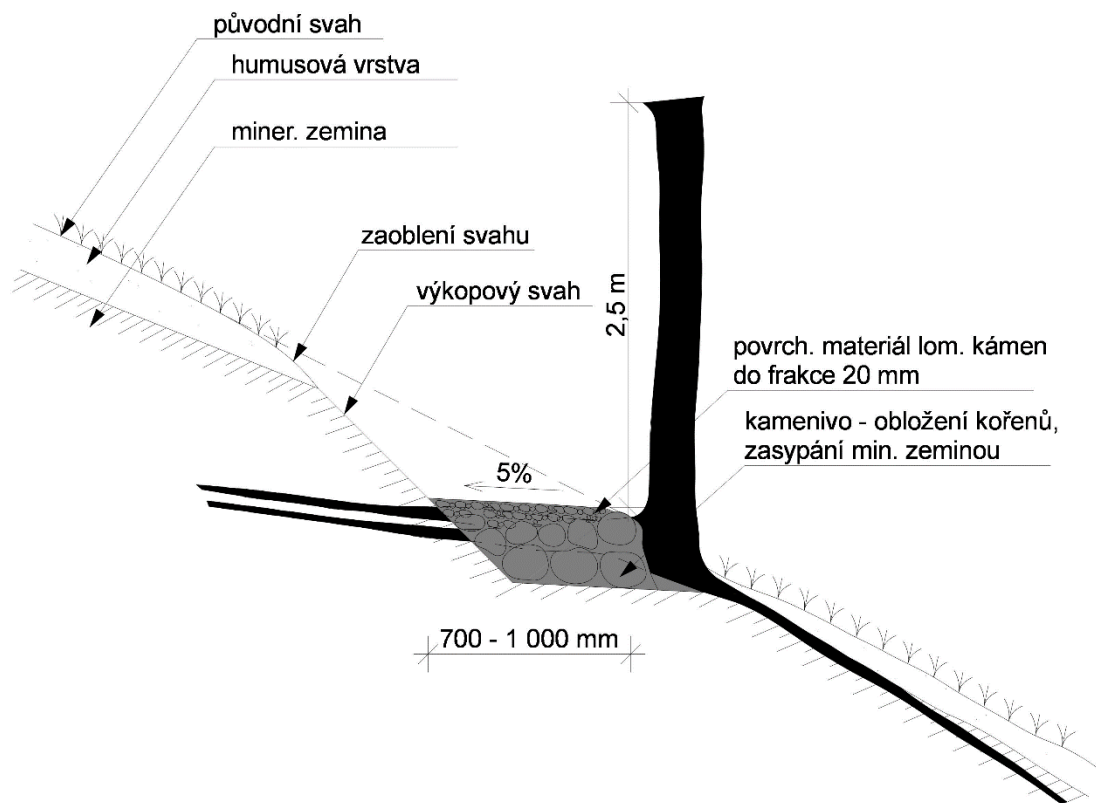
## Příloha 1 – plně zaříznutá stezka

### ① STEZKA V PLNÉM ZÁŘEZU



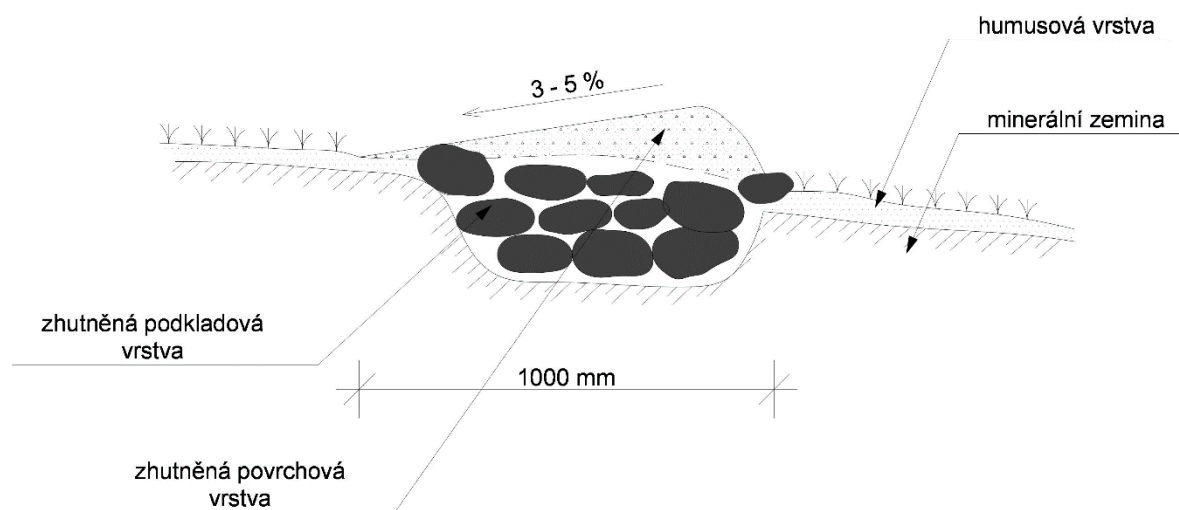
## Příloha 2 - vystavěná plně zaříznutá stezka s vyzdívkou kolem kořenů

### 2 PLNĚ ZAŘÍZNUTÁ STEZKA S VYZDÍVKOU KOLEM KOŘENŮ



