



Vážený pán / Vážená pani

Ing. Marek Tydor
mtydor@gmail.com
Poslanec MČ Petržalka

Váš list číslo / zo dňa	Naše číslo	Vybavuje/telefón/e-mail	Bratislava
08.11.2024	11298/2024/1-KZS-57756	iveta.jancokova@petrzalka.sk	04.12.2024

VEC

Interpelácia - odpoveď

V zmysle vašej požiadavky vyplývajúcej z Vášho listu zo dňa 08.11.2024 uvádzam právne stanovisko JUDr. Anny Polonyovej, advokátky:

Kompetencie hlavného mesta SR Bratislavy a mestských častí v postavení správcov, pri zabezpečovaní zjazdnosti a schodnosti miestnych ciest určených pre chodcov - právne stanovisko.

A. Základné pojmy vyplývajúce z všeobecne záväzných právnych predpisov:

1. Vo vlastníctve obcí sú miestne cesty a miestne cesty pre cestnú nemotorovú dopravu. Obce k týmto cestám, účelovým cestám v ich vlastníctve a prejazdnom úsekom ciest vo vlastníctve obce vykonávajú správu. Miestne cesty sú všeobecne užívané ulice, parkoviská **vo vlastníctve obcí a sú zaradené do siete miestnych ciest.**

Ustanovenie zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon)

§ 1

(3) Pozemnú komunikáciu tvorí **cestné teleso** a jej **súčasťi**. Cestné teleso je ohraničené vonkajšími hranami priekop, rigolov a zárezov svahov... **a pri miestnych cestách pol metra za zvýšenými obrubami chodníkov alebo zelených pásov.**

§ 3d

(3) **Miestne cesty sú vo vlastníctve obcí. Miestne cesty pre cestnú nemotorovú dopravu** sú vo vlastníctve **obcí, štátu, samosprávnych krajov, fyzických a právnických osôb.**

(5) Správu pozemných komunikácií vykonávajú

d) ak ide o prejazdené úseky ciest vo vlastníctve obce, o miestne cesty a účelové cesty vo vlastníctve obce – **obce, prípadne právnické osoby na tento účel zriadené...**

§4b

(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.**

§9 Zabezpečenie zjazdnosti a schodnosti

(2) **Závady v schodnosti miestnych ciest určených pre chodcov alebo schodnosti chodníkov** sú bez prieťahov povinní odstraňovať **správcovia miestnych ciest.**

§9a Zodpovednosť za škodu, ktorá vznikla užívateľom diaľnic, ciest a miestnych ciest

(3) **Správcovia miestnych ciest zodpovedajú za škody, ktorých príčinou boli závady v schodnosti miestnych**





ciest určených pre chodcov alebo v schodnosti chodníkov okrem prípadu že preukázu, že nebolo v medziach možnosti tieto závady odstrániť ani na ne predpísaným spôsobom upozorniť.

Novelou cestného zákona prijatou zákonom č. 149/2021 sa s účinnosťou od **1. júna 2021 zmenil názov miestnych komunikácií na miestne cesty a účelových komunikácií na účelové cesty**. Podľa § 24k cestného zákona sa vo všetkých právnych predpisoch pojem miestna komunikácia rozumie miestna cesta. Táto zmena názvu pri citovaní súvisiacich predpisov a STN spôsobuje problémy.

Vyhl. č. 35/1984 Zb., účinná od 1. júla 1984

§ 7

(k § 4b zákona)

(1) Miestne komunikácie sa rozdeľujú na

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

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

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

Poznámka: Od 1.7.1996 zákon č. 160/1996 Zb. zrušil § 5 cestného zákona, ktorý definoval súčasť diaľnic, ciest a miestnych komunikácií a nahradil ho § 1 ods. 3 cestného zákona. Zrušením ust. § 5 cestného zákona od 1. júla 1996, **stratilo platnosť aj ustanovenie § 8 vykonávacej vyhlášky č. 35/1984 Zb.**, ktoré spodobňovalo ust. § 5 cestného zákona definovaním súčastí diaľnic, ciest a miestnych ciest a definovalo, čo nie je súčasťou týchto pozemných komunikácií. Podľa tohto už neplatného ustanovenia vyhlášky, súčasťami miestnych komunikácií boli aj príľahlé chodníky, pritom nevysvetľovali pojem príľahlý chodník.

Od 1.12.1961 do 30.06.1984 platila vykonávacia **vyhláška** k cestnému zákonu č. **136/1961 Zb.**, ktorá v podstate uvádza rovnaké spodobnenie ustanovení cestného zákona ako vyhláška č. 35/1984 Zb., ktorá ju nahradila.

