

**ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA
V PLZNI
FAKULTA PRÁVNICKÁ**

KATEDRA PRÁVNÍCH DĚJIN

DIPLOMOVÁ PRÁCE

**Právní úprava silnic a cest v Československu od
roku 1918 do roku 1992**

Mgr. Štefan Grešo

Plzeň 2022

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická
Katedra právních dějin

Studijní program: Právo a právní věda
Studijní obor: Právo

Diplomová práce

**PRÁVNÍ ÚPRAVA SILNIC A CEST
V ČESKOSLOVENSKU OD ROKU 1918 DO
ROKU 1992**

Mgr. Štefan Grešo

Vedoucí práce: Valentová Vendulka, JUDr. et Mgr. Ph.D

Katedra právních dějin Fakulta právnická Západočeské
univerzity v Plzni

Plzeň 2022

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Akademický rok: 2022/2023

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Mgr. Štefan GREŠO**
Osobní číslo: **R18M0096P**
Studijní program: **M6805 Právo a právní věda**
Studijní obor: **Právo**
Téma práce: **Právní úprava silnic a cest v Československu od roku 1918 do roku 1992**
Zadávací katedra: **Katedra právních dějin**

Zásady pro vypracování

1. Úvod
2. Druhy pozemných komunikací a ciest
3. Právna úprava pozemných komunikací a ciest
 - 3.1 Právna úprava v rokoch 1918-1938
 - 3.2 Právna úprava v rokoch 1939-1961
 - 3.3 Právna úprava v rokoch 1962-1992
4. Zriaďovanie, výstavba, údržba, vlastníctvo a užívanie
5. Správa ciest a pozemných komunikací
6. Záver

Rozsah diplomové práce:
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**
Jazyk zpracování: **Slovenština**

Seznam doporučené literatury:

HOFFMANN, Josef. DANEK, Josef. Rejstřík československého práva. Praha: Československý kompas, 1936
PRÁŠIL, Michal. Dálnice 1967–2007. Vyd. 2. Praha 2007
VAVŘÍNEK, František. Stručný přehled zřízení správního. II. vyd. Praha: Všehrd 1928
BUMBA, Jan. České katastry od 11. do 21. století. Vyd. 1. Praha: Grada, 2007
ROUBÍK, František. Silnice v Čechách a jejich vývoj. Praha: Nákladem Společnosti přátel starožitností, 1938
Všeobecný občanský zákoník (Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch für die gesammten Deutschen Erbländer der Österreichischen Monarchie), vyhlášený 1. června 1811 císařským patentem č. 946 sb. z. s., ve znění pozdějších předpisů.
Zákon č. 11/1918 Sb. z. a n., o zřízení samostatného státu československého.
Nařízení ministra č. 10/1919 Ú. n., o opravě cest.
Zákon č. 177/1927 Sb. z. a n., o pozemkovém katastru a jeho vedení, ve znění pozdějších předpisů.
Zákon č. 77/1935 Sb. z. a n., o dopravě motorovými vozidly a jejich zdanění.
Opatření stálého výboru č. 275/1938 Sb. z. a n., o směru dopravy na veřejných silnicích a veřejných cestách.
Zákon č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon), ve znění pozdějších předpisů.
Salák, P., Tauchen J.: Říšská sbírka zákonů 1848–191. Masarykova univerzita, Brno 2009.
Weyr, F.: Soustava československého práva státního, kapitola Organizace veřejných úřadů, Praha Fr. Borový, 1924

Vedoucí diplomové práce: **JUDr. et Mgr. Vendulka Valentová, Ph.D.**
Katedra právních dějin

Datum zadání diplomové práce: **22. června 2022**
Termín odevzdání diplomové práce: **31. března 2023**

L.S.

JUDr. et PhDr. Stanislav Balík, Ph.D.
děkan

JUDr. et PhDr. Stanislav Balík, Ph.D.
vedoucí katedry

V Plzni dne 29. září 2022

Čestné prehlásenie

„Čestne vyhlasujem, že som diplomovú prácu s názvom: Právni úprava silnic a cest v Československu od roku 1918 do roku 1992, vypracoval samostatne pod dohľadom vedúceho práce a že som uviedol všetku použitú literatúru a zdroje.“

V Plzni, august 2022

.....

