

REVÍZIA TP 078 USPORADÚVANIE CESTNEJ SIETE

ROZBOROVÁ ÚLOHA

III. návrh

OBSAH

1	Všeobecné údaje	3
2	Cieľ rozborovej úlohy (RÚ)	3
2.1	Distribúcia RÚ	3
2.2	Súvisiace a citované právne predpisy	3
2.3	Súvisiace a citované normy	4
2.4	Súvisiace a citované Technické predpisy rezortu	4
2.5	Súvisiace zahraničné predpisy	4
2.6	Použitá literatúra	5
2.7	Formátovanie	6
3	Úvod	6
3.1	Súhrnný plán zmien procesov, revízií TP 078 a elektronizácie	7
4	Usporiadanie cestnej siete	9
4.1	Úvod	9
4.2	Pozemné komunikácie a terminológia	9
4.3	Legislatívna analýza	9
4.4	Účelnosť usporiadania cestnej siete	20
4.5	Koncepcia cestnej siete	20
4.6	Usporiadanie a usporiadanie cestnej siete	21
4.7	Dopravno-územné plánovanie	22
4.8	Proces usporiadania cestnej siete podľa súčasného znenia TP 078	25
4.9	Stavebne iniciované usporiadania cestnej siete	27
4.10	Administratívne iniciované usporiadanie cestnej siete	37
4.11	Elektronizácia agendy UCS stupňa E1: Elektronické procesy a formuláre	37
4.12	Elektronizácia agendy UCS stupňa E2: Register PK a IS RPK	39
4.13	Majetkovo-právne vysporiadanie stavieb a pozemkov	41
4.14	Projekt generálneho usporiadania cestnej siete	45
4.15	Miestne a účelové cesty	47
4.16	Správne konanie	50
4.17	Inštitucionalizácia usporadúvania cestnej siete	52
4.18	Diaľničné vetvy	53
5	Všeobecné koncepty	55
5.1	Pozemná komunikácia	55
5.2	Vlastníctvo a správa pozemných komunikácií	56
5.3	Kategorizácia pozemných komunikácií	62
6	Návrh revízie TP 078 R1	67
6.1	Aktuálne platná verzia TP 078	67
6.2	Navrhované úpravy	68
7	Návrh ďalšieho postupu	70
8	Príloha: Návrh revidovaného znenia TP 078 (revízia R1)	72

1 Všeobecné údaje

Objednávateľ:	Slovenská správa ciest
Zhotoviteľ:	Softec, spol. s r.o.
Doba riešenia:	2023 – 2025
Riešiteľ:	Mgr. Ondrej Svačina

2 Cieľ rozborovej úlohy (RÚ)

Cieľom tejto RÚ je analýza a zhodnotenie súčasného stavu procesu usporiadania cestnej siete (ďalej len „UCS“) a návrh riešenia výkonu agendy UCS. Výsledky rozborovej úlohy budú podkladom pre plánovanú revíziu TP 078 Usporiadávanie cestnej siete (ďalej len TP 078) v kontexte aktualizácie § 4c) zákona č. 135/1961 Zb. zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov platného od 01.06.2021, podkladom pre prípadnú zmenu legislatívnych predpisov, podporu výkonu agendy prostriedkami Informačných a komunikačných technológií (IKT).

2.1 Distribúcia RÚ

Elektronická verzia RÚ sa zverejní na webovom sídle SSC: www.ssc.sk

2.2 Súvisiace a citované právne predpisy

- [Z1] Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon), v znení neskorších predpisov
- [Z2] Zákon č. 147/1949 Zb. ktorým sa vydávajú niektoré predpisy o verejných cestách (zrušený)
- [Z3] Zákon č. 149/2021, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony
- [Z4] Vyhláška Federálneho ministerstva dopravy č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon)
- [Z5] Zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon)
- [Z6] Zákon č. 200/2022 Z. z. o územnom plánovaní
- [Z7] Zákon č. 25/2025 Z. z. - stavebný zákon a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- [Z8] Zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy
- [Z9] Zákon č. 180/2013 Z. z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- [Z10] Vyhláška Úradu pre územné plánovanie a výstavbu Slovenskej republiky č. 60/2025 o štruktúre a prevádzke informačného systému územného plánovania a výstavby, o obsahu podaní a obsahu a rozsahu dokumentácie stavby
- [Z11] Vyhláška Ministerstva investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky č. 401/2023 Z. z. o riadení projektov a zmenových požiadaviek v prevádzke informačných technológií verejnej správy
- [Z12] Zákon č. 66/2009 Z. z. o niektorých opatreniach pri majetkovoprávnom usporiadaní pozemkov pod stavbami, ktoré prešli z vlastníctva štátu na obce a vyššie územné celky a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- [Z13] Zákon č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok)
- [Z14] Zákon č. 563/2009 Z. z. o správe daní (daňový poriadok)

- [Z15] Zákon č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- [Z16] Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení
- [Z17] Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- [Z18] Zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- [Z19] Zákon č. 40/1964 Zb. (občiansky zákonník)
- [Z20] Zákon č. 278/1993 Z. z. o správe majetku štátu.
- [Z21] Zákon č. 138/1991 Zb. o majetku obcí.
- [Z22] Zákon č. 446/2001 Z. z. o majetku vyšších územných celkov
- [Z23] Zákon č. 639/2004 Z. z. o Národnej diaľničnej spoločnosti a o zmene a doplnení zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

2.3 Súvisiace a citované normy

STN 73 6100 Terminológia pozemných komunikácií.

2.4 Súvisiace a citované Technické predpisy rezortu

- | | | |
|------|--------|---|
| [T1] | TP 019 | Dokumentácia stavieb ciest |
| [T2] | TP 038 | Základná mapa diaľnice a rýchlostnej cesty. Vyhodenie, údržba a obnova. |
| [T3] | TP 117 | Spoločné zásady používania dopravných značiek a dopravných zariadení |
| [T4] | TP MRS | Modelovanie referenčnej siete (číslo ešte nepriradené; predpokladaný vstup do platnosti IV. kv. 2025) |
| [T5] | VL 6.1 | Zvislé dopravné značky |

2.5 Súvisiace zahraničné predpisy

- | | | |
|-------|-----------------------------------|---|
| [ZP1] | Zákon č. 13/1997 Sb. | Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemných komunikáciách. [Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemných komunikáciách] |
| [ZP2] | Highway Functional Classification | Highway Functional Classification. Concepts, Criteria and Procedures. 2023 Edition. Washington, D.C.: Federal Highway Administration, 2023. [Funkčná klasifikácia ciest. Koncepty, kritériá a procedúry] |
| [ZP3] | Ustawa o drogach publicznych | Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. [Zákon zo dňa 21. marca 1985 o verejných cestách] |
| [ZP4] | Rozporządzenie Poz. 1518 | Rozporządzenie ministra infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych z dnia 24 czerwca 2022 r., Poz. 1518 [Nariadenie ministra infraštruktúry o technicko-stavebných predpisoch týkajúcich sa verejných ciest zo dňa 24. júna 2022, položka 1518] |
| [ZP4] | BGBI 2023 I Nr. 409 | Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBI. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBI. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist [Zákon o spolkových diaľniciach v znení vyhlásenia z 28. júna 2007 (Spolkový vestník I, s. 1206), naposledy zmenený článkom 1 zákona z 22. decembra 2023 (Spolkový vestník 2023 I č. 409)] |

- [ZP5] BayRS 91-1-B Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Oktober 1981 (BayRS V S. 731) BayRS 91-1-B [Bavorský zákon o cestách a iných komunikáciách (BayStrWG) v znení vyhlásenia z 5. októbra 1981 (BayRS V s. 731), BayRS 91-1-B]

2.6 Použitá literatúra

- [L1] T. F. Fwa, *The Handbook of Highway Engineering*. Boca Raton: Taylor & Francis, 2006. [Príručka cestného inžinierstva]
- [L2] Daniel J. Findley, Christopher M. Cunningham, Thomas H. Brown Jr., Lorraine M. Cahill, Guangchuan Yang, a Leta F. Huntsinger, *Highway Engineering*, 2nd Edition. Oxford: Elsevier, 2022. [Cestné inžinierstvo, 2. vydanie]
- [L3] Prof. Dr.-Ing. Hans-Gustav Olshausen, VDI-Lexikon Bauingenieurwesen. Berlin: Springer, 1997. [Lexikón stavebného inžinierstva Združenia nemeckých inžinierov]
- [L4] Krátky slovník slovenského jazyka. Bratislava: Veda, vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied, 2003.
- [L5] Konceptia cestnej siete. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, 2014.

2.6.1 Zoznam značiek a skratiek

Značka/skratka	Význam
C	Cesta
CSO	Cestný správny orgán (podľa cestného zákona)
CTECK	Centrálna technická evidencia cestných komunikácií (názov používaný pre CTEPK v súčasnom znení TP 078)
CTEPK	Centrálna technická evidencia pozemných komunikácií (podľa cestného zákona)
D	Diaľnica
DÚP	Dopravno-územné plánovanie
DZ	Dopravné značenie
IS RPK	Informačný systém Registra pozemných komunikácií
KCS	Konceptia cestnej siete
MC	Miestna cesta
OMG BPMN	Object Management Group Business Process Model and Notation
OÚ	Okresný úrad
OVM	Orgán verejnej moci
PK	Pozemná komunikácia
RPK	Register pozemných komunikácií
RUCS	Rozhodnutie o usporiadaní cestnej siete
TEM	Trans-European Motorways
TEN-T	Trans-European Transport Network
TPR	Technické predpisy rezortu
ÚC	Účelová cesta
UCS	Usporiadanie cestnej siete
ÚR	Územné rozhodnutie
ÚSJ	Územno-správna jednotka

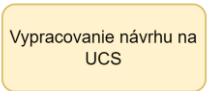
2.7 Formátovanie

Kvôli prehľadnosti sú priame citácie z legislatívy označené orámovaním prerušovanou čiarou alternovanou bodkami a úsečkami, napr.:

(3)

Miestne cesty sú vo vlastníctve obcí. Miestne cesty pre cestnú nemotorovú dopravu sú vo vlastníctve štátu, samosprávneho kraja, obce alebo iných právnických osôb alebo fyzických osôb.

Diagramy procesných modelov použitých v tejto RÚ sú odvodené od medzinárodného štandardu pre model a notáciu biznis procesov OMG BPMN verzie 2.0 a sú zhrnuté nižšie:

Notačný symbol	Význam
	Plavecká dráha (zoskupenie aktivít, ktoré vykonáva určený účastník procesu).
	Aktivita (elementárny krok procesu).
	Paralelné rozvetvenie – procesný tok pokračuje všetkými vychádzajúcimi smermi naraz.
 Pripomienky?	Exkluzívne rozvetvenie – procesný tok môže pokračovať len jedným vychádzajúcim smerom na základe platnosti podmienky uvedenej pod symbolom.
	Smer procesného toku medzi aktivitami.

3 Úvod

Rozborová úloha k revízii technických podmienok TP 078 „Usporiadanie cestnej siete“ predstavuje analytický a návrhový dokument, ktorého cieľom je vytvoriť komplexný rámec pre reformu a modernizáciu procesov usporiadania cestnej siete na Slovensku.

Rozborová úloha má za cieľ identifikovať nedostatky súčasného stavu, navrhnúť konkrétne opatrenia a systémové zmeny a vytvoriť podklad pre revíziu TP 078 v niekoľkých etapách. Vzhľadom na vysoký stupeň prepojenosti právnych, technických a organizačných prvkov procesov usporiadania cestnej siete je dokument členený do logických celkov, ktoré reflektujú legislatívny rámec, praktické požiadavky výkonu štátnej správy, ako aj pripravovanú elektronizáciu verejnej správy v oblasti pozemných komunikácií.

Nasledujúce kapitoly sú usporiadané nasledovne:

- **Kapitola 4** poskytuje vecnú a legislatívnu analýzu procesov usporiadania cestnej siete, terminológiu, koncepčný rámec a detailný popis aktuálne platných postupov. Predstavuje zároveň základ pre porovnanie so stavom navrhovaným v revízii TP 078.

- **Kapitola 5** sa zaoberá všeobecnými konceptmi, ktoré sú nevyhnutné pre správne pochopenie a návrh procesov – ide najmä o definície pozemných komunikácií, pravidiel vlastníctva a správy, ako aj spôsob ich kategorizácie.
- **Kapitola 6** prináša návrh konkrétnej revízie TP 078 v označení R1. Popisuje aktuálne platnú verziu, uvádza navrhované úpravy, vrátane nových procesných väzieb na legislatívu, a predstavuje ich zapracovanie do technickej normy.
- **Kapitola 7** predstavuje návrh ďalšieho postupu rozvoja systému usporiadania cestnej siete. Navrhuje harmonogram a členenie budúcich revízií TP 078 na verzie R2 až R4, vrátane zavedenia elektronizácie procesov.
- **Kapitola 8** obsahuje prílohu: návrh revidovaného znenia TP 078 (označený ako revízia R1), ktorý je spracovaný ako iniciálny návrh technických podmienok pre následné prijatie do sústavy TPR.

Rozborová úloha tak slúži nielen ako analytický dokument, ale najmä ako základný rámec pre ďalšie normotvorné, koncepčné a legislatívne kroky, ktoré majú za cieľ zabezpečiť účelné, právne isté a elektronicky podporované usporiadanie cestnej siete v Slovenskej republike. Dokument zároveň reflektuje dlhodobé smerovanie štátnej dopravnej politiky a požiadavky na modernú správu dopravnej infraštruktúry.

3.1 Súhrnný plán zmien procesov, revízií TP 078 a elektronizácie

Táto rozborová úloha (RÚ) identifikovala na základe analýzy súčasného stavu viaceré oblasti, ktoré predstavujú príležitosti na zmenu v procese usporiadania cestnej siete. Vzhľadom na ich zložitosť, vzájomné prepojenie a súvis s viacerými právnymi a technickými rámcami sa odporúča ich implementáciu realizovať postupne a koordinovane.

Niektoré z identifikovaných oblastí si vyžadujú ešte ďalšiu odbornú analýzu, preto sú v tejto RÚ popísané len rámcovo, ako vstup pre ďalšie analytické alebo koncepčné materiály.

Súčasťou tejto rozborovej úlohy je aj návrh revízie TP 078 v medziach okamžitej časovej realizateľnosti bez nutnosti zavádzania ďalších legislatívnych zmien. Táto revízia sa označuje v tomto dokumente ako revízia TP 078 R1. V tejto revízii je proces usporiadania cestnej siete popísaný detailnejšie, so systematickými úpravami vedúcimi k zaisteniu lepšej kontroly zo strany príslušných orgánov nad dodržiavaním celého procesu a súladu medzi schváleným obsahom návrhu alebo rozhodnutia o usporiadaní cestnej siete a realitou, precizujú sa v nej detailnejšie sprievodné dokumenty a popisuje sa proces usporiadania cestnej siete pre stavby podľa zákona č. 25/2025 Z. z.

V tejto rozborovej úlohe je analýzou súčasného stavu identifikovaných viacero bodov, ktoré tvoria príležitosti na zmenu. Vzhľadom na ich komplexnosť a vzájomnú previazanosť je odporúčané ich realizovať postupne, pričom niektoré z nich ešte vyžadujú hlbšiu analýzu. Tieto sú popísané v RÚ zatiaľ rámcovo ako podklad pre ďalšie štúdie.

Zapracovaním ďalších navrhovaných zmien a úprav vzniknú výhľadové revízie TP 078 R2, R2M, R3 a R4, ktoré predstavujú logickú nadväznosť a postupné rozvíjanie koncepcie komplexného usporiadania celej siete pozemných komunikácií. Tieto revízie sú navrhnuté tak, aby reflektovali meniace sa požiadavky na elektronizáciu, správu dát a legislatívnu zrozumiteľnosť, pričom zároveň vytvárajú predpoklady pre zavedenie a riadny chod Registra pozemných komunikácií (RPK) ako právne záväzného referenčného systému.

Výsledným cieľom tohto postupného prístupu je posilnenie právnej istoty všetkých účastníkov, najmä pri určovaní vlastníckych vzťahov, kategorizácii úsekov a rozhodovaní o povinnostiach vyplývajúcich z užívania pozemných komunikácií.

Na zabezpečenie transparentnosti, konzistencie a zvládnutia predpokladaného nárastu počtu žiadostí a procesov je potrebné v strednodobom horizonte pristúpiť k postupnej elektronizácii procesov usporiadania cestnej siete. Tieto sú navrhované v dvoch krokoch, ktorých realizácia sa v tomto dokumente označuje ako elektronizácia procesov UCS stupňa E1 a stupňa E2. Revízie TP 078 označené ako R2 až R3 sú navrhnuté v priamej väzbe na tieto stupne elektronizácie, ako uvádza nasledovná tabuľka:

Tabuľka 1 Navrhované revízie TP 078 a plán elektronizácie procesov UCS s ich vzájomnou väzbou

Stupeň elektronizácie		Revízia TP 078	
E0	Súčasný stav z pohľadu elektronizácie.	R1	Sprehľadnenie textácie TP, doplnenie procesných popisov. Zjednodušenie prípravy návrhov (konzultácie). Precizovanie a úprava povinností účastníkov. Vyžadovanie súhlasného stanoviska orgánu UCS pri každej aktualizácii návrhu UCS v procese investičnej výstavby. Povinnosť zohľadniť odsúhlasený návrh UCS v projektovej dokumentácii a pri určení dopravného značenia. Včlenenie aktivity merania údajov CTEPK do procesu investičnej výstavby a stavieb na ohlásenie. Odčlenenie technických detailov modelovania referenčnej siete a hraníc majetkovej správy do samostatného TP. Zpracovanie zmien súvisiacich so vstupom zákona č. 25/2025 Z. z. a súvisiacich predpisov do účinnosti.
E1	Elektronické formuláre, plne digitálne štruktúrované podklady a elektronické procesy.	R2	Výhľadová revízia revízie R1 o podporu elektronických formulárov, digitálnych štruktúrovaných podkladov a elektronických procesov pre prípravu podkladov a rozhodovanie o usporiadaní cestnej siete. Rozšírenie stavebne iniciovaného usporiadania cestnej siete o akúkoľvek stavebnú zmenu šírkového usporiadania PK.
		R2M	Výhľadová revízia revízie R2 o podporu usporadúvania siete miestnych ciest a usporadúvania účelových ciest.
E2	Informačný systém Registra pozemných komunikácií	R3	Výhľadová revízia revízie R2/R2M s popisom procesov v kontexte nového Informačného systému Registra pozemných komunikácií.
		R4	Výhľadová revízia revízie R3, prípadne skorších revízií, v ktorej bude odčlenené majetkovo-právne vysporiadanie od usporiadania cestnej siete. Zabezpečenie striktnosti súslednosti kolaudácie alebo rozhodnutia o predčasnom užívaní a rozhodnutia o usporiadaní cestnej siete.

Tento plán umožňuje postupne budovať moderný a právne konzistentný systém usporiadania cestnej siete s dôrazom na prehľadnosť, právnu istotu a podporu elektronickej správy údajov v celej štruktúre pozemných komunikácií. Všetky výhľadové návrhy zostávajú predmetom ďalšej odbornej diskusie a nadväzujúcich koncepčných krokov.

4 Usporiadanie cestnej siete

4.1 Úvod

Táto kapitola poskytuje prehľad a analýzu súčasného stavu procesov súvisiacich s usporadúvaním cestnej siete vrátane ich legislatívneho rámca. Identifikuje sa priestor na zefektívnenie týchto procesov na základe poznatkov z praxe, pričom sú navrhnuté riešenia a spôsob ich implementácie vrátane fázovania zavádzania navrhovaných opatrení.

4.2 Pozemné komunikácie a terminológia

Základná terminológia používaná v tejto rozborovej úlohe je nasledovná.

Kategória pozemnej komunikácie je pre účely tejto rozborovej úlohy skupina pozemných komunikácií daná ich dopravným významom, určením a technickým vybavením na základe cestného zákona [Z1].

Poznámka 1: Termín kategória PK, používaný v tejto rozborovej úlohe na účely rozdeľovania pozemných komunikácií, je potrebné odlišovať od návrhovej kategórie pozemnej komunikácie uplatňovanej pre potreby stavebno-technického návrhu pozemných komunikácií. Návrhová kategória je definovaná v norme STN 73 6100 ako „kategória pozemných komunikácií“ a predstavuje označenie pozemnej komunikácie na základe jej typu, šírkového usporiadania a návrhovej rýchlosti.

Poznámka 2: Širší rozbor okolo terminologickej problematiky kategórií pozemných komunikácií v rámci cestného zákona a súvisiacich všeobecne-záväzných právnych predpisov je uvedený v kapitole 5.2.4.

Pozemné komunikácie sa v zmysle cestného zákona [Z1] rozdeľujú do týchto kategórií:

1. diaľnice (D)
2. cesty
3. miestne cesty (MC)
4. účelové cesty (ÚC).

Cesty sa ďalej členia do tried:

1. cesty I. triedy
2. cesty II. triedy
3. cesty III. triedy

Cestná sieť je súbor diaľnic a ciest.

Sieť miestnych ciest danej obce je súbor miestnych ciest na území tejto obce. Sieť miestnych ciest je typicky pripojená na cestnú sieť, prípadne aj na sieť miestnych ciest susedných obcí.

Jednotlivé účelové cesty sa pripájajú na cestnú sieť alebo sieť miestnych ciest danej obce.

4.3 Legislatívna analýza

Táto kapitola poskytuje prehľad všeobecne záväzných právnych predpisov, technických predpisov rezortu a slovenských technických noriem, ktoré súvisia s problematikou usporadúvania cestnej siete.

Kľúčové zákony predstavujú už zrušený zákon č. 147/1949 Zb. a mnohonásobne novelizovaný súčasne platný a účinný zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon). Ako možno vidieť z nasledujúceho rozboru legislatívy, problematika usporadúvania cestnej siete nebola historicky upravovaná vždy systematickým a konzistentne nadväzujúcim spôsobom.

4.3.1 Zákon č. 147/1949 Zb.

Medzi najstaršie legislatívne zmienky týkajúce sa zaraďovania, rozhodovania a účelného usporiadania cestnej siete patrí **zákon č. 147/1949 Zb.**, ktorým sa vydávajú niektoré predpisy o verejných cestách [Z2]. Tento zákon je už v súčasnosti neplatný a bol v plnom rozsahu nahradený súčasným cestným zákonom.

Z hľadiska zaraďovania ciest je významný § 1, ktorý v písm. a) až c) **na základe zákona zaraďuje do siete štátnych ciest vymenované kategórie ciest**. Súčasne písm. d) umožňuje rozšíriť ďalej túto sieť deklarativným rozhodnutím štátneho orgánu:

§ 1. Štátne cesty.

Štátnymi cestami sú

- a) cesty, ktoré boli [sic] dňa 29. septembra 1938 cestami štátnymi, krajinými alebo okresnými alebo boli ako také cesty postavené alebo rozostavené po uvedenom dni,
- b) cesty, ktoré budú po 30. júni 1949 postavené ako štátne cesty,
- c) vicinálne cesty, určené podľa nariadenia Slovenskej národnej rady zo dňa 7. februára 1946, č. 9 Sb.n. SNR, o vicinálnych cestách, a
- d) iné verejné cesty vybudované alebo nevybudované, po prípade ich úseky, pokiaľ sú podľa rozhodnutia Ministerstva techniky, vydaného po dohode s ministerstvami národnej obrany a dopravy, potrebné na dosiahnutie súvislosti siete štátnych ciest.

Poznámka: Z citovaného znenia je zrejmé, že zákon pod pojmom „štátne cesty“ označoval výrazne širšiu množinu pozemných komunikácií, než ako je chápaná v platnom znení súčasného cestného zákona, ktorý pod pojmom „štátne cesty“ synonymicky označuje cesty I. triedy.

Zákon riešil aj opačný proces, označovaný ako *vylúčenie zo siete štátnych ciest*, a to § 5:

„Ministerstvo techniky môže cesty, uvedené v § 1, písm. a), b) alebo c), po prípade ich úsek, pokiaľ ich nebude treba pre *účelné usporiadanie siete štátnych ciest*, po vypočutí zúčastneného krajského, okresného a miestneho národného výboru vylúčiť z uvedenej siete a odovzdať, ak nedôjde k inej úprave dohodou, bez náhrady do vlastníctva, správy a udržiavania obci, na ktorej území je cesta alebo jej úsek.“

Za zmienku stojí, že už v tomto skorom znení sa – hoci bez ďalšieho výkladu alebo definície – objavuje pojem *účelné usporiadanie siete štátnych ciest*, ktorý akoby anticipuje súčasný koncept usporiadania cestnej siete, hoci vtedy ešte bez procesného a terminologického ukotvenia.

4.3.2 Zákon č. 135/1961 Zb. (cestný zákon)

V roku 1961 nadobudol účinnosť zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon), ktorý s mnohými novelizáciami tvorí základ cestnej legislatívy Slovenskej republiky dodnes. Už jeho pôvodné znenie obsahovalo ustanovenia upravujúce zaradenie, vyradenie a usporiadanie cestnej siete, hoci v podstatne odlišnej terminológii a systematike, než akú poznáme v súčasnosti.

§ 4 Cestná sieť vymedzoval základné zásady zaradenia komunikácií do cestnej siete a definoval mechanizmus jej „účelného usporiadania“:

§ 4 Cestná sieť

(1)

Automobilové cesty, včítane prejazdnych úsekov v mestách a iných obciach, sú *komunikácie zaradené do cestnej siete*, jednotne budované a spravované; slúžia predovšetkým doprave medzi sídliskami (obcami). Do cestnej siete patria aj pozemné komunikácie mimo územia zastavaného alebo určeného na súvislé zastavenie, ktoré spájajú železničné stanice, letiská pre pravidelnú verejnú dopravu a verejné prístavy s diaľnicami a automobilovými cestami, pokiaľ ako účelové komunikácie neslúžia prevažne prevádzke alebo správe týchto zariadení.

(2)

Účelné usporiadanie cestnej siete sa zabezpečuje výstavbou nových automobilových ciest alebo zaradením miestnych, prípadne účelových komunikácií do cestnej siete. Automobilové cesty, ktoré nie sú potrebné pre účelné usporiadanie cestnej siete, možno z tejto siete vyradiť a zaradiť do siete miestnych komunikácií alebo medzi účelové komunikácie alebo ich možno zrušiť.

Miestnym komunikáciám sa venoval samostatný § 21, ktorý definoval ich základný účel a zaradenie:

§ 21 Sieť miestnych komunikácií

(1)

Miestnymi komunikáciami sú všeobecne prístupné a používané ulice, cesty a priestranstvá, ktoré slúžia miestnej doprave a *sú zaradené do siete miestnych komunikácií*, jednotne budované a spravované pre územie obce.

Podrobnosti o procese zaraďovania a vyradovania komunikácií z jednotlivých sietí mali byť ustanovené vykonávacím predpisom na základe § 24:

§ 24 Vykonávacie predpisy

Ministerstvo dopravy a spojov v dohode so zúčastnenými ústrednými orgánmi vydá podrobnejšie predpisy na vykonanie tohto zákona, v ktorom najmä

a)

upraví zaraďovanie pozemných komunikácií do cestnej siete a do siete miestnych komunikácií a vyradovanie komunikácií z týchto sietí,

Problematika diaľnic bola v pôvodnom znení riešená iba okrajovo. Už v úvodnom ustanovení zákon rozdeľoval pozemné komunikácie podľa dopravného významu, určenia a technického vybavenia na diaľnice, automobilové cesty, miestne komunikácie a účelové komunikácie, pričom diaľnice a automobilové cesty tvorili spoločnú sieť:

§ 1 Úvodné ustanovenie

(2)

Pozemné komunikácie sa rozdeľujú podľa dopravného významu, určenia a technického vybavenia na diaľnice, automobilové cesty, miestne komunikácie a účelové komunikácie. Diaľnice a automobilové cesty tvoria jednotnú komunikačnú sieť.

Vlastnej kategórii diaľnic sa venoval iba § 20, ktorý stručne popisoval ich funkciu a základné stavebnotechnické parametre:

§ 20

(1)

Diaľnice sú určené na rýchle a hospodárne spojenie rozvinutých hospodárskych oblastí motorovými vozidlami; budujú sa spravidla ako komunikácie s oddelenými protismernými vozovkami a mimoúrovňovým križovaním všetkých ostatných komunikácií.

Za dôležité možno považovať, že **pôvodné znenie** zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách **neriešilo proces zaraďovania a vyradovania diaľnic**. Tento legislatívny deficit pretrvával v podstate až do roku 2021.

Do tohto obdobia **existovalo síce explicitné ustanovenie o zaraďovaní ciest do cestnej siete**, ale diaľnice boli v tomto procese opomínané. Dlhodobu platnú a často novelizované znenie **§ 4a** malo nasledovnú podobu:

§ 4a Cesty

Cesty vrátane ich prejazdnych úsekov cez colné priestory a obce sú pozemné komunikácie zaradené do cestnej siete. Do cestnej siete patria aj pozemné komunikácie mimo súvisle zastavaného územia alebo územia určeného na zastavanie, ktoré spájajú železničné stanice, terminály kombinovanej dopravy, letiská pre pravidelnú verejnú dopravu a verejné prístavy s diaľnicami a cestami, ak neslúžia ako účelové komunikácie prevažne na prevádzku alebo na správu týchto zariadení.

(2)

Účelné usporiadanie cestnej siete sa zabezpečuje výstavbou nových ciest alebo zaradením miestnych komunikácií, prípadne účelových komunikácií do cestnej siete. Cesty, ktoré nie sú potrebné na účelné usporiadanie cestnej siete, môžu sa z tejto siete vyradiť a zaradiť do siete miestnych komunikácií alebo preradiť medzi účelové komunikácie alebo zrušiť.

Zásadná zmena v oblasti usporiadania cestnej siete nastala až novelizáciou zákonom č. 149/2021 Z. z. zo dňa 1. júna 2021 [Z3], ktorým bol do zákona vložený nový paragraf § 4c „Cestná sieť a jej usporiadanie“ vzniknutý preformulovaním a doplnením pôvodného textu v § 4a:

§ 4c Cestná sieť a jej usporiadanie

(1) Cestnú sieť tvoria diaľnice (§ 4) a cesty (§ 4a).

Zavedením tohto ustanovenia sa po prvýkrát **obsahovo zjednotil pojem cestná sieť ako súbor pozemných komunikácií kategorizovaných buď ako diaľnice alebo cesty**.

Ministerstvo dopravy SR bolo zároveň výslovne určené ako orgán štátnej správy zodpovedný za zabezpečovanie účelného usporiadania cestnej siete (§ 4c ods. 2).

Problémom však je, že reformuláciou § 4a v roku 2021 **vypadlo dovtedy platné ustanovenie, že „cesty sú pozemné komunikácie zaradené do cestnej siete“**. V záujme zachovania

systematickosti a legislatívnej zrozumiteľnosti by toto ustanovenie malo byť do zákona **opätovne doplnené** – buď späť do § 4a, alebo priamo do § 4c. Navrhujeme nasledovnú možnú úpravu znenia § 4c takto:

Cestnú sieť tvoria pozemné komunikácie zaradené ako diaľnice alebo cesty.

Novelizáciou sa zároveň zaviedol aj výpočet možností ministerstva dopravy SR pri zabezpečovaní účelného usporiadania cestnej siete:

§ 4c

(2)

Účelné usporiadanie cestnej siete zabezpečuje ministerstvo

a) zaradením novovybudovaných diaľnic, ciest, jestvujúcich miestnych ciest alebo účelových ciest do cestnej siete, a to po zmene ich dopravného charakteru,

b) pretriedením diaľnic a ciest v závislosti od ich dopravného významu, určenia a technického vybavenia,

c) prečíslovaním diaľnic a ciest,

d) prestaničením diaľnic a ciest vrátane zmeny ich orientácie alebo

e) vyradením diaľnic a ciest z cestnej siete.

(3)

Cesty, ktoré nie sú potrebné na účelné usporiadanie cestnej siete, môžu sa z tejto siete vyradiť a zaradiť do siete miestnych ciest alebo preradiť medzi účelové cesty alebo zrušiť.

Týmto spôsobom bol po dlhom období vytvorený základ pre systematickú legislatívnu oporu pre všetky fázy životného cyklu ciest a diaľnic v rámci cestnej siete – od zaradenia až po vyradenie alebo pretriedenie.

4.3.3 Vyhláška FMD č. 35/1984 Zb.

§ 5 ods. 1 a 2 vykonávacej vyhlášky č. 35/1984 Zb. k cestnému zákonu (ďalej aj len „vykonávacia vyhláška“) [Z4] rámcovo upravujú zaradenie novej cesty alebo existujúcej miestnej či účelovej komunikácie do cestnej siete a jej vyradenie z nej. Ich znenie je však z viacerých dôvodov nedostatočné:

(1) Novovybudovaná cesta sa zaradí do cestnej siete. Miestna komunikácia alebo účelová komunikácia alebo ich časti sa zaradia do cestnej siete, ak sú potrebné na účelné usporiadanie tejto siete, najmä na dosiahnutie jej súvislosti alebo na pripojenie obce na cestnú sieť.

(2) Cesta alebo jej časť sa vyradí z cestnej siete, ak nie je potrebná na účelné usporiadanie tejto siete, najmä v dôsledku inej investičnej výstavby alebo zmeny dopravných pomerov.

Tieto formulácie poskytujú iba veľmi rámcový popis, že novovybudované cesty a diaľnice sa (niekedy) majú zaradiť do cestnej siete. **Chýba však akýkoľvek jasný procesný rámec:**

- kedy konkrétne dochádza k zaradeniu alebo vyradeniu
- kto také zaradenie alebo vyradenie je povinný alebo oprávnený iniciovať
- aký je postup konania o zaradení alebo vyradení
- aké sú dôsledky, ak zaradeniu alebo vyradeniu nedôjde alebo procesy meškajú.

§ 5 ods. 3 vykonávacej vyhlášky bližšie popisuje, čo sa môže stať s vyradenou cestou:

Vyradená cesta alebo jej časť sa môže

a) zaradiť ako miestna komunikácia do siete miestnych komunikácií dotknutej obce,

b) prevziať v súlade s osobitnými predpismi²⁾ ako účelová komunikácia do správy a užívania socialistickou organizáciou, ktorá ju môže využiť,

c) využiť ako cestný pomocný pozemok na účely cestného hospodárstva,

d) zrušiť, ak sa nemôže využiť žiadnym zo spôsobov uvedených pod písmenami a) až c); v takom prípade sa musí podľa povahy vecí primeraným a hospodárnym spôsobom rekultivovať, predovšetkým na účely poľnohospodárskej výroby.

Znenie tohto odseku je **čiastočne redundantné s § 4c ods. 3 cestného zákona** a bude potrebné jeho obsah rekodifikovať a zosúladiť s aktuálnym zákonným rámcem.

§ 5 ods. 4 rieši kompetencie v prípade sporov pri zaraďovaní do siete miestnych ciest:

(4) Spory o tom, či vyradená cesta alebo jej časť patrí do siete miestnych komunikácií, prípadne či sa má komunikácia zaradiť do siete miestnych komunikácií, rozhoduje okresný národný výbor.