§ 3 Výkon investorskej činnosti pre miestne diaľnice, automobilové cesty a miestne komunikácie vykonávajú.

(3) Investorskú činnosť pre miestne komunikácie vykonávajú miestne národné výbory.

§ 24

1. **Chodníky v zastavanom území obcí sú vždy v správe miestnych výborov, a to ako súčasť miestnej komunikácie alebo ako samostatné miestne komunikácie.** Vlastník alebo používateľ príľahlej nehnuteľnosti je však povinný zabezpečiť, aby chodník bol riadne a včas čistený (predovšetkým aby sa odstraňovali nečistoty, smeti a sneh) a aby bol pri poľadovici posypávaný.

2. **Investor výstavby prejazdného úseku cesty zahrnie do projektu a rozpočtu stavby i výstavbu príľahlých chodníkov; správu vybudovaného chodníka prevedie po skončení akcie na miestny národný výbor.**





Zákon č. 106/2018 Z.z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke

§ 2 Vymedzenie základných pojmov

(2)

a) **vozidlom** je motorové alebo nemotorové vozidlo navrhnuté a vyrobené na prevádzku v cestnej premávke určené na prepravu osôb, zvierat alebo tovaru, aj zvláštne motorové vozidlo.

b) **motorové vozidlo** sa pohybuje vlastnými prostriedkami na základe **vlastného pohonu**,

c) **nemotorové vozidlo je vozidlo, bez vlastného pohonu.**

Zákon č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke

§ 2 Vymedzenie základných pojmov

(2)

f) **chodcom** je účastník cestnej premávky pohybujúci sa pešo, tlačí, ťahá sane, detský kočík, vozík pre osoby so zdravotným postihnutím alebo ručný vozík s celkovou šírkou nepresahujúcou 600 mm, osoba, ktorá sa pohybuje na lyžiach, korčuliach, kolobežke bez pomocného motorčeka, skejtborde alebo obdobnom športovom vybavení, pomocou mechanického alebo elektrického vozíka pre osoby so zdravotným postihnutím, a osoba, ktorá tlačí bicykel, motocykel alebo kolobežku s pomocným motorčekom, alebo vedie zvieratá,

g) **chodníkom komunikácia alebo časť cesty určená pre chodcov, ktorá je spravidla oddelená od vozovky výškovo alebo iným spôsobom.**

m) **nemotorovým vozidlom** prípojné vozidlo, vozidlo pohybujúce sa pomocou ľudskej sily alebo zvieracej sily s výnimkou prípadov podľa písmena f), automatizované doručovacie vozidlo, **3a), kolobežka s pomocným motorčekom a bicykel vybavený pomocným motorčekom.... bicykel vybavený pomocným elektrickým motorčekom s trvalým menovitým výkonom do 0,25 kW,**

STN 73 6110 Projektovanie miestach komunikácií

2 Termíny definície

2.1.1 dopravný priestor

priestor nad časťou MK, ktorá slúži cestnej premávke, delí sa na hlavný dopravný priestor a pridružený priestor

2.1.2 hlavný dopravný priestor

časť dopravného priestoru vymedzená voľnou šírkou MK hlavný dopravný priestor končí 0,50 m za obrubníkom na MK s postrannými obrubníkmi

2.1.3 pridružený priestor

časť dopravného priestoru medzi hlavným dopravným priestorom a príľahlou zástavbou

2.1.4 komunikácia pre chodcov

nemotoristická komunikácia určená pre chodcov; môže byť chodník, cestička pre chodcov, priechod, koridor, ap.

2.1.5 pás pre chodcov

pridružený pás určený pre chodcov, oddelený vertikálne alebo horizontálne od príľahlého jazdeného pásu

2.1.6 viacúčelový pruh

časť jazdného pruhu vyčlenená vodorovným dopravným značením pre cyklistov, ktorý môžu používať aj iní účastníci cestnej premávky

2.1.7 cestička nemotoristická komunikácia určená pre cyklistov, chodcov alebo zvieratá, s povrchom upraveným na daný účel

3.1 Rozdelenie miestnych komunikácií





- A- rýchlostné
- B- zberné
- C- obslužné
- D- nemotoristické
- D2 -cyklistické komunikácie (cestičky pre cyklistov)
- D3 -komunikácie pre chodcov**

12.3.4 Chodníky

12.3.4.1 V zastavanom území sa chodníky navrhujú na oboch stranách miestnych komunikácií. V stiesnených podmienkach alebo miestach s nízkou infraštruktúrou možno chodník navrhnúť iba na jednej strane MK.