Mgr. Štefan Grešo

Pod'akovanie

Moje pod'akovanie patrí vedúcej práce JUDr. et Mgr. Vendulke Valentovej Ph.D. za to, že mi umožnila na tejto diplomovej práci pracovať samostatne a poskytla mi svoje rady a pomoc keď som o ňu požiadal.

1 Obsah

2	ÚVOD.....	1
3	VÝZNAM VOJENSKÉHO MAPOVANIA PRE HISTORICKÝ A SÚČASNÝ VÝVOJ CIEST	9
4	DRUHY POZEMNÝCH KOMUNIKÁCIÍ A CIEST	11
5	HISTORICKÝ VÝVOJ A REGULÁCIA JAZDY V PRAVO NA ÚZEMÍ ČESKOSLOVENSKA.....	18
6	PRÁVNA ÚPRAVA POZEMNÝCH KOMUNIKÁCIÍ A CIEST	19
6.1	PRÁVNA ÚPRAVA V ROKOCH 1918 – 1938	21
6.2	PRÁVNA ÚPRAVA V ROKOCH 1939 – 1961	32
6.3	PRÁVNA ÚPRAVA V ROKOCH 1962 - 1992	40
7	ZRIAĐOVANIE, VÝSTAVBA, ÚDRŽBA, VLASTNÍCTVO A UŽÍVANIE	45
7.1	ZRIAĐOVANIE	45
7.2	VYVLASTŇOVANIE	50
7.3	VÝSTAVBA	55
7.4	STAVEBNÉ KONANIA	58
7.5	VLASTNÍCTVO A UŽÍVANIE.....	58
8	SPRÁVA A ÚDRŽBA CIEST A POZEMNÝCH KOMUNIKÁCIÍ.....	59
9	ZÁVER.....	66
10	CUDZOJAZYČNÉ RESUMÉ.....	67
11	ZOZNAM SKRATIEK	68
12	ARCHÍVNE PRAMENE	69
13	ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY.....	69
14	PERIODIKÁ.....	71
15	ZOZNAM POUŽITÝCH PRÁVNÝCH PREDPISOV	72
16	ZOZNAM POUŽITÝCH INTERNETOVÝCH ZDROJOV.....	78
17	ZOZNAM POUŽITEJ JUDIKATÚRY.....	79
18	PRÁVNE PREDPISY ČERPANÉ Z INTERNETOVÉHO ZDROJA A APLIKÁCIE.....	79

2 Úvod

Doprava v histórii zohrávala dôležitú úlohu pri utváraní územia. Dopravný systém je dôležitý pre sociálny, kultúrny, strategický a ekonomický rozvoj. Cesta, pozemná komunikácia je upravená časť územia určená prevažne pre kolesové dopravné prostriedky a peších.

Termín cestné právo môžeme datovať do obdobia Rímskej ríše a vzniku zosilnených ciest. Jedná sa o vecné právo a môžeme k nemu zaradiť nie len samotnú úpravu týkajúcu sa zriaďovania a správu komunikácií, ale aj inštitúty, ktoré vznikli v období rímskej ríše napríklad vo forme vidieckych služobností – právo prechodu cez cudzí pozemok, právo hnať dobytok, právo jazdy po vozovej ceste a ďalšie.

Za hlavný geografický význam dopravy je považovaná jej schopnosť prekonávať priestorové bariéry. Vo vzťahu k týmto bariéram je následne možné vyzdvihnúť buď fyzické (vzdialenosť, topografia, a pod.), alebo skôr sociálne prekážky (vlastnícke práva, administratívne rozdelenie, kvalita dopravnej štruktúry a pod.) Oba typy prekážok vytvárajú tzv. odpor prostredia, ktorý obmedzuje intenzitu a možnosti dopravy rôznymi miestami. Pre územie Československa je v zmysle fyzickej bariéry nutné hodnotiť najmä reliéf a majetkové pomery, ktoré definujú vývoj dopravného systému.¹