§ 6 vykonávacej vyhlášky definuje sieť miestnych komunikácií:

Sieť miestnych komunikácií pre územie obce tvoria všeobecne prístupné a užívané pozemné komunikácie nezaraďené do cestnej siete, ktoré

- a) sú na území zastavanom alebo určenom na súvislé zastavanie,
- b) navzájom spájajú dve obce, prípadne časti obce a sú pre toto spojenie dopravne významné,
- c) spájajú obec so železničnou stanicou, železničnou zastávkou, letiskom alebo prístavom, pokiaľ ako účelové komunikácie neslúžia prevažne prevádzke alebo správe týchto zariadení,
- d) spájajú obec s cintorínom.

§ 6, ods. 2 a 3 vykonávacej vyhlášky popisujú proces zaradenia účelových ciest do siete miestnych ciest a vyradenie miestnej cesty:

(2) Miestny národný výbor môže zaradiť do siete miestnych komunikácií účelové komunikácie; pri rozhodovaní o ich zaradení do siete miestnych komunikácií vychádza miestny národný výbor v súlade s všeobecne záväznými právnymi predpismi z účelnosti tohto zaradenia vždy podľa miestnych pomerov, najmä podľa toho, do akej miery sa komunikácia verejne užíva a ako je pre toto užívanie komunikačne potrebná.

(3) Miestny národný výbor vyradí miestnu komunikáciu alebo jej časť zo siete miestnych komunikácií, ak nie je potrebná na účelné usporiadanie tejto siete, najmä v dôsledku inej investičnej výstavby alebo zmeny dopravných pomerov, alebo ak sa ukáže, že slúži prevažne ako účelová komunikácia.

§ 6, ods. 4 vykonávacej vyhlášky stanovuje, ako možno naložiť s vyradenou miestnou cestou:

Vyradená miestna komunikácia alebo jej časť sa môže

- a) prevziať ako účelová komunikácia do správy a užívania socialistickou organizáciou, ktorá ju môže využiť,
- b) využiť ako cestný pomocný pozemok,
- c) zrušiť, ak sa nemôže využiť žiadnym zo spôsobov uvedených pod písmenami a) a b); v takom prípade sa musí podľa povahy veci primeraným a hospodárnym spôsobom rekultivovať, predovšetkým na účely poľnohospodárskej výroby.

Ako je vidno len z týchto niekoľkých príkladov, **samotná vyhláška obsahuje množstvo obsolentných, neaktuálnych a terminologicky nepresných častí, ktoré sú len veľmi ťažko vykonateľné, niekde aj v rozpore so samotným cestným zákonom alebo aplikačnou praxou a nezodpovedajú realite organizačnej štruktúry verejnej správy.**

Hlavným dôvodom tohto stavu je skutočnosť, že **vykonávacia vyhláška nebola nikdy aktualizovaná v súlade s novelizáciami cestného zákona**. Od svojej jedinej novelizácie v roku 1984 sa obsahovo a systematicky **výrazne odklonila od zákonnej úpravy**, ktorú má vykonávať a detailizovať.

4.3.4 Zákon č. 25/2025 Z. z. (stavebný zákon)

4.3.4.1 Všeobecne

Od 1.4.2025 vstúpil do účinnosti zákon č. 25/2025 Z. z. (stavebný zákon), ktorý v plnej miere nahradil doterajší zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon), ako aj nikdy neúčinný zákon č. 201/2022 Z. z. o výstavbe, ktorý ho mal pôvodne nahradiť. Pôvodný stavebný zákon č. 50/1976 Zb. bol zrušený zákonom č. 200/2022 Z. z. o územnom plánovaní s účinnosťou od 1.4.2025; zákon č. 201/2022 Z. z. bol zrušený priamo novým stavebným zákonom č. 25/2025 Z. z.

Dôležité zmeny, ktoré nový stavebný zákon č. 25/2025 Z. z. zavádza (oproti pôvodnému stavebnému zákonu č. 50/1976 Zb., aj navrhovanému novému zákonu o výstavbe č. 201/2022 Z. z.), sú nasledovné:

1. Zjednodušenie povoľovacích procesov: dvojstupňové povoľovanie stavieb sa nahradzuje jediným konaním o stavebnom zámere. Nový zákon ruší doterajšie samostatné územné konanie a stavebné povolenie a zavádza jedno spoločné konanie, tzv. konanie o stavebnom zámere. V rámci tohto konania stavebný úrad posúdi všetky aspekty výstavby naraz, čím sa skráti lehoty a zníži administratívna záťaž stavebníkov aj úradov. Pred začiatkom konania sa vyžaduje, aby stavebný zámer bol prerokovaný s dotknutými subjektmi ešte v prípravnej fáze (prerokovanie nie je správnym konaním).
2. Správa agendy stavebných úradov obcami – pôsobnosť stavebného úradu zostáva na obciach ako prenesený výkon štátnej správy, ktoré môžu vytvárať spoločné stavebné obvody. Napriek pôvodným zámerom centralizovať stavebnú agendu pod regionálne úrady nového úradu ÚÚPaV SR zostáva táto kompetencia naďalej na obciach. Obce však môžu na zabezpečenie lepšej kvality a efektivity vytvárať tzv. stavebné obvody (spoločné obecné úrady), čím sa má doceliť jednotnejší a profesionálnejší výkon stavebnej správy.
3. Zachovanie špeciálnych stavebných úradov – špeciálne stavebné úrady, pre oblasť pozemných komunikácií nevynímajúc, ostávajú zachované a budú vykonávať stavebné konania podľa osobitných predpisov. Nový stavebný zákon ponecháva v platnosti systém špeciálnych stavebných úradov, ktoré sú zodpovedné za výkon stavebnej správy v oblastiach upravených osobitnými predpismi; to sa týka aj pozemných komunikácií. To znamená, že stavebnú činnosť na diaľniciach, cestách či miestnych komunikáciách budú naďalej povoľovať príslušné špeciálne stavebné úrady (napr. ministerstvo dopravy alebo okresné úrady), čím je zabezpečená kontinuita odborného dohľadu a špecifických technických požiadaviek. Tieto úrady tak môžu efektívne posudzovať špecifiká dopravných stavieb, zabezpečiť súlad s technickými normami a predpismi a operatívne riešiť požiadavky súvisiace s dopravnou infraštruktúrou. Táto právna úprava umožňuje lepšie zohľadniť odborné aspekty výstavby pozemných komunikácií a zároveň zachovať plynulosť a kvalitu povoľovacích procesov. V prípade však, že pozemná komunikácia vystupuje v stavebnom zámere len ako vedľajšia (doplňková) stavba, stavebné konanie podľa nového zákona bude viesť stavebný úrad, ktorý povoľuje hlavnú stavbu (to môže byť aj obec; § 48 ods. 2 SZ). Špeciálny stavebný úrad (napr. cestný správny orgán) v takomto prípade nevykonáva samostatné konanie, ale vystupuje ako dotknutý orgán, ktorý poskytne záväzné stanovisko alebo súhlasné vyjadrenie k projektovej dokumentácii vedľajšej cesty.
4. Elektronizácia dokumentácie – stavebná dokumentácia sa povinne spracováva elektronicky a ukladá v centrálnom informačnom systéme. Nový zákon zavádza povinnosť predkladať stavebnú dokumentáciu v elektronickej forme, pričom táto dokumentácia sa centralizovane archivuje v štátnom informačnom systéme, ktorý bude spravovať Úrad pre územné plánovanie a výstavbu. Tento krok zvyšuje efektívnosť, zlepšuje dostupnosť údajov pre verejnosť a kontrolné orgány a znižuje environmentálnu záťaž spôsobenú nadmerným tlačením dokumentov.
5. Precizovanie práv a povinností účastníkov výstavby – nová úprava detailne stanovuje práva a povinnosti všetkých odborníkov zúčastnených na stavebnom procese. Projektanti, stavbyvedúci, geodeti, statici a ďalší odborníci získajú jasnejšie definované kompetencie, práva a povinnosti. Zákon taktiež stanovuje ich konkrétnu zodpovednosť za dodržanie zákonných a bezpečnostných štandardov výstavby.
6. Posilnenie vlastníckych práv – nový zákon zdôrazňuje právo vlastníkov pozemkov realizovať výstavbu ako súčasť ústavne chráneného vlastníckeho práva. Práva vlastníkov pozemkov sú jasnejšie definované a posilnené, čím zákon reflektuje ústavou garantované právo na užívanie majetku. Vlastníci tak budú môcť efektívnejšie realizovať svoje stavebné zámer, pričom zákon zároveň nastavuje transparentné mechanizmy na riešenie prípadných sporov alebo rozporov s verejným záujmom.
7. Sprísnenie odbornej prípravy pracovníkov štátnej správy – zamestnanci stavebných úradov budú musieť absolvovať prísnejšiu odbornú prípravu. Nový zákon vyžaduje vyššiu kvalifikáciu pracovníkov pôsobiacich v stavebných úradoch. Cieľom je zabezpečiť kvalitnejšie rozhodovanie, jednotný výklad zákonov a zlepšenie celkovej úrovne služieb poskytovaných stavebníkom aj občanom, ktorí sú dotknutí výstavbou.
8. Zavedenie opatrení proti nepovoleným stavbám – zákon stanovuje jasný postup, ako legalizovať alebo odstrániť stavby, ktoré boli postavené bez povolenia. Nová legislatíva rieši dlhodobý problém tzv. čiernych stavieb, pričom určuje časový rámec a presný postup pre

dodatočné schválenie alebo odstránenie týchto stavieb. Tým sa má predísť dlhodobému tolerovaniu nepovolených stavieb a zabezpečiť lepšia právna istota všetkých účastníkov stavebného procesu.

9. Rozšírenie okruhu sankcionovaných osôb – zodpovednosť za porušenia zákona sa rozširuje aj na zhotoviteľov stavieb a stavebný dozor. Podľa nového zákona budú sankcie ukladané nielen stavebníkom, ale aj profesionálnym subjektom realizujúcim výstavbu. Ide o projektantov, stavbyvedúcich, zhotoviteľov stavieb a osoby vykonávajúce stavebný dozor. Zákon tak reaguje na potrebu zlepšenia kontroly a kvality stavebných prác.
10. Samostatný proces posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA) – posudzovanie EIA zostáva samostatným procesom oddeleným od konania o stavebnom zámere. Pôvodný zámer integrácie procesov EIA do stavebného konania bol vyhodnotený ako aplikačne príliš náročný. Preto nový zákon ponecháva posudzovanie vplyvov na životné prostredie ako samostatné konanie, ktoré prebehne ešte pred schválením stavebného zámeru, čím sa predíde riziku administratívnych a technických problémov.
11. Nové pravidlá pre vyhradené stavby – pre špecifické, tzv. vyhradené stavby budú platiť sprísnené podmienky, vrátane certifikácie zhotoviteľov. Nový zákon sprísňuje pravidlá pre stavby, ktoré sú svojou povahou alebo rizikom náročnejšie (napr. technicky komplikované alebo bezpečnostne citlivé). Zavádza povinnosť certifikácie zhotoviteľov, pravidelné kontrolné prehliadky počas výstavby a projektový dohľad, čím chce zabezpečiť vysoký štandard a bezpečnosť týchto stavieb. Takýmto spôsobom ako vyhradené stavby pozemných komunikácií sú zákonom definované stavby diaľnic a výstavby nových úsekov ciest I. triedy v novom území, mosty na diaľniciach a cestách I. triedy, mosty s rozpätím nosnej konštrukcie viac ako 30 m pri betónových prefabrikovaných nosných konštrukciách alebo viac ako 20 m pri ostatných typoch nosných konštrukcií a lávky s rozpätím nosnej konštrukcie viac ako 20 m, tunely, oporné múry a zárubné múry, protihlukové steny a násypy, zárezy a odrezy s výškou viac ako 10 m (§ 2 ods. 8, písm. f) až i)).
12. Zmena postavenia Slovenskej stavebnej inšpekcie – stavebná inšpekcia prestáva byť samostatnou organizáciou a integruje sa priamo do Úradu pre územné plánovanie a výstavbu. Zrušenie samostatnosti Slovenskej stavebnej inšpekcie a jej začlenenie do Úradu pre územné plánovanie a výstavbu SR je súčasťou snahy o centralizáciu a zvýšenie efektivity štátneho stavebného dohľadu. Cieľom je zlepšiť výkon kontrolnej činnosti a zvýšiť zodpovednosť za kvalitu realizovaných stavieb.

4.3.4.2 Zhrnutie procesov stavby

Z hľadiska usporadúvania cestnej siete je dôležité popísať procesy týkajúce sa výstavby podľa nového stavebného zákona, nakoľko je potrebné do nich zarámcovať stavebne iniciované usporiadanie cestnej siete. V ďalšom texte sa už pod názvom „stavebný zákon“ myslí nový stavebný zákon, t. j. zákon č. 25/2025 Z. z.

V princípe platí, že pokiaľ stavebný zákon neustanovuje inak, na *každú stavbu, zmenu dokončenej stavby, odstraňovanie stavby a stavebné úpravy na stavbe alebo na pozemku* sa vyžaduje *rozhodnutie o stavebnom zámere* (§ 18 ods. 2 SZ). Na niektoré drobné stavby postačuje len *ohlásenie stavebnému úradu* (v zásade také, kde je to účelné z hľadiska ochrany verejných záujmov a vlastníkov susedných nehnuteľností) a pre ostatné stavebné úpravy a drobné stavby sa nevyžaduje ani ohlásenie stavebnému úradu.

Pred samotným konaním o stavebnom zámere má stavebník povinnosť *prerokovať stavebný zámer* (§ 20 SZ) s nasledovnými stranami:

- orgánom územného plánovania
- dotknutými orgánmi a
- dotknutými právnickými osobami.

Na základe žiadosti stavebník (resp. ním povereného projektanta) orgán územného plánovania a dotknuté orgány vydajú *záväznú stanoviská k stavebnému zámeru* a dotknuté právnické osoby vydajú *záväzné vyjadrenia k stavebnému zámeru*.

Dotknutým orgánom je každý orgán verejnej správy, ktorý je správny orgán alebo ústredný orgán štátnej správy chrániaci záujem podľa osobitného predpisu, ak tento záujem môže byť

navrhovanou stavbou, zmenou dokončenej stavby alebo odstránením stavby dotknutý (§ 21 ods. 2 SZ). V tomto znení sa dá považovať aj *ministerstvo dopravy* ako orgán usporiadania cestnej siete za dotknutý orgán, pokiaľ ide o stavbu na cestnej sieti.

Dotknutý orgán má následne možnosť:

- uplatňovať svoje požiadavky vydávaním záväzných stanovísk k stavebnému zámeru, ku kolaudácii stavby a k ohláseniu stavby a stavebných úprav,
- potvrdiť uplatnenie svojich stanovísk v projekte stavby vydaním doložky súladu k projektu stavby,
- kontrolovať plnenie svojich požiadaviek uplatnených vo svojich záväzných stanoviskách počas celého životného cyklu stavby, teda počas prípravy, zhotovovania, užívania aj jej odstraňovania.

Záväzné stanoviská dotknutých orgánov si stavebník musí vyžiadať aj v prípade stavieb na ohlásenie (§ 63 ods. 2 SZ).

Pokiaľ si dotknutý orgán vyhradil posúdenie projektu stavby vo svojom záväznom stanovisku k stavebnému zámeru alebo si uplatnil požiadavky na dopracovanie projektu stavby, stavebník (resp. ním poverený projektant) si musí vyžiadať *doložku súladu k projektu stavby*. Dotknutý orgán je musí vydať do 30 dní, resp. 60 dní v prípade zložitých stavieb. Doložku súladu k projektu stavby následne stavebník predkladá so žiadosťou o overenie projektu stavby.

Zoznam dotknutých orgánov vedie ÚUPaV v informačnom systéme ÚUPaV (§ 21 ods. 2 SZ), preto je potrebné, aby ministerstvo dopravy bolo riadne v tomto zozname riadne zapísané pre vyššie uvedené účely.

Ako je vidno, stavebný zákon dáva pomerne široké kompetencie dotknutým orgánom, ktoré je žiaduce využiť aj v kontexte usporadúvania cestnej siete.

Pri nastavovaní procesov je dôležité brať do úvahy, že stavebný zákon aj určuje pomerne prísne lehoty na vydávanie záväzných stanovísk dotknutého orgán, a to 30 dní odo dňa doručenia žiadosti, resp. 60 dní pri zložitých stavbách. Po márnom uplynutí tejto lehoty nastáva fikcia súhlasu, teda má sa za to, že dotknutý orgán nemá žiadne pripomienky ani požiadavky.

Z prerokovania stavebného zámeru vypracuje stavebník (resp. ním poverený projektant) tzv. *správu o prerokovaní stavebného zámeru*. Kľúčovou časťou tejto správy je zhrnutie, ktoré dotknuté orgány vydali záväzné stanovisko, aké pripomienky a požiadavky z nich vzniesli a ktoré z nich neboli stavebníkom akceptované. Podstatou je, aby sa stavebný úrad v rámci konania už mohol zaoberať len neakceptovanými pripomienkami a požiadavkami (predpokladá sa, že väčšina pripomienok a požiadaviek bude akceptovaných).

Ďalší dôležitý princíp stavebného zákona kladie ako podmienku pred samotným začatím zhotovovania stavby, zmeny dokončenej stavby, odstraňovania stavby alebo stavebných úprav na stavbe alebo pozemku *overenie projektu stavby v konaní o stavebnom zámere* alebo *v rámci vybavenia ohlásenia stavby* (§ 25 a § 63 ods. 6 SZ).

Pre stavby podliehajúce konaniu o stavebnom zámere overuje projekt stavby ten istý správny orgán, ktorý vydal rozhodnutie o stavebnom zámere (§ 65 SZ). Podstatou overenia projektu stavby je jednak jeho odborné posúdenie a jednak kontrola zapracovania požiadaviek dotknutých orgánov zo záväzných stanovísk a zo samotného rozhodnutia o stavebnom zámere (§ 65 ods. 3 SZ). K žiadosti o overenie projektu stavby prikladá stavebník všetky doložky súladu; správny orgán overí projekt len vtedy, keď všetky doložky sú súhlasné.

Správny orgán na potvrdenie overenia projektu stavby vydá *overovaciu doložku* (§ 63 ods. 7 pre stavby na ohlásenie a § 65 ods. 5 pre stavby na konanie o stavebnom zámere).

Dokončenú stavbu alebo jej časť spôsobilú na samostatné užívanie možno uviesť do trvalého užívania len po kolaudácii. Kolaudácia sa pritom vyžaduje na:

- nové stavby,
- zmeny dokončenej stavby a
- terénne úpravy, na ktoré bolo potrebné rozhodnutie o stavebnom zámere.

Kolaudácia nie je potrebná na stavby, ktoré sa ohlasujú a stavebné úpravy s výnimkou stavebných úprav spojených so zmenou v užívaní stavby (§ 66 ods. 1 SZ). Medzi povinnými prílohami k návrhu na kolaudáciu sú aj záväzné stanoviská dotknutých orgánov (§ 66 ods. 2 písm. k)). Dotknutým orgánom správny orgán oznámi do 7 pracovných dní od doručenia úplného návrhu na kolaudáciu termín kolaudačnej obhliadky. Ak sa zistí kolaudáciou, že stavba je spôsobilá na prevádzku, správny orgán vydá *kolaudačné osvedčenie*, vydanie ktorého aj oznámi dotknutým orgánom.

Ponecháva sa aj možnosť predčasného užívania stavby. Predčasné užívanie stavby je časovo obmedzené na obdobie najviac 12 mesiacov s možnosťou predĺženia (aj opakovaného), ale najviac celkovo na 5 rokov. Súčasťou návrhu na predčasné užívanie stavby sú aj stanoviská dotknutých orgánov, ktoré si musí stavebník vyžiadať (§ 70 ods. 2 SZ) a dotknutý orgán ich musí vydať do 30 dní.

Prechodné ustanovenia v § 84 stanovujú v zásade, že stavby, pre ktoré bolo vydané aspoň územné rozhodnutie, dobehnú podľa doterajších právnych predpisov účinných k 31.3.2025. Rovnako sa to týka aj stavieb, na ktoré bolo vydané už stavebné povolenie, pričom územné rozhodnutie sa nevyžadovalo. Pre stavby, na ktoré sa stavebné povolenie ani ohlásenie nevyžadovalo, sa platné územné rozhodnutie považuje za overený projekt, resp. overovaciu doložku k ohláseniu podľa nového stavebného zákona.

Z uvedeného okrem iného vyplýva, že v rámci revízie TP 078 je potrebné riešiť dobeh stavieb podľa predchádzajúceho stavebného zákona č. 50/1976 Zb. popri stavbách bežiacich už podľa nového stavebného zákona č. 25/2025 Z. z.

4.3.5 Technické predpisy rezortu

4.3.5.1 TP 078 – Usporiadúvanie cestnej siete

Primárnym technickým predpisom rezortu pre usporiadúvanie cestnej siete sú TP 078, revízia ktorých je predmetom tejto rozborovej úlohy. Aktuálne platná verzia je z procesného hľadiska hlbšie rozobraná v kapitole 4.8, návrhy revízií sú podstatou aj kapitol 4.9 a 4.10, celkové zhrnutie súčasnej verzie a návrhu úprav poskytuje kapitola 5.3.4 a návrh revízie TP 078 označenej ako R1 je priložený ako samostatná príloha k tomuto dokumentu. Súčasne rozborová úloha popisuje výhľadovo ďalšie revízie v súvislosti s možnou elektronizáciou procesov usporiadovania cestnej siete.

4.3.5.2 TP 019 – Dokumentácia stavieb ciest

TP 019 Dokumentácia stavieb ciest [T1] stanovuje základné náležitosti pre dokumentáciu stavieb pozemných komunikácií, ktorých investormi sú prioritne SSC a NDS a pre ktoré je potrebné územné rozhodnutie a stavebné povolenie na základe stavebného zákona [Z5]; TP 019 však rieši aj náležitosti dokumentácie pre stavby, na ktoré postačuje podľa stavebného zákona len ohlásenie.

TP 019 uvádza vypracovanie podkladov k žiadosti ako súčasť nasledovných stupňov projektovej dokumentácie stavieb:

1. dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR) – časť G „Súvisiaca dokumentácia“
2. dokumentácia na stavebné povolenie (DSP) – časť G „Súvisiaca dokumentácia“
3. dokumentácia na územné rozhodnutie a stavebné povolenie (DÚRSP) - časť G „Súvisiaca dokumentácia“
4. dokumentácia na realizáciu stavby (DRS) - časť G „Súvisiaca dokumentácia“
5. dokumentácia na stavebné povolenie a realizáciu stavby (DSPRS) - časť G „Súvisiaca dokumentácia“.

V TP 019 sa neuvádzajú žiadne ďalšie podrobnosti; pri všetkých stupňoch je len odvolávka na TP 078 v znení „[Podklady k žiadosti o usporiadanie cestnej siete] Vypracujú sa podľa [T21], podľa bodu 8.1 predmetného TP [T21]“. Keďže súčasná verzia TP 078 predpisuje, že návrh na usporiadanie cestnej siete sa spracuje v rámci DÚR a DSP, TP 019 len prebralo tieto požiadavky do popisu náležitostí dokumentácie v týchto a odvodených stupňoch.

V súvislosti so vstupom zákona č. 25/2025 Z. z. bude potrebná komplexná revízia TP 019, ktorá bude reflektovať procesné realie požadované stavbami riadenými na základe neho.

V tejto revízii bude potrebné ustanoviť, že podklady pre návrh na usporiadanie cestnej siete sú spracované podľa TP 078 a pre stavby riadené na základe zákona č. 50/1976 Zb. sú súčasťou projektovej dokumentácie v stupňoch:

- dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR)
- dokumentácia na stavebné povolenie (DSP)
- dokumentácia na územné rozhodnutie a stavebné povolenie (DÚRSR)
- dokumentácia na realizáciu stavby (DRS)
- dokumentácia na stavebné povolenie a realizáciu stavby (DSPRS)

a pre stavby riadené na základe zákona č. 25/2025 Z. z. sú súčasťou projektovej dokumentácie stavby v stupňoch:

- stavebný zámer
- projekt stavby
- projekty stavby na ohlásenie
- vykonávací projekt.

4.3.5.3 TP 009 – Digitálna dokumentácia stavieb cestných komunikácií

TP 009 Digitálna dokumentácia stavieb cestných komunikácií [T1] poskytujú komplexné pravidlá pre tvorbu, usporiadanie a odovzdávanie digitálnej dokumentácie spojené s výstavbou a údržbou diaľnic a ciest (v tom čase súhrnne označovaných ako cestné komunikácie podľa vtedajšieho znenia cestného zákona). Hlavným cieľom je zjednotenie vstupov od rôznych zhotoviteľov a projektantov, aby sa zabezpečila efektívna správa digitálnych dokumentov a eliminácia nepresností. Dokument sa zaoberá požiadavkami na formáty súborov, grafické znázornenie výkresov a správnu štruktúru adresárov a súborov na výmenných médiách, napríklad CD-ROM.

Dôležitou časťou TP 009 je definovanie povolených formátov na výmenu dát, ako sú .TXT, .PDF, .DGN a .DWG, a tiež špecifické grafické atribúty pre jednotlivé druhy pozemných komunikácií a cestných objektov. Pre vektorové dáta sú uvedené požiadavky na vrstvy, farebné označenia a použité číselné hodnoty pre rôzne typy ciest a objektov. Dokumentácia musí byť úplná a pripravená tak, aby sa dala vytlačiť v papierovej podobe v prípade potreby.

Dokument tiež opisuje proces preberania digitálnej dokumentácie investorom. Ten zahŕňa kontrolu súborov, štruktúry adresárov, grafických vrstiev a súlad s predpísanými technickými normami. Súčasťou preberacieho procesu je aj antivírová kontrola, kontrola súborov .TXT, .PDF a ďalších vektorových a rastrových formátov. Celý postup má zabezpečiť kvalitu a bezpečnosť uchovávaných dát pre účely budúcej správy cestných komunikácií.

4.3.5.4 TP 038 – Základná mapa diaľnice a rýchlостnej cesty

TP 038 Základná mapa diaľnice a rýchlостnej cesty [T2] upravujú zásady pre vyhotovenie, údržbu a obnovu základnej mapy diaľnic a rýchlостných ciest. Dokument definuje požiadavky na súradnicový a výškový systém, štruktúru údajov a zber dát v záujmovom území diaľnice. Tvorba základnej mapy sa realizuje v digitálnom formáte s vrstvením údajov a tvorbou trojrozmerných modelov. Súčasťou dokumentácie je aj digitálna ortofotomapa, ktorá zabezpečuje aktuálnosť zobrazenia územia.

Údržba a obnova základnej mapy je nevyhnutná na zabezpečenie aktuálnych údajov o infraštruktúre diaľnic a rýchlостných ciest. Dokument predpisuje, ako pravidelne aktualizovať mapové dáta podľa zmien v teréne, vrátane aktualizácie bodových polí, objektov, polohopisu a výškopisu. Súčasťou pravidelnej obnovy je aj používanie digitálnej ortofotomapy vyhotovenej prostredníctvom leteckého snímkovania.

Zber údajov pre základnú mapu sa vykonáva priamym meraním, digitalizáciou analógových podkladov alebo kombináciou rôznych metód. Presnosť údajov je dôležitým kritériom, ktoré sa zabezpečuje kontrolnými meraniami a technickými normami. Výsledná mapa slúži na plánovanie údržby, rozvoja a prevádzky diaľnic a rýchlостných ciest a musí byť kompatibilná s informačnými systémami diaľnic.

TP 009 a TP 038 špecifikujú technické podrobnosti na vyhotovenie dokumentácie stavieb pozemných komunikácií podľa TP 019. Vzhľadom na to, že ako sprievodné materiály v žiadostiach o usporiadanie cestnej siete v rámci revízie TP 078 sa požadujú aj niektoré časti projektovej dokumentácie stavby pozemných komunikácií, pri ich výbere sa postupovalo v súlade so všetkými týmito tromi TP.

4.3.6 Slovenské technické normy

Slovenské technické normy (STN) nepredstavujú priamu súčasť záväznej právnej úpravy, keďže nemajú povahu všeobecne záväzného právneho predpisu. V súčasnom znení cestný zákon prostredníctvom § 2 ods. 4 však vyžaduje, aby sa *navrhovanie pozemných komunikácií* vykonávalo podľa platných technických noriem. Toto ustanovenie im dáva indirektný normatívny charakter, aj keď len pre navrhovanie, nie pre napríklad pre užívanie alebo prevádzku.

STN 73 6100, ktorá ako názvoslovná norma patrí medzi hlavné technické normy pre oblasť pozemných komunikácií, uvádza definíciu pozemnej komunikácie nasledovne (definícia 3.3.1):

Pozemná komunikácia je komunikácia určená na dopravu cestnými alebo inými bezkoľajovými prostriedkami, príp. pre pohyb cyklistov a chodcov, výnimočne sa po nej môže viesť električka; pozemné komunikácie (PK) sa podľa platného právneho predpisu rozdeľujú podľa dopravného významu, určenia a technického vybavenia na:

- diaľnice;
- cesty;
- miestne cesty;
- účelové cesty.

Táto definícia v prvej časti (pred bodkočiarkou) **nie je úplne jednoznačná z hľadiska toho, či pojem „komunikácia“ označuje dopravnú cestu ako funkčný koridor (dopravnú cestu) alebo ako stavebný objekt**, čo môže viesť k výkladovým nejasnostiam v závislosti od kontextu (pozri rozbor v kap. 5.1).

Druhá časť definície (za bodkočiarkou) **reprodukuje doslovne znenie cestného zákona [Z1]**, rovnako ako aj viaceré následné popisy kategórií pozemných komunikácií v norme:

- popis diaľnice a rýchlostnej cesty (body 3.3.2 a 3.3.3),
- triedy ciest I. až III. (body 3.3.6.1 až 3.3.6.3),
- miestnych ciest (body 3.3.7).

Popisy tried miestnych ciest (I. až IV. trieda) sú reprodukované doslova z vykonávacej vyhlášky k cestnému zákonu [Z4].

Vzhľadom na to, že ide o kľúčové definície, ktoré sa priamo premietajú do verejnoprávneho rozhodovania a povoľovacích procesov, musia byť integrálnou súčasťou všeobecne záväzných právnych predpisov. Nejaví sa ako účelné ich miesto odkazu na všeobecne záväzné právne predpisy doslova reprodukovat'; okrem iného to vyvoláva aj nadväzujúcu potrebu revidovať STN pri novelizácii nadradených legislatívnych noriem.

4.3.7 Zhrnutie kľúčových bodov súčasného legislatívneho stavu

Na základe vyššie uvedenej legislatívnej analýzy možno pre ďalšiu diskusiu o usporiadaní cestnej siete identifikovať nasledovné kľúčové zistenia:

1. **Zákon č. 147/1949 Zb.** implicitne zaradil väčšinu existujúcich ciest do siete štátnych ciest. Ďalšie zaradenia boli realizované na základe individuálnych rozhodnutí štátneho orgánu, ktorých evidencia je v mnohých prípadoch neistá, neúplná alebo archivačne nedohľadateľná.
2. **V období rokov 1961 – 2021** bolo v právnych predpisoch výslovne uvedené, že komunikácia je cestou iba v prípade, ak je zaradená do cestnej siete. Inak sa dané územné pásy alebo stavby na nich nepovažovali za cesty v zmysle cestného zákona.
3. **Až od roku 2021** sa začali v rámci procesu usporiadania cestnej siete výslovne uvádzať aj diaľnice, ktoré dovtedy – ani v aplikačnej praxi – nepodliehali formálnemu usporiadaniu cestnej siete.

4. **V súčasne platnom systéme všeobecne záväzných právnych predpisov nie sú upravené časové ani vecné väzby** medzi procesom usporiadania cestnej siete a jednotlivými fázami životného cyklu pozemnej komunikácie (napr. návrh, výstavba, kolaudácia, užívanie). Proces usporiadania cestnej siete nie je systémovo ani procesne ukotvený v úplnosti.
5. **Legislatíva nerieši dôsledky opomenutia usporiadania cestnej siete.** Nie je zrejmé, aký má právny alebo praktický dopad, ak pozemná komunikácia nie je po výstavbe alebo zmene dopravného významu zaradená do cestnej siete podľa § 4c cestného zákona.

4.4 Účelnosť usporiadania cestnej siete

Cestná sieť, ako základná súčasť siete pozemných komunikácií, predstavuje kľúčový infraštruktúrny prvok, prostredníctvom ktorého sa realizuje cestná doprava. Vo všeobecnosti sa od nej požaduje, aby umožňovala zabezpečiť v maximálnej možnej miere **hospodárnu, komfortnú a bezpečnú** dopravu (napr. [L1], [L2]):

1. **Hospodárna doprava** minimalizuje náklady používateľov (napr. prevádzkové náklady vozidiel, cestovné a prepravné časy) ako aj externé náklady spoločnosti (znečisťovanie životného prostredia, hluk, vibrácie a iné negatívne externality).
2. **Komfortná doprava** maximalizuje pohodlie pre vodičov a cestujúcich a minimalizuje obťažujúce efekty dopravy (to zahŕňa najmä vhodnú rovnosť povrchov vozoviek, nízku prašnosť, vyhovujúci hlukový profil, adekvátne smerové vedenie vzhľadom na požadovanú cestovnú rýchlosť, zrozumiteľný a intuitívny navigačný systém pre vodičov a i.).
3. **Bezpečná doprava** je realizovaná po takej infraštruktúre, ktorá minimalizuje riziko vzniku dopravných nehôd a zároveň znižuje následky na zdraví a majetku v prípade ich výskytu vhodnými opatreniami (napr. vhodnými bezpečnostnými zariadeniami alebo rozhľadovými pomermi v križovatkách).

Účelne usporiadanú cestnú sieť je možné charakterizovať ako takú, ktorá umožňuje realizáciu dopravy po nej hospodárne, komfortne a bezpečne v maximálnej možnej miere.

Účelnosť cestnej siete potom predstavuje **kvalitatívnu mieru cestnej siete ako celku prevádzkať dopravu po nej hospodárne, bezpečne a komfortne**. Účelnosť sa v rámci systému vyjadruje predovšetkým:

- správnym a úplným zaradením jednotlivých úsekov do kategórií pozemných komunikácií na základe ich dopravného významu (funkcie v cestnej sieti) a určenia,
- zohľadnením ich stavebno-technických parametrov (napr. šírkové usporiadanie, povolené cestovné rýchlosti, prítomnosť úrovnových križovatiek a krížení a i.),
- dodržaním pravidiel a zásad koncepcie cestnej siete (napr. pravidiel pre číslovanie pozemných komunikácií, napojiteľnosť medzi kategóriami a i.).

4.5 Koncepcia cestnej siete

Koncepcia cestnej siete (KCS) predstavuje základný samostatný dokument, ktorý technicky v dostatočnej miere detailu špecifikuje pravidlá a kritériá na usporiadanie cestnej siete a jednotlivých úsekov pozemných komunikácií tak, aby bola zabezpečená ich maximálna účelnosť z hľadiska dopravy.