V stiesnených podmienkach a pri rekonštrukciách sa chodník môže navrhnúť s vložením cyklistických pruhov.

12.3.4.3. Zvýšené chodníky sa od odvodňovacích prúžkov (dopravných pruhov) oddeľujú obrubníkmi výškovým rozdielom...

2. V hlavnom meste SR Bratislave, je pôsobnosť ohľadom pozemných komunikácií a verejných priestranstiev medzi Bratislavou a mestskými časťami vymedzená zákonom o hlavnom meste a Štatútom Bratislavy.

Zákon č. 377/1990 Zb. o hlavnom meste Slovenskej republiky Bratislave v znení neskorších predpisov

§ 6a Úlohy Bratislavy

(2) Bratislave je vyhradené

d) zabezpečovať údržbu, zjazdnosť a schodnosť miestnych ciest 1. a 2. triedy a verejných priestranstiev nezverených do správy mestských častí

§7a Úlohy mestských častí

(2) mestskej časti je vyhradené

e) zabezpečovať údržbu, zjazdnosť a schodnosť miestnych ciest 3. a 4. triedy a verejných priestranstiev

Štatút Bratislavy

Čl. 28 Úlohy Bratislavy

(1) Bratislave je vyhradené

d) zabezpečovať výstavbu, údržbu, čistenie a vykonávať správu miestnych komunikácií I. a II. triedy...

Čl. 29 Úlohy mestských častí

(1) Mestskej časti je podľa osobitného predpisu vyhradené

e) **zabezpečovať výstavbu, údržbu, čistenie a vykonávať správu miestnych komunikácií III. a IV. triedy, vrátane k nim patriacej zelene, stromoradia a verejných priestranstiev zverených do správy mestskej časti.**

Čl. 73 Pôsobnosť Bratislavy v oblasti pozemných komunikácií

Bratislava podľa osobitného predpisu

f) vykonáva správu prejazdných úsekov ciest vo vlastníctve Bratislavy a miestnych komunikácií I. a II. triedy vo vlastníctve Bratislavy,

Čl. 74 Pôsobnosť mestskej časti v oblasti pozemných komunikácií

Mestská časť podľa osobitného predpisu

f) vykonáva správu miestnych komunikácií III. a IV. triedy vo vlastníctve Bratislavy





Zo zákona o hlavnom meste a Štatútu vyplýva, že:

2.1 Bratislava zabezpečuje údržbu, zjazdnosť a schodnosť miestnych ciest 1. a 2. triedy a verejných priestranstiev nezverených do správy mestských častí (§ 6a ods. 2 písm. d) zákona).

2.2 Mestské časti zabezpečujú údržbu, zjazdnosť a schodnosť miestnych ciest 3. a 4. triedy a verejných priestranstiev zverených do správy.

Zo znenia zákona o hlavnom meste vyplýva, **že mestské časti zo zákona vykonávajú správu a údržbu tých miestnych ciest, ktoré boli zaradené do 3. a 4. triedy** vo vlastníctve hlavného mesta, bez potreby osobitného zverovacieho protokolu, na rozdiel od verejných priestranstiev, ktoré musia mať zverené protokolom.

V Štatúte je Bratislave vyhradené zabezpečovať aj výstavbu miestnych ciest I. a II. triedy, vrátane k nim patriacej cestnej zelene, stromoradia, prejazdnych úsekov ciest I. až III. triedy (Čl. 28 ods. 1 písm. d).

V Štatúte je mestským častiam vyhradené nielen spravovať miestne cesty 3. a 4. triedy, ktoré sú vo vlastníctve hlavného mesta, ale **zabezpečovať aj výstavbu miestnych ciest III. a IV triedy a k nim prislúchajúcej cestnej zelene** (Čl. 29 ods. 1 písm. e).

Bratislava rozhoduje o zaradení pozemných komunikácií do siete miestnych ciest I. až IV. triedy, o ich vyradovaní a preradovaní (čl. 73 písm. m) Štatútu). Mestské časti vykonávajú správu miestnych ciest III. a IV. triedy vo vlastníctve Bratislavy a vedú o nich technickú evidenciu (Čl. 74 písm. f), g) Štatútu). Štatút neupravuje právny režim tých miestnych ciest III. a IV. triedy, ktoré vybudovali mestské časti a sú v ich vlastníctve. Z gramatického výkladu tohto ustanovenia vyplýva, že tie miestne cesty, ktoré vybudovali mestské časti sú miestnymi cestami III. a IV. triedy, preto by mali byť zaradené do siete miestnych ciest III. a IV. triedy ako tie ostatné, ktoré sú vo vlastníctve hlavného mesta.