Potreba spravovania ciest začala byť aktuálna s nedostatočnou kvalitou s čoraz ich častejším využívaním. Výber mýta sa ukázal ako slabý a nedostatočný. Preto sa od začiatku osemnásteho storočia s technickým, technologickým a priemyselným pokrokom začalo s budovaním umelých štátnych ciest. So všeobecným hospodárskym rozvojom sa v Českých zemiach začali budovať erárne cesty, v Uhorsku cesty štátne. Názvoslovie rôzne, význam rovnaký. Cesty v Uhorsku boli stavané na základe zákonných článkov IV. z roku 1556 a VI. z roku 1557 poddanými, avšak väčšinou pod neodborným dozorom

¹ RODRIGUE Jeanl Paul – COMTOIS Claude – SLACK Brian. The Geography of Transport Systems. Londýn, New York, 2013 s. 1-2.

a s nekvalitným materiálom ako povinnosť poddanskej roboty pri stavbe hradov a ciest k nim vedúcich.² “V roku 1736, onedlho po zániku Zlatej cesty, navštívil bývalú Vimperskú vetvu tím kartografov Františka Antonína Leopolda Kloseho. Podrobne zmapovali vtedajší stav tejto komunikácie. Ich cieľom bolo nájsť a vytipovať vhodné trasy pre moderné diaľkové komunikácie. Práve Vimperská vetva, Zlaté stezky, bola vtedy vybraná ako najvhodnejšia spojnica českého vnútrozemia s Podunajskom. Skutočne tu vznikla a dodnes existuje medzinárodná cesta do Nemecka.”³

V habsburskej monarchii sa po prvýkrát začalo vážne uvažovať o potrebe moderných ciest po roku 1712 v súvislosti s negatívnymi skúsenosťami pri presune vojsk počas vojny o španielske dedičstvo. Zasahovanie štátu do vývoja v doprave rovnako ako vo Francúzsku súviselo s uplatňovaním merkantilistických myšlienok, kde výkonnejšia dopravná infraštruktúra mala dopomôcť k zlepšeniu rozvoja vnútrozemskeho aj zahraničného obchodu a podpore manufaktúrnej výroby. Formovala sa predstava o funkciách a podobe štátom vytváranej nadregionálnej dopravnej infraštruktúry, ktorá by zodpovedala hospodárskym aj politickým potrebám stredoeurópskeho súštátia. Z rakúskych kameralistov poukazovali na potrebu rozvoja dopravy v réžii štátu najmä Joseph von Sonnenfels a Johann Gottlob von Justi. Obaja riešili funkciu dopravy v hospodárstve štátu a nutnosť prepojenia jej jednotlivých zložiek. Justimu šlo predovšetkým o teoretické zakotvenie dopravno-hospodárskych kompetencií a povinnosti. Zdôraznil, že jedine štát disponuje dostatočnou mocou, vážnosťou a predovšetkým prostriedkami na riešenie takejto úlohy.⁴ Nanovo budovaná dopravná infraštruktúra predstavovala zároveň prostriedok posilňujúci integritu a štruktúru absolutistického štátu. Hrala nepochybne významnú úlohu pri mocenskej fixácii periférnych a novo získaných území.

² JANŠÁK, Štefan. Verejná práca v administratívnom práve bývalého Uhorska. In Zprávy veřejné služby technické, 1922, roč. 4, č.15 s. 469

³ KUBU, F.-ZAVŘEL, P., 1998a: Kubohuťský systém Zlaté stezky. Zlatá stezka 5, ISBN-978 8086 260 822 s.59-83.

⁴ POPELKA, Petr. Zrod moderní dopravy. Modernizace dopravní infrastruktúry v Rakouském Slezku do vypuknutí první světové války. Ostrava: Filozofická fakulta Ostravské univerzity, 2013, s.31-32

Cesty 18. storočia so svojím odkazom na rímske impérium sa stali symbolmi štátnej ideológie a triumfu absolutistickej moci.⁵