Koncepcia cestnej siete z hľadiska usporiadania má riešiť hlavne:

- vzťah medzi dopravným významom (funkciou v cestnej sieti), určením, stavebno-technickou kategóriou úseku a jeho zaradením do príslušnej kategórie PK, vrátane spôsobu určovania kategórie PK na ich základe,
- číslovanie pozemných komunikácií a popis číslovacích plánov pre jednotlivé kategórie pozemných komunikácií, vrátane pravidiel použitia indexov,
- pravidiel pre logické zostavenie úsekov do súvislých trás, ktoré majú v oboch smeroch jednoznačne priradené číslo PK,
- systém peážovania (spoločného vedenia trás viacero pozemných komunikácií po jednom úseku)

- povolené a technicky vhodné napojenia medzi jednotlivými kategóriami pozemných komunikácií, vrátane výnimiek.

Posledná verzia KCS pochádza z roku 2015. Bola vypracovaná s predpokladom, že nadobudne účinnosť súčasne s novým cestným zákonom, ktorého príprava prebiehala paralelne. Keďže nový cestný zákon nebol prijatý, niektoré časti KCS sú neaplikovateľné v rámci platnej legislatívy.

Z tohto dôvodu dokument nebol oficiálne zverejnený ani implementovaný do praxe v plnom rozsahu. **Vzhľadom na to, že KCS predstavuje kľúčový nástroj pre prípravu návrhov na usporiadanie cestnej siete** a poskytuje jednotný odborný rámec pre projektantov, správcov a schvaľovacie orgány, **je nevyhnutné:**

- **dokument aktualizovať** v súlade so súčasným znením cestného zákona a platnými technickými predpismi,
- zabezpečiť jeho **oficiálne prijatie a zverejnenie**.

Otázkami obsahu a aktualizácie koncepcie cestnej siete sa táto rozborová úloha bližšie nezaobera. Na KCS sa však tento dokument, ako aj návrh revízie TP 078, opakovane odvoláva ako referenčný rámec pre viaceré odborné a procesné aspekty súvisiace s usporiadaním cestnej siete.

4.6 Usporiadanie a usporiadanie cestnej siete

Usporiadanie cestnej siete predstavuje koordinovaný *procesný rámec*, prostredníctvom ktorého sa dosahuje, verifikuje a udržiava účelnosť cestnej siete v zmysle jej optimalizácie pre hospodárnu, komfortnú a bezpečnú dopravu.

Hlavným nástrojom dosiahnutia cieľov *usporiadania* cestnej siete sú jednotlivé procesy *usporiadania* cestnej siete. **Usporiadanie cestnej siete** je *individuálny proces*, pri ktorom sa stanovujú vybrané charakteristiky konkrétnych pozemných komunikácií alebo ich úsekov s cieľom zabezpečiť účelnosť cestnej siete.

V rámci procesu usporiadania cestnej siete sa pre každý dotknutý úsek pozemnej komunikácie určujú nasledujúce kľúčové charakteristiky:

1. kategória pozemnej komunikácie (v zmysle rozdelenia podľa § 1 ods. 2 a § 4a cestného zákona [Z1] a terminológie uvedenej v kapitole 5.2.4),
2. číslo pozemnej komunikácie, ktorej prináleží a jeho orientácia (jeho začiatok a koniec),
3. určenie úseku (ak je to potrebné v zmysle § 1 ods. 2 [Z1]),
4. kategorizačná skupina, funkčná trieda a dopravné určenie (v súlade s platnou KCS),
5. obmedzenie prístupu (ak má byť prístup na úsek obmedzený),
6. pozemné komunikácie prechádzajúce po úseku,
7. označenie medzinárodných ťahov (TEN-T, TEM, medzinárodné E-cesty), ktoré sú trasované po úseku,
8. vlastníka úseku a jeho majetkový správca.

Okrem týchto údajov musí byť každý úsek **presne priestorovo vymedzený** (prostredníctvom súradníc začiatku a konca a digitálne vyjadreným priebehom jeho trasy).

Poznámka 1: Majetkový správca úseku je osoba poverená výkonom činností správy pozemnej komunikácie zo strany jej vlastníka. Pokiaľ zákon neustanovuje inak, tak poverenie majetkového správcu pozemnej komunikácie je vo výlučnej kompetencii jej vlastníka.

Poznámka 2: Pre pozemné komunikácie vo vlastníctve štátu sa vždy určuje majetkový správca na základe cestného zákona.

Rozlišujú sa **dva typy zmien na cestnej sieti**, ktoré slúžia ako **iniciačné mechanizmy pre usporiadanie cestnej siete** v zmysle cestného zákona [Z1]. Každý z týchto typov má špecifické charakteristiky ovplyvňujúce samotný priebeh usporiadania cestnej siete.

Stavebne iniciované usporiadanie cestnej siete je usporiadanie cestnej siete vyvolané výstavbou nových pozemných komunikácií určených na pripojenie do cestnej siete alebo stavebnými činnosťami na cestnej sieti, ktorými sa mení trasa pozemnej komunikácie, a to bez ohľadu na zmenu dĺžok jednotlivých pozemných komunikácií.

Poznámka 3: Stavebne iniciované usporiadanie cestnej siete môže byť vyvolané napríklad prebudovaním križovatiek alebo smerovým vyrovnaním trasy. Len rozšírenie vozovky o nový jazdný pruh alebo iná stavebná činnosť len upravujúca šírkové usporiadanie sa nepovažuje za zmenu trasy a nie je preto ani iniciačným mechanizmom stavebne iniciovaného usporiadania cestnej siete.

Poznámka 4: Trasa pozemnej komunikácie je podľa STN 73 6100 priestorová čiara udávajúca smerové a výškové usporiadanie pozemnej komunikácie. Smerové vedenie trasy je podľa STN 73 6100 trasa cesty v situácii tvorená priamymi smerovými oblúkmi a prechodnicami.

Administratívne iniciované usporiadanie cestnej siete je usporiadanie cestnej siete, ktorého cieľom je zabezpečiť účelnosť cestnej siete v prípadoch:

1. iných zmien na cestnej sieti ako stavebných úprav; predovšetkým pri zmene faktorov ovplyvňujúcich samotné usporiadanie cestnej siete podľa platnej koncepcie cestnej siete, napríklad pri zmene dopravného významu niektorého úseku, smerovom rozdelení alebo zlúčení diaľničných vetiev a i.,
2. revízie usporiadania cestnej siete s cieľom zvýšenia jej účelnosti,
3. legislatívnych zmien (napr. kategorizácie pozemných komunikácií) alebo zmien koncepcie cestnej siete, na základe ktorej sa stanovujú charakteristiky úsekov pri usporiadaní cestnej siete (napr. kategória PK).

Usporiadanie cestnej siete predstavuje **výkon štátnej správy na úseku pozemných komunikácií**. Orgán, ktorý je na výkon tejto činnosti príslušný, označujeme v ďalšom texte ako **orgán usporiadania cestnej siete** (skrátene **orgán UCS**).

Podľa platného znenia **§ 3 ods. 3 písm. d)** zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) je **výlučne príslušným orgánom usporiadania cestnej siete ministerstvo dopravy SR**, a to **v celom rozsahu pôsobnosti** tejto agendy.

Osobitnú kategóriu v rámci pozemných komunikácií tvoria **miestne a účelové cesty**. Problematika ich usporiadania a určenie príslušného orgánu na tento účel je špecifická a odlišuje sa od postupu pri diaľniciach a cestách. Hlbšiemu rozboru tejto problematiky sa venuje kapitola 4.15.

4.7 Dopravno-územné plánovanie

Dopravná infraštruktúra je jedným z kľúčových determinujúcich faktorov rozvoja územia. Jej plánovanie, lokalizácia a dlhodobé usporiadanie musí byť v súlade s princípmi udržateľného rozvoja, funkčnou hierarchiou dopravnej siete a aktuálnymi aj výhľadovými potrebami mobility obyvateľstva a hospodárstva.

Územné plánovanie ako nástroj verejnej správy predstavuje základný rámec, v ktorom sa určujú a koordinujú zámery v oblasti dopravnej infraštruktúry, vrátane siete pozemných komunikácií. Významnú rolu zohráva v príprave podmienok na umiestňovanie a budovanie nových pozemných komunikácií, ako aj v zohľadňovaní dopravných väzieb v rámci širších územných kontextov.

V tejto kapitole sa stručne objasňuje legislatívny rámec územného plánovania so zameraním na dopravnú infraštruktúru, popisujú kompetencie jednotlivých úrovní územnoplánovacích orgánov a poukazuje sa na väzbu medzi územnoplánovacou dokumentáciou a procesom usporiadania cestnej siete. Zároveň sa analyzuje spôsob, akým môže územné plánovanie podporiť efektívne a účelné budovanie cestnej siete v súlade s koncepciou jej dlhodobého rozvoja.

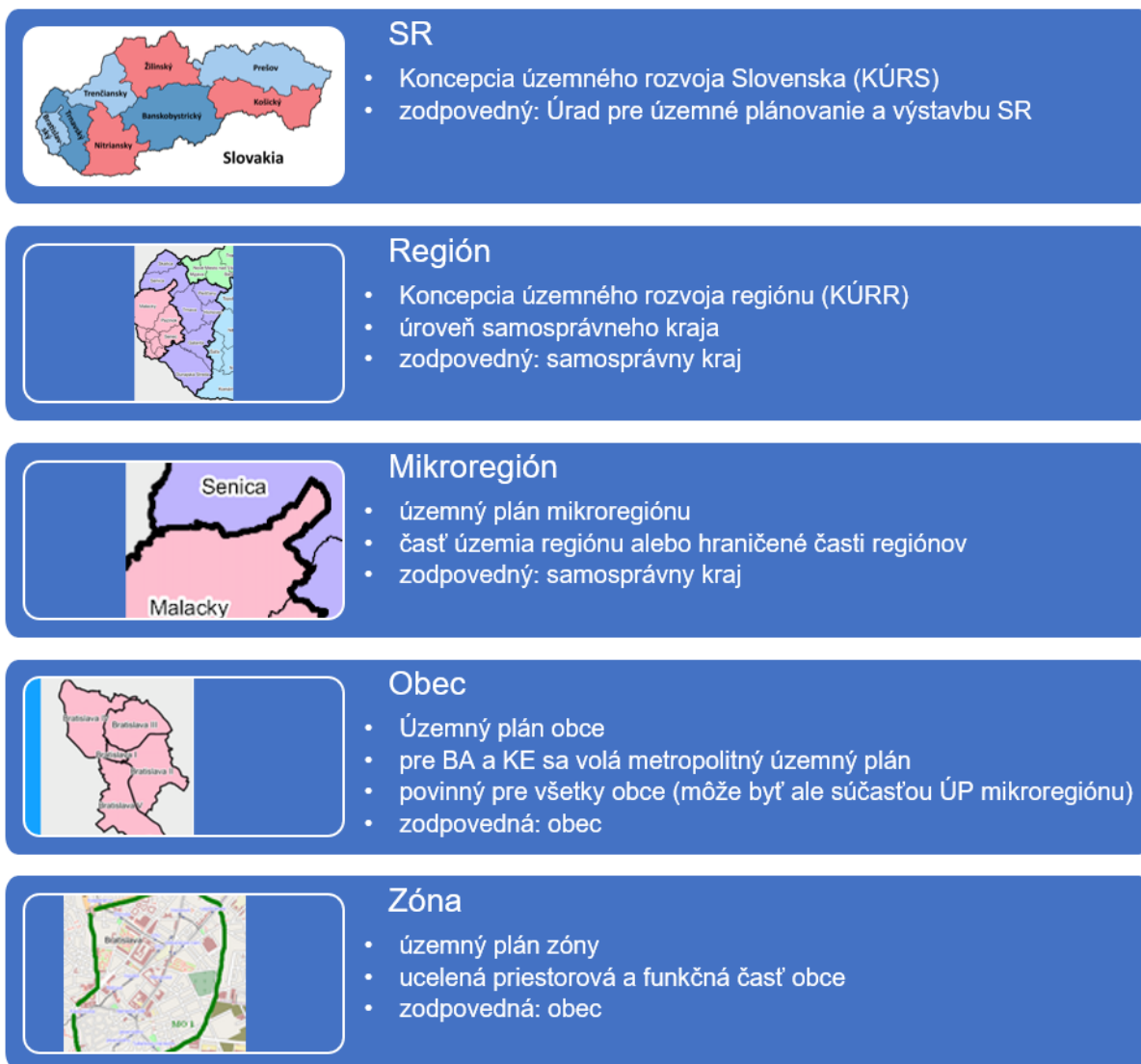
4.7.1 Hierarchia a orgány územného plánovania

Od 1. apríla 2024 je územné plánovanie v Slovenskej republike komplexne upravené zákonom č. 200/2022 Z. z. o územnom plánovaní [Z6]. Tento právny predpis vymedzuje hierarchickú štruktúru územnoplánovacej činnosti a zároveň stanovuje príslušné orgány územného plánovania, ktoré sú zodpovedné za obstarávanie, prerokovanie, schvaľovanie, využívanie, dodržiavanie a aktualizáciu územnoplánovacích podkladov a dokumentácie v príslušnom stupni.

Orgánmi územného plánovania sú:

1. Úrad pre územné plánovanie a výstavbu Slovenskej republiky,
2. samosprávny kraj,
3. obec.

Hierarchiu orgánov územného plánovania spolu s uvedením kľúčových dokumentov, za ktoré sú zodpovedné, uvádza nasledovná schéma:



Obrázok 1 Hierarchia územného plánovania v SR

4.7.2 Vzťah územného plánovania a usporiadania cestnej siete

Územnoplánovacia dokumentácia na všetkých úrovniach obsahuje aj „určenie dopravnej infraštruktúry“. Podľa definície uvedenej v § 5 písm. o) zákona č. 200/2022 Z. z. [Z6] sa dopravnou infraštruktúrou rozumie:

§ 5

o) dopravnou infraštruktúrou [sa rozumie] dopravné vybavenie územia, ktorým sú *najmä pozemné komunikácie, cyklistické komunikácie*, železničná infraštruktúra, koľajové dráhy, trolejbusové dráhy a lanové dráhy, infraštruktúra civilného letectva, prístavy a vodné cesty a prepojovacie body medzi sieťami rôznych druhov dopravy a ich súčastí,

Poznámka: Vzhľadom na to, že cyklistické komunikácie patria pod pozemné komunikácie, ich osobitné vymenovanie v definícii je terminologicky nadbytočné.

Pre zabezpečenie účelného usporiadania cestnej siete je nevyhnutné, aby už **v štádiu územného plánovania boli zohľadňované základné zásady koncepcie cestnej siete (KCS)**, najmä v oblastiach ako:

- predbežné trasovanie,
- výhľadové určenie kategórie pozemnej komunikácie a prípadne jej triedy,
- vhodné napojenie na existujúcu a plánovanú sieť.

Zodpovedné orgány územného plánovania preto musia disponovať aktuálnou verziou KCS ako záväzným podkladom.

V zmysle § 15 ods. 1 zákona č. 200/2022 Z. z. považujeme **ministerstvo dopravy za dotknutý orgán pri prerokúvaní návrhov územnoplánovacej dokumentácie**. Posudzuje ich najmä z pohľadu súladu s dopravnou a cestnou politikou štátu, koncepciou rozvoja dopravy a cestného hospodárstva, plánmi rozvoja diaľnic, ciest a miestnych ciest a ochrany verejného záujmu v oblasti infraštruktúry cestnej siete:

§ 15 Dotknutý orgán a dotknutá právnická osoba

(1)

Dotknutým orgánom štátnej správy pri prerokúvaní návrhu územnoplánovacej dokumentácie vrátane jej zmien a doplnkov je orgán štátnej správy, ktorý chráni verejný záujem v rozsahu podľa osobitných predpisov,⁷⁾ alebo ktorému postavenie dotknutého orgánu vyplýva z osobitného predpisu.⁸⁾ Dotknutým orgánom štátnej správy je aj orgán, ktorý sa pri prerokovaní návrhu územnoplánovacej dokumentácie vrátane jej zmien a doplnkov vyjadruje z pohľadu stavieb slúžiacich na zabezpečenie bezpečnosti štátu podľa Stavebného zákona.

kde poznámka pod čiarou č. 7 priamo odkazuje na cestný zákon [Z1] a využije sa podpora znení § 2 a § 3 cestného zákona:

§ 2 Plánovanie, príprava a výstavba pozemných komunikácií

(1)

Pozemné komunikácie sa budujú, rekonštruujú, spravujú a udržiavajú v súlade so zásadami štátnej dopravnej a cestnej politiky, s koncepciou rozvoja dopravy a vzhľadom na ochranu životného prostredia.

(2)

Plány rozvoja diaľnic, ciest a miestnych ciest sú podkladmi na prípravu investičnej výstavby a na vypracovanie územno-plánovacej dokumentácie.

(3)

Plán rozvoja diaľnic a ciest vo vlastníctve štátu zabezpečuje Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“). Plánovanie, prípravu a výstavbu ciest a miestnych ciest pre cestnú nemotorovú dopravu vo vlastníctve samosprávneho kraja zabezpečuje samosprávny kraj podľa štátnej koncepcie diaľnic a ciest a v súlade s hlavnými smermi cestnej politiky a rozvoja cestného hospodárstva. Plánovanie, prípravu a výstavbu ciest a miestnych ciest vo vlastníctve obcí zabezpečujú obce; pri účelových cestách ich zabezpečujú vlastníci a iné oprávnené osoby. Prípravu a výstavbu prejazdnych úsekov diaľnic a ciest v colnom priestore pohraničnej colnice (ďalej len „colný priestor“) zabezpečujú colné orgány v rámci svojej pôsobnosti v súčinnosti s ministerstvom. Na schvaľovanie podľa tohto odseku sa nevzťahujú všeobecné predpisy o správnom konaní.¹⁾

§ 3 Orgány štátnej správy pre pozemné komunikácie

(3) Ministerstvo ako ústredný orgán štátnej správy pre pozemné komunikácie

a) určuje hlavné smery cestnej politiky a rozvoja cestného hospodárstva vrátane jeho organizačnej štruktúry a riadenia,

b) schvaľuje plán rozvoja diaľnic a ciest vo vlastníctve štátu,

d) rozhoduje o usporiadaní cestnej siete (§ 4c),

e) určuje triedy a dopravný charakter jednotlivých cestných ťahov,

h) spracúva a koordinuje štátnu koncepciu diaľnic a ciest,

r) sa vyjadruje pri prerokovaní Koncepcie územného rozvoja Slovenska a k územnoplánovacej dokumentácii v prípadoch, keď sú riešením dotknuté diaľnice,

Územnoplánovacia dokumentácia zachytáva výhľadové usporiadanie celého riešeného územia s dlhodobým časovým horizontom. V prípade pozemných komunikácií definuje územné koridory, a to na základe predpokladaného vývoja dopravného zaťaženia a budúcich prepravných potrieb. Táto dokumentácia však nestanovuje konkrétny časový plán realizácie jednotlivých úsekov týchto komunikácií, ani neurčuje ich postupnosť alebo termíny výstavby.

Pri usporadúvaní cestnej siete je však vždy nevyhnutné vychádzať z aktuálneho stavu siete. Nie je možné uplatňovať proces usporiadania výhradne na základe dlhodobého výhľadu bez ohľadu na súčasné funkčné a technické podmienky.

Územnoplánovacia dokumentácia teda slúži ako kľúčový východiskový nástroj predovšetkým pri priestorovom umiestnení nových pozemných komunikácií, čím vytvára predpoklady pre ich budúce zaradenie do cestnej siete. Samotné procesy usporiadania cestnej siete je však potrebné iniciovať až v štádiu prípravy konkrétnej stavby, v momente, keď sú známe a spracované technické parametre daného úseku a jeho okolia v dostatočnej miere na určenie jeho základných charakteristík.

Za **najvhodnejšie časové zaradenie začiatku procesu usporiadania** sa z tohto hľadiska javí **fáza prerokovania stavebného zámeru** podľa zákona č. 25/2025 Z. z. [Z7], resp. **fáza územného konania** podľa pôvodného stavebného zákona č. 50/1976 Zb. [Z5], ktorá predstavuje prvý formálny krok k realizácii výstavby v území.

4.8 Proces usporiadania cestnej siete podľa súčasného znenia TP 078

Procesné náležitosti predchádzajúce samotnému rozhodnutiu orgánu UCS (ministerstva dopravy SR) v konaní o usporiadaní cestnej siete (UCS) sú upravené v platnom znení technického predpisu TP 078, ktorý zároveň vymedzuje požadované podklady k rozhodnutiu.

Pred samotným podaním návrhu na UCS je zo strany žiadateľa vyžadovaná konzultácia s dvoma odbornými pracoviskami organizácie poverenej ministerstvom dopravy, konkrétne:

- pracoviskom centrálnej technickej evidencie cestných komunikácií (CTECK) a
- pracoviskom zodpovedným za koncepciu a dopravno-územný rozvoj, ktoré je v TP 078 uvádzané pod rôznymi názvami – v kapitolách 6.1 a 6.2 ako „pracovisko koncepcie a dopravno-územného rozvoja“, v kapitolách 8.1 a 8.2 ako „pracovisko dopravno-územného plánovania a koncepcie cestnej siete“.

Obe pracoviská vykonávajú vecnú kontrolu žiadosti z hľadiska jej obsahovej správnosti. Pracovisko CTECK zároveň zodpovedá za presné určenie lokalizácie usporadúvaných úsekov.

V prípade usporadúvania v rámci investičnej prípravy a výstavby sa lokalizácia a dĺžka dotknutých úsekov určujú v závislosti od príslušného stupňa projektovej dokumentácie priamo z nej – pri spracovaní dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR) alebo dokumentácie na stavebné povolenie (DSP). V konečnej fáze pri spracovaní finálneho návrhu sa tieto údaje získavajú zameraním pracoviskom CTECK priamo v teréne. Pri administratívne iniciovanom usporadúvaní sa údaje o úsekoch získavajú z údajov CTECK alebo v prípade potreby na základe meraní pracoviska CTECK v teréne.

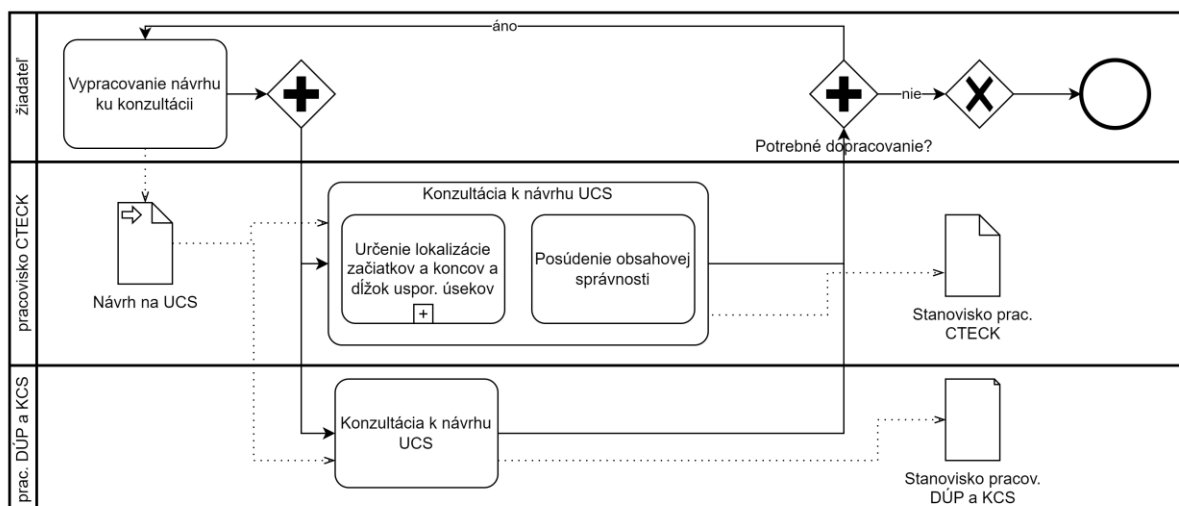
Vo všetkých prípadoch je súčasťou žiadosti alebo jej návrhu grafická príloha, pozostávajúca najmä z digitálnych máp znázorňujúcich:

- prehľadnú situáciu existujúceho a navrhovaného stavu, ako aj
- situáciu navrhovaných križovatiek.

Z pohľadu procesnej iniciácie TP 078 uvádza, že návrh na usporiadanie cestnej siete musí byť spracovaný už v štádiu DÚR. Následne pripúšťa aj aktualizáciu návrhu v ďalšej fáze – spravidla pri vypracovaní DSP, kde napríklad dĺžky usporadúvaných úsekov vychádzajú z aktuálne dostupnej projektovej dokumentácie („dĺžky usporadúvaných úsekov sa vo fáze DÚR a DSP určujú z PD“).

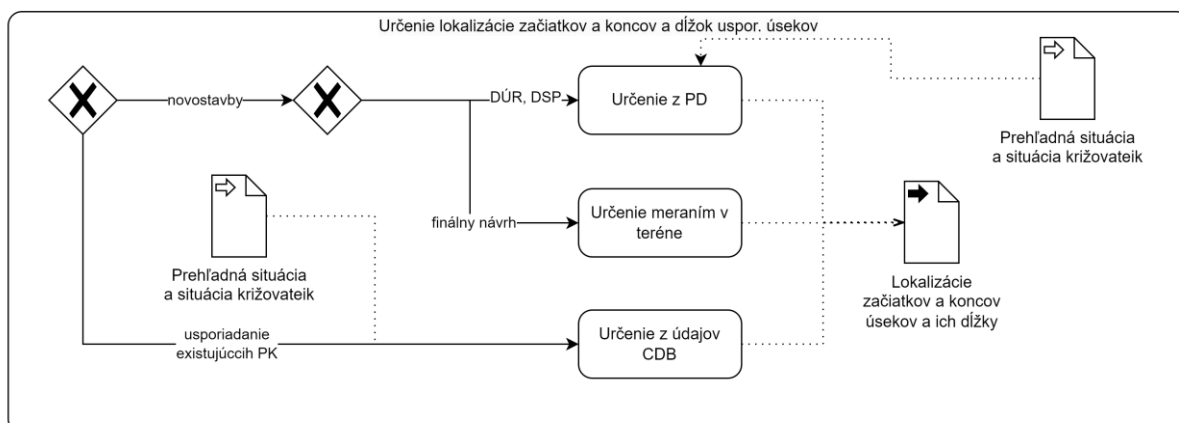
Lokalizačné a dĺžkové údaje sa určujú primárne pre jednoznačnú identifikáciu úsekov, ktoré sú predmetom návrhu na usporiadanie.

Na nasledujúcom procesnom diagrame je znázornený priebeh konzultácie návrhu na usporiadanie cestnej siete vypracovaný žiadateľom pred podaním žiadosti o rozhodnutie na usporiadanie cestnej siete:



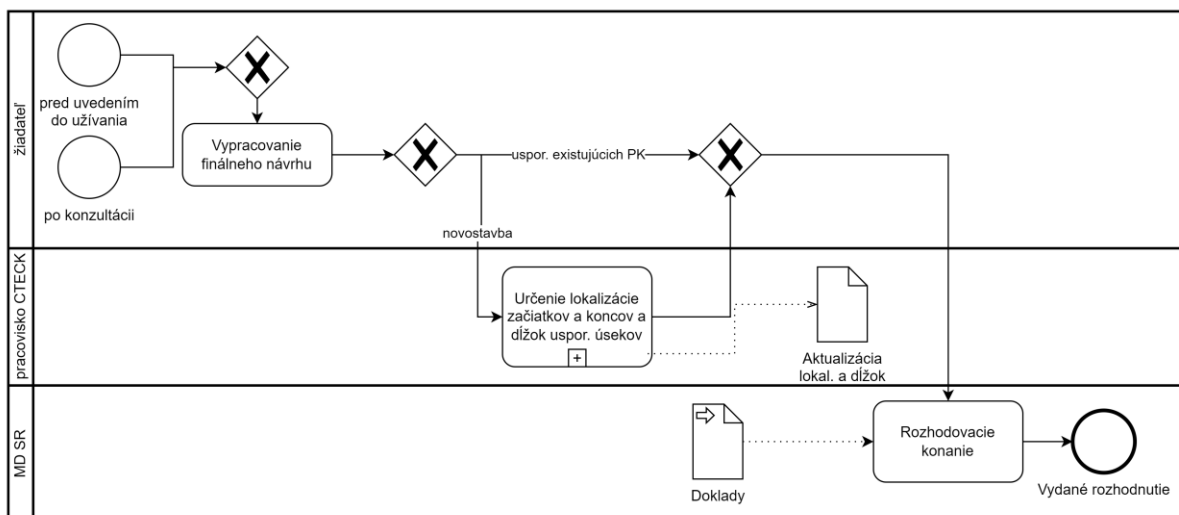
Obrázok 2 Procesný diagram konzultácie k návrhu na UCS

Ďalší procesný diagram ukazuje rozpad aktivity pre určenie lokalizácie začiatkov a koncov a dĺžok usporadúvaných úsekov podľa toho, či predmetom návrhu na usporiadanie cestnej siete sú novostavby (stavebne iniciované UCS) a v akom stupni investičnej prípravy alebo výstavby sa nachádzajú alebo ide o administratívne iniciované usporiadanie cestnej siete:



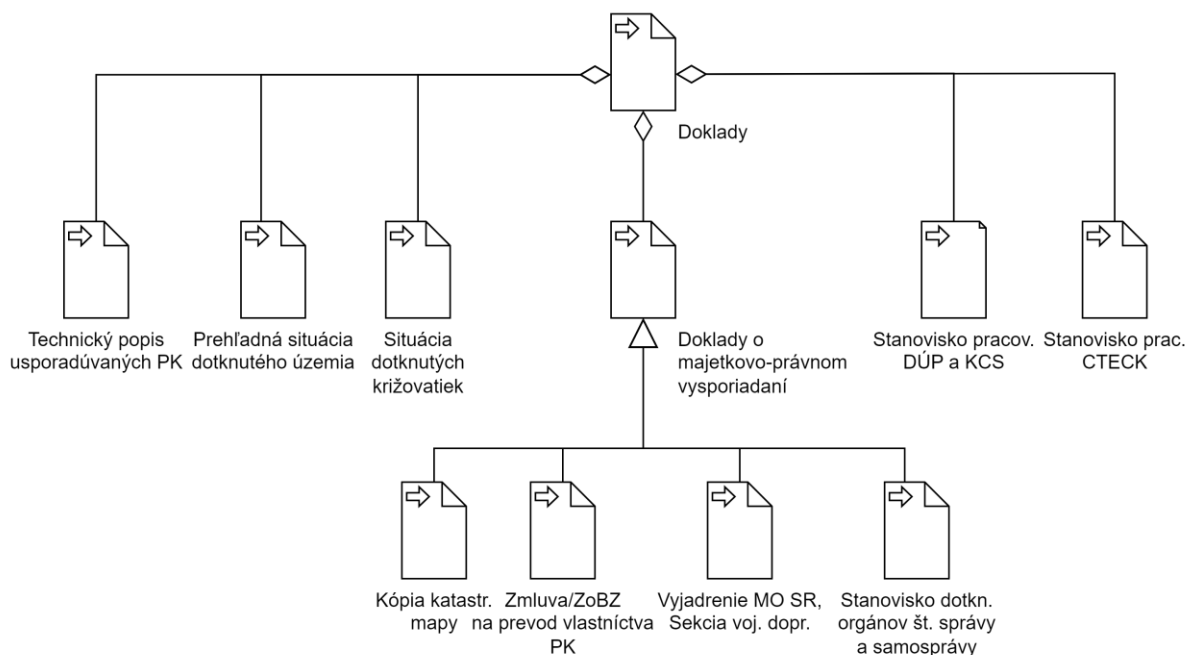
Obrázok 3 Procesný diagram určovania lokalizácie a dĺžok usporadúvaných úsekov pre návrh na UCS

Procesný diagram znázorňujúci priebeh podania samotnej žiadosti o rozhodnutie o usporiadaní cestnej siete vyzerá nasledovne:



Obrázok 4 Procesný diagram podania žiadosti o usporiadanie cestnej siete

Na nasledujúcom diagrame sú vizuálne znázornené všetky doklady potrebné pre rozhodnutie o usporiadaní cestnej siete, ktoré sa prikladajú v súčasnosti podľa platného TP 078:



Obrázok 5 Požadované doklady k rozhodovaciemu konaniu

4.9 Stavebne iniciované usporiadania cestnej siete

4.9.1 Nedostatky súčasného stavu

V súčasnom procese investičnej výstavby, resp. iných stavebných úprav na cestnej sieti a v nadväzujúcich procesoch stavebne iniciovaného usporiadania cestnej siete možno identifikovať viacero nedostatkov, ako aj priestor pre zlepšenie jednotlivých procesných krokov. Medzi najvýznamnejšie zistené oblasti patrí:

1. Vypracovanie návrhu na usporiadanie cestnej siete a žiadosti o vyjadrenie a rozhodnutie o ňom nie sú v rámci platných predpisov TP 078 a TP 019 dostatočne **jednoznačne naviazané na kľúčové míľniky investičnej výstavby**, čo sťažuje jeho koordináciu s ostatnými etapami projektovej prípravy.

2. S pracoviskami Ministerstva dopravy SR sa konzultuje iba návrh na UCS, pričom **finálna verzia týchto návrhov nepodlieha formálnemu schvaľovaniu**, čím sa oslabuje spätná väzba a jednotnosť posudzovania.
3. **Projekty dopravného značenia**, ktoré sú súčasťou dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP), nie sú **systematicky zosúladené s návrhmi na UCS a nevychádzajú z ich verifikovanej podoby**.
4. Rozhodnutia cestných správnych orgánov o **určení dopravného značenia tak nie sú podložené návrhmi** na usporiadanie cestnej siete, ktoré by predtým prešli odbornou **verifikáciou** zo strany konzultačných pracovísk k UCS alebo samotného orgánu UCS.
5. **Vypracovanie finálneho návrhu** na UCS je v technických predpisoch (napr. TP 078) požadované iba v **neurčitej časovej väzbe** („pred uvedením do prevádzky“). Neexistuje však žiadna väzba na konkrétny míľnik projektu, čo vedie k časovým nejasnostiam pri podaní žiadosti i pri vydaní rozhodnutia.
6. Vydanie rozhodnutia o usporiadaní cestnej siete je podľa cestného zákona viazané na majetkové vysporiadanie stavieb a pozemkov v prípade, že dochádza k zmene vlastníckych vzťahov podľa § 3d cestného zákona na základe návrhu na UCS. Podmienkou na vydanie rozhodnutia o usporiadaní cestnej siete je uzavretie zmluvy o budúcej zmluve o prevode vlastníckeho práva, ale **uzavretie samotnej zmluvy o prevode vlastníckeho práva už nie je garantované v čase**, obzvlášť keď je viazané na splnenie komplikovaných podmienok.
7. **Chýba prepojený mechanizmus aktualizácie údajov centrálnej technickej evidencie pozemných komunikácií (CTEPK)** v súvislosti s výstavbou a stavebnými úpravami, hoci práve výstupy z meraní pracoviskom CTEPK slúžia ako základ pre spracovanie finálneho návrhu na UCS.
8. Vyjadrenie umiestnenia a dĺžok usporadúvaných úsekov pomocou **kumulatívneho staničenia sa v praxi ukazuje ako problematické**, najmä pri určovaní presných údajov pre účely rozhodnutia a následných majetkovoprávných úkonov.