## Příloha 3 – stezka s vyvýšenou korunou

### 3 STEZKA SE ZVÝŠENOU KORUNOU

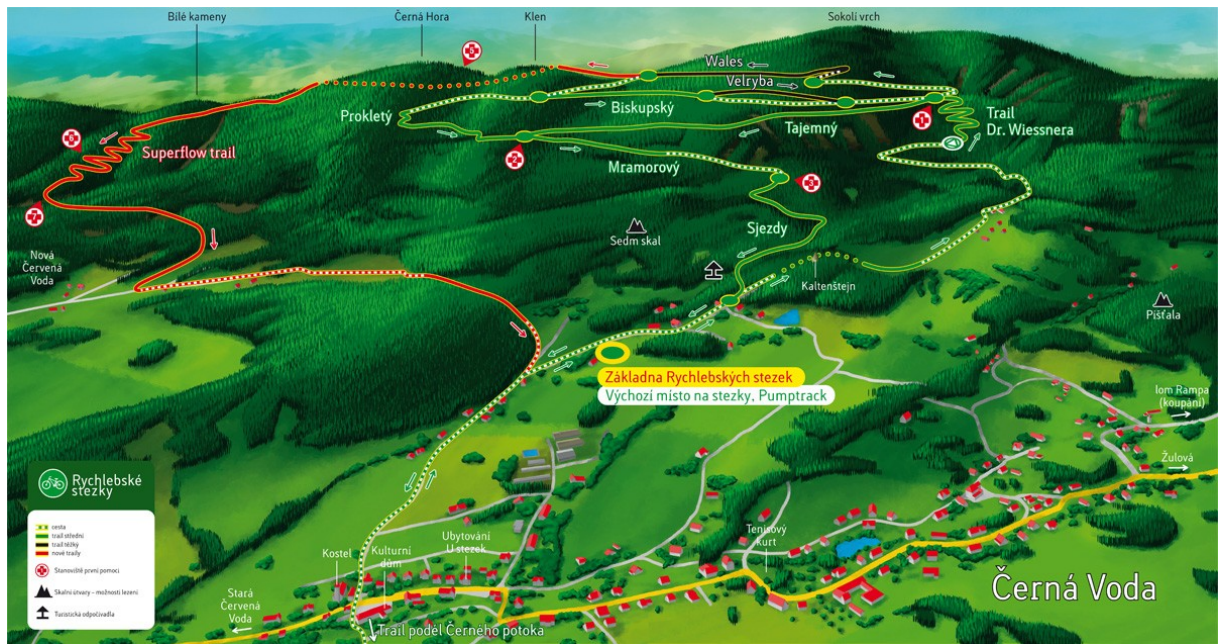


#### Příloha 4 – jednoduchá lávka na stezce pro terénní cyklistiku





## Příloha 5 - mapa Rychlebských stezek



## Příloha 6 - stezka pro terénní cyklistiku v lese