Rozvoj kulminoval s rastúcim priemyslom v období polovice devätnásteho storočia. Zvyšovaním rýchlosti na cestách, častejším používaním ciest a strategickým významom z hľadiska vojenského, hospodárskeho a správneho vzniká potreba prvých technických a právnych noriem. Rakúska monarchia pre zvýšenie ekonomického rastu, okrem budovania železničnej infraštruktúry, výraznou mierou buduje aj sieť cestnú. Pôvodné obchodné cesty sa pri projektovaní a budovaní ciest zachovávali a dobudovávali sa cesty nové. Využívaná sieť stezek bola hlavne v lokálnej a regionálnej miere. Táto sieť bola narušená budovaním železničnej siete, ktorá do týchto stezek do značnej miery zasahovala. Preto sa v devätnástom storočí nastolila potreba budovania okresných ciest. S finančnou a technologickou náročnosťou sa tieto cesty budovali tam, kde to bolo možné, tak aby boli v línii pôvodných ciest. V druhej polovici dvadsiateho storočia, sceľovacím procesom poľnohospodárskej pôdy, historická lokálna cestná sieť skoro celá zanikla. Do dnes sa zachovalo len niekoľko častí, ktoré môžeme vidieť v krajinnom pásme. Prvé, druhé a tretie vojenské mapovanie nám jasne určuje cesty v osemnástom a devätnástom storočí. Rímskonemecký cisár Karol VI. Habsburský v roku 1736 vydal mýtny patent, ktorý zjednotil systém vyberania mýt. Výnosy z mýta, a to aj miest a vrchností, ktorých domínia ležala na cestnej trase, sa odvádza do cestného fondu. Výsledkom použitia prostriedkov cestného fondu a pracovnej povinnosti poddaných na výstavbe cisárskych ciest bolo, že sa stav ciest zlepšil, ale cestná sieť sa aj naďalej rozširovala. Karol VI. Habsburský začal v roku 1739 budovať zosilnené cesty. „V roku 1727 schválil cisár Karol VI. Habsburský ambiciózny plán na výstavbu šiestich hlavných ciest v Čechách, ktoré mali zlepšiť cestovanie a prepravu nákladov medzi Prahou a najdôležitejšími okolitými mestami. K tomuto kroku sa odhodlal v čase, keď miestodržiteľia v Prahe neustále hlásili do Viedne, že sa furmani postrannými cestami neustále vyhýbajú Prahe. Budovanie ciest však nabralo oneskorenie kvôli cisárovmu úmrtiu a

⁵ POPELKA, Petr. Zrod moderní dopravy. Modernizace dopravní infrastruktúry v Rakouském Slezku do vypuknutí první světové války. Ostrava: Filozofická fakulta Ostravské univerzity, 2013, s.33

potom aj dôsledkom dlhoročného vojnového konfliktu o rakúske dedičstvo.“⁶ Dopravná cesta spájajúca Viedeň, Brno a Olomouc bola budovaná ako jedna z prvých. Ďalšou cisárskou cestou budovanou v roku 1739, ktorá spájala Prahu a Viedeň bola cesta cez mestá Znojmo, Moravské Budějovice, Želetava, Jihlava, Havlíčkov Brod, Čáslav. Cestá dlhá 322km bola dokončená v roku 1765. Nariadením z roku 1740 boli vysádzané stromy okolo ciest ako spevnenie ich krajníc. Prvá polovica devätnásteho storočia priniesla rozvoj v budovaní mostných konštrukcií. Reťazové a železné mosty postupne nahrádzajú mosty drevené a kamenné. Kamenné brody cez rieky a potoky postupne zanikali. Nebezpečné miesta boli strážené a prepádávanie vozov bolo prísne trestané. Kvalitné a bezpečné cesty viac lákali kupcov a investorov, ktorí zakladali mestá, obce, osady, rozvíjali miestne trhy a vznikali nové odvetvia.

Obdobie husitov prinieslo úpadok obchodu, recesiú ako aj zhoršený stav ciest. 17. marca 1778 vydáva Mária Terézia tzv. Tereziánsky patent, ktorý je prvým uceleným súborným cestným nariadením zavádzajúcim všeobecné predpisy pre stavby a údržbu ciest na našom území.⁷ Zaujímavé je, že mnoho ustanovení sa zachovalo až do dnešnej doby. Tereziánsky patent dáva veľkú váhu údržbe ciest a cestný personál vybavuje veľkou právomocou, potrebnou na ochranu ciest. Ustanovenia patentu platili len na štátnych cestách, ale postupne prechádzali aj na cesty neštátne (zemské, okresné). Vzhľadom na veľkú finančnú náročnosť postupovala výstavba nových spevnených ciest len veľmi pomaly, až od začiatku 19. storočia (od roku 1804) sa stavebný proces urýchlil zavedením systému tzv. „dobrovoľnej konkurencie“ vrchnosti a poddaných v územiach jednotlivých panstiev, okolo novo stavanej cesty. Tí sa podľa vzdialenosti od budovanej cesty odstupňovane podieľali na jej stavbe in natura (dovozom materiálu a prác) v prípade poddaných a finančnými príspevkami na murované stavby (mosty, oporné múry) v prípade vrchnosti. Cestný fond, pokiaľ sa vôbec na výstavbe podieľal, hradil iba technicky ťažšie úseky alebo veľké mosty. Po dokončení stavby štát inkameráciou cestu prevzal do vlastnej správy. Čechy boli z krajín rakúskej monarchie v systéme „dobrovoľnej konkurencie“