Nie všetky z uvedených bodov je možné riešiť v aktuálnom čase; viaceré si vyžadujú podrobnejšiu technickú, legislatívnu a analytickú prípravu.

V súlade s navrhovaným plánom postupnej revízie TP 078 a zámerom elektronizácie súvisiacich procesov sa nasledujúce kapitoly venujú kľúčovým zmenám v rámci stavebne iniciovaného usporiadania cestnej siete, ktoré reflektujú identifikované nedostatky a navrhujú ich systematické riešenie.

4.9.2 Návrh úpravy procesu UCS v revízii TP078 R1

Procesy stavebne iniciovaného usporiadania cestnej siete je potrebné po nadobudnutí účinnosti nového stavebného zákona č. 25/2025 Z. z. dňom 1. apríla 2025 prispôbiť dvojkoľajnosti právneho rámca, ktorá bude dočasne existovať v prechodnom období. Rozlišovanie medzi legislatívnymi režimami je nevyhnutné vzhľadom na skutočnosť, že určitá časť výstavby bude aj po 1. apríli 2025 naďalej prebiehať podľa predchádzajúcej právnej úpravy riadenej zákonom č. 50/1976 Zb. a súvisiacich predpisov.

V súlade s § 84 zákona č. 25/2025 Z. z. [Z7] sa naďalej riadia predchádzajúcimi predpismi účinnými k 31. marcu 2025 (najmä zákonom č. 50/1976 Zb. – stavebný zákon a súvisiacimi predpismi) nasledovné prípady:

1. podania doručené stavebnému úradu do 31. marca 2025, vrátane ohlásení stavieb,
2. konania začaté na stavebnom úrade pred týmto dátumom na základe žiadosti stavebníka,
3. budúce konania (napr. žiadosti o stavebné povolenie, žiadosti o kolaudačné rozhodnutie a i.) pre stavby, na ktoré už bolo vydané územné rozhodnutie podľa predchádzajúcich predpisov alebo na ktoré bolo vydané stavebné povolenie, ak sa územné rozhodnutie nevyžadovalo.

4.9.3 Návrh úprav procesu UCS pre stavby podľa novej stavebnej legislatívy (zákon č. 25/2025 Z. z.)

Nová stavebná legislatíva, zakotvená v zákone č. 25/2025 Z. z. [Z7] a súvisiacich predpisoch, zavádza prehľadnejší a systematickejší rámec pre realizáciu výstavby. Tento rámec, okrem iného, explicitne definuje úlohu tzv. dotknutých orgánov v jednotlivých fázach procesu výstavby, vrátane ich právomocí a povinností. Takéto ustanovenia vytvárajú efektívne východisko pre integráciu procesov usporiadania cestnej siete do legislatívneho a správneho prostredia stavebného konania.

Všeobecné zmeny zavedené novou legislatívou – vrátane ich porovnania s predchádzajúcimi návrhmi právnej úpravy (napr. už zrušený zákon č. 201/2022 Z. z.) – sú podrobne analyzované v kapitole 4.3.4.

Predmetom tejto časti dokumentu je návrh spôsobu, ako zosúladiť kroky procesu usporiadania cestnej siete s novým právnym rámcom výstavby, aby bola zabezpečená ich vecná a časová kompatibilita so stavebnými konaniami.

Podľa zákona č. 25/2025 Z. z. [Z7] sa stavba, ktorá podlieha konaniu o stavebnom zámere, realizuje v nasledovných etapách:

1. prerokovanie stavebného zámeru,
2. konanie o stavebnom zámere (ako správne konanie stavebného úradu),
3. prerokovanie projektu stavby,
4. overenie projektu stavby,
5. zhotovovanie stavby,
6. kolaudácia stavby,
7. možné predčasné užívanie stavby alebo jej samostatnej časti.

Zákon č. 25/2025 Z. z. v § 21 zároveň definuje, že správne orgány alebo ústredné orgány štátnej správy, ktoré chránia verejný záujem podľa osobitného predpisu, **vstupujú do procesu výstavby automaticky ako dotknuté orgány**:

§ 21 ods. 2 [Z7]

Dotknutým orgánom je orgán verejnej správy, ktorý je správny orgán, alebo ústredný orgán štátnej správy chrániaci záujem podľa osobitného predpisu ako dotknutý orgán, ak tento záujem môže byť navrhovanou stavbou, zmenou dokončenej stavby alebo odstránením stavby dotknutý. Zoznam dotknutých orgánov vedie v informačnom systéme úrad.

Ministerstvu dopravy prináleží postavenie dotknutého orgánu v stavebných konaniach týkajúcich sa cestnej siete, pretože:

- na základe § 3 ods. 3 cestného zákona [Z1] je ministerstvo dopravy SR ústredným orgánom štátnej správy na úseku pozemných komunikácií a
- na základe § 2 cestného zákona sa pozemné komunikácie budujú a rekonštruujú v súlade so zásadami štátnej dopravnej a cestnej politiky a s koncepciou rozvoja dopravy, pričom plán rozvoja diaľnic a ciest vo vlastníctve štátu zabezpečuje ministerstvo dopravy a plánovanie, prípravu a výstavbu ostatných ciest a miestnych ciest pre nemotorovú dopravu sa zabezpečuje podľa štátnej koncepcie diaľnic a ciest a v súlade s hlavnými smermi cestnej politiky a rozvoja cestného hospodárstva.

Zákon č. 25/2025 Z. z. v § 21 ods. 3 vymedzuje rozsah oprávnení a povinností dotknutého orgánu nasledovne: [Z7]:

§ 21 ods. 3 [Z7]

Dotknutý orgán je povinný v rozsahu svojej pôsobnosti vydať

- a) záväzné stanovisko k stavebnému zámeru,
- b) doložku súladu k projektu stavby (ďalej len „doložka súladu“),
- c) záväzné stanovisko ku kolaudácii stavby,
- d) záväzné stanovisko k ohláseniu stavby a stavebných úprav.

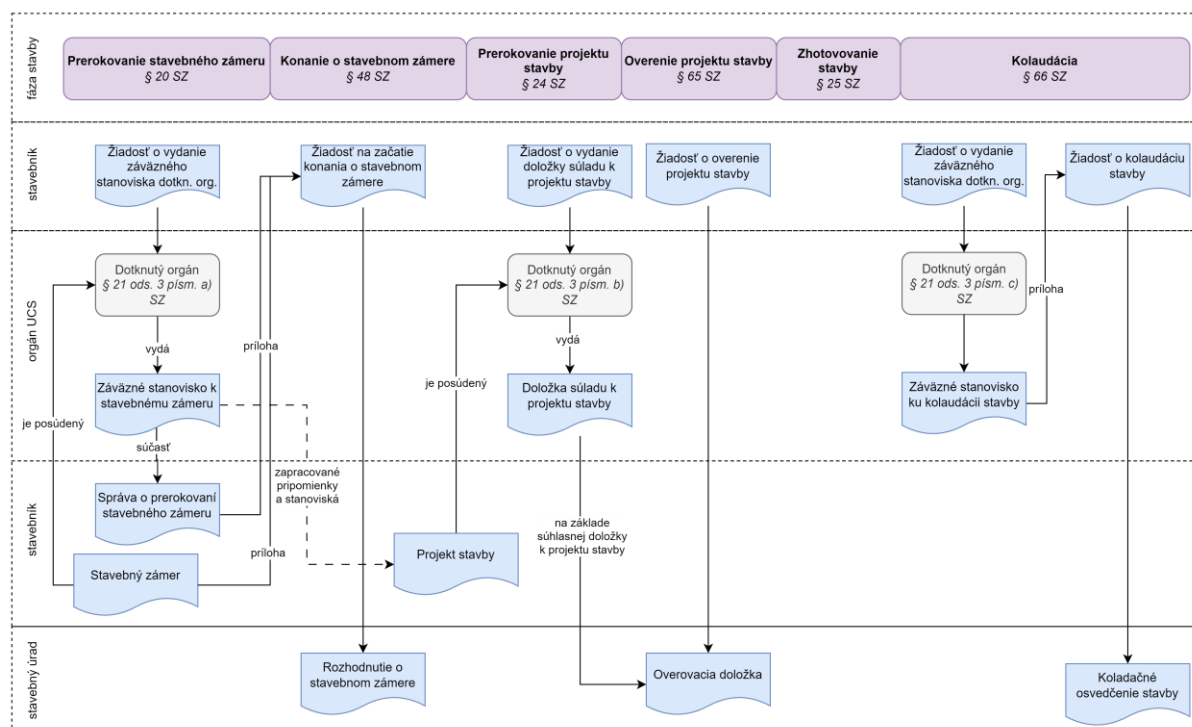
Zároveň má podľa § 21 ods. 4 dotknutý orgán v procese výstavby, ale aj počas užívania a odstraňovania stavby relatívne silnú priebežnú kontrolnú právomoc:

§ 21 ods. 4 [Z7]

Dotknutý orgán je oprávnený počas prípravy, zhotovovania, užívania a odstraňovania stavby kontrolovať plnenie požiadaviek uplatnených vo svojom záväznom stanovisku.

Tento legislatívny rámec vytvára vhodné predpoklady na to, aby sa **procesy usporiadania cestnej siete prirodzene začlenili do jednotlivých fáz výstavby**. Súčasne umožňuje zabezpečiť, aby boli základné parametre usporiadania – ako sú kategória pozemnej komunikácie, jej číslo, vlastníctvo či napojenie na existujúcu sieť – včas reflektované vo všetkých technických aj právnych aspektoch projektovej prípravy a realizácie stavieb.

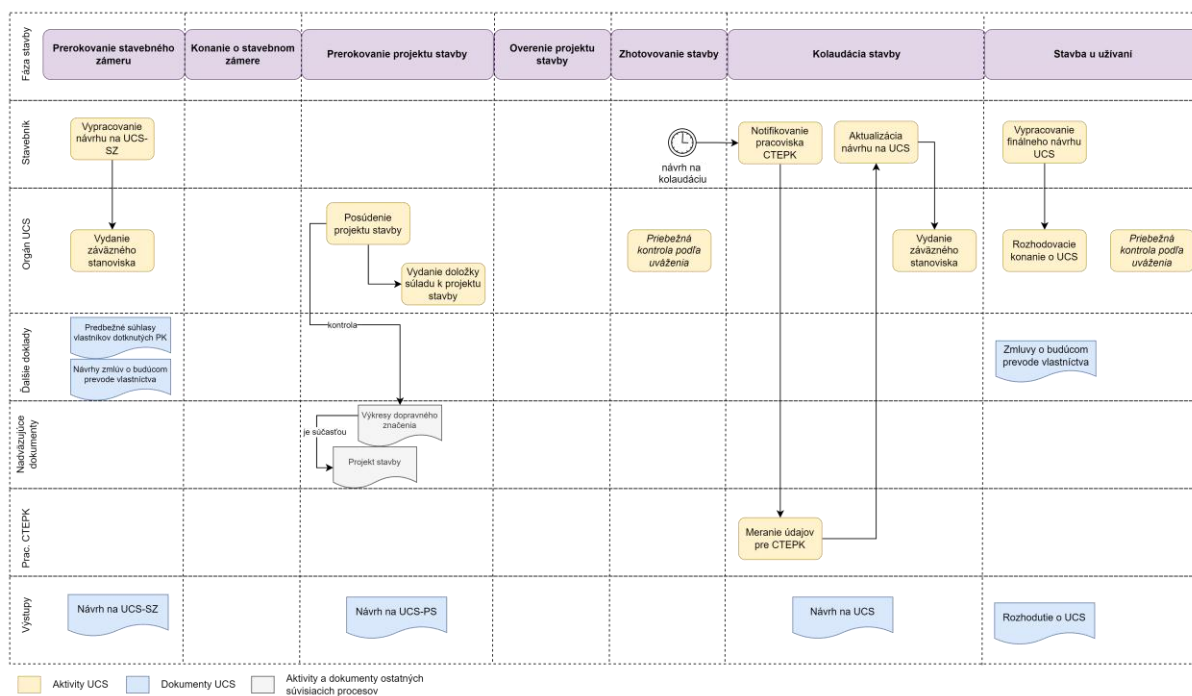
Navrhované interakcie orgánu UCS ako dotknutého orgánu počas životného cyklu stavby vyžadujúcej konanie o stavebnom zámere znázorňuje tento diagram:



Obrázok 6 Diagram procesného rámca novej stavebnej legislatívy v navrhovanom vzťahu s orgánom UCS

V prípade, že pred samotnou kolaudáciou sa podáva **žiadost' na predčasné užívanie stavby alebo jej časti**, ktoré sa týkajú usporadúvaných pozemných komunikácií, prebieha navrhovaný proces rovnako s tým, že orgán UCS navyše vydáva stanovisko k žiadosti o predčasné užívanie na základe § 70 ods. 2 stavebného zákona [Z7].

Konkrétne aspekty týkajúce sa usporadúvania cestnej siete pre stavby podľa stavebného zákona č. 25/2025 Z. z. ilustruje nasledovný diagram:



Obrázok 7 Diagram procesného rámca so zvýraznením navrhovaných aktivít usporiadania cestnej siete v kontexte novej stavebnej legislatívy

Stručný popis navrhovaného procesu usporiadania cestnej siete pre stavby, na ktoré sa vyžaduje konanie o stavebnom zámere je nasledovný:

1. stavebník, resp. ním poverený projektant (spracovateľ, ďalej len ako „stavebník“) pri príprave stavebného zámery vypracuje návrh na usporiadanie cestnej siete (označený tu ako „Návrh na UCS-SZ“),
2. stavebník si vyžiada k návrhu na UCS-SZ stanoviská pracoviska KCS a pracoviska CTEPK,
3. v prípade rozsiahlejšej výstavby sa odporúča pred a počas vypracovávanía návrhu na UCS-SZ konzultovať tento návrh s orgánom UCS,
4. stavebník si vyžiada od orgánu UCS (ministerstva dopravy) záväzné stanovisko k stavebnému zámere na základe § 21 ods. 3 písm. a) zákona č. 25/2025 Z. z.; orgán UCS vydá súhlasné záväzné stanovisko k stavebnému zámere len v prípade, že stavebník disponuje aj súhlasnými stanoviskami pracovísk KCS a pracoviska CTEPK. Orgán UCS si tiež v súhlasnom stanovisku vyhradí povinnosť posúdiť projekt stavby; uplatní si požiadavku, aby ďalšie fázy prípravy, zhotovovania, kolaudácie, užívania a odstraňovania stavby prebiehali v súlade s TP 078; ďalej si uplatní ostatné požiadavky na stavebníka, ktoré sú popísané v návrhu revízie TP 078 R1,
5. po vydaní stavebného zámery vypracuje stavebník podľa zákona č. 25/2025 Z. z. projekt stavby (ak nebol predložený v rámci žiadosti o konanie o stavebnom zámere); tento projekt stavby je povinný prerokovať a vyžiadať si od orgánu UCS (ministerstva dopravy) doložku súladu k projektu stavby na základe § 21 ods. 3 písm. b) zákona č. 25/2025 Z. z.; k projektu stavby, ktorý stavebník predkladá k žiadosti o vydanie doložky súladu k projektu stavby, predloží stavebník aj návrh na usporiadanie cestnej siete (označený tu ako „Návrh na UCS-PS“), ktorý môže byť eventuálne aktualizovaný na základe prerokovania stavebného zámery a podmienok vydaných v rozhodnutí o stavebnom zámere; orgán UCS si môže na základe vlastného uváženia dožiadať vyjadrenie pracovísk KCS a CTEPK k tomuto návrhu v prípade podstatnejších zmien v ňom voči návrhu na UCS-SZ,
6. počas zhotovovania stavby môže orgán UCS (ministerstvo dopravy) podľa uváženia vykonávať kontrolu plnenia podmienok vo vydaných záväzných stanoviskách na základe § 21 ods. 4 zákona č. 25/2025 Z. z.,
7. pred uvedením stavby do užívania po ukončení všetkých dodávok požiada stavebník pracovisko CTEPK o vykonanie merania údajov v teréne,

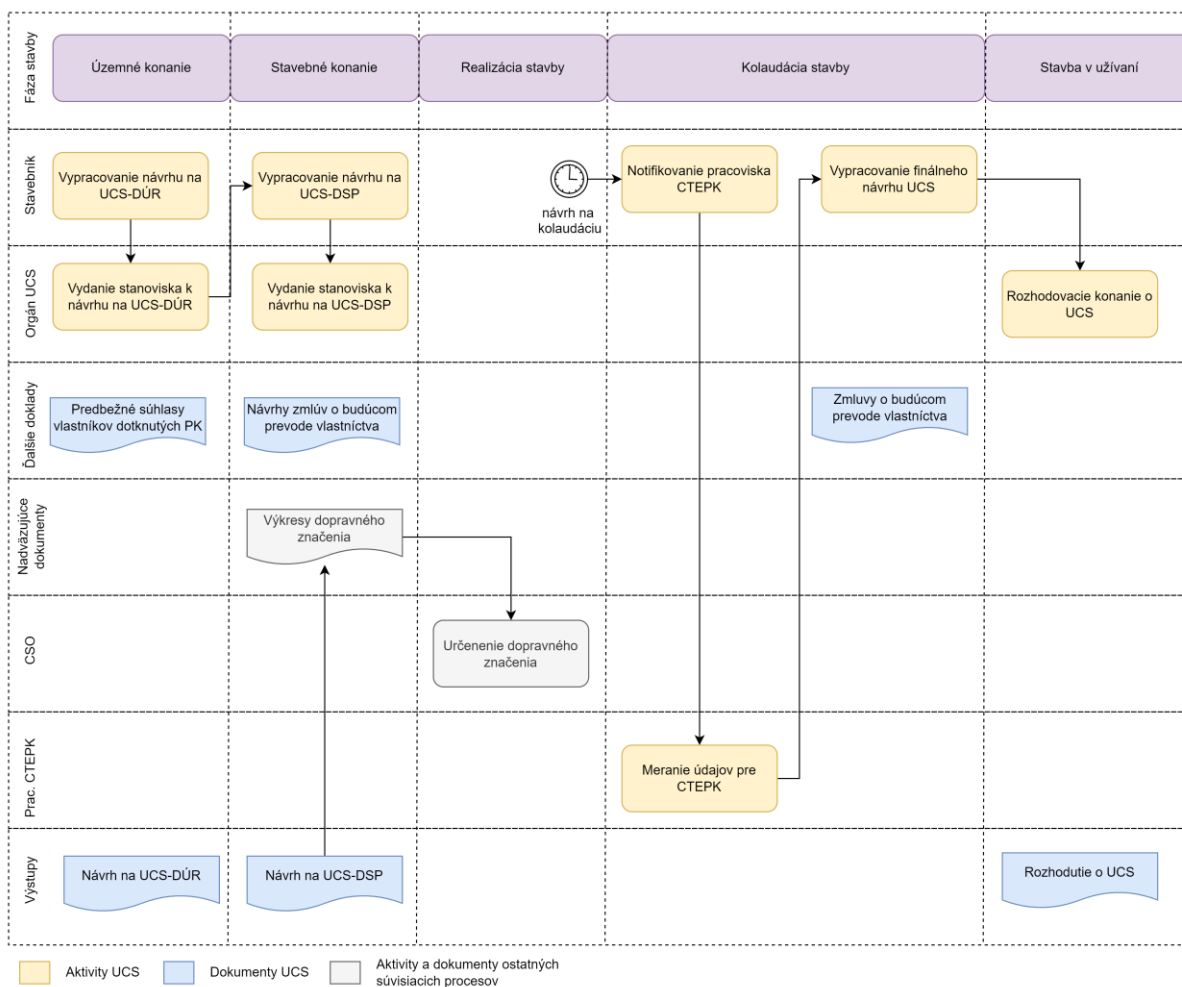
8. po vykonaní meraní stavebník pripraví aktualizáciu návrhu na UCS, kde predovšetkým zohľadní lokalizácie usporadúvaných úsekov a ich dĺžky na základe vykonaných meraní pracoviskom CTEPK,
9. stavebník požiada orgán UCS (ministerstvo dopravy) o vydanie záväzného stanoviska ku kolaudácii stavby na základe § 21 ods. 3 písm. c) zákona č. 25/2025 Z. z.; návrh na UCS sa prikladá k žiadosti o vydanie tohto záväzného stanoviska; orgán UCS okrem iného zaviazne stavebníka k podaniu žiadosti o usporiadanie cestnej siete v určenej lehote,
10. v prípade, že stavebník žiada pred kolaudáciou stavby o jej predčasné užívanie, vyžiada si stanovisko od orgánu UCS (ministerstvo dopravy) na základe § 70 ods. 2 zákona č. 25/2025 Z. z.,
11. po odovzdaní stavby do užívania môže orgán UCS (ministerstvo dopravy) podľa uváženia vykonávať kontrolu plnenia podmienok vo vydanom záväznom stanovisku ku kolaudácii stavby na základe § 21 ods. 4 zákona č. 25/2025 Z. z.; predovšetkým dodržanie podmienok na podanie žiadosti o usporiadanie cestnej siete.

Podrobný popis navrhovaných procesov je súčasťou návrhu revízie TP 078 R1, ktorý je prílohou tejto RÚ.

4.9.4 Návrh úprav procesu UCS pre stavby podľa predchádzajúcej stavebnej legislatívy (zákon č. 50/1976 Zb.)

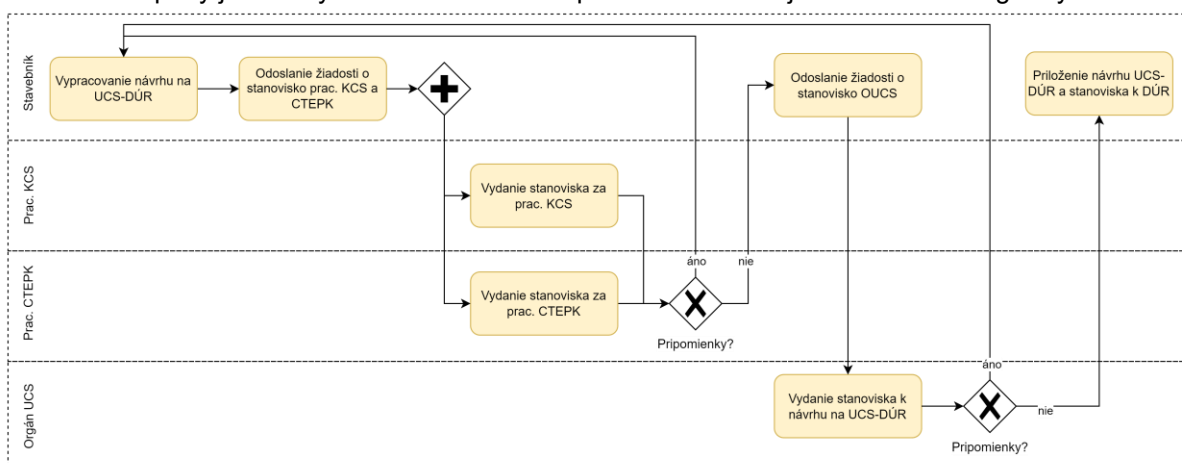
Pre stavebne iniciované usporiadanie cestnej siete vyvolané stavbou riadiacou sa legislatívou podľa zákon č. 50/1976 Zb. [Z5] a súvisiacich predpisov a na ktorú je potrebné **stavebné povolenie** podľa zákona č. 50/1967 Zb., sa navrhuje ďalej popísaný aktualizovaný postup.

Ucelený pohľad na navrhovaný proces zabezpečenia usporiadania cestnej siete v tomto legislatívnom rámci znázorňuje nasledujúci procesný diagram. Ten systematicky zobrazuje jednotlivé míľniky a vstupy zainteresovaných subjektov vrátane príslušného orgánu usporiadania cestnej siete (orgánu UCS).

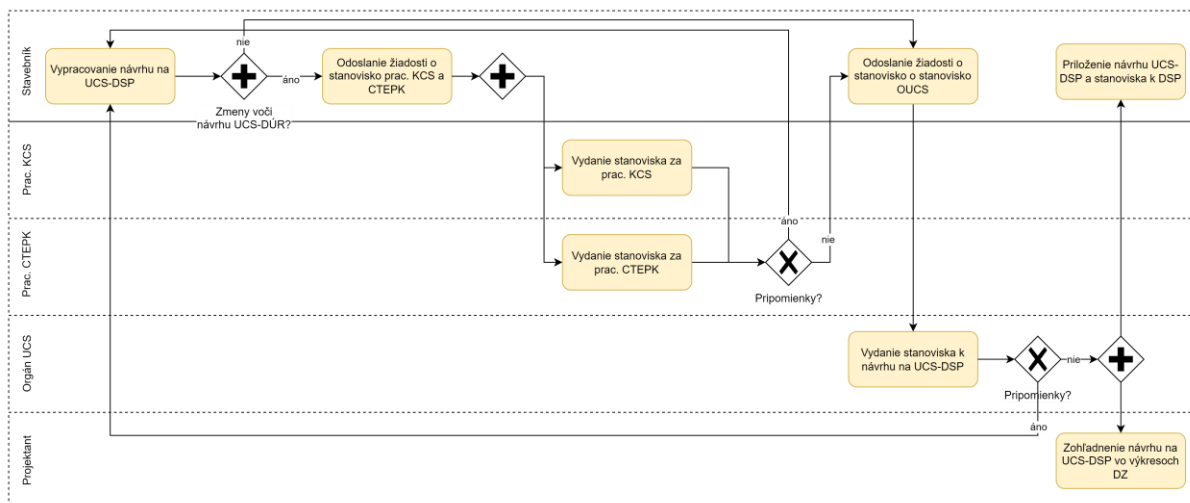


Obrazok 8 Celkový pohľad na revidovaný proces stavebného UCS (R1)

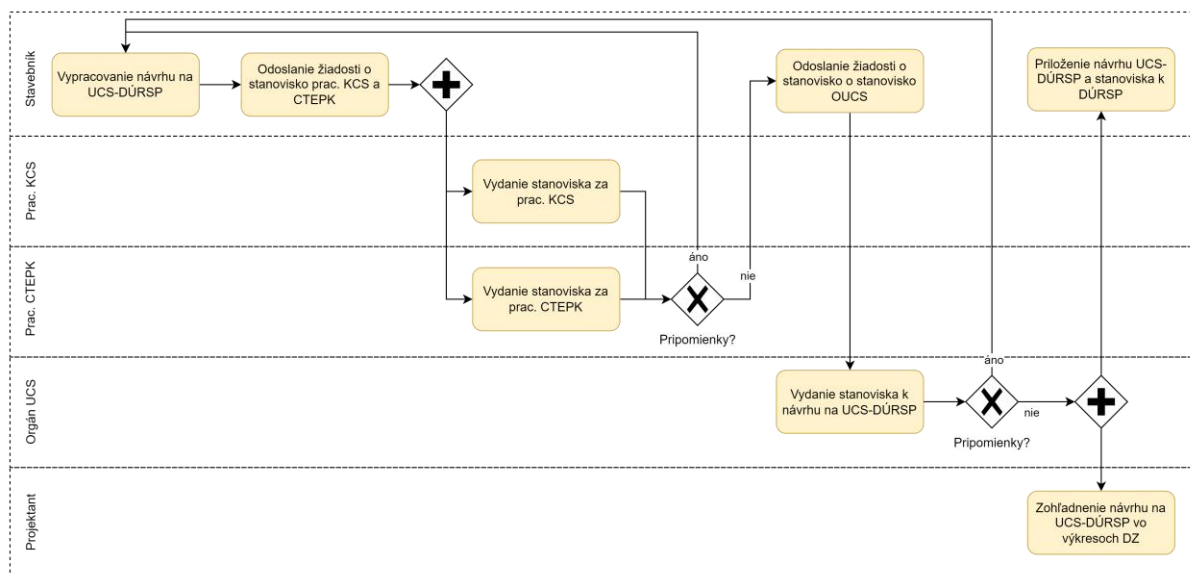
Procesné rozpady jednotlivých fáz revidovaného procesu znázorňujú nasledovné diagramy:



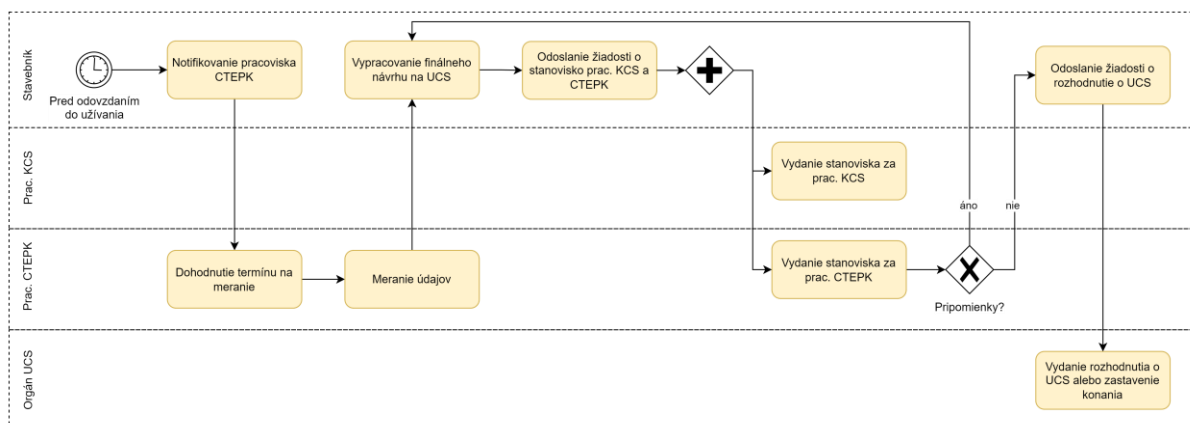
Obrazok 9 Diagram procesu UCS počas územného rozhodovania



Obrázok 10 Diagram procesu UCS počas stavebného povoľovania a zhotovovania stavby



Obrázok 11 Diagram procesu UCS počas spojeného územného a stavebného konania



Obrázok 12 Diagram procesu UCS pred odovzdaním stavby do užívania

Podrobný popis navrhovaných procesov je súčasťou návrhu revízie TP 078 R1, ktorý je prílohou tejto RÚ.

Základné odlišnosti oproti aktuálnej platnej verzii TP078:

1. **Zjednodušenie prípravy úvodného návrhu na usporiadanie cestnej siete** – konzultácie sú odporúčané, a to len s pracoviskom KCS.
2. **Upresnenie úloh pracovísk KCS a CTEPK** v rámci procesu prípravy návrhu na UCS.
3. **Zavedenie postupnej aktualizácie návrhu na UCS** v nadväznosti na jednotlivé fázy povoľovacieho procesu – od územného konania cez stavebné konanie až po podanie konečného návrhu na rozhodnutie o usporiadaní cestnej siete.
4. **Vyžadovanie vyjadrenia pracovísk KCS a CTEPK MD SR ku každému stupňu návrhu na UCS**, pričom **pred ďalším postupom je potrebné získať súhlasné stanovisko orgánu UCS**.
5. **Zavedenie povinnosti súladu výkresov dopravného značenia** v projektovej dokumentácii s aktuálne schváleným návrhom na UCS potvrdeným orgánom UCS.
6. Stanovenie **povinnosti cestného správneho orgánu určovať dopravné značenie výhradne** v súlade so schváleným návrhom na UCS.
7. **Doplnenie postupov pre zber údajov v teréne zo strany pracoviska CTEPK**, vrátane dohodnutia termínu so stavebníkom a prípravy finálneho návrhu na základe nameraných údajov.
8. **Precizovanie požiadaviek na majetkovo-právne vysporiadanie podľa fázy konania** – predbežné súhlasy vlastníkov PK pri dokumentácii na územné rozhodnutie (DÚR), návrhy zmlúv o budúcich zmluvách o prevode vlastníckeho práva v dokumentácii na stavebné povolenie (DSP) a účinné zmluvy o budúcich zmluvách o prevode vlastníckeho práva pri podaní žiadosti o rozhodnutie na usporiadanie cestnej siete.

Nad rámec uvedeného návrh revízie TP 078 R1 **upravuje a spresňuje aj obsahové náležitosti sprievodných dokladov** (prehľadná situácia, situácie križovatiek, zoznam navrhovaných zmien). V rozhodovacom procese sa zároveň ako povinní účastníci konania určujú výlučne vlastníci dotknutých pozemných komunikácií.

Je mimoriadne dôležité, aby bol navrhnutý proces usporiadania cestnej siete nielen jasne definovaný v technickej dokumentácii, ale aj legislatívne ukotvený a v praxi dôsledne uplatňovaný.

Popri prijatí revidovaného znenia technického predpisu TP 078 sa preto odporúča zabezpečiť dodržiavanie stanovených postupov aj prostredníctvom implementácie konkrétnych väzieb na jednotlivé fázy stavebného konania a s tým súvisiacich procesov.

Tieto väzby by mali byť vymedzené tak, aby sa zabezpečilo systematické zohľadnenie procesov usporiadania cestnej siete pri príprave, povoľovaní, realizácii a kolaudácii stavieb, ktoré majú vplyv na kategorizáciu, číslovanie alebo inú charakteristiku usporiadania cestnej siete.