Zákon o hlavnom meste, ani Štatút ďalej neupravuje, či miestne cesty III. a IV. triedy, výstavbu ktorých zabezpečuje mestská časť z vlastných prostriedkov, zostávajú v jej vlastníctve alebo ich odovzdá do vlastníctva hlavného mesta. Podľa zákona o hlavnom meste, aj podľa Štatútu, Bratislava aj mestské časti vykonávajú správu len k miestnym cestám, ktoré sú vo vlastníctve Bratislavy. Mestské časti teda vykonávajú správu k miestnym cestám vo vlastníctve hlavného mesta, a k miestnym cestám, ktoré sú v ich vlastníctve, aj keď to zo Štatútu nevyplýva.

3. Z citovaných všeobecne záväzných právnych predpisov a STN vyplýva, že chodník je buď :

- a) **samostatná miestna nemotoristická cesta** IV. triedy D-3 určená pre chodcov, alebo
- b) **časť dopravného priestoru miestnej cesty**, pridružený pás určený pre chodcov oddelený vertikálne alebo horizontálne od hlavného dopravného priestoru (vozovky, jazdeného pruhu).

Chodníky sú nemotoristické komunikácie určené len pre chodcov. Zákon o cestnej premávke presne definuje kto sa považuje za chodca, ktorému sú určené chodníky. Za chodca sa považuje osoba pohybujúca sa peši, na lyžiach, na korčuliach, kolobežke bez pomocného motorčeka, skejtborde a len tlačiaci bicykel, motocykel, alebo kolobežku s pomocným strojom.

Z definície ohraničenia hlavného dopravného priestoru, pridruženého priestoru a **ohraničenia cestného telesa (pol metra od zelených pásov)** vyplýva, že za pás pre chodcov ako nemotoristickú komunikáciu v pridruženom priestore miestnej cesty možno považovať aj chodník ako časť miestnej cesty, I. II. alebo III. triedy, **ak je vybudovaný vo vzdialenosti 0,5 m od zeleného pásu prislúchajúceho k telesu miestnej cesty**. Chodníky vybudované vo väčšej vzdialenosti od hlavného dopravného priestoru a pridruženého priestoru sú už samostatnými





komunikáciami pre chodcov ako nemotoristické miestne cesty IV. triedy.

Podľa cestného zákona, ktorý platí so zmenami a úpravami od roku 1961, aby sa pozemná komunikácia stala miestnou cestou, musí spĺňať dve podmienky:

- a) musí byť **vo vlastníctve obce**,
- b) **musí byť rozhodnutím cestného správneho orgánu zaradená do siete miestnych ciest** s príslušnou triedou I. až IV, podľa ich významu.

4. Pre rozhodnutie o tom, či chodníky sú samostatnými miestnymi cestami IV. triedy, alebo sú súčasťou miestnej cesty, je rozhodujúce preukázať, že sú vo vlastníctve obce. Sporné a problematické sú tie cesty a chodníky, ktoré boli **vybudované štátom pred rokom 1990**, ktoré prešli do majetku hlavného mesta SR Bratislavy na základe zákona č. 138/1991 Zb. o majetku obcí.

4.1 Podľa § 2 zákona č. 138/1991 Zb. o majetku obcí

(1) Do vlastníctva obcí prechádzajú z majetku Slovenskej republiky vecí, okrem hnuteľností patriacich orgánom miestnej štátnej správy, **ku ktorým patrilo ku dňu účinnosti osobitného predpisu³⁾ právo hospodárenia národným výborom, na území ktorých sa nachádzajú.** Všetky chodníky, ktoré do tohto termínu ako investori vybudovali národné výbory boli do 30.06.1984 podľa vykonávacej vyhlášky č. 136/1964 Zb. v správe národného výboru Hlavného mesta SSR Bratislavy a podľa zákona o majetku obcí prešli do vlastníctva hlavného mesta.

4.1.2 **Chodníky pre chodcov ako miestne cesty IV. triedy** podľa vykonávacej vyhlášky č. 136/1961 Zb. boli od **1.12.1961 do 30.06.1984** vo vlastníctve štátu v správe národných výborov. V správe národných výborov boli **aj priľahlé chodníky k prejazdným úsekom ciest**.