⁶ <https://dvojka.rozhlas.cz/615-schuzka-jak-se-cestovalo-po-zemich-koruny-ceske-7940337>

⁷ Tereziánsky patent o ríšskych cestách zo 17. marca 1778. In Sbíрка zákonu, nařízení a předpisu pro státní službu stavební v republice Československé, Praha: Ministerstvo veřejných prací, 1925, s.42-49

najproduktívnejší, a preto bol rozvoj cestnej siete na našom území najväčší. V polovici 19. storočia bola sieť štátnych ciest v Čechách vo veľkej miere vybudovaná. Cestné riaditeľstvo ciest v mapách v rokoch 1792 a 1820 zaznamenáva aktuálny stav cestnej siete. Rok 1833 zaviedol nariadenie každoročnej aktualizácie cestnej siete do máp podľa skutočného stavu. Od roku 1799 do roku 1848 bolo postavené 436 míľ ciest oproti pôvodným 69 míľam, to so sebou nieslo aj predpoklad pre priemyselný rast. S nástupom železnice od roku 1845 dochádza k postupnému úpadku furmanského remesla.⁸ Zákon z 1890 rozdelil cestnú sieť na 3. kategórie podľa toho, kto sa staral o údržbu ciest. Na Slovensku bolo vtedy 1960 km štátnych ciest a 33510 km župných a obecných – vicinálnych ciest.⁹

Rozvoj automobilového priemyslu prináša so sebou nový rozmach záujmu o cestnú sieť. Prináša rozvoj nových technických a stavebných technológií na cestách štátnych ako aj cestách okresných. Okresné cesty od polovice devätnásteho storočia v súvislosti so zriadením samosprávy, v Čechách v spojení so zriadením okresných zastupiteľstiev (zákon č.27/1867 čes. z. z.) a na Morave a Sliezska so zriadením konkurenčných cestných okresov (zákon č. 38/1877 mor. z. z. a zákon č 37/1868 slez. z. z.) začínajú hustnúť a spájať väčšinu miest, obcí a osád. K najväčšiemu rozvoju siete okresných ciest takto došlo medzi rokmi 1891 a 1920, kedy v každom z desaťročí bolo v Čechách postavených takmer 400 km okresných ciest – v rokoch 1891 – 1900 – 388 km, v rokoch 1901 – 1910 – 391 km a v rokoch 1911 – 1920 – 385 km a na území Moravy a Sliezska dokonca až 1781 km v období rokov 1891 – 1900, 1768 km v období rokov 1901 – 1910 a 960 km v období rokov 1911 – 1920. V roku 1938 bola na území Čiech iba jediná zemská cesta spájajúca okresy Jilemnický, Vysocký n. J. a Raketnický n. J.¹⁰ Nezamestnanosť po prvej svetovej vojne bola veľká a jednou z možností ako ju znižovať bola aj výstavba ciest. Svedčia o tom aj záznamy z rokovaní Národného zhromaždenia v rokoch 1918 až 1920 (Správa technického výboru o rýchlejšej výstavbe núdzových stavieb

⁸ Roubík, F.: Silnice v Čechách a jejich vývoj, s. 34 – 53. Nákladem společnosti přátel starožitností, Praha 1938.