Tabuľka 2 Navrhované legislatívne zabezpečenie dodržiavania procesu UCS v súčasne platnom rámci všeobecne záväzných právnych predpisov

Procesný bod	Kľúčový účastník	Legislatívna referencia	Návrh na zaistenie dodržania procesu UCS	Navrhovaný spôsob
Vydanie územného rozhodnutia	regionálny úrad pre diaľnice	§ 117b stavebného zákona [Z5] v spojení s § 7 ods. 2 zákona č. 200/2022 Z. z. [Z6]	Orgán príslušný na územné konanie nevydá územné rozhodnutie, pokiaľ k žiadosti o ÚR nie je priložený návrh na UCS so súhlasným stanoviskom orgánu UCS. V podmienkach ÚR orgán ďalej určí povinnosť spracovať aktualizáciu návrhu na UCS v ďalších	Všeobecne záväzný právny predpis MD SR podľa § 8 ods. 3 kompetenčného zákona č. 575/2001 Z. z. [Z8] alebo vstup MD SR ako orgánu UCS do územného konania ako
	obec pre ostatné PK	§ 117 a § 33 ods. 1 stavebného zákona [Z5]		

			stupňoch (DSP, príp. DRS) a dať ich na schválenie orgánu UCS.	dotknutý orgán podľa § 140a ods. 1 písm. a) stavebného zákona
Vydanie stavebného povolenia	špeciálny stavebný úrad: MD SR pre diaľnice, OÚ v sídle kraja pre C-I, OÚ pre C-II a C-III, obec pre MC a ÚC	§ 120 stavebného zákona [Z5] v spojení s § 3a cestného zákona [Z1]	Orgán príslušný na stavebné konanie nevydá stavebné povolenie, pokiaľ k žiadosti o SP nie je priložený návrh na UCS so súhlasným stanoviskom orgánu UCS. V podmienkach SP povoľujúci orgán určí povinnosť súladu výkresov DZ a návrhov na určenie DZ so schváleným návrhom na UCS.	Rovnako ako pri vydaní ÚR
Určenie dopravného značenia	MD SR pre diaľnice	§ 3 ods. 3 písm. q) cestného zákona [Z1]	Cestný správny orgán alebo obec nepovolí určenie DZ, ktoré je v rozpore s poslednou aktualizáciou návrhu na UCS (typicky v DSP alebo DRS), ktorý schválil orgán UCS	Pokyn alebo iné nariadenie na základe § 3 ods. 3 písm. p) cestného zákona [Z1] a § 4 ods. 7 zákona č. 180/2013 Z. z. [Z9]
	OÚ v sídle kraja pre C-I	§ 3 ods. 4 písm. d) cestného zákona [Z1]		
	OÚ pre C-II a C-III	§ 3 ods. 5 písm. f) cestného zákona [Z1]		
	obec pre MC a ÚC	§ 3 ods. 2 cestného zákona [Z1]		
Rozhodnutie o predčasnom užívaní stavby a kolaudácia stavby	stavebný úrad, ktorý vydal stavebné povolenie	§ 77 stavebného zákona [Z5]	Stavebný úrad overí doloženie súhlasného stanoviska orgánu UCS s predbežným návrhom na UCS vypracovaným vo fáze stavebného konania. V podmienkach rozhodnutia o predčasnom užívaní stavby alebo kolaudácie povoľujúci orgán určí povinnosť podať návrh na UCS do stanovenej lehoty.	Rovnako ako pri vydaní ÚR

4.10 Administratívne iniciované usporiadanie cestnej siete

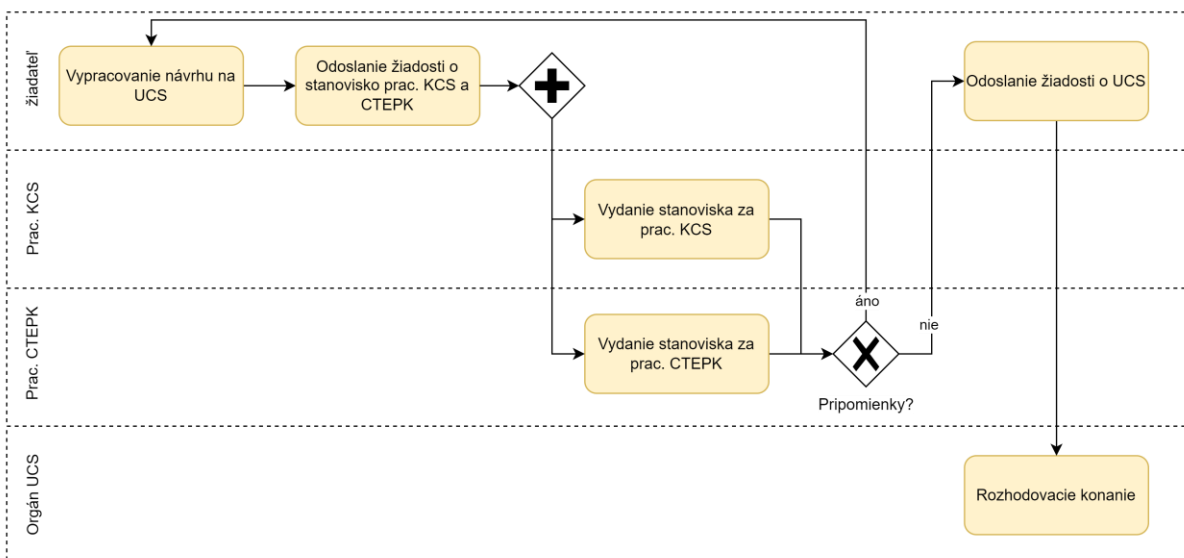
V návrhu revízie TP 078 R1 sa navrhujú aj zmeny administratívneho iniciovaného procesu usporiadania cestnej siete, ktoré zohľadňujú princípy a logiku zavádzanú pri príprave iniciálneho návrhu na stavebne iniciované usporiadanie cestnej siete.

Tieto úpravy sledujú cieľ zjednotiť prístup k usporiadaniu bez ohľadu na to, či je proces iniciovaný investičnou výstavbou alebo administratívnou potrebou. Navrhované zmeny kladú dôraz na systematickosť, transparentnosť a odbornú konzultáciu návrhov už v ich prípravnej fáze, čím sa zvyšuje kvalita výstupov a predchádza sa nejasnostiam alebo legislatívnym prieťahom v neskorších štádiách konania.

Navrhovaný proces je možné stručne opísať nasledovne:

1. žiadateľ pripraví iniciálny návrh na usporiadanie cestnej siete, ktorý v prípade rozsiahlejších zmien môže konzultovať s pracoviskom KCS,
2. žiadateľ zašle žiadosť o vydanie stanoviska k vypracovanému návrhu na pracoviská KCS a CTEPK; tieto mu zašlú svoje vyjadrenia,
3. žiadateľ ich prípadné pripomienky zapracuje do návrhu a vyžiada si od nich opätovné stanoviská,
4. súhlasné stanoviská pracovísk KCS a CTEPK žiadateľ prikladá žiadosti o rozhodnutie o usporiadaní cestnej siete.

Tento proces ilustruje aj nasledovný diagram:



Obrázok 13 Diagram procesu administratívne iniciovaného usporiadania cestnej siete

Podrobný popis navrhovaných procesov je súčasťou návrhu revízie TP 078 R1, ktorý je prílohou tejto RÚ.

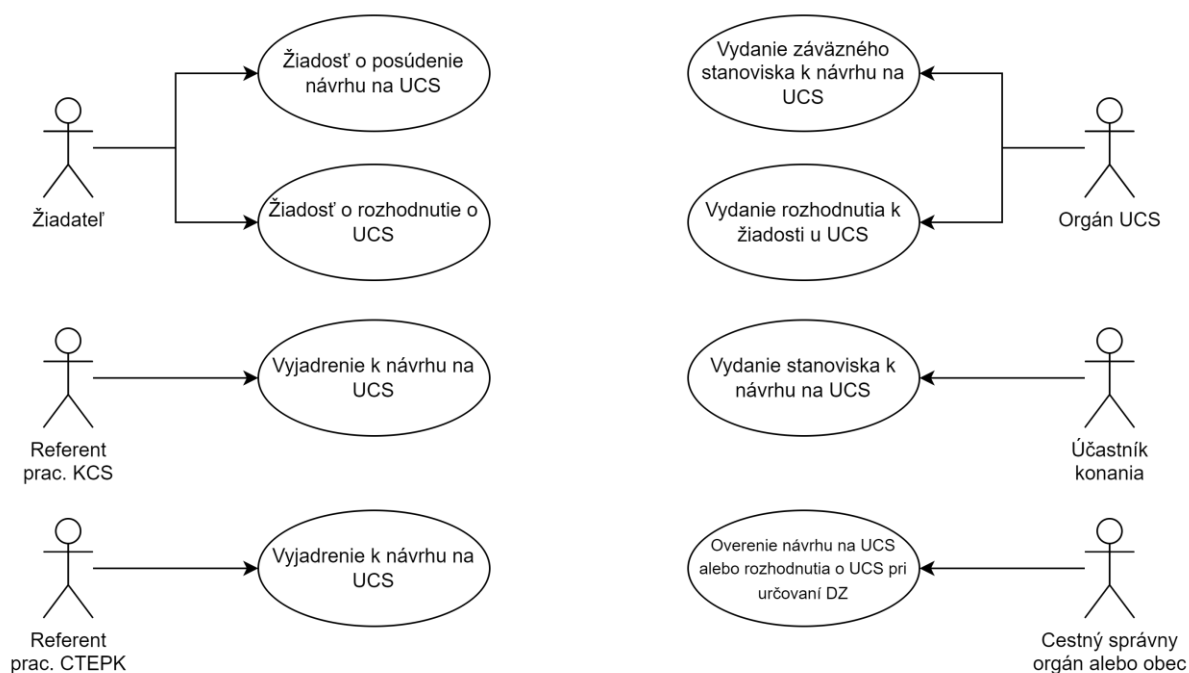
4.11 Elektronizácia agendy UCS stupňa E1: Elektronické procesy a formuláre

Postupná implementácia zmien v procesoch usporiadania cestnej siete bude nevyhnutne sprevádzaná nárastom počtu interakcií medzi žiadateľmi a jednotlivými aktérmi týchto procesov, najmä orgánom usporiadania cestnej siete (UCS), pracoviskami KCS a CTEPK, ako aj vlastníkami pozemných komunikácií, prípadne ich správcami. Tento nárast sa prejaví jednak v rámci jednotlivých inštancií procesu – napríklad prostredníctvom viacstupňového schvaľovania a poskytovania povinných vyjadrení – ako aj v celkovom počte realizovaných procesov, keďže usporiadanie cestnej siete bude vyžadované podľa návrhov uvedených v tejto RÚ pri širšom okruhu stavieb a stavebných úprav na cestnej sieti. Tiež predpokladané zavedenie procesov usporiadania siete miestnych ciest a usporiadania účelových ciest výrazne zvýši počet konaní, ktoré bude žiadúce elektronizovať a viesť tak o nich systematický prehľad.

Z uvedených dôvodov sa navrhuje zavedenie elektronickej podpory procesov usporiadania cestnej siete. Výhľadovo je elektronizácia tejto agendy navrhovaná dvojkrokovú. Cieľom prvého kroku je, aby celý procesný tok prebiehal prostredníctvom informačného systému. Žiadosti by mali mať formu elektronických formulárov s kontrolou správnosti zadaných údajov (validáciou vstupov) a povinné prílohy by mali byť spracované v štruktúrovanom formáte. Tento krok sa označuje v tejto RÚ ako *elektronizácia agendy UCS stupňa E1*. Dáta zo všetkých príloh by mal byť neskôr spracovateľné aj po implementácii druhého kroku elektronizácie – stupňa E2, popísaného ďalej.

Za vhodné technické riešenie sa považuje rozšírenie funkcionalít Informačného systému Modelu cestnej siete (IS MCS), ktorý v súčasnosti zabezpečuje agendu centrálnej technickej evidencie pozemných komunikácií z poverenia ministerstva dopravy SR. Tento systém už v súčasnosti vytvára predpoklady na efektívne zavedenie digitalizácie procesov usporiadania cestnej siete.

Jednotlivých účastníkov a prípady použitia na najvyššej úrovni v notácii UML znázorňuje nasledujúci diagram:



Obrázok 14 Návrh modelu prípadov použitia pre elektronizáciu procesov UCS

V rámci elektronizácie procesov usporiadania cestnej siete stupňa E1 sa k návrhu na usporiadanie cestnej siete budú prikladať **digitálne prílohy v štruktúrovanej podobe** (napr. vo formátoch ESRI ShapeFile alebo OGC GeoPackage) miesto doterajších príloh v strojovo nespracovateľnej forme. Digitálne prílohy nahradia súčasné výkresy prehľadnej situácie, ako aj situácie križovatiek.

Na rozdiel od súčasného stavu (ktorý označujeme v tejto RÚ ako stupeň elektronizácie E0), kde nie je štandardizovaná dátová štruktúra príloh, bude pre elektronizáciu stupňa E1 zavedený **formálny dátový predpis**, ktorý stanoví:

- **detaily vektorového priestorového modelovania usporadúvaných úsekov v plošnej reprezentácii,**
- **atribúty usporadúvaných úsekov,** vrátane jednoznačného vyjadrenia požadovaných zmien (napr. zaradenie nového úseku do cestnej siete, vyradenie úseku z cestnej siete do siete miestnych ciest, prečíslovanie PK atď.) a určujúcich charakteristík v súčasnom a navrhovanom stave (číslo PK, kategória a prípadne trieda PK, vlastník atď.).

Pre stavby, ktoré sú v procese riadenia na základe zákona č. 25/2025 Z. z., zákon predpisuje, že žiadosti o vydanie záväzných stanovísk k stavebnému zámeru, kolaudácii stavby a k ohláseniu stavby, žiadosti o vydanie doložky súladu k projektu stavby a žiadosti o stanovisko k predčasnemu užívaniu stavby alebo jej časti, sa predkladajú dotknutým orgánom (tzv. podania) podľa šablóny uvedenej vo vyhláske č. 60/2025 Z. z. [Z10]. Táto vyhláska tiež umožňuje vykonať úkony podania

v Informačnom systéme územného plánovania a výstavby, ktorý včas nebol doteraz uvedený do prevádzky a nie sú o ňom žiadne detailné technické podrobnosti. Pri detailnom návrhu elektronizácie agendy UCS v stupni E1 sa zväžiť spôsob integrácie oboch informačných systémov v oblasti podaní, registra výstavby a registra stavieb.

Rámec informačného systému pre elektronizáciu procesov usporiadania cestnej siete je širší než len spracovanie žiadostí o stanoviská dotknutého orgánu pre stavby legislatívne podliehajúce zákonu č. 25/2025 Z. z.. Systém má slúžiť ako komplexná platforma na riadenie celého procesu UCS, a to pre všetky typy iniciácie – či už stavebné všetkých druhov (aj podľa zákona č. 50/1976 Zb.) alebo administratívne.

Okrem podávania žiadostí o vyjadrenie dotknutého orgánu v rámci stavebných konaní bude systém zabezpečovať aj:

- plnohodnotné vedenie a sledovanie procesu usporiadania cestnej siete – od podania návrhu cez schvaľovanie jednotlivých fáz, zapojenie zainteresovaných subjektov až po vydanie rozhodnutia a jeho archiváciu,
- podporu administratívne iniciovaných procesov UCS, ktoré nevychádzajú z výstavby, ale napr. zo zmeny dopravného významu, vlastníckych vzťahov, plánovania údržby alebo modernizácie,
- integrovanú komunikáciu medzi žiadateľmi, odbornými pracoviskami a orgánmi štátnej správy,
- evidenciu, sledovanie a aktualizáciu údajov, ktoré sú následne využívané aj v rámci centrálnej technickej evidencie pozemných komunikácií (CTEPK) a ďalších nástrojov podporujúcich štátnu správu pozemných komunikácií, ich rozvoj a výstavbu a ich následnú majetkovú správu a údržbu v rámci cestného hospodárstva.

Z uvedeného vyplýva, že elektronizácia stupňa E1 predstavuje systémový nástroj na podporu celej agendy usporiadania cestnej siete, a to v plnom životnom cykle jednotlivých podaní. Tento prístup umožní nielen zvýšenie efektivity, ale aj transparentnosti a spätnej sledovateľnosti rozhodovacích procesov.

Ďalšie podrobnosti, ako sú návrh a vzhľad elektronických formulárov, štruktúra dátových príloh, dátový model pre systémové spracovanie údajov a detailné prípady použitia budú predmetom vypracovania detailnej funkčnej špecifikácie plánovaného rozšírenia Informačného systému Modelu cestnej siete (IS MCS) a dokumentácie podľa vyhlášky č. 401/2023 Z. z. [Z11].

4.12 Elektronizácia agendy UCS stupňa E2: Register PK a IS RPK

Elektronizácia stupňa E2 predstavuje rozšírenie základnej elektronizácie procesov a formulárov implementovanej v stupni E1 o komplexnú digitálnu správu siete pozemných komunikácií. Cieľom tohto stupňa je vytvoriť úplne digitálne prostredie pre správu údajov a rozhodovacích procesov spojených s usporiadaním cestnej siete na národnej úrovni.

Hlavné systémové ciele elektronizácie stupňa E2 sú nasledovné:

1. **Zavedenie Registra pozemných komunikácií Slovenskej republiky (RPK)** ako centrálnej evidencie a digitálneho modelu cestnej siete,
2. **Úplná integrácia vstupných a výstupných dát** v procese usporiadania cestnej siete s modelom RPK vrátane kontinuálnej aktualizácie údajov,
3. Prepojenie s informačným systémom územného plánovania a výstavby, ak to technologické a legislatívne podmienky umožnia na úrovni **digitálnej výmeny elektronickej projektovej dokumentácie**, prípadne cez náhradný mechanizmus spracovania projektovej dokumentácie priamo v prostredí IS RPK (napr. na báze BIM alebo ekvivalentných technológií).

Register pozemných komunikácií (RPK) je navrhovaná elektronická databáza a digitálny model cestnej siete Slovenskej republiky. Na úrovni štátu bude RPK slúžiť ako **právne záväzný referenčný zdroj**, v ktorom budú evidované a spravované všetky základné charakteristiky pozemných komunikácií.

RPK bude obsahovať najmä:

- **Zoznam úsekov zaradených do cestnej siete (resp. výhľadovo celej siete PK)** a ich **presný priestorový priebeh** vo forme **plošnej geometrickej reprezentácie**,

- **Kľúčové charakteristiky každého úseku**, najmä číslo PK a kategóriu a triedu PK, funkčnú klasifikáciu, stavebnú kategóriu a iné,
- **Trasovanie medzinárodných cestných ťahov**, vrátane trás sústavy TEN-T, TEM a E-ciest,
- **Majetkovo-právne údaje**, ako je vlastník a poverený správca každého úseku pozemnej komunikácie.

Zavedením RPK vznikne jednotná, aktualizovateľná a digitálne interoperabilná databáza, ktorá sa stane základným nástrojom pre správu cestnej siete z pohľadu legislatívneho, technického, plánovacieho aj prevádzkového.

Akékoľvek zmeny údajov vedených v Registri pozemných komunikácií (RPK) bude možné vykonať **výlučne na základe oficiálneho rozhodnutia alebo pokynu vydaného príslušným orgánom verejnej správy**. Tento princíp zabezpečí právnu jednoznačnosť a dôveryhodnosť údajov, ktoré sa budú v registri spravovať.

Koncept RPK reaguje na konkrétne požiadavky aplikačnej praxe, pričom jeho cieľom je vytvoriť **úplnú a právne záväznú databázu pozemných komunikácií**, ktorú bude možné využiť pri širokom spektre praktických rozhodovacích situácií, ako napríklad:

- **posudzovanie zodpovednosti za škody** spôsobené stavom alebo udalosťami na pozemnej komunikácii,
- **rozhodovanie o územnej príslušnosti a právnej povahy** konkrétneho úseku komunikácie (vrátane prípadov, kedy je potrebné určiť, či konkrétny pás územia je alebo nie je pozemnou komunikáciou v zmysle platných právnych predpisov),
- **určenie vlastníka alebo správcu konkrétneho úseku PK** v danom mieste,
- alebo **kontrola kategorizácie a napojení PK** pre účely dopravného plánovania a evidencie.

Zavedením RPK vznikne zároveň **možnosť transformácie súčasného opisného vymedzenia pozemných komunikácií** (podľa pohľadu analyzovaného v kapitole 5.1) na **explicitný deklaratórny model**: za pozemnú komunikáciu by sa považoval len taký pás územia, ku ktorému bolo vydané rozhodnutie o zaradení do siete PK. Tým by sa dosiahla vyššia právna istota a jednoznačnosť v interpretácii rozsahu a charakteru dopravnej infraštruktúry.

Informačný systém Registra pozemných komunikácií (IS RPK) je navrhovaný informačný systém verejnej správy, ktorý bude zabezpečovať:

- vedenie a správu údajov Registra pozemných komunikácií,
- elektronizované procesy jeho aktualizácie,
- funkcionality pre **získovanie a overovanie informácií z RPK** pre verejnosť, odbornú správu aj kontrolné orgány a iné súvisiace funkcionality.

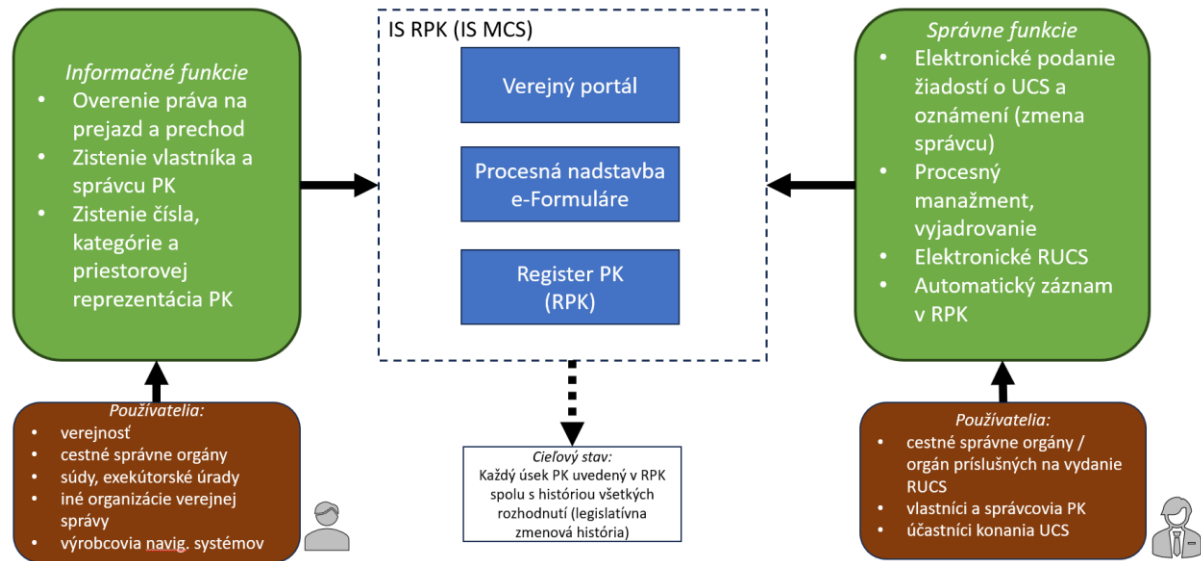
Z pohľadu efektívnosti a využitia existujúcich systémových komponentov sa javí ako vhodné riešenie realizácie IS RPK **ako rozšírenie súčasného Informačného systému Modelu cestnej siete (IS MCS)**, ktorý už dnes podporuje kľúčové procesy v oblasti pozemných komunikácií vrátane agendy CTEPK.

Z praktických a organizačných dôvodov sa odporúča **etapovitý prístup k implementácii IS RPK** podľa nasledovného harmonogramu:

- **Etapa 1:** implementácia podpory pre **cestnú sieť** (t. j. diaľnice, cesty I., II. a III. triedy),
- **Etapa 2:** rozšírenie o podporu pre **miestne cesty a účelové cesty**.

Realizácia druhej etapy musí byť **časovo zosúladená s prípravou legislatívneho a metodického rámca pre procesy usporiadania siete miestnych a účelových ciest**, ako je rozpracované v kapitole 4.15.

Konceptuálna predstava IS RPK v podobe hlavných funkcií, primárnych používateľov a funkčných blokov je znázornená na nasledujúcom diagrame:



Obrázok 15 Konceptuálna predstava podoby IS RPK

4.13 Majetkovo-právne vysporiadanie stavieb a pozemkov

4.13.1 Súčasná situácia

Dosiahnutie účelne usporiadanej cestnej siete si v niektorých prípadoch vyžaduje prekategORIZOVANIE (pretriedenie), zaradenie alebo vyradenie úsekov pozemných komunikácií (PK). Tieto zmeny podľa aktuálneho znenia § 3d cestného zákona [Z1] zakladajú požiadavku na zmenu vlastníctva dotknutých úsekov PK, keďže vzťah vlastníka ku kategórii komunikácie je právne determinovaný. Podrobnosti tohto legislatívneho vzťahu sú rozobraté v kapitole 5.2.2.

V aplikačnej praxi však **vznikajú problematické situácie**, keďže **novourčený (dezignovaný) vlastník nie je zákonne zaviazaný prevziať úsek PK do svojho vlastníctva**, hoci by mal byť jeho vlastníkom na základe kategorizácie komunikácie podľa návrhu usporiadania cestnej siete (§ 3d).

Na túto situáciu reagovala **novelizácia cestného zákona z roku 1997** (zákon č. 58/1997 Z. z.), ktorá zaviedla požiadavku, že **rozhodnutie o usporiadaní cestnej siete možno vydať iba v prípade, ak je uzavretá zmluva o budúcej zmluve o prevode vlastníckeho práva** medzi terajším a budúcim vlastníkom PK:

§ 4a

(5)

Ak usporiadanie cestnej siete vyžaduje zmenu vlastníckych vzťahov k pozemnej komunikácii, môže ministerstvo vydať rozhodnutie o usporiadaní cestnej siete [§ 3 ods. 3 písm. d)] iba na základe zmluvy o budúcej zmluve o prevode vlastníckeho práva k dotknutej pozemnej komunikácii uzatvorenej medzi terajším vlastníkom a budúcim vlastníkom. Do ukončenia prevodu vlastníckeho práva k dotknutej pozemnej komunikácii vykonáva všetky práva a povinnosti k tejto pozemnej komunikácii jej doterajší správca alebo vlastník. So súhlasom ministerstva sa prevod vlastníckeho práva k pozemnej komunikácii na obce môže vykonať bezodplatne. Na konanie o udelení súhlasu sa nevzťahujú všeobecné predpisy o správnom konaní.1)

Túto podmienku ďalej sprísnila novela zákonom č. 149/2021 Z. z., ktorá požaduje zmluvu o budúcej zmluve aj na pozemok pod pozemnou komunikáciou:

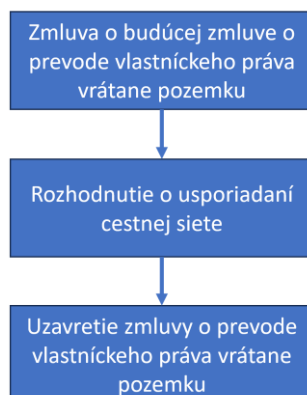
§ 4c

(4)

Ak usporiadanie cestnej siete vyžaduje zmenu vlastníckych vzťahov k pozemnej komunikácii vrátane dotknutého pozemku vo vlastníctve terajšieho vlastníka pozemnej komunikácie (ďalej len „dotknutý pozemok“), ministerstvo vydá rozhodnutie o usporiadaní cestnej siete podľa § 3 ods. 3 písm. d) len na základe zmluvy o budúcej zmluve o prevode vlastníckeho práva k dotknutej pozemnej komunikácii vrátane dotknutého pozemku uzatvorenej medzi terajším vlastníkom a budúcim vlastníkom. Bez rozhodnutia o usporiadaní cestnej siete podľa § 3 ods. 3

písm. d) nie je možné uzavrieť zmluvu o prevode vlastníckeho práva k dotknutej pozemnej komunikácii vrátane dotknutého pozemku na základe zmluvy o budúcej zmluve. Do ukončenia prevodu vlastníckeho práva k dotknutej pozemnej komunikácii vrátane dotknutého pozemku vykonáva všetky práva a povinnosti k tejto pozemnej komunikácii jej terajší správca alebo vlastník; v tomto prípade sa § 3d nepoužije.

Legislatíva teda predpokladá postup podľa nasledovnej schémy:



Obrázok 16 Schéma súčasnej platnej postupnosti pri vysporiadaní vlastníckych vzťahov počas usporiadania cestnej siete

V uvedených ustanoveniach síce nie je výslovne uvedené, z akých dôvodov sa má požadovať zmena vlastníckych vzťahov, avšak ako implicitný základ tejto požiadavky sa interpretuje vzťah medzi kategóriou pozemnej komunikácie a jej vlastníctvom, ako je definovaný v § 3d cestného zákona (pozri aj kapitolu 5.2.2).

Tieto ustanovenia však **nereflektujú základný systémový problém** a zároveň **vytvárajú nové prekážky pre realizáciu procesov usporiadania cestnej siete**. Najzásadnejší problém spočíva v tom, že **dezignovaný (budúci) vlastník úseku PK nemá zákonnú povinnosť prevziať daný úsek do svojho vlastníctva**, a rovnako **nie je povinný uzatvoriť zmluvu o budúcej zmluve o prevode vlastníckeho práva**.

Ak zlyhajú motivačné alebo dohodovacie mechanizmy, proces usporiadania cestnej siete sa **de facto zablokuje**, pretože ho nie je možné dokončiť bez právne relevantnej spolupráce oboch zmluvných strán.

Dôsledkom je, že **účelné usporiadanie cestnej siete** nie je možné **vždy a za všetkých okolností realizovať**. Pritom by práve **dopravný význam a funkcia úseku** (ako primárne kritériá podľa § 1 ods. 2 a § 4a cestného zákona) mali mať prednosť pred vlastníckym statusom, ktorý je v súčasnosti predpísaný ako nevyhnutná podmienka v § 3d a § 4c cestného zákona.

Súčasná legislatívna úprava tak **kladie majetkovoprávne vysporiadanie ako nevyhnutný predpoklad pre kategorizáciu úseku**, čím spôsobuje, že ustanovenia o určovaní kategórie PK na základe dopravného významu sú **v určitých prípadoch dlhodobo nevykonateľné**. To oslabuje cieľ samotného usporiadania cestnej siete, ktorým je **optimalizácia jej funkčného využitia**.

Príkladmi dôsledkov vyššie uvedeného sú napríklad formálne zaradené úseky ciest I. triedy v cestnej sieti SR, ktoré:

- už stratili svoj reálny dopravný význam,
- mali byť pretriedené na nižšiu triedu alebo vyradené z cestnej siete a zaradené do siete miestnych ciest (MC),

no z dôvodu, že dezignovaný vlastník (napr. samosprávny kraj alebo obec) odmieta uzavrieť alebo plniť zmluvu o budúcom prevode, sa tento proces nemôže uskutočniť.

Takáto situácia je **v rozpore so základným cieľom účelného usporiadania cestnej siete** a poukazuje na potrebu **prehodnotenia legislatívnej väzby medzi kategóriou PK a jej vlastníctvom**, vrátane možnosti vytvoriť náhradné alebo donucovacie mechanizmy na riešenie takýchto situácií.

4.13.2 Dôvody odmietnutia prevzatia úseku do majetku a správy

V aplikačnej praxi sa vyskytujú prípady, kedy dezinovaný vlastník odmieta alebo podmieňuje prevzatie úseku pozemnej komunikácie (PK) do svojho vlastníctva. Takéto konanie má spravidla **tri racionálne dôvody**:

1. **Nevyhovujúci technický stav úseku** – nový vlastník nechce prevziať úsek, ktorý si vyžaduje rozsiahle opravy alebo rekonštrukcie.
2. **Nedostatočné finančné zdroje na údržbu** – osobitne v prípadoch, keď sú súčasťou úseku náročné technické objekty (napr. mosty), ktorých údržba je nad rámec rozpočtových možností napríklad menšej obce.
3. **Nevysporiadané vlastnícke práva k pozemku** pod stavbou PK – bez právneho titulu k pozemku nový vlastník často odmieta prevziať aj stavbu, ktorá sa na ňom nachádza.

4.13.3 Návrh riešenia

Uvedené problémy je možné riešiť viacerými spôsobmi:

1. **Zrušením zákonnej väzby medzi vlastníctvom a kategóriou PK** – teda pripustiť, že pozemnú komunikáciu môže vlastníť aj subjekt, ktorý podľa kategórie PK v súčasnom znení cestného zákona nemá byť jej vlastníkom (§ 3d cestného zákona by sa neuplatňoval alebo modifikoval).
2. **Zavedením vynúteného vlastníckeho usporiadania** – teda povinného prevodu vlastníctva počas procesu usporiadania cestnej siete.
3. **Zachovaním väzby medzi kategóriou a vlastníkom PK, ale s odloženým usporiadaním vlastníctva** – umožniť, aby sa rozhodnutie o usporiadaní cestnej siete vydalo aj bez okamžitého vlastníckeho vysporiadania, pričom by sa stanovila lehota na dobrovoľné uzatvorenie dohody medzi súčasným a budúcim vlastníkom, a v prípade neúspechu by vstúpila do platnosti zákonná právomoc verejného orgánu vlastnícke vzťahy usporiadať.

Z hľadiska **dlhodobej udržateľnosti a systémového rozvoja cestnej siete** sa javí ako žiaduce, aby pravidlá väzby kategórie a vlastníka PK zostali zachované. Zároveň však **nie je vhodné vynucovať vlastnícke vysporiadanie už v rámci procesu usporiadania**, najmä z dôvodu právnej neistoty a možných komplikácií, ktoré by to mohlo vyvolať.

Za **najvhodnejšie riešenie** sa preto javí alternatíva uvedená v bode 3.

Podľa tohto návrhu by **rozhodnutie o usporiadaní cestnej siete nebolo viazané na okamžité vlastnícke vysporiadanie**, ale by sa stanovila **zákonná lehota** na jeho dobrovoľné uskutočnenie. Ak by do tejto lehoty medzi súčasným a dezinovaným vlastníkom nedošlo k uzatvoreniu dohody, vstúpila by do platnosti **zákonná právomoc určeného orgánu verejnej moci usporiadať vlastníctvo** v súlade s kategóriou PK podľa cestného zákona.

Pre realizáciu tohto riešenia je však nevyhnutné vytvoriť **vhodné motivačné a technické podmienky**, ktoré minimalizujú odpor dezinovaného vlastníka a umožnia jednoduché a bezkonfliktné prebratie majetku. Tie by mali zohľadňovať konkrétne dôvody odmietnutia prebratia úseku (pozri kapitolu 4.13.2) a znížiť riziko sporu.

Zároveň je dôležité podotknúť, že tento mechanizmus sa **navrhuje výhradne pre vlastnícke prevody v rámci verejnej správy** – teda medzi štátom, vyššími územnými celkami a obcami. Nie je zamýšľané, aby orgán verejnej moci svojím rozhodnutím prevádzal vlastnícke práva na subjekty mimo verejnej správy, t. j. na fyzické osoby alebo právnické osoby, ktoré nie sú výlučne ovládané orgánom alebo organizáciou verejnej správy.

4.13.3.1 AD: Nevyhovujúci technický stav

Pre úspešné odovzdanie úseku PK do vlastníctva nového vlastníka musí byť tento úsek v **minimálne vyhovujúcom technickom stave**. Pre jednotlivé stavebné prvky a iné súčasti pozemnej komunikácie budú definované **technické štandardy**, ktoré musí úsek spĺňať pred odovzdaním. Napríklad pre vozovky sa stanoví akceptovateľná plošná miera porúch, maximálne hodnoty pozdĺžnej nerovnosti (napr. IRI merané a hodnotené podľa TP 056), hranica klasifikačných stupňov únosnosti podľa TP 031. Pre ostatné súčasti telesa pozemnej komunikácie, cestné objekty (mosty, priepusty

a ostatné) a cestné vybavenie (dopravné značenie, bezpečnostné vybavenia a iné) sa stanovujú analogické minimálne technické požiadavky.

Pri **investičnej výstavbe** budú náklady na dosiahnutie predpísaného technického stavu **považované za vyvolané investičné náklady** a musia byť zahrnuté do rozpočtu stavby. Nesplnenie tejto podmienky bude mať za následok nevydanie súhlasného záväzného stanoviska orgánom UCS, čo následne znemožní vydanie stavebného povolenia podľa zákona č. 50/1976 Zb. alebo súhlasného záväzného stanoviska k stavebnému zámeru podľa zákona č. 25/2025 Z. z.

V prípade **administratívne iniciovaného usporiadania** hradí náklady na zabezpečenie technického stavu ten subjekt, v ktorého záujme sa usporiadanie realizuje alebo ich uhradí štát, najmä ak je cieľom zabezpečiť celkovú účelnosť a integritu usporiadanej cestnej siete ako verejnej dopravnej infraštruktúry, čím naplňa svoju zodpovednosť za jej koordinovaný rozvoj a správu na národnej úrovni.