4.1.3 Chodníky vybudované národnými výbormi od 1.7.1984 do vykonania volieb do orgánov samosprávy hlavného mesta, ktoré boli vo vlastníctve štátu, v správe národných výborov alebo rozpočtovým, príspevkovým organizáciám a drobným prevádzkarňam národných výborov,⁴⁾ ku ktorým prešla zakladateľská alebo zriaďovateľská funkcia na obec, prešli do vlastníctva hlavného mesta. **Miestne cesty**, ktoré boli v tomto období vo vlastníctve štátu, v správe rozpočtovej organizácie NVB SSR, Správe pozemných komunikácií Bratislava, prešli podľa tohto ustanovenia zákona o majetku obcí do vlastníctva hlavného mesta SR Bratislavy.

4.1.4 Podľa odseku 5 zákona o majetku obcí Nehnuteľnosti vo vlastníctve štátu, ku ktorým patrilo ku dňu účinnosti osobitného predpisu³⁾ právo hospodárenia Stavoinveste, **bývalej Výstavbe hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy** (ďalej len „VHMB“) a bývalým okresným národným výborom za účelom zabezpečenia systému komplexnej bytovej výstavby, účelovej investičnej výstavby a individuálnej bytovej výstavby, **prechádzajú do vlastníctva obce, na území ktorej sa nachádzajú**, okrem časti majetku, ktorý sa podľa § 3 písm. e) a f) tohto zákona nestáva majetkom obce.

V zmysle tohto ustanovenia prešli do vlastníctva hlavného mesta SR Bratislavy stavby pozemných komunikácií, ku ktorým mala VHMB právo hospodárenia a neboli odovzdané do hospodárenia Správe pozemných komunikácií Bratislava, rozpočtovej organizácie NVB.

4.1.5 Tie miestne cesty vybudované štátom v správe NVB, boli **rozhodnutím číslo 539/1990-280/11-S3 zo dňa 26.3.1990** vydaným odborom dopravy Národného výboru hl. mesta SR Bratislavy zaradené do štyroch tried miestnych komunikácií podľa priloženého zoznamu, ktorý tvorí nedeliteľnú súčasť tohto rozhodnutia. V rozhodnutí je uvedený zoznam miestnych





komunikácií zaradených podľa jednotlivým mestsky obvodom do triedy I., II., III. a IV. s uvedením vtedajších **názvov jednotlivých ulíc a dĺžkou komunikácie v metroch**; iné údaje rozhodnutie neobsahuje. V odôvodnení rozhodnutia je uvedené, že miestne komunikácie bolo potrebné zaradiť do príslušných tried, z čoho vyplýva, že tieto komunikáciu už boli zaradené do siete miestnych komunikácií, ale týmto rozhodnutím boli zaradené do jednotlivých tried. Rozhodnutie neobsahuje údaje o tom, kedy akými rozhodnutiami cestného správneho orgánu boli tieto jednotlivé pozemné komunikácie zaradené do siete miestnych komunikácií.

Rozhodnutie bolo doručené Správe pozemných komunikácií Bratislava zriadenej od 1.7.1989 *Zriaďovacom listinou* Národného výboru hlavného mesta SSR Bratislava, č. 22/1989-org. zo dňa 22.06.1989, ktorá ako rozpočtová organizácia zabezpečovala správu štátnych ciest, miestnych komunikácií, vrátane údržby, opráv. V zmysle zákona č. 518/1990 Zb. prešla dňom **19. decembra 1990** zriaďovateľská funkcia k všetkým rozpočtovým a príspevkovým organizáciám, vrátane správy pozemných komunikácií na hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislavu. Všetky veci, ku ktorým patrilo Správe pozemných komunikácií právo hospodárenia, prešli zo zákona do majetku hl. mesta SR Bratislava.

4.1.6 Hlavné mesto v zmysle čl. 36 ods. 1 písm. b) a čl. 41 ods. 6 Štatútu zverovacím protokolom č. 29-92 o zverení miestnych komunikácií III. a IV. triedy zo dňa 23.03.1992 zverilo mestskej časti Bratislava-Petržalka miestne komunikácie III. triedy. V zverovacom protokole je pri komunikáciách III. triedy uvedených **len 12 chodníkov, ktoré sú identifikované ako pravé a ľavé** nachádzajúce sa pri 12 z 80 komunikáciách III. triedy, ich dĺžka korešponduje s dĺžkou priradených komunikácií. **Žiadne samostatné chodníky, komunikácie IV. triedy delimitačný protokol neobsahuje.**