⁹ Encyklopédia Slovenska I.zväzok A-D, Vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied Bratislava, Hlavná redakcia s.314

¹⁰ Viz. důvodová zpráva k vládnímu návrhu zákona o veřejných silnicích a cestách a silniční a cestní policii dostupná na http://www.psp.cz/eknih/1935ns/ps/tisky/t1378_03.htm.

cestných, aby bola odstránená nezamestnanosť robotníckej triedy predložená v roku 1919 ako tlač 520).¹¹

Keď bol v roku 1920 schválený plán na prestavbu a doplnenie cestnej siete na Slovensku a Podkarpatskej Rusi, jeden z jeho hlavných tvorcov sa o ňom vyjadril veľmi explicitne: „...obdobne jako za staré říše římské, možno i zde říci, že silnice byly kovovými řetězi, jimiž podmaňeni národové přikováni byly k centru říše – Budapešti. Rozpadnutím státu uherského a přičlenění Slovenska a Podkarpatské Rusi k československé republice pozbyli však nýnejší státní silnice v těchto zemích rázem svého dřívějšího významu a mají dnes význam namnoze pouze lokální... Jak již vpředu označeno vedou státní silnice na Slovensku a Podkarpatské Rusi směrem od severu k jihu, hlavní myšlenkou programu bude vybudování příčných spojení mezi dosavadními silnicemi, aby každá případná obrana mohla býti cílevědomě provedena, aby oživil hospodářský ruch mezi jednotlivými župami a konečně, aby Slovensko s Podkarpatskou Rusi bylo protkáno silnicemi a jako žilkami přimknuto k českým zemím pevně a trvale...“ Kým teda cesty budované predošli uhorskou vládou boli po roku 1918 označené novými tvorcami systému za „kovové řetězy“, tak nové cesty mali spájať Slovensko s českými krajinami len v pozitívnom slova zmysle „pevně, trvale a upřímně.“¹² Rozdiel nespočíval v technológii, ale v ideologickej rovine, ktorá bola systému prisudzovaná po jeho dehunganizácii.

Rozvoj automobilizmu v Česko - Slovensku aj napriek hospodárskej kríze v 20. rokoch a veľkej hospodárskej kríze na začiatku 30. rokov narastal, aj keď najmä v českých krajinách. Zatiaľ čo v roku 1922 bolo v Česko - Slovensku len niečo okolo 10 tisíc motorových vozidiel, v roku 1930 ich bolo desaťkrát viac. Na Slovensku však bola táto štatistika oveľa horšia – v roku 1922 sa motorové vozidlá počítali v desiatkach, no pozvoľným nárastom sa ich počet dostal v roku 1930 na hodnotu 9071. Situácia na Podkarpatskej Rusi bola ešte

¹¹ Viz. záznamy z jednání Národního shromáždění republiky Československé dostupné na <http://www.psp.cz/eknih/index.htm>.

¹² VESELÝ, Leopold. Státní silnice v čs. republice se zřením na Slovensko a Podkarpatskou Rus. In Zprávy veřejné služby technické, 1920, roč. 2, č.13, s.314-315

horšia. Na základe štatistiky z februára 1930 sa v tejto časti Česko - Slovenska nachádzalo 758 motorových vozidiel, z toho bolo 381 osobných automobilov.¹³

V období predmníchovskej ČSR zostali v platnosti rovnaké kategórie, po zrušení žúp sa župné cesty premenovali na krajinské. Malá časť župných ciest bola priradená k štátnym, rozšírila sa sieť vicinálnych ciest. Cestná sieť sa postupne začala prispôsobovať potrebám automobilovej dopravy. Náročná bola najmä úloha prispôbiť cestnú sieť potrebám nového štátu, zmeniť severojužné smerovanie veľkej časti ciest na východozápad. V roku 1922 zahrnovala cestná sieť na Slovensku 14 147 km ciest, z toho 1991 km štátnych, 5945 km župných, 6210 km vicinálnych.¹⁴ V predvojnovom období od 30. rokov silnie tlak na výstavbu dopravnej infraštruktúry v súvislosti s prudkým vzostupom motorizmu. V tejto dobe sa objavujú zámery na oddelenie rýchlej diaľkovej dopravy od miestnej dopravnej obsluhy územia. Stály výbor Národného zhromaždenia dňa 10. novembra 1938 prijal opatrenie č. 275, ktorým bola zavedená jazda vpravo na celom území Československého štátu¹⁵, čo znamenalo podstatnú zmenu vo všetkých projektových a technologických prácach. Prvé návrhy na budovanie autostrády z Plzne do Košíc vznikli v roku 1935, návrh vypracovala Dopravná komisia Československého regionalistického ústredia (ČSRÚ) pod vedením profesora Stanislava Bechyňe.¹⁶ Projekt niesol názov Národná cesta Plzeň – Košice a predpokladal vedenie komunikácie po osi Plzeň – Příbram – Humpolec – Kroměříž – Zlín – Banská Bystrica – Podbrezová – Dobšiná – Košice v celkovej dĺžke približne 700 kilometrov, na Slovensku bola predpokladaná dĺžka 441,5 km. Ďalšie 1937 - 38, jej výstavba sa však začala realizovať až po roku 1948. 10. novembra 1938 vláda zriadila Veliteľstvo stavby diaľkových ciest, neskôr Generálne riaditeľstvo stavby diaľnic.