4.13.3.2 AD: Nedostatok financií na údržbu

Otázka financovania údržby komunikácií má systémový charakter a zasahuje do širšieho rámca financovania cestného hospodárstva. Medzi navrhované riešenia patria:

1. Dočasná podpora pre malé obce

Pri preberaní vlastníctva úsekov s technicky a finančne náročnými objektmi (napr. mostmi) môžu obce získať dočasnú dotáciu na prechodné obdobie, počas ktorého sa stabilizuje ich kapacita zabezpečovať údržbu. Dotácie by boli pridelené na základe objektívnych kritérií (napr. dopravná záťaž, finančná kondícia samosprávy, strategický význam úseku).

2. Reforma financovania na celoštátnej úrovni

Zavedenie nového modelu rozdeľovania daňových príjmov zohľadňujúceho reálne potreby údržby cestnej infraštruktúry. Kritériá môžu zahŕňať intenzitu dopravy, konštrukčnú náročnosť úsekov či ich funkčný význam.

3. Zriadenie štátneho fondu pre cestnú infraštruktúru

Vznik štátneho fondu na podporu údržby a obnovy cestnej infraštruktúry, z ktorého by mohli samosprávy čerpať financie na nevyhnutné opravy a rekonštrukcie, ak by ich nebolo možné zabezpečiť z vlastných zdrojov. Príspevok z fondu by mohol byť čiastočný, s požiadavkou na spolufinancovanie zo strany príjemcu.

4.13.3.3 AD: Majetkovo nevysporiadaný pozemok pod stavbou PK na úseku

Aj keď stavebné objekty pozemných komunikácií sú právne oddelené od pozemkov (v SR neplatí tzv. superficiálna zásada), na ktorých sa nachádzajú, **nevymedzené vlastníctvo k pozemku** môže predstavovať významný problém. Takáto situácia môže nastať najmä pri:

- **administratívne iniciovanom usporiadaní**, ktoré sa dotkne existujúcich stavieb,
- alebo pri **investičnej výstavbe**, kde tzv. administratívne dotknuté úseky nemajú vysporiadané pozemky (stavebne dotknuté úseky musia mať vysporiadané vzťahy k pozemkom pred vydaním stavebného povolenia podľa zákona č. 50/1976 Zb., resp. pred vydaním rozhodnutia o stavebnom zámere podľa zákona č. 25/2025 Z. z.).

Riziká pre nového vlastníka predstavujú hlavne:

1. **Nemožnosť realizovať stavebné zásahy** – bez právneho vzťahu k pozemku nie je možné získať stavebné povolenie, resp. rozhodnutie o stavebnom zámere na budúce stavby alebo stavebné úpravy.
2. **Právna neistota** – riziko špekulatívnych súdnych sporov (napr. o bezdôvodné obohatenie), ktoré môže viesť k finančným nárokom zo strany vlastníkov pozemkov.

Z dôvodu historického vývoja vlastníckych vzťahov sa navrhuje **zriadenie zákonného vecného bremena** na všetky pozemky, pod ktorými sa nachádzajú verejné pozemné komunikácie. Princíp bol čiastočne aplikovaný zákonom č. 66/2009 Z. z. [Z12] na pozemné komunikácie delimitované zo štátu na obce a VÚC v roku 1991, resp. v roku 2004, avšak:

- **nevzťahuje sa na všetky verejné PK** (na cesty I. triedy),

- **nešpecifikuje formu kompenzácie**, čo vedie k nejednotnej súdnej praxi a špekulatívnym nárokom.

Preto sa navrhuje, aby **nová legislatíva jednoznačne stanovila**, že:

- **zriadenie zákonného vecného bremena nepredstavuje titul na nárokovanie si bezdôvodného obohatenia**,
- **kompenzácia bude výlučne vo forme jednorazovej náhrady**,
- a zákonné vecné bremeno bude platiť pre **všetky existujúce verejné pozemné komunikácie**, bez ohľadu na ich kategóriu.

Aplikáciou tohto prístupu **odpadne potreba majetkovo-právneho vysporiadania pozemkov** v rámci procesov usporiadania cestnej siete, čím sa zníži administratívna a právna záťaž pre všetky zúčastnené subjekty.

4.14 Projekt generálneho usporiadania cestnej siete

4.14.1 Východisková situácia

V súčasnosti sa v cestnej sieti Slovenskej republiky nachádzajú úseky pozemných komunikácií, ku ktorým existuje rôzna miera dokumentačného a právneho pokrytia z hľadiska ich zaradenia do cestnej siete. Možno identifikovať nasledovné kategórie:

1. **Úseky s právoplatným rozhodnutím o usporiadaní cestnej siete (UCS)**, ku ktorému sa dohľadala aspoň archívna kópia, zodpovedajúca reálnemu stavu. Tieto úseky sú považované za **legálne a preukázateľne zaradené do cestnej siete**.
2. **Úseky s historickým rozhodnutím o UCS**, ku ktorému sa však **už nedá dohľadať originál ani kópia** rozhodnutia.
3. **Úseky bez rozhodnutia o UCS**, keďže ide o diaľnice alebo úseky nimi dotknuté, ku ktorým sa rozhodnutia **systematicky nevydávali** na základe vtedajšej právnej úpravy cestného zákona a z dôvodu zaužívanej praxe,
4. **Úseky bez akéhokoľvek rozhodnutia o UCS**, ktorých zaradenie bolo **administratívne opomenuté** (napr. po odovzdaní do užívania) alebo bolo konanie o usporiadaní zastavené.
5. **Úseky historicky zaradené priamo zákonom**, napr. podľa § 1 písm. a) až c) zákona č. 147/1949 Zb. [Z2] – ide predovšetkým o **veľkú časť ciest II. a III. triedy**, ktoré sa stali súčasťou cestnej siete ešte pred formalizovaním procesov usporiadania cestnej siete.

Z pohľadu vlastníckych práv existuje predpoklad, že **niektoré úseky pozemných komunikácií nemajú jednoznačne preukázateľného vlastníka**, prípadne nie je možné spätne doložiť pôvodné vlastníctvo. Primárne ide o stavby a stavebné súčasti nad pozemkom (pre pozemky sú vlastnícke vzťahy evidované v katastri nehnuteľností).

4.14.2 Cieľový stav

Na zabezpečenie **právnej istoty pri výkone práv a povinností súvisiacich s existenciou PK** v území a jej fyzickou realizáciou je nevyhnutné, aby každý existujúci úsek PK bol:

- **zapísaný do Registra pozemných komunikácií (RPK)**,
- **priestorovo jasne vymedzený** (plošným geometrickým vyjadrením v RPK),
- **evidovaný s údajmi** o jeho kategórii a triede PK, čísle PK, vlastníckych vzťahoch, stavebných charakteristikách a o ďalších dôležitých informáciách,
- a aby bol k nemu **priradený právny titul**, ktorým bolo jeho zaradenie potvrdené (rozhodnutie o usporiadaní cestnej siete, iné rozhodnutia správnych orgánov alebo iný doklad).

Vzhľadom na to, že pri časti úsekov takéto rozhodnutia alebo doklady neexistujú alebo nie sú dostupné, je potrebné zaviesť **systémové riešenie formou projektu generálneho usporiadania cestnej siete**, ktorého výstupom bude nové rozhodnutie, ktoré:

1. **Zaradí úseky, ktoré doteraz neboli oficiálne zaradené do cestnej siete** (siete pozemných komunikácií), no sú fyzicky využívané ako pozemné komunikácie kategórie diaľnica alebo cesta (resp. ľubovoľnej kategórie).
2. **Zlegalizuje existujúce stavebné objekty PK a stavebné súčasti**, pri ktorých:
 - nebolo vydané kolaudačné rozhodnutie ani rozhodnutie o predčasnom užívaní,
 - rozhodnutie o predčasnom užívaní stratilo platnosť,
 - alebo nie je možné dohľadať žiadne relevantné doklady.
3. **Určí vlastníka úseku PK vrátane príslušných stavebných objektov**, ak dezignovaný vlastník nedisponuje preukázateľným titulom nadobudnutia.
4. **Určí vlastníka úseku PK v prípadoch nejasného alebo absentujúceho vlastníckeho vzťahu**, napríklad pri odľahlých alebo málo využívaných úsekoch, ku ktorým sa žiadny subjekt nehlási.

Tento **cieľový stav** je možné dosiahnuť **realizáciou projektu generálneho usporiadania cestnej siete**, ktorý bude metodicky, technicky a právne podchytený ako jednorazová náprava historických a evidenčných nedostatkov v súlade s princípmi Registra pozemných komunikácií. Projekt zároveň vytvorí **východiskovú bázu** pre aktualizáciu a ďalší rozvoj RPK ako právne záväzného informačného systému.

4.14.3 Návrh projektu

Projekt generálneho usporiadania cestnej siete je systémové riešenie na jednorazové vyrovnanie historických a evidenčných nezrovnalostí v súčasnej cestnej sieti Slovenskej republiky. Vzhľadom na rozsah a komplexnosť údajov sa odporúča, aby realizácia projektu prebiehala **po územno-správnych jednotkách** – t. j. po krajoch alebo okresoch – formou **samostatných konaní**.

Realizácia projektu generálneho usporiadania cestnej siete si vyžaduje zabezpečenie odbornej, technickej a organizačnej kapacity, ktorá bude schopná systematicky spracovať všetky potrebné údaje v spolupráci s orgánom usporiadania cestnej siete. Na tento účel bude **ministerstvom dopravy poverená realizačná organizácia**, ktorá bude zodpovedná za:

- spracovanie navrhovaných podkladov v súlade s legislatívou a technickými predpismi,
- vyhodnotenie existujúcich údajov z centrálnej technickej evidencie PK (CTEPK),
- prípravu návrhov na zaradenie, prekategORIZOVANIE alebo legalizáciu úsekov cestnej siete,
- a spoluprácu s dotknutými vlastníckmi a orgánmi verejnej správy počas verejného konania.

Táto organizačná štruktúra zabezpečí jednotný metodický prístup a zaručí, že výstupy projektu budú spoľahlivé, overiteľné a pripravené na právne záväzný zápis do Registra pozemných komunikácií (RPK).

Všeobecná postupová schéma projektu (pre každú územno-správnú jednotku):

1. Prípravná odborná fáza

Poverená realizačná organizácia vykoná technicko-evidenčné práce, zahŕňajúce najmä:

- a) vytvorenie návrhu usporiadanej cestnej siete v danej územno-správnej jednotke s určením všetkých náležitostí úsekov na základe dát centrálnej technickej evidencie pozemných komunikácií (CTEPK) podľa § 3 ods. 3 písm. f) cestného zákona [Z1],
- b) návrh parametrov pre doteraz neusporiadané úseky (kategória a trieda PK, číslo PK atď.) podľa platnej Koncepcie cestnej siete (KCS),
- c) dohľadanie a priloženie údajov z dostupných archívnych rozhodnutí o usporiadaní cestnej siete, kolaudačných rozhodnutí, prípadne rozhodnutí o predčasnom užívaní stavby.

2. Zverejnenie a iniciácia konania

Orgán UCS (ministerstvo dopravy) vyhlási začatie konania pre príslušnú územno-správnú jednotku. Konanie má verejný charakter a obsahuje všeobecnú výzvu na vyjadrenie sa k návrhu, pričom sa povinne oslovia predpokladaní vlastníci dotknutých úsekov pozemných komunikácií, ktorí sú zároveň vyzvaní na predloženie preukazných dokladov; ich neposkytnutie môže byť sankcionované.

3. Zber pripomienok a stanovísk

V určenej časovej lehote sa môžu k návrhu vyjadriť všetky dotknuté subjekty, predovšetkým vlastníci pozemných komunikácií.

4. Spracovanie vyjadrení a rozhodnutie orgánu UCS

Orgán UCS následne:

- a) vyhodnotí všetky vyjadrenia a pripomienky,
- b) **zaeviduje predložené doklady do RPK** ako relevantné doklady pre rozhodnutie,
- c) **rozhodne o vlastníctve úsekov**, ku ktorým sa síce vlastník hlási na základe § 3d cestného zákona, ale nevie preukázať titul nadobudnutia – vlastník bude uznaný bez potreby preukazovania vzťahu k pozemku, ak preukáže, že daný úsek dlhodobo riadne a v dobrej viete spravuje, vykonáva na ňom potrebnú údržbu a opravy a pod.,
- d) **zlegalizuje stavebné objekty a stavebné súčasti PK**, ktoré sú v užívaní, slúžia svojmu účelu, sú bezpečné a environmentálne akceptovateľné, avšak neexistujú k nim legalizačné doklady; nebude sa vyžadovať preukázanie právneho vzťahu k pozemku,
- e) **zaradí úseky, ktoré doteraz neboli súčasťou cestnej siete**, do cestnej siete,
- f) **prekategorizuje alebo vyradí úseky**, ktorých parametre nie sú v súlade s pravidlami KCS.

5. Zápis do RPK

Výsledný stav na základe rozhodnutia orgánom UCS bude zapísaný realizačnou organizáciou do **Registra pozemných komunikácií (RPK)** ako **právne záväzný záznam** o aktuálnom stave cestnej siete na danom území.

4.14.4 Legislatívne podmienky realizácie

Na vykonanie navrhovaného projektu a jeho realizácie bude potrebné:

- **dopĺňať alebo novelizovať príslušné normatívne právne akty**, predovšetkým cestný zákon a stavebný zákon a súvisiace vykonávacie predpisy,
- **vytvoriť samostatnú právnu úpravu** (najlepšie v postavení zákona) pre projekt generálneho usporiadania cestnej siete, ktorá vymedzí:
 - postavenie a právomoci realizačnej organizácie,
 - priebeh konania a zapojenie dotknutých subjektov,
 - právny účinok rozhodnutí a ich vzťah k zápisu do RPK.

Cieľom projektu je vytvoriť jednoznačný, overený a právne záväzný **východiskový stav cestnej siete SR**, ktorý bude slúžiť ako referenčný základ pre jej správu, údržbu a ďalší rozvoj.

4.15 Miestne a účelové cesty

Táto kapitola sa venuje špecifikám usporiadovania siete miestnych ciest a usporiadovania účelových ciest.

4.15.1 Súčasný stav

Usporiadávanie miestnych ciest nie je v súčasnosti dostatočne a jednoznačne upravené.

Cestný zákon prostredníctvom § 4b [Z1] výslovne uznáva za miestne cesty len tie územia, ktoré okrem iných uvedených znakov *sú zaradené do siete miestnych ciest*:

§ 4b

Miestnymi cestami sú všeobecne prístupné a užívané ulice, parkoviská vo vlastníctve obcí a verejné priestranstvá, ktoré slúžia miestnej doprave a *sú zaradené do siete miestnych ciest*.

Vykonávacia vyhláška k cestnému zákonu [Z4] v § 6 tento paragraf rozvádza nasledovne:

§ 6 (k § 4b zákona)

(1) Sieť miestnych komunikácií pre územie obce tvoria všeobecne prístupné a užívané pozemné komunikácie nezaradené do cestnej siete, ktoré

- a) sú na území zastavanom alebo určenom na súvislé zastavanie,
- b) navzájom spájajú dve obce, prípadne časti obce a sú pre toto spojenie dopravne významné,
- c) spájajú obec so železničnou stanicou, železničnou zastávkou, letiskom alebo prístavom, pokiaľ ako účelové komunikácie neslúžia prevažne prevádzke alebo správe týchto zariadení,
- d) spájajú obec s cintorínom.

(2) Miestny národný výbor môže zaradiť do siete miestnych komunikácií účelové komunikácie; pri rozhodovaní o ich zaradení do siete miestnych komunikácií vychádza miestny národný výbor v súlade s všeobecne záväznými právnymi predpismi z účelnosti tohto zaradenia vždy podľa miestnych pomerov, najmä podľa toho, do akej miery sa komunikácia verejne užíva a ako je pre toto užívanie komunikačne potrebná.

(3) Miestny národný výbor vyradí miestnu komunikáciu alebo jej časť zo siete miestnych komunikácií, ak nie je potrebná na účelne usporiadanie tejto siete, najmä v dôsledku inej investičnej výstavby alebo zmeny dopravných pomerov, alebo ak sa ukáže, že slúži prevažne ako účelová komunikácia.

(4) Vyradená miestna komunikácia alebo jej časť sa môže

- a) prevziať ako účelová komunikácia do správy a užívania socialistickou organizáciou, ktorá ju môže využiť,
- b) využiť ako cestný pomocný pozemok,
- c) zrušiť, ak sa nemôže využiť žiadnym zo spôsobov uvedených pod písmenami a) a b); v takom prípade sa musí podľa povahy veci primeraným a hospodárnym spôsobom rekultivovať, predovšetkým na účely poľnohospodárskej výroby.

Ako je zrejmé z uvedených citácií, všeobecne záväzné právne predpisy:

- **neurčujú presný proces zaradenia do siete miestnych ciest,**
- **ani nešpecifikujú jednoznačne príslušný orgán,** s výnimkou prípadu zaradenia účelovej cesty do siete MC, kde sa uvádza miestny národný výbor (de facto dnes obec).

V aplikačnej praxi niektoré obce vydávajú „rozhodnutia o usporiadaní siete miestnych ciest“, ktoré sa opierajú okrem vyššie uvedených paragrafov cestného zákona a jeho vykonávacej vyhlášky aj o § 3 ods. 2 cestného zákona (prenesený výkon štátnej správy):

(2) Miestnu štátnu správu vo veciach miestnych ciest a účelových ciest vykonávajú obce ako prenesený výkon štátnej správy. Obce na miestnych cestách a na účelových cestách určujú použitie dopravných značiek, dopravných zariadení a povoľujú vyhradené parkoviská. Obce v rámci preneseného výkonu štátnej správy prejednávajú priestupky podľa § 22c na úseku miestnych ciest a účelových ciest.

Toto ustanovenie však výslovne upravuje iba niektoré aspekty štátnej správy prenesené na obce pre miestne a účelové cesty (určenie použitia dopravných značiek a dopravných zariadení, povoľovanie vyhradených parkovísk, prejedávanie priestupkov) – **neobsahuje však žiadne ustanovenie o usporiadaní siete MC.**

Z toho vyplýva, že **pojem „usporiadanie siete miestnych ciest“ legislatíva vôbec nepozná,** čím vzniká **právne vákuum.**

Za osobitný problém sa dá považovať, že legislatívne nie je upravený prienik medzi usporiadaním cestnej siete a usporiadaním siete miestnych ciest. V aplikačnej praxi dochádza napríklad k situáciám, keď sa rozhodnutím orgánu usporiadania cestnej siete (UCS) vyradí úsek z cestnej siete s poznámkou o jeho zaradení do siete MC. Nie je však špecifikovaný subjekt (orgán), ktorý má toto zaradenie vykonať, ani procesná nadväznosť medzi týmito dvoma rozhodnutiami. Tým vzniká

legislatívna medzera – **ministerstvo dopravy nie je oprávnené usporadúvať sieť miestnych ciest, a zároveň iný orgán oprávnený konať v tejto veci nie je explicitne ustanovený.**

Podobné aplikačné výzvy sa vyskytujú aj pri **účelových cestách (ÚC)**, ktoré by takisto mali byť systémovo usporadúvané počas celého ich životného cyklu:

- vznik (napr. prekategORIZOVANÍM úseku na účelovú cestu alebo výstavbou novej účelovej cesty),
- zmena verejného prístupu,
- zánik (napr. prekategORIZOVANIE na inú kategóriu PK alebo vyradenie z celého súboru pozemných komunikácií).

V súčasnosti však **chýba systematické riešenie tejto problematiky**, a to vrátane legislatívnych a metodických nástrojov.

4.15.2 Návrhy pre usporadúvanie siete MC a ÚC

Vzhľadom na identifikované nedostatky v súčasnej legislatíve **navrhujeme zaviesť** do cestného zákona **samostatné a systematické koncepty usporiadania siete miestnych ciest (MC) a usporiadania účelových ciest (ÚC)**, ktoré budú analogické systému usporiadania cestnej siete.

Súčasťou legislatívnej úpravy musí byť **jasné a jednoznačné určenie orgánu verejnej správy**, ktorý bude na usporiadanie siete MC a usporiadania ÚC príslušný. Z pohľadu odbornej a vecnej vhodnosti prichádzajú do úvahy nasledovné varianty:

- obec alebo vyšší územný celok (VÚC) v rámci preneseného výkonu štátnej správy na územnú samosprávu,
- okresný úrad ako alternatíva pri zachovaní výkonu v rámci štátnej správy.

Naopak, ministerstvo dopravy alebo okresný úrad v sídle kraja nepovažujeme za vhodných kandidátov vzhľadom na potenciálne prílišnú centralizáciu tejto agendy, ktorá má prevažne lokálny charakter.

Usporiadanie pozemných komunikácií predstavuje technicky pomerne náročnú agendu. Je preto otázne, či by aj tie najmenšie obce zvládali jej bezchybný výkon – aj s prihliadnutím na fakt, že ročný počet konaní o usporiadanie miestnych alebo účelových ciest v malých obciach by bol veľmi nízky. Vzhľadom na to sa ako dobrý variant javí **preniesť kompetenciu usporadúvania miestnych a účelových ciest na vyššie územné celky**, kedy by bola predmetná agenda vhodne centralizovaná, ale súčasne by v záujme uplatnenia princípu subsidiarity bola riešená v rámci územnej samosprávy.

Uvažovať sa dá aj nad **kombinovaným preneseným výkonom** nasledovne:

- obce so štatútom mesta, ktoré disponujú odborným personálom a technickým zázemím, by boli príslušné na usporiadanie siete MC a ÚC na svojom území,
- pre ostatné obce bez štatútu mesta by túto kompetenciu vykonával vyšší územný celok, čím by sa zabezpečila odborná spôsobilosť a zároveň by sa zachoval princíp subsidiarity.

V prípadoch, keď sa návrh na usporiadanie týka **súčasne úsekov cestnej siete a úsekov miestnych alebo účelových ciest**, odporúčame:

- realizovať jednotné integrované konanie,
- vedené vyšším orgánom (napr. orgán UCS – ministerstvo dopravy SR),
- pričom dotknuté obce by mali postavenie účastníka konania alebo dotknutého orgánu.

Tento prístup zabezpečí vecnú a procesnú nadväznosť rozhodnutí a odstráni právnu medzeru medzi zmenami v rámci rôznych podsietí PK.

Jednotné integrované konanie pri rozhodnutiach o usporiadaní cestnej siete, kde sú dotknuté súčasne aj úseky miestnych alebo účelových ciest, je už navrhnuté aj v predkladanej revízii TP 078 R1.

Zavedenie systému usporadúvania siete miestnych ciest a usporadúvania účelových ciest nevyhnutne povedie k nárastu počtu administratívnych konaní a potrebe ich efektívneho spracovania a evidencie. Z tohto dôvodu je potrebné zabezpečiť **elektronizáciu agendy aspoň na úrovni E1** (elektronické formuláre a elektronizácia procesov podaní a rozhodovania; kapitola 4.11) a súčasne

pripraviť a prijať **revíziu technického predpisu TP 078 vo verzii R2M**, ktorá detailne popíše procesné náležitosti usporiadania siete miestnych ciest a usporiadania účelových ciest.

4.16 Správne konanie

4.16.1 Prvky správneho konania

Správne konanie je formálny proces, v ktorom správny orgán rozhoduje o právach, právom chránených záujmoch alebo povinnostiach fyzických a právnických osôb. Správnym orgánom môže byť štátny orgán, orgán územnej alebo záujmovej samosprávy, ako aj fyzická či právnická osoba, ak jej takúto právomoc zverí zákon.

Výsledkom správneho konania je rozhodnutie, ktoré môže mať:

- meritórny charakter (rozhodnutie vo veci samej) alebo
- procesný charakter (napr. rozhodnutie o zastavení konania).

Rozhodnutím sa priznávajú určité práva alebo ukladajú povinnosti, čím sa naplňuje verejnoprávna funkcia správneho konania.

4.16.2 Záonné rámce správnych konaní

Správne konanie sa riadi súborom základných princípov, ktorých dodržiavanie je nevyhnutné pre legitímnosť a zákonnosť rozhodovacieho procesu. Medzi kľúčové zásady patria najmä:

- zásada zákonnosti,
- zásada materiálnej pravdy,
- zásada verejnosti a informovanosti,
- zásada dvojínštančnosti konania,
- zásada rýchlosti a hospodárnosti konania.

Základným právnym predpisom, ktorý upravuje pravidlá správneho konania, je zákon č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) [Z13].

Z hľadiska vecnej pôsobnosti platí správny poriadok na všetky správne konania, pokiaľ osobitný zákon neustanovil inak (§ 1, ods. 1):

Tento zákon sa vzťahuje na konanie, v ktorom v oblasti verejnej správy správne orgány rozhodujú o právach, právom chránených záujmoch alebo povinnostiach fyzických osôb a právnických osôb, *ak osobitný zákon neustanovuje inak*.

V zmysle princípu *lex specialis derogat legi generali* je možné odchyliť sa od aplikácie správneho poriadku prostredníctvom osobitného zákona. Takéto výnimky sú bežné, napríklad:

- Zákon č. 200/2022 Z. z. o územnom plánovaní [Z6]:

§ 37 Vzťah k správnomu poriadku

Na konanie podľa tohto zákona sa nevzťahuje správny poriadok okrem § 30 tohto zákona.

- Zákon č. 563/2009 Z. z. o správe daní (daňový poriadok) [Z14]:

§ 163

Na daňové konanie sa nevzťahuje všeobecný predpis o správnom konaní.

- Zákon č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) [Z15]:

§ 55

(1) Na konanie podľa tohto zákona sa vzťahuje všeobecný predpis o správnom konaní, 13) ak odseky 2 až 4 neustanovujú inak.

(2) Na konanie podľa tohto zákona sa nevzťahuje všeobecný predpis o správnom konaní vo veciach zákazu a obmedzenia letov (§ 6), určovania podmienok vykonávania letu lietadlom spôsobilým lietať bez pilota (§ 7 ods. 2), vyšetrovania leteckých nehôd (§ 18), vydávania a uznávania preukazov spôsobilosti leteckého personálu (§ 19), overovania spôsobilosti lietadiel a iných výrobkov leteckej techniky (§ 22 až 24), schvaľovania kurzov

odbornej prípravy (§ 34a ods. 8), povoľovania nepravidielných dopravných letov (§ 39) iných ako dopravných letov zahraničných prevádzkovateľov lietadiel za odplatu (§ 40), pri výkone pôsobnosti podľa § 41 ods. 1 písm. e) a ods. 11, udeľovania výnimiek podľa § 47 písm. t) a udeľovania výnimiek alebo povolení podľa § 48 ods. 1 písm. y).

(3) Proti rozhodnutiu Dopravného úradu podľa odseku 1 možno podať rozklad. O rozklade rozhoduje predseda Dopravného úradu na základe návrhu ním zriadenej osobitnej komisie.

(4) Opravné prostriedky proti rozhodnutiam orgánov štátnej správy, ktorými sa v záujme bezpečnosti zrušuje, odníma alebo obmedzuje platnosť dokladov (§ 54), nemajú odkladný účinok.

V aplikačnej praxi je mimoriadne dôležité, aby osobitný zákon, ktorý vylučuje použitie správneho poriadku, zároveň explicitne definoval vlastné pravidlá konania a procesné záruky. Ak sa tak nestane, vzniká legislatívna medzera, ktorá môže viesť k právnej neistote účastníkov konania, absencii základných procesných práv (napr. právo predkladať dôkazy účastníkom konania, právo na odvolanie) a následne až k spochybneniu zákonnosti rozhodnutí. Súčasná súdna prax potvrdzuje, že zásady správneho konania sú uplatniteľné aj v osobitných správnych konaniach, ktoré výslovne vylúčili subsidiárne pôsobenie správneho poriadku.

Tu je však veľmi dôležité vyhnúť sa legislatívnej medzere, keď osobitný zákon vylúči aplikáciu správneho poriadku a súčasne nestanoví žiadne osobitné zásady pre správne konanie. Tieto prípady prinášajú rôzne problémy v aplikačnej praxi. Navyše platí právny názor podporený niekoľkými súdnymi, napr. nález NS SR, sp. zn. 1Sžr/68/2011:

Zásady správneho konania sa musia vzťahovať aj na osobitné správne konania, ktoré subsidiárne pôsobenia Správneho poriadku výslovne vylúčili.

4.16.3 Súčasný stav

Procesy usporiadania cestnej siete majú charakteristické znaky správneho konania, čo je potvrdené aj súčasnou aplikačnou praxou. Neexistuje však osobitná právna úprava pre správne konanie o rozhodnutí o usporiadaní cestnej siete, a preto sa v plnom rozsahu uplatňujú ustanovenia zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní.

4.16.4 Možnosť vyňatia konania o UCS spod správneho poriadku

V súlade s princípom *lex specialis derogat legi generali*, ktorý explicitne pripúšťa aj samotný správny poriadok, je **legislatívne možné vylúčiť**:

- **bud' celý proces** usporiadania cestnej siete spod režimu správneho poriadku,
- alebo **osobitne upraviť vybrané procesné inštitúty**, a to spôsobom odlišným od všeobecnej právnej úpravy.

Takýto osobitný režim však musí byť zároveň zladený so zásadami správneho konania a zaručiť ochranu práv účastníkov konania.

Jedna z otázok, ktoré v praxi vedú k úvahám o osobitnej úprave konaní o rozhodnutí o usporiadaní cestnej siete, je možnosť skrátenia času samotného správneho konania.

Skrátenie celkového času do nadobudnutia právoplatnosti rozhodnutia o usporiadaní cestnej siete je možné dosiahnuť legislatívnym vylúčením možnosti podať rozklad voči rozhodnutiu. Takýto krok umožňuje § 53 zákona č. 71/1967 Zb. (správny poriadok), podľa ktorého môže zákon ustanoviť, že účastník konania nemá právo na odvolanie. Pri vylúčení rozkladu sa eliminuje odkladný účinok rozhodnutia a zároveň sa skráti administratívny proces minimálne o lehotu 15 dní, počas ktorej môže účastník konania podať rozklad (§ 54 ods. 2). Ak je rozklad podaný, zákon vyžaduje informovanie ostatných účastníkov a výzvu na vyjadrenie (§ 56), doplnenie konania a následné rozhodnutie buď v autoremedúre (§ 57) alebo postúpenie veci odvolaciemu orgánu v lehote 30 dní. Odvolací orgán nemá pevnú lehotu na rozhodnutie, avšak § 60a odkazuje na primeranú aplikáciu ustanovení, vrátane § 49, ktorý stanovuje lehotu pre rozhodnutie do 60 dní pri zvlášť zložitých prípadoch. Týmto spôsobom môže podanie rozkladu výrazne predĺžiť proces nadobudnutia právoplatnosti rozhodnutia, dokonca až na neurčitý čas.

Napriek praktickým výhodám takéhoto postupu je potrebné starostlivo zvážiť potenciálne negatívne dôsledky a riziká:

1. Obmedzenie práv účastníkov konania: Rozklad predstavuje dôležitý inštitút ochrany práv účastníkov konania, prostredníctvom ktorého sa môžu brániť proti nesprávnym alebo

nespravodlivým rozhodnutiam správnych orgánov v prvom stupni. Jeho vylúčením sa môže znížiť dôvera v spravodlivosť konania a viesť k pocitu právnej neistoty. Účastníci môžu hľadať alternatívne (často komplikovanejšie) cesty, ako sa brániť – napríklad podanie správnej žaloby na súd.

2. Zvýšené riziko súdnych sporov: Odňatie možnosti rozkladu neodstraňuje potrebu právnej ochrany, ale presúva ju z administratívnej sféry do súdnej. Súdne konania sú však časovo náročnejšie, nákladnejšie a zaťažujú účastníkov konania, správne orgány (ministerstvo dopravy SR), ako aj správne súdy.
3. Riziko nižšej kvality rozhodnutí: Možnosť rozkladu vytvára vnútorný korekčný mechanizmus, vďaka ktorému môže správny orgán svoje rozhodnutie prehodnotiť, doplniť alebo opraviť v ňom právne či vecné nedostatky. Bez tohto mechanizmu hrozí, že chybné alebo nedostatočne odôvodnené rozhodnutia zostanú v platnosti, čo negatívne ovplyvní kvalitu a legitimitu rozhodovacieho procesu.

4.17 Inštitucionalizácia usporiadovania cestnej siete

V súčasnosti je inštitucionálny rámec usporiadovania cestnej siete postavený na samostatnom správnom konaní podľa zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok [Z13]), ako je uvedené aj na iných miestach tejto rozborovej úlohy.

Pri analyzovaní možných inštitucionálnych úprav procesu usporiadania cestnej siete je potrebné uvažovať dvomi základnými pohľadmi:

- **vecný pohľad**, ktorý sa zameriava na budúcu podobu cestnej siete, pravidiel, podľa ktorých sa návrh pripravuje, a na subjekty schopné a oprávnené takýto návrh spracovať a overiť, s prihliadnutím na ich kvalifikačné predpoklady a kapacitné možnosti.
- **administratívno-správny pohľad**, ktorý sa zaoberá formou procesu, aby bolo zabezpečené, že schválené úpravy cestnej siete majú náležitý právny titul pre zamýšľané právne účinky, vrátane následného využitia údajov v ďalších evidenciách a administratívnych postupoch.

Ako bolo spomenuté vyššie, podľa iniciačných mechanizmov rozoznávame:

- stavebne iniciované usporiadanie cestnej siete, ktoré sa započína pri zamýšľaných stavebných úpravách na pozemných komunikáciách na cestnej sieti alebo v jej blízkosti a je previazané s procesmi výstavby podľa zákona č. 50/1976 Zb. [Z5] alebo zákona č. 25/2025 Z. z. [Z7] a súvisiacich právnych predpisov,
- administratívne iniciované usporiadanie cestnej siete, vyvolané nezávisle od stavebných aktivít, najmä na základe potreby revízie kategorizácie pozemných komunikácií, zmeny vlastníckych alebo správcovských vzťahov, aktualizácie koncepcie cestnej siete alebo zisteného nesúladu medzi skutočným stavom a evidovaným zaradením.

Pri posudzovaní možnosti racionalizácie alebo integrácie procesu usporiadania cestnej siete do iných správnych konaní je potrebné rozlišovať podľa charakteru úpravy a jej vplyvu na právne a evidenčné väzby cestnej siete

Pre administratívne iniciované usporiadanie cestnej siete sa v súčasnosti nenaskytuje žiadna realistická alternatíva. Ide vždy o samostatné správne konanie, ktoré nie je možné z vecného hľadiska nahradiť iným typom správneho aktu. V rámci tejto rozborovej úlohy ani návrhu revízie TP 078 R1 sa preto nenavrhuje žiadna zásadná zmena tohto procesu.

Stavebne iniciované usporiadanie cestnej siete prebieha paralelne s procesmi výstavby riadenými na základe stavebného zákona a súvisiacich predpisov. V súlade s návrhom revízie TP 078 R1 pozostáva z dvoch hlavných častí:

- z prípravnej fázy, počas ktorej sa vypracúva návrh na usporiadanie cestnej siete, postupne verifikovaný orgánom UCS – najprv v rámci záväzného stanoviska k stavebnému zámeru, následne pri vydaní súhlasnej doložky k projektu stavby a napokon pri záväznom stanovisku ku kolaudácii stavby,
- zo samotného správneho konania o usporiadaní cestnej siete.

