10. 7. 2025

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Veřejně přístupná účelová komunikace a její znaky

Tento článek je věnován problematice veřejně přístupných účelových komunikací (dále též jen „VPÚK“), které jsou kategorií zcela specifickou, a to tím, že u nich postačí naplnění zákonných a judikaturou dovozených znaků, aby se z „pouhé cesty“ stala pozemní komunikace, kterou je oprávněna široká veřejnost bezplatně a bez omezení užívat ke své dopravě. U VPÚK tedy není třeba žádného správního aktu silničně správního úřadu (dále jen „SSÚ“); na rozdíl od ostatních kategorií pozemních komunikací (místních komunikací, silnic a dálnic).

Právě tato skutečnost v sobě skýtá (alespoň dle názoru autora) na jednu stranu největší výhodu, ale na druhou stranu i riziko. Výhodu primárně pro veřejnost užívající danou cestu v domnění, že *„zkrátka mohou“*, byť pro to nemají soukromoprávní titul (věcné břemene, nájemní smlouvu aj.) a zároveň si pro absenci rozhodnutí SSÚ (nebylo-li dříve deklarováno) nemohou být jisti ani veřejnoprávním titulem. Rizikem je to pak samozřejmě pro vlastníka VPÚK (případně pozemku pod ní, jedná-li se o samostatnou věc s odlišným vlastníkem), a to zejména pro vlastníka nového, který o existenci VPÚK nemusel mít ani tušení.

Z daného důvodu (jakož i samozřejmě z důvodů dalších) se níže v článku zaměříme na celkem 4 znaky, které musí být kumulativně naplněny, aby se (ze zákona) z cesty stala VPÚK ve smyslu ust. § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**PozKom**“), která *„slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.“*

1. Jedná se o (existující) dopravní cestu

První znak VPÚK vycházející z ust. § 2 odst. 1 PozKom spočívá v tom, že se musí jednat o existující dopravní cestu patrnou v terénu a se stálým průběhem. Podmínkou stálé existence se zde naráží zejména na tzv. senové cesty (cesty vzniklé na polích při sklizni z přejezdu zemědělské techniky, které se však následně neužívají, a tak opět zarostou), které tento znak VPÚK nenaplňují, a taktéž na cesty, které se již neužívají a jejich průběh se dokládá (pouze) historickými mapami. Ani v těchto případech se totiž o VPÚK nejedná.

Patrnost cesty je soudy vykládána různým způsobem, nicméně z několika projudikovaných případů lze mít důvodně za to, že se nutně nemusí jednat o cestu zjevně vyšlapanou či vyjetou (natožpak vydlážděnou, vyasfaltovanou apod.). Postačí, pokud je z charakteru terénu zřejmé, že – pokud někudy cesta vede – tak vede právě tudy. Kupříkladu kolem ní vedou ploty, stromořadí, či jiné překážky, které cestu *„usměrňují“*.

Jestliže však máme volnou plochu, po níž by cesta mohla vést téměř kudykoliv, je třeba trvat na alespoň jejím zjevném vyšlapání, neboť v takovém případě nelze z jiných znaků naplnění této

podmínky rozpoznat. V této souvislosti je ještě vhodno doplnit, že svévolným rušením rozpoznatelnosti cesty v terénu (kupříkladu jejím rozoráním či přestěhováním panelů, které ji tvořily) svůj znak neztrácí; ostatně v opačném případě by se jednalo o jasný návod pro VPÚK omezeného vlastníka.

2. Zákonný účel

Druhý znak vyplývá z ust. § 7 odst. 1 PozKom, v němž je VPÚK základně definována, a to prostřednictvím vymezení svého zákonného účelu. Tímto je spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.

Tento znak zpravidla nebývá natolik problematický jako znaky ostatní, neboť cesta, která je užívána, je zpravidla užívána právě pro to, aby lidé mohli chodit či jezdit z jednoho pozemku na druhý. Vhodno přitom doplnit, že cesta je vždy posuzována jako celek – od svého začátku až po svůj konec. Při jejím hodnocení tedy nelze cestu kouskovat a kupříkladu tak *„odstřihnout“* vlastníka nemovitosti na konci uličky konstatováním, že tam už cestu za VPÚK nepovažujeme.