Slovo diaľnica vzniklo spojením sústavia dálnová silnice. Dňa 23. 12. 1938 bolo prijaté vládne nariadenie č. 372, o stavbe diaľnic, o zriadení generálneho riaditeľstva stavby diaľnic a jeho organizácii. Návrh diaľnice bol

¹³ Slovenský náučný slovník. Ed. Pavel Bujnák. Zväzok I. A – D. Bratislava; Praha : Litovna, literárne a vedecké nakladateľstvo Vojtech Tilkovský, 1932. s.344.

¹⁴ Encyklopédia Slovenska I.zväzok A-D, Vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied Bratislava, Hlavná redakcia s.314

¹⁵ Bude se i u nás jezdit vpravo. Periodikum Hlas lidu, ročník 33, číslo 19, České Budějovice 14. 11.

1938.

¹⁶ Návrhy silničních páteří v býv. ČSR [online]. [Cit. 2010-07-28].

schválený 13. januára 1939 a stavba začala 2. mája 1939 na treťom kilometri budúcej trasy u Průhonic. Okupanti stavbu diaľnice schválili, avšak vyžadovali uplatňovanie prísnejších technických parametrov pri projektových prácach na základe skúseností z nemeckého územia. Diaľnica bola definovaná ako verejná cesta budovaná štátom, určená výhradne pre dopravu motorovými vozidlami, vrátane zariadení slúžiacich na zaistenie údržby a zariadení slúžiacich na zaistenie bezpečnosti prevádzky. Stavba diaľnice však narazila na prekážku, ktorou bol nedostatok pracovných síl a stavebného materiálu. Po vojne cestná sieť vzhľadom na predchádzajúcu zanedbanú údržbu a zastavenie stavebných prác prestávala vyhovovať narastajúcemu dopravnému dopytu. V roku 1952 tak bol vládou schválený krátkodobý plán údržby a zriadená Kancelária pre štátny cestný plán, ktorej úlohou bolo vypracovať návrh štátneho cestného plánu pre roky 1956 – 1975. Štátny cestný plán si vytýčil za cieľ zvýšenie percenta bezprašných vozoviek tak, aby nimi boli v roku 1975 opatrené dve tretiny cestnej siete. Tento subjekt zriaďovaný pri ministerstve dopravy sa po dokončení Štátneho cestného plánu niekoľkokrát transformoval a v roku 1960 z neho vzniklo Stredisko pre rozvoj ciest a diaľnic Praha, ktoré bolo pri svojom vzniku poverené zostaviť nový plán. V tejto súvislosti vznikla požiadavka dimenzovať cestnú sieť na kapacitu predikovanú na rok 2000, kedy mala byť podľa prognóz dosiahnutá saturácia automobilizmu. Návrh prvýkrát pracoval s rozdelením štátnych ciest na diaľnice, hlavné cesty, základné cesty a ostatné cesty s predpokladom ich výstavby alebo rekonštrukcie do roku 1980. Strategický materiál bol schválený vládny uznesením č. 286 z 10. apríla 1963 ako uznesenie o koncepcii dlhodobého rozvoja cestnej siete a miestnych komunikácií. Potrebné finančné prostriedky plán odhadoval na 130 miliárd korún. Na základe tejto koncepcie bola v roku 1967 obnovená výstavba diaľnice z Prahy do Mirošovic (dokončená v roku 1971). K úplnému sprevádzkovaniu diaľničného ťahu D1 a D2 – Praha – Brno – Bratislava došlo však až v roku 1980 po prijatí vládnych opatrení Uznesením vlády ČSSR č. 25/1972 a vlády SSR č. 98/72, kde bol schválený časový postup výstavby diaľnice s predpokladom jej dokončenia do roku 1990 s možnosťou zrýchliť práce v závislosti od rastu motorizácie, od dopravných, hospodárskych i medzinárodných potrieb štátu. Investičnú výstavbu, údržbu a prevádzku autostrády v SSR zabezpečovalo Riaditeľstvo diaľnic v Bratislave.