Správne konanie začína momentom podania žiadosti o vydanie rozhodnutia o usporiadaní cestnej siete. Rozhodnutie je možné vydať len na stavebne ukončené diela; zásadne sa nevydáva pred

zhotovením všetkých stavebných prác. Súčasťou žiadosti sú aj situačné výkresy a lokalizačné údaje usporadúvaných alebo dotknutých úsekov, ktoré vychádzajú zo skutočného zamerania v teréne.

Z hľadiska racionalizácie administratívneho postupu sa ponúka úvaha, že **kolaudačné rozhodnutie stavebného úradu** by mohlo v určitých prípadoch **nahradiť samostatné rozhodnutie o usporiadaní cestnej siete**, a plniť tak funkciu legálneho titulu pre nové usporiadanie cestnej siete. Takáto racionalizácia sa však týka **výlučne administratívno-správneho pohľadu**.

Z vecného hľadiska by sa nič zásadné nemenilo – rovnaké podklady, aké sú dnes požadované k žiadosti o usporiadanie cestnej siete, by museli byť predložené aj ku kolaudačnému konaniu, a rovnako by museli byť schválené orgánom UCS. Vecný rozsah úkonov by tak zostal prakticky nezmenený.

Zásadným otvoreným problémom by zostávali situácie, v ktorých **zmena cestnej siete zakladá zmenu vlastníckych vzťahov** k pozemným komunikáciám. V takýchto prípadoch je potrebné priložiť uzavreté zmluvy o budúcej zmluve o prevode vlastníckeho práva. Ak tieto zmluvy nie sú uzatvorené a doložené, nie je podľa súčasného legislatívneho rámca možné vydať rozhodnutie o usporiadaní cestnej siete, a teda po eliminácii samostatného správneho konania o usporiadaní cestnej siete ani vydať kolaudačné rozhodnutie či rozhodnutie o predčasnom užívaní stavby. To by mohlo viesť k praktickým problémom pre investorov, zhotoviteľov, verejnosť aj volených predstaviteľov štátnej správy či samosprávy z politického aspektu.

Možné alternatívne riešenie by spočívalo v rozviazaní väzby medzi kategóriou pozemnej komunikácie a vlastníctvom (pozri kapitolu 4.13), čo by však vyžadovalo zásadné systémové zmeny.

V každom prípade realizácia vyššie uvedenej racionalizácie by si vyžadovala **zásadnú novelizáciu právnych predpisov**, predovšetkým zákona č. 135/1961 Zb. [Z1] a zákona č. 25/2025 Z. z. [Z7] a súvisiacich právnych predpisov. Na základe záverov z pracovných stretnutí počas riešenia tejto rozborovej úlohy bola vznesená požiadavka, aby návrh revízie TP 078 R1 nevyžadoval žiadne novelizácie všeobecne záväzných právnych predpisov. Z tohto dôvodu úvahy o integrácii alebo zrušení samostatného správneho konania neboli v návrhu revízie TP 078 R1 zohľadnené a sú uvedené len ako koncepčná perspektíva do budúcnosti.

4.18 Diaľničné vetvy

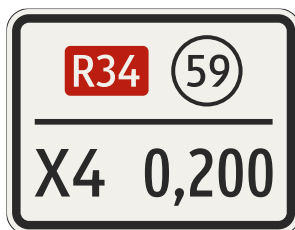
Na základe splnomocňovacieho ustanovenia v § 29 ods. 2 vyhlášky č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení [Z16] ministerstvo dopravy SR určuje podrobnosti o jednotlivých variantoch dopravných značiek vo svojich technických predpisoch. V prípade zvislého dopravného značenia ide napríklad o TP 117 Spoločné zásady používania dopravných značiek a dopravných zariadení [22, s. 117] a vzorové listy VL 6.1 Zvislé dopravné značky [T5].

V týchto technických predpisoch sú uvedené tri špecifické odvodené variantné vzory pre zvislú dopravnú značku Z 355 kilometrovník (príloha č. 4 vyhlášky č. 30/2020 Z. z.) so vzorovými listami:

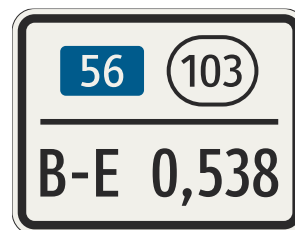
- 355-70 Kilometrovník (staničenie vetvy diaľničného uzla alebo prípojky – kategória D označená Z 309)
- 355-71 Kilometrovník (staničenie vetvy diaľničného uzla alebo prípojky – kategória R označená Z 309)
- 355-72 Kilometrovník (staničenie vetvy diaľničného uzla alebo prípojky – cesta I. triedy označená Z 309)



Obrázok 17 Vzorový list č. 355-70



Obrázok 18 Vzorový list č. 355-71



Obrázok 19 Vzorový list č. 355-72

Uvedené varianty dopravnej značky Z 355 Kilometrovník sa podľa TP 117 používajú na vyznačenie staničenia vetiev diaľničných uzlov a prípojok. Na dopravnej značke sa uvádzajú nasledovné údaje:

- číslo cestného ťahu,
- číslo uzla alebo prípojky,
- označenie vetvy,
- staničenie v kilometroch s presnosťou na tri desatinné miesta.

TP 117 výslovne pripúšťa použitie týchto variantov dopravnej značky na označovanie staničenia len na „vetvách diaľničných uzlov a prípojok“. Vzorové listy 6.1 uvádzajú aj vzorový list č. 355-72 pre použitie na úsekoch ciest I. triedy označených dopravnou značkou Z 309 ako diaľnica, t. j. na miestach, kde platia pravidlá cestnej premávky ako na diaľniciach.



Obrázok 20 Vzorový list č. 309 pre dopravnú značku Z 309 Diaľnica

V návrhu revízie TP 078 R1 uvádzame textáciu pre podporné procesy usporadúvania cestnej siete pre umiestňovanie týchto dopravných značiek na vetvách prislúchajúcich pozemným komunikáciám označenými ako kategória diaľnice podľa cestného zákona [Z1]. Táto textácia je v súlade s informáciou poskytnutou pri spracovaní tejto RÚ, podľa ktorej sa dopravné značky Z 355 budú zatiaľ používať len pre označenie staničenia na vetvách tejto kategórie pozemných komunikácií.

Vzhľadom na to, že súčasťou dopravnej značky Z 355 s uvedením staničenia na diaľničných vetvách je aj číslo uzla alebo prípojky a označenie vetvy, tieto údaje konceptuálne nadobúdajú z hľadiska ich použitia rovnaký význam ako číslo pozemnej komunikácie. Je preto nevyhnutné, aby boli zahrnuté do procesov usporiadania cestnej siete rovnocenne ako ostatné charakteristiky pozemných komunikácií.

Z toho vyplýva, že:

- každé rozhodnutie o usporiadaní cestnej siete, ktoré sa týka vetvy diaľnice, musí obsahovať aj číslo uzla alebo prípojky, identifikačné označenie vetvy a určenú jej orientáciu,
- každá udalosť (stavebná alebo administratívna), ktorá má vplyv na niektorý z uvedených údajov, je dôvodom na iniciovanie vypracovania nového návrhu na usporiadanie cestnej siete a vydanie príslušného rozhodnutia. To zahŕňa okrem iného aj o prípady smerového rozdelenia alebo zlúčenia vetvy osadením alebo odstránením trvalého fyzického bezpečnostného zariadenia (napr. betónových zvodidiel).

5 Všeobecné koncepty

5.1 Pozemná komunikácia

Kapitola slúži ako doplnkový kontext k procesom usporiadania cestnej siete, ktoré sú predmetom hlavnej časti tejto rozborovej úlohy. Text tejto kapitoly má výlučne informatívny charakter a závermi uvedenými v tejto kapitole nie je podmienené predloženie ani schválenie návrhu revízie TP 078. Slúži ako podklad pre prípadnú ďalšiu diskusiu.

Pojem „pozemná komunikácia“ nie je v súčasnosti *explicitne* definovaný v zákone č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon [Z1]) ani v inom všeobecne záväznom právnom predpise. V praxi sa však tento pojem uplatňuje v dvoch rozdielnych, no vzájomne prepojených významoch, ktoré je pre účely legislatívy aj výkonu správy vhodné rozlišovať:

1. **Pozemná komunikácia ako dopravná cesta** – priestorovo vymedzený pás územia určený na pohyb osôb, vozidiel a iných vymenovaných prostriedkov po zemskom povrchu, ktorý je všeobecne prístupný na účel dopravy a po ktorom sa rešpektuje právo voľného prejazdu a prechodu.
2. **Pozemná komunikácia ako stavba** – fyzická infraštruktúra (napr. vozovky, chodníky, mosty), ktorá umožňuje realizáciu dopravy v zmysle bodu 1.

5.1.1 Pozemná komunikácia ako dopravná cesta

V tomto význame ide o **nehmotný právny koncept**, ktorý vyjadruje právo verejnosti na všeobecné užívanie verejne prístupných ciest. Takéto užívanie je podmienené právnym rámcom – používateľov viažu napríklad ustanovenia predpisov o cestnej premávke [Z17] alebo o technických požiadavkách na vozidlá [Z18], zatiaľ čo vlastníci a správcovia komunikácií nesú zodpovednosť za udržiavanie jazdnosti a bezpečnosti.

Právo voľného prechodu a prejazdu je verejnoprávnej povahy a môže byť obmedzené iba na základe zákona alebo rozhodnutím príslušného orgánu verejnej moci. Nemožno ho obmedziť jednostranne zo strany vlastníka pozemku alebo stavby na ňom (konštrukcia vozovky, chodník a pod.). Tento fakt je veľmi dôležitý pri nazeraní na pozemok ako súčasť pozemnej komunikácie ako dopravnej cesty.

Tento význam sa vzťahuje na územia určené pre pohyb kolesových (cestných) vozidiel a chodcov s prípustným pohybom jazdcov na zvieratách, hnaných zvierat a električiek v obciach. Pod vozidlami sa tu myslia kolesové dopravné prostriedky, ktoré na svoje smerové vedenie nevyužívajú koľajnice. Vzletové a pristávacie dráhy sa nepovažujú za pozemné komunikácie, aj keď sú priamo pripojené na pozemné komunikácie.

5.1.2 Pozemná komunikácia ako stavba

V tomto význame ide o **hmotný prvok dopravnej infraštruktúry**, ktorý zahŕňa vybudované časti pozemnej komunikácie – vozovky a iné spevnené plochy, mosty, priepusty, oporné múry a iné objekty, odvodňovacie prvky a ďalšie zariadenia a vybavenie, ktoré slúžia na fyzickú realizáciu dopravy v trase dopravnej cesty.

Treba tiež upozorniť, že **pozemná komunikácia ako dopravná cesta môže existovať aj bez stavebného vyhotovenia**, napríklad vo forme nespevnenej účelovej cesty alebo chodníka so základnou úpravou terénu alebo v krajnom prípade dokonca aj bez akýchkoľvek úprav.

5.1.3 Vzťah k pozemku

Na území Slovenskej republiky **neplatí superficiálna zásada**, tzn. vlastníctvo pozemku a vlastníctvo stavby a stavebných častí pozemnej komunikácie môžu byť oddelené. Tento právny rámec umožňuje flexibilitu pri správe a delimitáciách PK, ako je spomenuté v tejto RÚ na iných miestach, no v niektorých prípadoch môže predstavovať výzvy, napr. pri rozširovaní alebo rekonštrukcii.

5.1.4 Terminologické poznámky

Pojem „pozemná komunikácia“ je špecificky používaný v právnej terminológii Slovenskej a Českej republiky. V zahraničných právnych systémoch sa zvyčajne používajú všeobecnejšie výrazy ako:

- road, highway (angličtina),
- droga (poľština),
- út (maďarčina),
- Straße (nemčina),
- Шлях (ukrajinčina).

V slovenskej praxi sa ako synonymum pre „pozemnú komunikáciu“ často používa slovo „cesta“ – napr. v pojmoch ako *cestné hospodárstvo*, *cestná premávka*, *údržba ciest* a pod. Tento jazykový posun je reflektovaný aj v zákone č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke [Z17], ktorý v § 2 ods. 1 definuje „cestu“ ako synonymum pozemnej komunikácie v zmysle cestného zákona.

Z dôvodu zrozumiteľnosti a terminologickej jednotnosti sa preto na tomto mieste predkladá úvaha, či by nebolo vhodné zvážiť legislatívne výhľadovo **zavedenie pojmu „cesta“ ako ekvivalentu** pojmu „pozemná komunikácia“, s cieľom zjednodušiť právny jazyk bez zmeny právneho obsahu.

5.1.5 Návrhy na odporúčané legislatívne úpravy

Na základe uvedených analýz sú v tabuľke nižšie zhrnuté odporúčané legislatívne úpravy, ktoré môže ministerstvo dopravy SR, v kompetencii ktorého sú všeobecne záväzné právne predpisy týkajúce sa pozemných komunikácií na základe § 8 ods. 1 písm. d) a § 37 zákona č. 575/2001 Z. z. [Z8], zvážiť na zaradenie do legislatívneho plánu, čím by sa vytvorila lepšia systematická opora pre ďalší rozvoj a zjednodušenie celkového právneho rámca usporiadania pozemných komunikácií a súvisiacej terminológie.

Tieto zmeny nie sú požadované pre vstup návrhu revízie TP 078 R1 do platnosti.

Tabuľka 3 Sumarizácia návrhov na odporúčané legislatívne úpravy pre všeobecnú oblasť pozemných komunikácií

Legislatívna norma	Návrh úpravy
Zákon č. 135/1961 Zb. (Cestný zákon) [Z1]	Zaviest' výslovnú definíciu pojmu „pozemná komunikácia“.
	Zaviest' pojem „cesta“ ako synonymum, resp. náhradu za „pozemná komunikácia“ – reflektuje bežné jazykové používanie a zlepšuje zrozumiteľnosť.
Vyhláška FMD č. 35/1984 Zb. [Z4]	Reflektovať súčasné reálie organizácie štátnej správy a samosprávy a ekonomicko-spoločenského zriadenia (vyhláška stanovuje napríklad povinnosti pre národné výbory alebo odkazuje na potreby socialistických organizácií).

5.2 Vlastníctvo a správa pozemných komunikácií

Cieľom tejto kapitoly je poskytnúť rámcový prehľad základných právnych a organizačných aspektov vlastníctva a správy pozemných komunikácií.

Kapitola slúži ako doplnkový kontext k procesom usporiadania cestnej siete, ktoré sú predmetom hlavnej časti tejto rozborovej úlohy. Text tejto kapitoly má výlučne informatívny charakter a závermi uvedenými v tejto kapitole nie je podmienené predloženie ani schválenie návrhu revízie TP 078. Slúži ako podklad pre prípadnú ďalšiu diskusiu.

5.2.1 Všeobecne

Vlastníkom pozemnej komunikácie je fyzická alebo právnická osoba, ktorá v konečnom dôsledku zodpovedá za výkon práv a povinností spojených s jej správou. V prípade štátu vykonáva vlastnícke právo ako právnická osoba [Z19] v súlade s osobitným zákonom č. 278/1993 Z. z. o správe majetku štátu [Z20].

Ak je pozemná komunikácia realizovaná ako stavba (v zmysle definície podľa kapitoly 5.1), potom je vlastníctvo tejto stavby neoddeliteľné od práv a povinností, ktoré súvisia s jej využívaním ako dopravnej cesty. Vlastníctvo pozemku pod pozemnou komunikáciou však môže patriť inému subjektu, keďže na Slovensku, ako už bolo spomenuté, neplatí superficiálna zásada – teda vlastníctvo stavby a pozemku môže byť oddelené.

Správa pozemnej komunikácie predstavuje súbor činností, ktoré majú za cieľ zabezpečiť technický, bezpečnostný a funkčný stav komunikácie v súlade s jej určením. Tieto činnosti môžu zahŕňať najmä:

- pravidelnú údržbu,
- opravy a rekonštrukcie,
- výkon prehliadok a iných technických kontrol,
- operatívne riešenie havarijných situácií,
- a ďalšie úkony vyplývajúce zo zákonných povinností vlastníka.

Vlastník pozemnej komunikácie môže výkon týchto činností **delegovať na iný subjekt – správcu**, pričom takýto správca koná v rozsahu a podmienkach stanovených vlastníkom.

Pozemné komunikácie vo vlastníctve štátu majú v súčasnosti špecifické právne postavenie. Podľa § 2 zákona č. 278/1993 Z. z. o správe majetku štátu [Z20] musí byť ku každému majetku štátu určený správca, ktorý vykonáva úkony spojené so správou tohto majetku.

Na rozdiel od štátu môžu obce [Z21] a samosprávne kraje [Z22] spravovať a disponovať svojim majetkom samostatne, a teda nie sú povinné určiť formálneho správcu v rovnakom zmysle ako štát.

Ak sa vlastník rozhodne zveriť správu pozemnej komunikácie inému subjektu, z hľadiska zabezpečenia riadneho výkonu, kontroly a právnej zodpovednosti je žiaduce, aby správca bol plne kontrolovateľný vlastníkom – a to najmä v prípade, ak ide o subjekt verejnej správy. Tento princíp je relevantný pre zachovanie verejného záujmu, hospodárnosti a právnej istoty.

Delegovanie jednotlivých špecifických činností – najmä výkon fyzickej údržby, opráv alebo rekonštrukcií – na zmluvných dodávateľov (tretie osoby) tým nie je nijakým spôsobom vylúčené, ak sú zachované princípy zodpovednosti a kontroly zo strany vlastníka.

5.2.2 Vlastníctvo a správa z pohľadu cestného zákona

Súčasný znenie § 3d ods. 1 až 4 cestného zákona [Z1] **definuje vlastnícke vzťahy k pozemným komunikáciám na základe ich kategórie a triedy** (5.2.4) nasledovne:

(1)

Diaľnice a cesty I. triedy vrátane ich prejazdnych úsekov cez colné priestory a obce sú vo vlastníctve štátu, ak osobitný predpis neustanovuje inak. Diaľnice a cesty I. triedy, ktorých verejným obstarávateľom je Slovenská republika na základe koncesnej zmluvy podľa osobitného predpisu (ďalej len „koncesné cesty“), sú vo vlastníctve štátu.

(2)

Cesty II. triedy a III. triedy vrátane ich prejazdnych úsekov cez obce sú vo vlastníctve samosprávneho kraja, ak osobitný predpis neustanovuje inak. Prejazdne úseky ciest II. a III. triedy cez colné priestory sú vo vlastníctve štátu.

(3)

Miestne cesty sú vo vlastníctve obcí. Miestne cesty pre cestnú nemotorovú dopravu sú vo vlastníctve štátu, samosprávneho kraja, obce alebo iných právnických osôb alebo fyzických osôb.

(4)

Účelové cesty sú vo vlastníctve štátu alebo iných právnických osôb alebo fyzických osôb.

Zároveň § 3d ods. 5 cestného zákona **upravuje výslovne, kto vykonáva správu pozemných komunikácií**, a to podľa vlastníctva a špecifických situácií, vrátane koncesných ciest a úsekov v colných priestoroch.

(5)

Správu pozemných komunikácií vykonávajú,

a) ak ide o diaľnice a cesty podľa schváleného plánu rozvoja diaľnic a ciest vo vlastníctve štátu okrem ich prejazdnych úsekov cez colné priestory a koncesných ciest – Národná diaľničná spoločnosť,

b) ak ide o cesty vo vlastníctve štátu okrem ich prejazdnych úsekov cez colné priestory – právnické osoby na tento účel zriadené ministerstvom,

c) ak ide o cesty a miestne cesty pre cestnú nemotorovú dopravu vo vlastníctve samosprávneho kraja, samosprávny kraj, prípadne právnické osoby ním na tento účel založené alebo zriadené,

d) ak ide o prejazdne úseky ciest vo vlastníctve obce, o miestne cesty a účelové cesty vo vlastníctve obce – obce, prípadne právnické osoby nimi na tento účel založené alebo zriadené, ak osobitný predpis neustanovuje inak,

e) ak ide o účelové cesty vo vlastníctve štátu – právnické osoby, ktorým celkom alebo prevažne slúžia,

f) ak ide o prejazdne úseky cez colné priestory – príslušné colné orgány po dohode s cestným správnym orgánom a správcom diaľnice alebo cesty vedúcej k hraničnému priechodu,

g) ak ide o koncesné cesty – koncesionár počas koncesnej lehoty.

V dôsledku postupných novelizácií vznikla z pohľadu aplikačnej praxe **značne komplexná sieť kombinácií vlastníkov a správcov** podľa jednotlivých kategórií, tried a ďalších členení pozemných komunikácií. Niektoré kombinácie sú výslovne upravené, pri iných však zákon správcu neurčuje vôbec – napríklad pri miestnych cestách pre cestnú nemotorovú dopravu vo vlastníctve štátu alebo účelových cestách mimo vlastníctva štátu a obcí.

Nasledujú **tabuľka** sumarizuje existujúce kombinácie vlastníctva a správy a ich legislatívne opory.

Tabuľka 4 Kombinatorický rozbor súčasných vlastníkov a správcov jednotlivých kategórií PK

Kategória	Dodatočné vymedzenie	Vlastník	Určujúci právny predpis	Správca	Určujúci právny predpis
diaľnice	prioritný infraštruktúrny majetok (diaľnice, cesty pre motorové vozidlá a cesty podľa schváleného plánu rozvoja diaľnic)	NDS, a.s.	§ 3d, ods. 1 [Z1] v spojení s § 2, ods. 1 a § 4, ods. 1 zákona o NDS [Z23]	NDS, a.s. (okrem prejazdnych úsekov cez colné priestory)	§ 3d, ods. 5., písm. a) [Z1]
	v platnej koncesii	štát	§ 3d, ods. 1 [Z1]	„príslušné colné orgány“ (prejazdne úseky cez colné priestory)	§ 3d, ods. 5., písm. f) [Z1]
cesty I. triedy	prioritný infraštruktúrny majetok (diaľnice, cesty pre motorové vozidlá a cesty podľa schváleného plánu rozvoja diaľnic)	NDS, a.s.	§ 3d, ods. 1 [Z1] v spojení s § 2, ods. 1 a § 4, ods. 1 zákona o NDS [Z23]	NDS, a.s. (okrem prejazdnych úsekov cez colné priestory)	§ 3d, ods. 5., písm. a) [Z1]
				„príslušné colné orgány“ (prejazdne úseky cez colné priestory)	§ 3d, ods. 5., písm. f) [Z1]

	v platnej koncesii	štát	§ 3d, ods. 1 [Z1]	koncesionár	§ 3d, ods. 5, písm. g) [Z1]
	majetok, ktorý prešiel z národných výborov na obce	Bratislava	§ 3d, ods. 1 [Z1] v spojení s § 2 ods. 2 138/1991 Zb.		§ 3d, ods. 5, písm. d) [Z1]
	ostatné	štát	§ 3d, ods. 1 [Z1]	SSC ako „právnická osoby na tento účel zriadené ministerstvom“ (okrem prejazdnych úsekov cez colné priestory)	§ 3d, ods. 5, písm. b) [Z1]
cesty II. a III. triedy	prioritný infraštruktúrny majetok (diaľnice, cesty pre motorové vozidlá a cesty podľa schváleného plánu rozvoja diaľnic)	NDS, a.s.	§ 3d, ods. 2 [Z1] v spojení s § 2, ods. 1 a § 4, ods. 1 zákona o NDS [Z23]		
	majetok, ktorý prešiel z národných výborov na obce	Bratislava, Košice	§ 3d, ods. 1 [Z1] v spojení s § 2 ods. 2 138/1991 Zb.		§ 3d, ods. 5, písm. d) [Z1]
	prejazdne úseky cez colné priestory	štát	§ 3d, ods. 2 [Z1]	príslušné colné orgány“ (prejazdne úseky cez colné priestory)	§ 3d, ods. 5., písm. f) [Z1]
	ostatné	samosprávny kraj		samosprávny kraj, prípadne právnické osoby ním na tento účel založené alebo zriadené	§ 3d, ods. 5., písm. c) [Z1]
miestne cesty	všetky okrem nižšie uvedených	obec	§ 3d, ods. 3 [Z1]	obec, prípadne právnické osoby ním na tento účel založené alebo zriadené	§ 3d, ods. 5., písm. d) [Z1]
	MC pre cestnú nemotorovú dopravu	štát	§ 3d, ods. 3 [Z1]	nie je definované	
		samosprávny kraj	§ 3d, ods. 3 [Z1]	samosprávny kraj, prípadne právnické osoby ním na tento účel založené alebo zriadené	§ 3d, ods. 5., písm. c) [Z1]
		obec	§ 3d, ods. 3 [Z1]	obec, prípadne právnické osoby ním na tento účel	§ 3d, ods. 5., písm. d) [Z1]

				založené alebo zriadené	
		iné právnické alebo fyzické osoby	§ 3d, ods. 3 [Z1]	nie je definované	
účelové cesty	všetky	štát	§ 3d, ods. 4 [Z1]	právnické osoby, ktorým celkom alebo prevažne slúžia	§ 3d, ods. 5, písm. e) [Z1]
		iné právnické osoby alebo fyzické osoby	§ 3d, ods. 4 [Z1]	obec, prípadne právnické osoby nimi na tento účel založené alebo zriadené (ak ÚC vlastní obec)	§ 3d, ods. 5., písm. d) [Z1]
				nie je definované	

Ustanovenia § 3d cestného zákona reflektujú politické rozhodnutie, aby väčšina cestnej infraštruktúry bola vo vlastníctve subjektov verejnej správy. Takýto model by mal zabezpečiť trvalú verejnú prístupnosť, riadenú správu a strategickú kontrolu nad infraštruktúrou. Tento prístup je v súlade s bežnou praxou vo väčšine krajín EÚ.

Z hľadiska správy pozemných komunikácií by však bolo vhodné zvážiť, či **zákonné určenie správcu** v niektorých prípadoch **neprekračuje rámec nevyhnutného zásahu do vlastníckych práv**, najmä ak vlastník nie je oprávnený rozhodnúť, kto bude spravovať jeho majetok.

Z pohľadu princípov právneho štátu a ochrany vlastníckych práv môže byť žiaduce, aby **vlastník mal možnosť sám určiť správcu**, pričom by bol zodpovedný aj za zabezpečenie potrebných zdrojov na výkon správy. **Zákonná determinácia správcu** je v niektorých prípadoch vhodná, najmä pri majetku štátu, no v prípade obcí a VÚC môže byť výhodnejšie umožniť **väčšiu flexibilitu**, ak je zachovaná verejnoprávna kontrola.

Ak by sa v budúcnosti uvažovalo o úprave tohto systému, bolo by vhodné zvážiť, aby organizácie, ktoré vykonávajú činnosti správcu v mene subjektov verejnej správy, **boli pod ich plnou majetkovou a riadiacou kontrolou**.

Špecifickú výnimku z priamych väzieb medzi kategóriou a triedou, vlastníctvom a správou pozemnej komunikácie určených v § 3d cestného zákona predstavuje § 4c ods. 4 cestného zákona (v znení novelizačného zákona č. 149/2021 Z. z. [Z3]), ktorý stanovuje práva a povinnosti v prípadoch vydania rozhodnutia o usporiadaní cestnej siete s uzavretou zmluvou o budúcej zmluve na prevod vlastníckeho práva po dobu ukončenia tohto prevodu na doterajšieho vlastníka správcu.

Ak usporiadanie cestnej siete vyžaduje zmenu vlastníckych vzťahov k pozemnej komunikácii vrátane dotknutého pozemku vo vlastníctve terajšieho vlastníka pozemnej komunikácie (ďalej len „dotknutý pozemok“), ministerstvo vydá rozhodnutie o usporiadaní cestnej siete podľa § 3 ods. 3 písm. d) len na základe zmluvy o budúcej zmluve o prevode vlastníckeho práva k dotknutej pozemnej komunikácii vrátane dotknutého pozemku uzatvorenej medzi terajším vlastníkom a budúcim vlastníkom. Bez rozhodnutia o usporiadaní cestnej siete podľa § 3 ods. 3 písm. d) nie je možné uzavrieť zmluvu o prevode vlastníckeho práva k dotknutej pozemnej komunikácii vrátane dotknutého pozemku na základe zmluvy o budúcej zmluve. **Do ukončenia prevodu vlastníckeho práva k dotknutej pozemnej komunikácii vrátane dotknutého pozemku vykonáva všetky práva a povinnosti k tejto pozemnej komunikácii jej terajší správca alebo vlastník; v tomto prípade sa § 3d nepoužije.**

Toto ustanovenie je podrobnejšie rozobraté v súvislosti s agendou usporiadania cestnej siete v kapitole 3 tejto rozborovej úlohy.

5.2.3 Skutkový stav

Zákonom stanovené pravidlá vlastníctva a správy pozemných komunikácií, ako ich definuje cestný zákon, **nie sú v praxi vo všetkých prípadoch dôsledne naplnené**. V realite je možné nájsť viacero prípadov, kde nie je zabezpečený súlad medzi kategóriou a triedou PK, jej vlastníkom a správcou podľa právnych ustanovení. Medzi konkrétne príklady možno zaradiť:

- vybrané úseky D1 a D2 na území hlavného mesta SR Bratislavy sú vo vlastníctve mesta a správe Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy,
 - smerovo delený úsek cesty I/75 v meste Šaľa sa nachádza vo vlastníctve a správe mesta,
 - úsek východného obchvatu Topoľčian (cesta I/64) je vo vlastníctve Nitrianskeho samosprávneho kraja a v správe jeho organizácie RSÚC NR,
 - úsek cesty II/520 medzi Novou Bystricou a Oravskou Lesnou je vo vlastníctve štátu a správe Slovenskej správy ciest (SSC), hoci stavebné ukončenie preložky prebehlo už vo februári 2009,
 - časti pretriedeného úseku III/3078 ostávajú vo vlastníctve štátu a v správe SSC, zatiaľ čo zrkadlovo pretriedené časti pôvodného úseku I/66 sú vo vlastníctve Prešovského samosprávneho kraja a v správe jeho organizácie SÚC PSK, hoci právoplatné rozhodnutie o usporiadaní nadobudlo účinnosť už 20. 6. 2019,
 - krátky úsek II/527a (Slovenské Ďarmoty – štátna hranica s Maďarskom) je vo vlastníctve štátu a v správe SSC
- a ďalšie obdobné prípady.

Častým dôvodom tohto stavu bývajú nevyriešené vlastnícke vzťahy k predmetným pozemným komunikáciám, prípadne k pozemkom pod nimi. V mnohých prípadoch novourčený vlastník pozemnej komunikácie podmieňuje prevzatie úseku aj nadobudnutím vlastníckeho práva k pozemku, na ktorom je pozemná komunikácia vybudovaná.

Situáciu mierne skomplikovala aj novelizácia cestného zákona zákonom č. 149/2021 Z. z. účinná od 1. júna 2021, podľa ktorej je vydanie rozhodnutia o usporiadaní cestnej siete (§ 4c ods. 4) viazané na zmluvné vysporiadanie vlastníctva nielen k PK, ale aj k dotknutému pozemku.

V praxi sa ukazuje, že proces majetkového vysporiadania môže trvať veľmi dlhý čas – v zložitejších prípadoch aj desať rokov a viac. Situácia, kde vlastníctvo a správa nie sú v súlade s kategóriou a triedou PK, môže pretrvávať celé roky, napriek platnému rozhodnutiu o usporiadaní cestnej siete.

Riešenia tejto situácie, vrátane možnosti zákonného určenia vlastníka rozhodnutím orgánu verejnej moci, ako aj možnosť odčleniť povinnosť vlastníctva pozemku od vlastníctva PK, sú rozpracované v tejto rozborovej úlohe (kapitola 4.13).

V niektorých prípadoch môže ísť aj o vedomé rozhodnutie štátu ponechať určitý úsek pozemnej komunikácie vo svojom vlastníctve bez ohľadu na kategóriu, napríklad z dôvodu strategického alebo technického významu daného úseku. Takéto situácie môžu byť v súlade s verejným záujmom, no v týchto prípadoch by bolo vhodné ich formálne upraviť rozhodnutím alebo výnimkou, aby sa zabezpečila konzistentnosť s ostatnými ustanoveniami cestného zákona.

5.2.4 Návrhy na odporúčané legislatívne úpravy

Na základe uvedených analýz sú v tabuľke nižšie zhrnuté odporúčané legislatívne úpravy, ktoré môže ministerstvo dopravy SR, v kompetencii ktorého sú všeobecne záväzné právne predpisy týkajúce sa pozemných komunikácií na základe § 8 ods. 1 písm. d) a § 37 zákona č. 575/2001 Z. z. [Z8], zväziť na zaradenie do legislatívneho plánu, čím by sa vytvorila lepšia systematická opora pre ďalší rozvoj a zjednodušenie celkového právneho rámca usporiadania pozemných komunikácií a súvisiacej terminológie.

Tieto zmeny nie sú požadované pre vstup návrhu revízie TP 078 R1 do platnosti.

Tabuľka 5 Sumarizácia návrhov na odporúčané legislatívne úpravy v oblasti vlastníctva a správy pozemných komunikácií

Legislatívna norma	Návrh úpravy
Zákon č. 135/1961 Zb. (Cestný zákon) [Z1]	Zrušiť ustanovenia o určovaní správcov výlučne podľa kategórie a vlastníctva.
	Zaviesť výslovnú definíciu a rozsah povinností správcu PK.
	Umožniť delegovanie činností správy PK iným osobám vlastníkom PK, vrátane možnosti ustanoviť kvalifikačné alebo organizačné podmienky na takúto osobu.

5.3 Kategorizácia pozemných komunikácií

5.3.1 Všeobecne

Pre administratívno-správne a technické účely sa pozemné komunikácie hierarchicky členia do niekoľkých skupín.

Na Slovensku je členenie pozemných komunikácií upravené v § 1 ods. 2 cestného zákona [Z1] nasledovne:

§ 1 Úvodné ustanovenia

(2)

Pozemné komunikácie sa rozdeľujú podľa *dopravného významu, určenia a technického vybavenia* na

a) diaľnice,

b) cesty,

c) miestne cesty,

d) účelové cesty

Znenie zákona pritom **neuvádza jednotný termín pre jednotlivé prvky** v rámci toho členenia, čo v praxi vedie k istým jazykovým a štylistickým ťažkostiam. V odbornej komunikácii sa v niektorých prípadoch používa označenie „trieda“, avšak tento pojem má v slovenskej terminológii samostatné využitie – slúži na ďalšie členenie ciest a miestnych ciest, čím môže dochádzať k zámene alebo nejednoznačnému výkladu.

V českej legislatíve sa ustálil pojem **kategória pozemnej komunikácie** (§ 2, ods. 2 zákona o pozemných komunikáciách [ZP1]):

(2) Pozemní komunikace se dělí na tyto *kategorie*:

a) dálnice,

b) silnice,

c) místní komunikace,

d) účelová komunikace.

Analogický prístup možno pozorovať aj v ďalších zahraničných legislatívach, kde sa používajú výrazy ako *kategória* alebo *trieda* (napr. *Straßenkategorie* alebo *Straßenklasse* v nemeckej terminológii [L3] alebo *road category* alebo *road class* v anglickej hovoriacich krajinách [ZP2]).