4.1.7 Je potrebné poukázať na tú skutočnosť, že podľa legislatívy platnej **do 28.02.1991** vyhláška č. 191/1964 Zb., vyhláška č. 136/1985 Zb. o poskytovaní finančnej úverovej a inej pomoci na bytovú výstavbu uskutočňovanú stavebnými bytovými družstvami, **národné výbory zabezpečovali ako investor výstavbu a hradil zo štátnej subvencie výstavbu objektov základnej občianskej vybavenosti, v čítane pripojenia bytového domu na verejnú sieť vybavenosti, vrátane komunikačnej.**

Výstavbu bytových domov (tzv. „KBV“), účelovej bytovej výstavby vrátane občianskej vybavenosti s právom hospodárenia Národným výborom hl. mesta SSR Bratislava (ďalej len „NVB“) zabezpečovala ako investor rozpočtová organizácia Národného výboru hl. mesta **Výstavba hlavného mesta SR** a neskôr Generálny investor Bratislava. Tieto stavebné objekty vrátane komunikácií vozidlových, komunikácií peších a parkovísk boli vo vlastníctve štátu, s právom hospodárenia VHMB, neskôr GIB, rozpočtovou organizáciou NVB. Veci, ku ktorým patrilo právo hospodárenia VHMB, prešli podľa zákona o majetku obcí do majetku hlavného mesta SR Bratislava (s výnimkou vecí, ktoré sa nestávajú majetkom obce. Do majetku hlavného mesta prešli z majetku štátu s právom hospodárenia VHMB aj rozostavané stavby, neskolaudované stavby, evidované ako rozpracovaná výroba.

4.1.8 V zmysle cit. legislatívy platnej do 28.02.1991, miestne národné výbory v zastúpení štátu zabezpečovali výstavbu aj financovali výstavbu pozemných komunikácií aj pripojenie družstevných domov, KBV a účelovej bytovej výstavby, na tieto komunikácie. V kolaudačných rozhodnutiach sa pozemné komunikácie označovali ako komunikácie vozidlové, komunikácie pešie a parkoviská.

Podľa platného spôsobu financovania a realizovania výstavby, sídliskové komunikácie, **vrátane chodníkov**, sa stali vlastníctvom štátu, s právom hospodárenia VHMB, rozpočtovou organizáciou NVB, aj keď nie sú preukázateľne zaradené v sieti miestnych komunikácií buď z dôvodu





nezabezpečenia evidencie, alebo nezachovania príslušných rozhodnutí a neodovzdania hospodárskymi zmluvami do správy (hospodárenia) Správy pozemných komunikácií Bratislava. Podľa vtedajších právnych predpisov, vlastnícke právo k týmto komunikáciám a chodníkom nesvedčí ani stavebným bytovým družstvám, ani Bytovému podniku rozpočtovej organizácii NVB.

4.1.9 Chodníky vybudované štátom do prechodu vlastníckych práv na hlavné mesto SR Bratislavu boli v správe (právom hospodárenia) Správy pozemných komunikácií Bratislava, alebo v správe (právom hospodárenia VHMB) a na základe zákona 138/1991 Zb. o majetku obcí prešli do vlastníctva hlavného mesta SR Bratislavy ako pozemné komunikácie. **Vlastníctvom hlavného mesta sú ako pozemné komunikácie** bez ohľadu na to, či boli zaradené do siete miestnych ciest, alebo neboli zaradené, ani to, či sú zaevidované v technickej evidencii, ani na akých pozemkoch sa nachádzajú.

4.1.10 V prípade sporu o náhradu škody uplatnenej voči správcovi chodníka z titulu nezabezpečenia schodnosti chodníkov, súdy v prvom rade skúmajú pasívnu vecnú legitimitáciu správcu, t.j., či podľa hmotného práva ide o pozemnú komunikáciu vo vlastníctve obce. Nedostatočná evidencia, neexistencia rozhodnutia cestného správneho orgánu o zaradení miestnej cesty do siete miestnych ciest nezavaruje obec zodpovednosti vyplývajúcu pre správcu takejto komunikácie. Krajský súd v Banskej Bystrici právoplatným rozsudkom 23S/18/2015 zo dňa 12.5.2015 vyslovil právny názor, že „je potrebné zohľadniť okolnosti konkrétnej veci, napr. dobu a účel užívania miestnej komunikácie...“ *Súd nepovažuje postup správneho orgánu za rozporný so zákonom, ak zaevidoval predmetnú miestnu komunikáciu v technickej evidencii miestach komunikácií vo vlastníctve mesta B.B. bez predchádzajúceho rozhodnutia o zaradení miestnej komunikácie do siete miestnych komunikácií.“*