3. Souhlas vlastníka

Tento znak (do určité míry plynoucí z ust. § 19 PozKom) je zpravidla nejproblematičtější, neboť žádný z vlastníků – vede-li se již řízení o deklaraci VPÚK – Vám nebude tvrdit, že s užíváním souhlasí; ostatně jinak by přeci zpravidla na řízení nedošlo. I přesto se jedná o znak, který je nutno v rámci řízení o deklaraci prokázat, neboť užívání cizího majetku bez souhlasu vlastníka (či bez vyvlastnění na základě zákona a za náhradu) je v demokratických státech nepřípustné.

Naštěstí pro veřejnost však platí, že souhlas s užíváním může být dát i konkludentně (mlčky), a to tak že vlastník po určitou dobu veřejnosti v užívání nijak nebránil, byť reálně mohl. Neopatřil tedy pozemek cedulemi s nápisem *„zákaz vstupu/soukromý pozemek“*, neoplotil pozemek, neumístil na cestu bránu, či alespoň neupozorňoval uživatele cesty na to, že tudy se chodit nesmí. Je však třeba zkoumat i to, zda vlastník skutečně mohl něco ze jmenovaného učinit. Je totiž možné, že byl po zkoumanou dobu zdravotně indisponován, nebo nebyl přítomen. Tehdy k udělení nesouhlasu postačí, když užívání cesty zabránil, jakmile mohl.

Nutno však doplnit, že jednou udělený souhlas (byť i mlčky) zavazuje právní nástupce vlastníka. Pokud tedy vlastník nabyl pozemek s již existující VPÚK, nemůže nově začít bránit jejímu užívání; s výjimkou nabytí pozemku v restituci. Platí přitom, že u cest užívaných *„od nepaměti“* se souhlas (prapůvodního) vlastníka předpokládá, přičemž není třeba určit, kdo přesně a odkdy přesně cestu užíval.

4. Nutná komunikační potřeba

U nutné komunikační potřeby jako čtvrtého a posledního znaku k naplnění podmínek VPÚK je v soudní judikatuře nejvíce zkoumaná otázka toho, zda je zde i právě existující a právně způsobilá alternativní pozemní komunikace, kterou by veřejnost mohla užívat namísto hodnocené cesty, a to aniž by se jednalo o cestu násobně horší co do délky či terénu.

Pokud jsou přitom obě cesty srovnatelné, měl by SSÚ (v případě řízení o deklaraci VPÚK) dospět k závěru, že je třeba zatížit co nejméně tu, která je v soukromém vlastnictví (je-li druhá ve vlastnictví veřejném), nebo cestu delší, neboť ta zpravidla více zasahuje do soukromého vlastnictví. Není-li alternativní cesta za současné podoby použitelná pro dopravní účely, je třeba i zkoumat, zda a jak rozsáhle by bylo třeba cíl cesty stavebně upravovat, aby byl možný alternativní přístup či příjezd

(kupříkladu přesunutím branky).

K vyhodnocení komunikační potřeby však bylo judikaturou i odbornými publikacemi dovozeno hned několik dalších kritérií, které by měly v případě posuzování intenzity *„nutnosti“* být brány v potaz. Patří mezi ně kupříkladu zkoumání toho, k jakému cíli cesta vede. Na nejnižší pozici z hlediska intenzity nutnosti si lze představit cestu k louce, lesu či zahrádce. Naopak nejvyšší nutnost komunikační potřeby bude dána u staveb, ve kterých uživatelé VPÚK žijí.

Mgr. Petr Malíšek,
advokát

KVB advokátní kancelář s.r.o.

Teplého 2786
530 02 Pardubice

Tel.: +420 226 259 401
e-mail: pravnik@akkvb.cz

© EPRAVO.CZ – Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- Nepravomocné povolení stavby a změna územního plánu
- Letiště a letecké stavby
- Nejvyšší správní soud vymezuje nové hranice zneužití práva u běžných nákladů na reklamu
- Limity dohledu nad výkonem znalecké činnosti
- Stavebníci získávají od roku 2026 silnější pozici v soudních sporech o povolení stavby
- Novela zákona o spotřebitelském úvěru: zásadní regulatorní přelom, který změní finanční trh i praxi poskytovatelů spotřebitelských úvěrů
- Regulace cen taxislužby v roce 2026: co se mění a jaké mají obce možnosti?
- Jaké klíčové změny přináší návrh novely stavebního zákona?
- Nový zákon o zbraních a střelivu
- Novela zákona o pyrotechnice: likvidace profesionálů namísto zmírnění negativních vlivů
- Nový zákon o zbraních – hlavní a vedlejší držitelé a změny v posuzování zdravotní způsobilosti