V niektorých krajinách sa uplatňuje aj paralelné hierarchické členenie, napr. v Poľsku sú pozemné komunikácie členené do *kategórií* podľa ich funkcie v rámci cestnej siete (podľa Art 2. zákona o verejných cestách [ZP3] sa verejné cesty delia na *drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe a gminne*, teda voľne preložené štátne, krajské, okresné a obecné) a do *tried* podľa svojich technických parametrov (§ 11 nariadenia ministerstva infraštruktúry o technických a stavebných predpisoch pre verejné cesty [ZP4] člení cesty na *A – autostrada, S – ekspresowa, GP – główna ruchu przyspieszonego, G – główna, Z – zbiorcza, L – lokalna, D – dojazdowa*, pričom § 12 tamtiež určuje, ktoré triedy môže mať cesta na základe jej určenej kategórie, t. j. funkčného zaradenia).

Vzhľadom na to, že pojem *trieda* sa v slovenskej praxi využíva na ďalšie vnútorné členenie kategórie „cesta“ (napr. cesta I. triedy, II. triedy), javí sa ako systematicky vhodnejšie uprednostniť označenie *kategória* pre základné členenie pozemných komunikácií podľa cestného zákona.

Pojem „kategória“ kompatibilne popisuje Krátky slovník slovenského jazyka z roku 2003 [L4] ako *skupinu ľudí, vecí, javov ap. so spoločnými vlastnosťami*.

Termín „kategória pozemnej komunikácie“ (kategória PK) sa z hľadiska systematickosti a jazykovej zrozumiteľnosti javí ako vhodný, a preto odporúčame jeho doplnenie priamo do znenia cestného zákona.

Zároveň je potrebné zdôrazniť, že takto definovaný pojem *kategória pozemnej komunikácie* nie je totožný s pojmami *stavebná kategória*, *návrhová kategória* alebo *kategória pozemných komunikácií* podľa STN 73 6100. Ide o dva rozdielne koncepty – zatiaľ čo tu navrhovaná kategória PK vyjadruje zaradenie komunikácie z hľadiska jej dopravného významu, určenia a technického vybavenia v súlade s cestným zákonom [Z1], stavebná/návrhová kategória/kategória pozemných komunikácií podľa STN 73 6100 predstavuje spoločné označenie pozemnej komunikácie na základe jej typu, šírkového usporiadania a návrhovej rýchlosti. Napriek tomu medzi týmito pojmami existuje určitá väzba – stavebné riešenie spravidla reflektuje požiadavky vyplývajúce z určenej kategórie PK.

Kritériá pre určenie kategórie pozemnej komunikácie na základe § 1 ods. 2 cestného zákona [Z1] – „dopravný význam“, „určenie“ a „technické vybavenie“ – v súčasnosti nie sú zákonne definované ani bližšie špecifikované.

V záujme zabezpečenia jednotného a predvídateľného uplatňovania týchto kritérií v praxi považujeme za vhodné, aby ich základná definícia bola zakotvená vo vykonávacej vyhláške k cestnému zákonu. Detailná technická špecifikácia týchto kritérií by mala byť následne rozpracovaná v rámci Konceptie cestnej siete (KCS), ktorá vytvára odborný rámec pre kategorizáciu pozemných komunikácií.

Znenie § 4 a § 4a cestného zákona [Z1] poskytujú podrobnejší výklad pre *diaľnice* a *cesty*:

§ 4 Diaľnice

(1)

Diaľnice sú vyhradené len pre motorové vozidlá s určenou povolenou rýchlosťou podľa osobitného predpisu. Z hľadiska stavebnotechnického vyhotovenia sa diaľnice delia na diaľnice a rýchlostné cesty.

(2)

Diaľnice sa budujú ako pozemné komunikácie smerovo rozdelené s obmedzeným pripojením a prístupom, s mimoúrovňovými kríženiami a križovatkami s ostatnými komunikáciami.

(3)

Rýchlostné cesty sa budujú ako pozemné komunikácie s obmedzeným pripojením a prístupom, ktoré sa svojim stavebnotechnickým vyhotovením odlišujú od diaľnic návrhovými prvkami.

(4)

Etapové budovanie diaľnice v polovičnom profile je prípustné, ak ekonomický rozbor preukáže nevhodnosť okamžitej výstavby diaľnice v celom rozsahu. Projektová dokumentácia sa však musí vypracovať rámcovo pre celé uvažované diaľničné dielo a až z neho sa vyčlenia objekty pre plánovanú etapu.

§ 4a Cesty

(1)

Cesty I. triedy sú štátne cesty, ktoré majú nadregionálny dopravný význam a vzájomne prepájajú dopravné centrá vyššej úrovne a pripájajú ich k diaľniciam.

(2)

Cesty II. triedy sú krajské cesty, ktoré majú regionálny dopravný význam a vzájomne prepájajú dopravné centrá nižšej úrovne a pripájajú ich k diaľniciam a cestám I. triedy.

(3)

Cesty III. triedy sú lokálne cesty, ktoré vzájomne prepájajú ostatné sídelné útvary a pripájajú ich k cestám I. a II. triedy, výnimočne k diaľniciam.

Je tu možno identifikovať viacero prvkov, ktoré sa dajú charakterizovať ako problematické.

V aktuálnej legislatívnej úprave **chýba definovanie diaľnic na základe ich dopravného významu**, ktorý by mal byť kľúčovým kritériom pri určovaní kategórie pozemnej komunikácie. Z funkčného hľadiska by diaľnice mali predstavovať najvyšší stupeň v hierarchii cestnej siete a zákon by im mal explicitne priznať medzinárodný alebo nadregionálny dopravný význam, minimálne porovnateľný s cestami I. triedy.

Vnútorne členenie kategórie „diaľnica“ na základe stavebnotechnického vyhotovenia na „diaľnicu“ a „rýchlostnú cestu“ považujeme za potenciálne mätúce. Z terminologického aj praktického hľadiska by bolo vhodnejšie uvažovať o alternatívnom označení týchto podkategórií, napríklad formou „diaľnica I. triedy“ a „diaľnica II. triedy“, analogicky k členeniu ciest, ako to rieši napr. česká právna úprava [ZP1].

Definícia rýchlostných ciest v súčasnom znení zákona je formulovaná nepriamo – opisuje vágne, čím sa rýchlostná cesta líši od diaľnice, bez jednoznačného stanovenia jej vlastných určujúcich znakov. Takáto vylučovacia definícia môže v praxi spôsobovať výkladové nejasnosti, najmä vzhľadom na to, že požiadavky ako *smerové delenie* či *mimoúrovňové kríženia a križovatky* nie sú výslovne uvedené ako podmienka. Potom však nie je zrejmé, do akej miery sa má rýchlostná cesta líšiť od diaľnice z pohľadu používateľa – ak majú byť vnímané ako funkčne rovnocenné, mala by tomu zodpovedať aj ich legislatívna charakteristika.

Napokon, je opodstatnené zvážiť, či naďalej pretrvávajú dôvody na zákonné vnútorné členenie kategórie „diaľnica“. Pokiaľ áno, jednotlivé podkategórie by mali byť jasne, vecne a jednoznačne definované; v opačnom prípade odporúčame takéto členenie zo zákona vypustiť a ponechať ho na úroveň iných technických predpisov.

V súčasnom znení § 4a cestného zákona sú **jednotlivé triedy ciest** síce definované prostredníctvom ich dopravného významu, avšak zároveň obsahujú prívlastky ako „štátne cesty“, „krajské cesty“ a „lokálne cesty“, ktoré nie sú legislatívne ukotvené a nie je zrejmé, aký majú výkladový význam. Nie je jasné, či ide o synonymické označenie príslušnej triedy alebo alternatívne označenie ich funkčného významu alebo jeho spresnenie (analogicky k nemeckým pojmom ako Bundesstraße, Landesstraße, Kreisstraße [ZP4], [ZP5].

Ak ide len o doplňujúce synonymické označenie bez samostatného legislatívneho účinku, odporúčame upraviť znenie ustanovení s cieľom zachovať terminologickú konzistentnosť a predísť nesprávnemu výkladu. Navrhujeme nasledovné preformulovanie:

§ 4a

Cesty

(1) Cesty I. triedy (štátne cesty) sú pozemné komunikácie, ktoré majú nadregionálny dopravný význam a vzájomne prepájajú dopravné centrá vyššej úrovne a pripájajú ich k diaľniciam.

(2) Cesty II. triedy (krajské cesty) sú pozemné komunikácie, ktoré majú regionálny dopravný význam a vzájomne prepájajú dopravné centrá nižšej úrovne a pripájajú ich k diaľniciam a cestám I. triedy.

(3) Cesty III. triedy (lokálne cesty) sú pozemné komunikácie, ktoré vzájomne prepájajú ostatné sídelné útvary a pripájajú ich k cestám I. a II. triedy, výnimočne k diaľniciam.

Vykonávacia vyhláška k cestnému zákonu [Z4] v § 3 uvádza k rozdeleniu nasledovné:

(1)

Cesty sa podľa dopravného významu rozdeľujú na

a) cesty I. triedy, ktoré majú význam pre medzinárodnú, celoštátnu alebo republikovú dopravu; označujú sa číslami od 1 do 99,

b) cesty II. triedy, ktoré majú význam pre dopravu medzi krajinami a okresmi; označujú sa číslami od 100 do 999,

c) cesty III. triedy, ktoré majú miestny význam pre účelné doplnenie cestnej siete; označujú sa štvormiestnymi až päťmiestnymi číslami podľa čísel najbližšej cesty II. triedy, výnimočne aj cesty I. triedy.

(2)

Ak to vyžaduje premávková potreba, môžu sa dôležité cesty budovať ako rýchlostné komunikácie prístupné len pre rýchlu motorovú dopravu.

Rozdelenie ciest do tried s ich definičnými znakmi je tak obsolentné, keďže takéto rozdelenie je už prítomné priamo v § 4a ods. 1 až 3 cestného zákona [Z1]. V cestnom zákone sa však neuvádza číslovacia schéma – tá by mala ostať podľa nášho názoru vo vykonávacej vyhláške. **Číslovanie ciest III. triedy je však v rozpore s aktuálnou praxou** (od roku 2015 sa cestám III. triedy prideluje štvormiestne číslo podľa okresnej číslovacej schémy).

V prípade miestnych ciest je situácia ešte neprehľadnejšia.

Zatiaľ čo základná definícia miestnych ciest je uvedená v § 4b cestného zákona [Z1], ich vnútorné členenie na štyri triedy (I. až IV.) je riešené výlučne na úrovni vyhlášky (§ 7 [Z4]), bez opory v zákone. **Kategorizácia miestnych ciest teda nemá rovnocennú právnu silu ako kategorizácia ciest.** Odporúčame preto, aby bol základ kategorizácie miestnych ciest explicitne upravený priamo v cestnom zákone a vykonávacia vyhláška následne obsahovo rozvádzala kritériá a triedy.

Textácia definícií jednotlivých tried miestnych ciest je navyše nedostatočne presná a problematická pre aplikačnú prax.

Použitie vágnych formulácií typu „medzi ktoré patria... (napríklad ...)“ a otvorená štruktúra definícií spôsobujú nejednoznačnosť pri ich výklade a pri určovaní triedy konkrétnej miestnej cesty. Táto nejednoznačnosť môže viesť k rozdielnym prístupom medzi samosprávami aj projektantmi, a tým aj k nejednotnej aplikácii technických predpisov.

Pre referenciu uvádzame znenie § 4b cestného zákona [Z1]:

§ 4b Miestne cesty

(1)

Miestnymi cestami sú všeobecne prístupné a užívané ulice, parkoviská vo vlastníctve obcí a verejné priestranstvá, ktoré slúžia miestnej doprave a sú zaradené do siete miestnych ciest.

(2)

Siete miestnych ciest sa budujú a udržiavajú v súlade s územnoplánovacou dokumentáciou tak, aby uľahčovali osídlenie a vyhovovali potrebám miestnej dopravy, prípadne poľnohospodárskej dopravy, a ak to vyžadujú všeobecné záujmy, aj potrebám diaľkovej dopravy a potrebám obrany štátu.

Aktuálne znenie § 7 vykonávacej vyhlášky je nasledovné [Z4]:

§ 7

Miestne komunikácie sa rozdeľujú na

a) miestne komunikácie I. triedy, medzi ktoré patria hlavné mestské komunikácie vyhovujúce technicky všetkým druhom dopravy (napríklad komunikácie, po ktorých sa vedie aj hromadná verejná doprava, zberné, výpadové a iné zvlášť významné mestské komunikácie),

b) miestne komunikácie II. triedy, medzi ktoré patria ostatné mestské komunikácie a komunikácie pokiaľ vyhovujú premávke všetkých druhov motorových vozidiel,

c) miestne komunikácie III. triedy, medzi ktoré patria ostatné miestne komunikácie, pokiaľ sú aspoň obmedzene prístupné premávke motorovými vozidlami,

d) miestne komunikácie IV. triedy, ktoré nie sú ani obmedzene prístupné premávke motorovými vozidlami (napríklad cestičky, chodníky, samostatné cyklistické cestičky, samostatné chodníky, schody a podobne).

5.3.2 Určenie kategórie PK

Rámcové pravidlá pre určenie kategórie pozemnej komunikácie by mali byť jasne a jednotne definované právnym predpisom – buď priamo v cestnom zákone alebo vo vykonávacej vyhláške k nemu. Ako bolo uvedené vyššie, v súčasnosti je legislatívna úprava v tomto smere nekonzistentná: diaľnice nie sú kategorizované z hľadiska dopravného významu, cesty a ich triedy sú upravené v zákone a triedy miestnych ciest sú definované výlučne vo vykonávacej vyhláške.

Detailné a jednoznačné pravidlá určovania kategórie PK na základe dopravného významu (funkcie), určenia a stavebno-technických parametrov by mala následne obsahovať záväzná Koncepcia cestnej siete (KCS). Tá by mala logicky nadväzovať na rámcové ustanovenia normatívnych právnych aktov.

5.3.3 Skutkový stav

V aktuálnej cestnej sieti Slovenskej republiky sa vyskytujú viaceré prípady, v ktorých je určená kategória konkrétneho úseku pozemnej komunikácie v zjavnom nesúlade s jej reálnym dopravným významom. Príklady zahŕňajú:

- cesta I/64a je pôvodný úsek cesty I/64 v Komárne, ktorý stratil svoj pôvodný dopravný význam po vybudovaní nového mosta Monoštor. Cesta I/64 bola po pretrasovaní cez nový most; súčasne maďarská cesta I. triedy č. 13 bola analogicky pretrasovaná a jej pôvodný úsek bol degradovaný na cestu II. triedy č. 132. Napriek tomu je na slovenskej strane ponechaný pôvodný úsek v kategórii cesty I. triedy, ktorý sa tak napája na maďarskú cestu II. triedy,
- cesta I/64d je pôvodný prejazdny úsek I/64 cez Topoľčany, ktorý po vybudovaní východného obchvatu a pretrasovaní cesty I/64 stratil svoj pôvodný dopravný význam pre kategóriu cesty I. triedy,
- pôvodný úsek súčasnej cesty I/66 (predtým I/67) Poprad – Poprad – Matejovce stratil po vybudovaní novej juhovýchodnej preložky svoj dopravný význam pre kategóriu cesty I. triedy; teraz je zaradený ako cesta I. triedy I/66a (kvôli nevysporiadanému majetku),
- časti ciest napr. II/503 alebo II/513, ktoré sú nadregionálneho dopravného významu (spájajú napr. dve stredné dopravné centrá alebo stredné dopravné centrum s vyšším dopravným centrom podľa KCS [L5]), no sú formálne kategorizované len ako cesty II. triedy,
- súbežné úseky ciest I. triedy popri diaľniciach, ktoré po vybudovaní diaľnice stratili svoj pôvodný dopravný význam, no stále zostávajú kategorizované ako cesty I. triedy (napríklad cesta I/2 v takmer celej dĺžke súbežne vedená popri diaľnici D2 alebo cesta I/61 vedená súbežne popri diaľnici D1).

Častým dôvodom pretrvávania týchto disproporcií je komplikovaný a zdĺhavý proces prevodu vlastníctva úsekov pozemných komunikácií po ich prekategORIZOVANÍ. Súčasné znenie cestného zákona viaže kategóriu komunikácie na jej vlastníctvo. V praxi však nové organizačné subjekty – typicky vyššie územné celky alebo obce – z rôznych dôvodov odmietajú prevziať úseky, ktorých význam sa zmenil. V dôsledku toho zostávajú v pôvodnej kategórii, aby boli zachované legislatívne požiadavky ohľadom vlastníckej štruktúry.

Keďže dopravný význam by mal byť primárnym kritériom pre určenie kategórie (ako to aj priznáva cestný zákon), takéto situácie sú neželané a sú predmetom ďalšej analýzy v rámci tejto rozborovej úlohy.

Ak však pretrváva zámer ponechať niektoré úseky ciest I. triedy v tejto kategórii napriek strate pôvodného významu (napr. z dôvodu ich špecifického určenia ako obchádzkových alebo alternatívnych trás), je potrebné, aby im bolo toto špecifické určenie explicitne priznané. V opačnom prípade by mal byť započatý proces prekategORIZOVANIA týchto úsekov smerom nadol (napr. na cestu II. triedy) ako administratívne iniciované usporiadanie cestnej siete a systematicky dokončený.

5.3.4 Návrhy na odporúčané legislatívne úpravy

Na základe uvedených analýz sú v tabuľke nižšie zhrnuté odporúčané legislatívne úpravy, ktoré môže ministerstvo dopravy SR, v kompetencii ktorého sú všeobecne záväzné právne predpisy týkajúce sa pozemných komunikácií na základe § 8 ods. 1 písm. d) a § 37 zákona č. 575/2001 Z. z. [Z8], zväziť na zaradenie do legislatívneho plánu, čím by sa vytvorila lepšia systematická opora pre ďalší rozvoj a zjednotenie celkového právneho rámca usporiadania pozemných komunikácií a súvisiacej terminológie. Tieto zmeny nie sú požadované pre vstup návrhu revízie TP 078 R1 do platnosti.

Tabuľka 6 Sumarizácia návrhov na odporúčané legislatívne úpravy pre kategorizáciu pozemných komunikácií

Legislatívna norma	Návrh úpravy
Zákon č. 135/1961 Zb.	Zaviesť zákonnú definíciu „kategórie pozemnej komunikácie“ ako hierarchického členenia podľa dopravného významu, určenia a technického vybavenia.

Legislatívna norma	Návrh úpravy
(Cestný zákon) [Z1]	Vrátiť späť ustanovenie, že „cesty sú pozemné komunikácie zaradené do cestnej siete“ s doplnením o diaľnice, teda napr.:
	„Diaľnice a cesty sú pozemné komunikácie zaradené do cestnej siete“.
	Doplniť definíciu diaľnice z hľadiska dopravného (funkčného) významu.
	Zmeniť alebo vypustiť podkategorizáciu diaľnic na diaľnice a rýchlostné cesty ako „stavebnotechnické vyhotovenie“.
	Pokiaľ ostane zavedený pojem „rýchlostnej cesty“, zaviesť jej precizovanú definíciu „rýchlostnej cesty“ ako špecifického podtypu diaľnice, ak sa zachováva rozlíšenie.
	Odstrániť alebo označiť za synonymá pojmy „štátna“, „krajská“, „lokálna cesta“, ktoré sa miešajú s číselným označením tried ciest (I., II., III. triedy).
	Riešiť problém legislatívne paralelných úsekov ciest I. triedy popri diaľniciach – najmä z pohľadu koncepcie cestnej siete, evidencie a rozhodovania.
	Doplniť do zákona rozdelenie miestnych ciest do tried – presun z vykonávacej vyhlášky do zákona ako ekvivalent k cestám.
Vyhláška FMD č. 35/1984 Zb. [Z4]	Precizovať definície jednotlivých tried miestnych ciest s prihliadnutím na ich dopravnú funkciu a urbanistický kontext.
	Vypustiť rozdelenie ciest v § 3 (už riešené v zákone) – zamedzí duplicite a nesúladu.
	Doplniť schému číslovania diaľnic vrátane odlíšenia vetiev a súbežných trás.
	Aktualizovať číslovaciu schému pre cesty III. triedy
	Vypustiť rozdelenie miestnych ciest do tried, presunutú do zákona ako súčasť hierarchie PK.

6 Návrh revízie TP 078 R1

6.1 Aktuálne platná verzia TP 078

Aktuálne platná verzia technických podmienok TP 078 (pôvodné označenie TP 15/2013), nadobudla účinnosť 20. decembra 2013. Bola spracovaná ako revízia pôvodného dokumentu TP 03/2004, pričom zohľadnila v tom čase vykonané zmeny v centrálnej technickej evidencii cestnej komunikácie (CK) a doplňovala vybrané časti o podrobnejší popis aplikačnej praxe. Dokument v podstate predstavuje metodický rámec pre procesy súvisiace s usporadúvaním cestnej siete, pričom jeho štruktúra a obsah odrážajú vtedajšie právne, technické aj organizačné podmienky výkonu tejto agendy.

Kapitola 1 – Úvodná kapitola – obsahuje formálne náležitosti uvádzané v každom TP, ako je ich predmet, účel, použitie, kto ich vypracoval, ako sa distribuujú, deň nadobudnutia účinnosti, ktoré TP nahrádzajú a zoznam súvisiacich a citovaných právnych predpisov, noriem a technických predpisov a podmienok.

Kapitola 2 – Všeobecne – obsahuje stručný zoznam základných definícií a pojmov, ktoré sa v TP ďalej používajú.

V návrhu revízie TP 078 R1 sa zoznamy aktualizujú.

V tretej kapitole – Rozdelenie a označovanie PK – sa dokument venuje klasifikácii a označovaniu PK prostredníctvom ich čísel. Rozlišuje sa medzi diaľnicami, rýchlostnými cestami, cestami I., II. a III. triedy, miestnymi komunikáciami a účelovými komunikáciami. Každá kategória má definované pravidlá označovania, ktoré sú v súlade s tradičnou praxou (napr. D1, R1, 061, 502, 059001 atď.).

Klasifikácia PK, ako aj číslovanie, je prebraté z cestného zákona a súvisiacich predpisov a v navrhovanej revízii TP 078 R1 sa navrhuje ju neduplikovať nad rámec potreby (bude postačovať odvolávka na právne predpisy).

Jadro dokumentu tvoria popisy procesných aspektov usporadúvania cestnej siete, ktoré sú v dokumente spracované v kapitolách 4, 6, 7, 8 a 9 a v prílohe 3. Ďalšiu samostatnú časť tvorí metodika určovania hraníc majetkovej správy, ktorá je stručne popísaná v kapitole 5 a následne podrobnejšie rozpísaná v prílohách 1 a 2.

Kapitola 4 definuje spôsob realizácie usporiadania (zaradenie, pretriedenie, prečíslovanie, prestaničenie alebo zmena orientácie, vyradenie), popisuje všeobecné zásady usporadúvania cestnej siete (napr. nutnosť zohľadniť dopravný význam PK pri usporadúvaní, podmienky na pretriedenie PK, ktoré kategórie PK patria do cestnej siete a ktoré nie; spomína sa tu okrem toho aj časové hľadisko, že návrh na UCS musí byť spracovaný pri DÚR). V kapitole 4 sú ešte spomenuté zásady stanovenia začiatkov a koncov PK, t. j. na ktorých miestach môže začínať alebo končiť PK a kde sa môže napájať na iné kategórie alebo triedy PK.

Kapitola 6 sa venuje príprave návrhu na usporiadanie cestnej siete, zvlášť pre potreby usporiadania cestnej siete v procese investičnej prípravy a výstavby a zvlášť pri usporadúvaní existujúcej alebo existujúcich PK.

Kapitola 7 popisuje podanie žiadosti o usporiadanie cestnej siete.

Kapitola 8 detailne rozoberá náležitosti takéhoto návrhu (napr. technický popis, dokumentáciu križovatiek, doklady o majetkovoprávnom vysporiadaní atď.).

Kapitola 9 sa venuje rozhodovaciemu procesu, teda administratívne vyhodnoteniu a vydaniu rozhodnutia.

Spôsobom stanovenia hraníc majetkovej správy a stanovovaní začiatkov a koncov PK v križovatkách PK je venovaná kapitola 5 a prílohy 1 a 2.

6.2 Navrhované úpravy

Revízia TP 078 R1 predstavuje úplné prepracovanie textácie aktuálne platnej verzie TP 078 z roku 2013 (označenej ako TP 15/2013). V porovnaní so súčasným znením nejde o parciálne doplnenie alebo úpravu jednotlivých ustanovení, ale o systematickú reštrukturalizáciu dokumentu podľa nových legislatívnych, technických a organizačných požiadaviek na výkon agendy usporadúvania cestnej siete (UCS).

Zároveň tvorí TP 078 R1 základný dokument pre následné tematické revízie, ktoré majú charakter rozšírenia alebo špecializácie (TP 078 R2, R2M, R3, R4 spomenuté v tomto dokumente), pričom tieto budú nadväzovať na jeho princípy a terminológiu.

V rámci prepracovania boli vykonané tieto zásadné zásahy do štruktúry a obsahu dokumentu:

Odstránenie definícií a opisov prebraných z iných predpisov

Z revidovaného textu boli odstránené časti, ktoré len opakovali alebo parafrázovali ustanovenia iných právnych a technických predpisov, najmä:

- zákona č. 135/1961 Zb. (cestný zákon),
- jeho vykonávacej vyhlášky (č. 35/1984 Zb.),
- štandardov STN 73 6100 a ďalších súvisiacich noriem.

Týka sa to najmä:

- pôvodnej kapitoly 2 – Základné definície a pojmy,
- kapitoly 3 – Rozdelenie a označovanie PK,
- časti kapitoly 4.1 – Spôsob realizácie usporadúvania cestnej siete.

Odstránením týchto častí sa TP 078 zbavuje redundancie a presúva zodpovednosť za záväzné definície späť na zákonodarný rámec a príslušné normy, TPR a Koncepcia cestnej siete, čím sa znižuje riziko nesúladu medzi predpismi.

Odstránenie obsahu, ktorý patria do koncepčných dokumentov

Z revidovanej verzie boli vylúčené časti textu, ktoré svojím charakterom a účelom patria do dokumentu Koncepcia cestnej siete (KCS). Ide najmä o úvahy a odporúčania o začiatkoch a koncoch ciest, väzbách v sieti a všeobecných zásadách kategorizácie cestnej siete a technických detailov jej stavby a číslovania.

Týka sa to:

- pôvodnej kapitoly 4.2 – Všeobecné zásady usporadúvania cestnej siete,
- kapitoly 4.3 – Zásady stanovenia začiatkov a koncov PK.

Ich zachovanie v technickej špecifikácii by mohlo viesť k nejednotnej interpretácii medzi dokumentmi rozdielného právneho významu (TPR vs. koncepčný dokument).

Presun obsahu týkajúceho sa technického modelovania referenčnej siete do špecializovaného TP

Technické postupy a pravidlá týkajúce sa modelovania a evidenčného členenia úsekov, uzlov, vetiev a pod. boli z TP 078 R1 odstránené a určené na samostatné spracovanie v rámci pripravovaného TP Modelovanie referenčnej siete [TP MRS].

Týka sa to:

- kapitoly 5 – Stanovenie hraníc majetkovej správy,
- príloh 1 a 2 – Stanovenie začiatkov a koncov PK, hranice majetkovej správy.

TP 078 tak zostáva zamerané výlučne na procesný a právny rámec usporiadania siete, nie na jej technické modelovanie.

Prepracovanie procesov usporiadania

Kľúčovým prínosom TP 078 R1 je úplné prepracovanie opisov procesov stavebného a administratívneho usporiadania cestnej siete a zavedenie štruktúrovaných požiadaviek na sprievodné materiály.

Týka sa najmä:

- pôvodných kapitol 6 – Príprava návrhu na usporiadanie,
- 7 – Podanie žiadosti,
- 8 – Náležitosti návrhu,
- 9 – Rozhodovacie konanie.

Nové spracovanie kladie dôraz na:

- jasné členenie krokov v konaní,
- definovanie zodpovedností,
- oporu v správnom poriadku.

Zavedenie nových procesov podľa zákona č. 25/2025 Z. z.

Do návrhu revízie boli **vložené nové časti**, ktoré sa zaoberajú:

- stavebne iniciovaným usporiadaním cestnej siete podľa nového stavebného zákona č. 25/2025 Z. z. (kapitola 3.2 návrhu),

- ako aj procesom pre stavby a stavebné úpravy, na ktoré postačuje ohlásenie stavebnému úradu (kapitola 4 návrhu).

Ide o reakciu na zmenu právneho prostredia a potrebu metodického vedenia aj v prípadoch mimo klasického stavebného konania.

Doplnenie pravidiel označovania diaľničných vetiev

Návrh revízie zavádza tiež riešenie označovania **diaľničných vetiev**, ktoré sú súčasťou zložitých diaľničných križovatiek. Nové pravidlá sú určené na zabezpečenie jednotnej identifikácie v rámci systému číslovania pozemných komunikácií a ich označovania v teréne.

Textácia návrhu revízie TP078 R1 je samostatnou prílohou tohto dokumentu.

Vzhľadom na to, že z revízie TP078 R1 boli vyňaté textácie, ktoré majú byť súčasťou nového TP Modelovanie referenčnej siete, je nevyhnutné, aby finálne znenia oboch TP vstúpili do účinnosti v rovnaký čas.

7 Návrh ďalšieho postupu

Na základe výsledkov rozborovej úlohy sa navrhuje nasledovný rámec ďalších krokov:

Tabuľka 7 Sumarizácia ďalších navrhovaných krokov

Úloha	Zodpovedný	Odporúčany časový rámec
Finalizácia revízie TP 078 R1 a prijatie do sústavy TPR Na základe záverov tejto RÚ a predloženého návrhu revízie TP 078 R1 v prílohe doplniť formálne náležitosti do textácie revízie TP 078 R1 a súbežne s pripravovaným TP pre modelovanie referenčnej siete ju prijať do sústavy TPR.	Odbor CDB, SSC ako vecný garant	do konca roka 2025
Zaistenie dodržiavania navrhnutých ustanovení pri stavebne iniciovaných usporiadaniach cestnej siete • vydanie nariadení a pokynov pre stavby riadené podľa zákona č. 50/1976 Zb. podľa tabuľky v kapitole 4.9.4 • zápis ministerstva dopravy SR v roli orgánu UCS ako dotknutého orgánu pre stavby riadené podľa zákona č. 25/2025 Z. z. (kapitola 4.9.3)	Ministerstvo dopravy SR	do konca roka 2025
Zohľadnenie požiadaviek na priloženie návrhov na UCS v revízii TP 019 V pripravovanej revízii TP 019 Dokumentácia stavieb ciest zohľadniť požiadavky na priloženie návrhov na usporiadanie cestnej siete k projektovej dokumentácii (kapitola 4.3.5.2)	Odbor technickej normalizácie a hospodárenia s cestnou sieťou, SSC	počas realizácie revízie TP 019
Návrh informačného systému pre elektronické procesy a formuláre agendy UCS (stupeň elektronizácie E1) a súvisiacej revízie TP 078 R2 Navrhuje prostredníctvom štúdie vypracovať podklady pre analyticko-procesný a technický návrh informačného systému (resp. rozšírenia IS	Úsek technického rozvoja SSC ako vecný garant informatizácie procesov UCS	v priebehu roka 2026

MCS), ktorý bude slúžiť na podporu elektronických procesov a formulárov v rámci usporiadania cestnej siete (stupeň elektronizácie E1), vrátane podkladov podľa vyhlášky č. 401/2023 Z. z. Súčasťou tejto úlohy má byť aj návrh textového znenia revízie TP 078 R2, ktorý už bude reflektovať možnosti a požiadavky digitálnej správy agendy.		
Návrh IS pre Register pozemných komunikácií (stupeň E2) a súvisiacej revízie TP 078 R3 Druhým stupňom elektronizácie je vybudovanie Informačného systému Registra pozemných komunikácií (IS RPK). Formou štúdie sa navrhuje vypracovať podklady pre analyticko-procesný a technický návrh Informačného systému RPK (potenciálne ako rozšírenia IS MCS), vrátane podkladov podľa vyhlášky č. 401/2023 Z. z. Podľa rozhodnutia zodpovedného môže byť táto úloha zlúčená s predchádzajúcim bodom, ak to umožní harmonogram a rozsah výstupov.	Úsek technického rozvoja SSC ako vecný garant informatizácie procesov UCS	po dokončení úlohy v predchádzajúcom bode alebo súbežne s ňou
Usporiadanie siete miestnych ciest a usporiadania účelových ciest (R2M) Navrhuje sa vykonať komplexnú štúdiu, ktorá bude riešiť problematiku usporiadania siete miestnych ciest (MC) a usporiadania účelových ciest (ÚC). Výstupom má byť návrh legislatívnych zmien potrebných na jednoznačné ukotvenie týchto komunikácií v právnom a evidenčnom rámci, ako aj návrh TP 078 R2M, špecializovaného na túto problematiku.	Odbor CDB, SSC ako vecný garant	v priebehu roka 2027
Generálne usporiadanie cestnej siete (GUCN) Navrhuje sa formou štúdie pripraviť projekt Generálneho usporiadania cestnej siete, ktorý vytvorí jednotný základný rámec pre stabilnú právne záväznú evidenciu cestnej siete a celkovej siete pozemných komunikácií.	Ministerstvo dopravy SR	v priebehu roka 2027, najskôr po ukončení štúdie pre návrh stupňa elektronizácie E1 agendy UCS
Vysporiadanie stavieb a pozemkov Vzhľadom na legislatívnu a procesnú zložitosť odporúčame vypracovať analyticko-právnu štúdiu, ktorá sa bude venovať odčleneniu a samostatnému riešeniu majetkovo-právneho vysporiadania stavieb a pozemkov v kontexte UCS. Výstupom bude návrh legislatívnych úprav a tiež návrh revízie TP 078 R4. Zároveň sa odporúča riešiť túto agendu súbežne s projektom Generálneho usporiadania cestnej siete.	Ministerstvo dopravy SR	v priebehu roka 2027, ideálne spolu so štúdiou pre projekt GUCN
Aktualizácia dokumentu Koncepcia cestnej siete (KCS) Je potrebné aktualizovať Koncepciu cestnej siete (KCS) tak, aby bola v súlade so súčasným znením cestného zákona a ostatnými súvisiacimi predpismi. Aktualizácia má reflektovať aj výsledky revízie TP 078 R1 a ideálne aj ďalšie zistenia z tejto	Ministerstvo dopravy SR	v priebehu roka 2026

rozborovej úlohy. Po finalizácii by mala byť zverejnená v štandardizovanej forme ako verejný dokument s významom usmernenia pre všetky dotknuté subjekty a ako podklad pre prípravu návrhov na usporiadanie cestnej siete.		
Pripraviť a zaradiť do legislatívneho plánu odporúčané úpravy • podľa kapitoly 5.1.5 • podľa kapitoly 5.2.4 • podľa kapitoly 5.3.4	Ministerstvo dopravy SR	podľa vlastného uváženia

8 Príloha: Návrh revidovaného znenia TP 078 (revízia R1)

Dokument je uvedený v samostatnej prílohe.