Je bežným javom, že množstvo miestnych komunikácií v obciach sa nachádza na majetkovoprávne nevysporiadaných pozemkoch, pričom existenciu takýchto miestnych komunikácií nemožno spochybňovať len v dôsledku absencie rozhodnutia príslušných cestných správnych orgánov o zaradení do miestnej siete, resp. do siete miestnych komunikácií.“

Okresný súd Bratislava I (aj keď to nie je judikát) rozsudkom č. 16C/24/2011 15. 11. 2012 rozhodol, že mestská časť, ktorá je zo zákona správcom miestnych ciest IV. triedy, ktorou je chodník je zodpovedná za škodu spôsobenú chodcovi v dôsledku nezabezpečenia schodnosti chodníka.

5. Chodníky vybudované po roku 1990

5.1 V zmysle platnej legislatívy a ustálenej judikatúry, stavebné, ani iné všeobecne záväzné právne predpisy nebránia tomu, aby pozemné komunikácie, vrátane komunikácií, ktoré majú byť podľa územných plánov miestnymi komunikáciami nebudovali iné fyzické alebo právnické osoby ako obce.

Výnimkou sú predpisy o vyvlastnení pozemkov potrebných pre výstavbu miestnych ciest, ktoré môžu byť vyvlastnené len do vlastníctva obce. Ak stavebník tieto komunikácie vybuduje, ale ich neodovzdá do vlastníctva obce, nemôžu sa stať miestnymi cestami, ani byť zaradené do siete miestnych ciest. Takéto komunikácie majú štatút účelových komunikácií vo vlastníctve ich zhotoviteľov, aj keď im tento štatút nebol určený príslušným stavebným úradom v kolaudačnom rozhodnutí.





5.2

Osobitne je potrebné posudzovať pozemné komunikácie vybudované po roku 1990 hlavným mestom SR Bratislavou, mestskými časťami, ako aj tie pozemné komunikácie vybudované inými právnymi subjektami a zmluvne odovzdané do vlastníctva hlavného mesta. Tieto pozemné komunikácie vo vlastníctve hlavného mesta nesporne vyžadujú rozhodnutie cestného správneho orgánu, o ich zaradení do siete miestnych ciest (komunikácií), s určením ich zatriedenia.

B. Záver:

Z právnych predpisov vyplýva, že chodníka, ako miestne cesty v zastavanom území obcí vybudované štátom pred rokom 1990 boli vždy v správe miestnych národných výborov, **a to ako súčasť miestnej komunikácie alebo ako samostatné miestne komunikácie**. Tieto chodníky podľa zákona o majetku obcí prešli **do vlastníctva hlavného mesta**. Aj príslušné chodníky pri prejazdnych úsekoch ciest prevádzal ich investor do správy národných výborov. Tieto chodníky prešli z vlastníctva štátu, správny národných výborov zo zákona do vlastníctva hlavného mesta. Je právnou otázkou, či tieto chodníky, ktoré boli už v právnych predpisoch definované ako chodníky, vyžadovali ešte rozhodnutie cestného správneho orgánu o ich zaradení do siete miestnych ciest ako komunikácie IV. triedy, nakoľko ich zaradenie vyplýva nesporne z právneho predpisu (vykonávacích vyhlášok), alebo postačuje len ich zaevidovanie do centrálnej evidencie miestnych ciest.

Z cestného zákona vyplýva, povinnosť obce ako orgánu miestnej štátnej správy vo veciach miestnych a účelových ciest rozhodnúť o zaradení pozemnej komunikácie v jej vlastníctve do siete miestnych ciest.

Rozhodnutie bývalého Národného výboru hlavného mesta SSR Bratislavy z 26.03.1990 predložené Magistrátom **nie je rozhodnutím o zaradení jednotlivých komunikácií do siete miestnych ciest**, ale len zoznamom ulíc na území Bratislavy s uvedením názvu ulice bez ďalších bližších identifikačných údajov, ktorým toto rozhodnutie určilo príslušnú triedu. Z rozhodnutia nie je možné zistiť dĺžku, ani šírku komunikácie, či sú jej súčasťou príslušné chodníky, cestná zeleň, na akých pozemkoch a v akom katastrálnom území sa nachádza.

V dôsledku neexistencie rozhodnutí o zaradení týchto nadobudnutých komunikácií do siete miestnych ciest s potrebnými náležitosťami, ktoré sú podkladom pre vypracovanie technickej evidencie miestnych ciest, je nejasné, ktoré chodníky sú samostatnými cestami IV. triedy, ktoré chodníky sú príslušnými k miestnym cestám I., II. a III. triedy. Z toho vyplývajú pochybnosti o tom, ktoré chodníky sú príslušnými k miestnym cestám I. a II. triedy a sú v správe hlavného mesta a ktoré sú samostatnými chodníkmi, prípadne príslušnými chodníkmi k miestnym cestám III. triedy v správe mestskej časti.

Uvedený právny stav chodníkov na území mestskej časti Bratislava-Petržalka zodpovedá záverom cit. rozsudku Krajského súdu v Banskej Bystrici, ktorý konštatoval, že je bežným javom, že množstvo miestnych komunikácií na cudzích pozemkoch nemá rozhodnutie príslušných cestných orgánov o ich zaradení do siete miestnych ciest, pritom sú správne zaevidované v technickej evidencii miestnych ciest.

Zo zákona o hlavnom meste SR Bratislave vyplýva, že správu miestnych ciest IV. triedy, ktorými sú samostatné chodníky ako nemotoristické komunikácie vo vlastníctve hlavného mesta SR Bratislavy, vykonávajú mestské časti. Mestské časti sú zo zákona správcami miestnych ciest IV. triedy, samostatných chodníkov, ktoré nie sú ani obmedzene prístupné premávke motorovými vozidlami. Výkon správy k týmto komunikáciám, vzniká zo zákona, bez potreby osobitnej zverovacej listiny. Aj keď cestný zákon predpisuje vlastníkom pozemných komunikácií vedenie evidencie miestnych ciest, vrátane ciest IV. triedy, nedostatočná, resp. nepresná evidencia





miestnych ciest IV. triedy, nezbavuje mestskú časť v postavení ich správcu, zákonnej povinnosti zabezpečovať zjazdnosť a schodnosť zvlášť miestnych ciest pre chodcov a chodníkov na jej území. Pri nesplnení tejto zákonnej povinnosti cestný zákon priamo deklaruje zodpovednosť ich správcu za škodu spôsobenú neplnením týchto povinností správcom chodníkov.

V prípade súdneho sporu o náhradu škody z titulu nezabezpečenia schodnosti chodníkov budú sudy zo zákona skúmať predovšetkým vlastnícky vzťah k chodníku ako miestnej, prípadne účelovej ceste a následne otázku zodpovednosti jej správcu, nakoľko pre územie Bratislavy sú rozdelené kompetencie správcu miestnych ciest medzi hlavné mesto a mestské časti. Z rozhodovacej praxe súdov Slovenskej republiky vyplýva, že do ich kompetencie nepatrí rozhodovanie o zatriedení miestnych ciest do siete miestnych ciest, ktoré patrí do kompetencie správnych orgánov. Sudy skúmajú len vlastnícke právo pozemnej komunikácie a zodpovednosť jej vlastníka za stav tejto komunikácie. Ak je v konaní preukázané, kto bol správcom predmetnej komunikácie, súd zaviazuje povinnosťou jej správcu.

Z právneho rozboru skutkového a právneho stavu chodníkov na území mestskej časti Bratislava-Petržalka vyplýva, že spornosť správy chodníkov je nutné riešiť tak, aby bolo preukázateľne jasné, ktoré chodníky sú zaradené do siete miestnych ciest IV. triedy ako samostatné chodníky, ktoré sú príslušnými k miestnym cestám a k prejazdovým úsekom ciest ako príslušný priestor k hlavnému dopravnému priestoru. Hlavné mesto sa nemôže spoliehať na to, že nemá chodník evidovaný v majetku, ak je nesporné, že prešiel do jeho majetku ako chodník vybudovaný štátom, spravovaný ako chodník Národným výborom hlavného mesta SSR Bratislavy, prípadne jeho rozpočtovou organizáciou (VHMB) a preto sa na základe zákona o majetku obcí stal jeho vlastníkom. V prípade vyvodzovania zodpovednosti za stav chodníkov ako zodpovedné osoby prichádzajú do úvahy len Bratislava a mestské časti, preto je v záujme obidvoch právnych subjektov tento stav riešiť. Najvhodnejším riešením by bolo, aby správcom všetkých chodníkov po spracovaní ich technickej a právnej dokumentácie bol jeden právny subjekt.

S pozdravom

Ján Hrčka, v. r.
starosta