3 Význam vojenského mapovania pre historický a súčasný vývoj ciest

Vývoj vojenskej kartografie na našom území dokazuje jej úzku spätosť s historickým a spoločensko-politickým vývojom. Rozsiahle vojenské mapovanie a tvorba vojenských štátnych mapových diel sa takmer vždy vykonávalo po významných historických udalostiach. Vždy, keď štát potreboval upevniť svoju samostatnosť a posilniť obranyschopnosť pristúpil k týmto finančne náročným mapovaniam. Vytváral orgány vojenskej kartografie, ktoré organizovali, zabezpečovali a kontrolovali všetky druhy operácií tak, aby tieto diela boli obsahovo kvalitné, presné a v rámci možností aj jednotné. Z týchto dôvodov boli väčšinou utajované a verejnosti len obmedzene prístupné. Vo vojenskej kartografii sa presadzovali a používali moderné technológie tvorby máp, a tak významne prispievali k vedecko-technickému pokroku v celej kartografii.

Začiatok vojenského mapovania na našom území sa viaže k dôvodom prehratej rakúsko-pruskej vojny, kde jednou z príčin boli aj nedostatočne podrobné mapy, nariadila Mária Terézia v máji 1764 celoplošné mapovanie monarchie. Od tohto dátumu boli v nasledujúcich storočiach uskutočnené tri vojenské topografické mapovania. Hoci boli pôvodne určené vojenským potrebám, mapy vojenských mapovaní Rakúsko-Uhorska v sebe ukrývajú málo využitý informačný potenciál o historickej štruktúre krajiny, jej využívaní a obraze.

Počas celej dvadsaťročnej existencie 1. ČSR sa nepodarilo vytvoriť nové jednotné mapové dielo a naďalej základ mapového diela tvorili reambulované mapy 1 : 25 000 a 1 : 75 000. Z týchto máp boli vytvárané všetky odvodené produkty pre vojenské, verejné a komerčné účely. Jedným z najznámejších produktov vojenskej kartografie z tohto obdobia bolo aj vydanie „Atlasu Republiky československé“, ktorý získal medzinárodné ocenenie na výstave umenia a techniky v roku 1937 v Paríži.

Oslobodením Československa došlo k obnoveniu štátnej suverenity a k obnoveniu činnosti všetkých štátnych orgánov vrátane Vojenského zemepisného ústavu Praha. Povojnový vývoj sa začal riadiť podľa Košického vládneho programu s rešpektovaním geopolitických výsledkov 2. svetovej vojny, a tým aj

rozdelením sveta na dva bloky – východný a západný. Táto skutočnosť musela byť akceptovaná aj v činnosti orgánov vojenskej kartografie. Na konci 2. svetovej vojny neexistovalo z nášho územia celoplošné komplexné mapové dielo, ktoré by odpovedalo vtedajším vojenským požiadavkám. Naďalej sa však pokračovalo v prácach na reambulácii máp 1 : 25 000 a 1 : 75 000 a dokonca aj v novom mapovaní v mierke 1 : 20 000. Vzhľadom k aktuálnej politickej situácii museli orgány vojenskej kartografie tento stav naliehavo riešiť. Orgány Ministerstva národnej obrany rozhodli o urýchlennom vydaní tzv. dočasného mapového diela v mierkach 1 : 50 000, 1 : 100 000, 1 : 200 000, ktoré už malo rešpektovať našu geopolitickú orientáciu na východný blok. Súčasne toto dielo malo umožňovať využitie pre hospodársku, technickú a vedeckú činnosť a malo byť jednotné aj pre civilné potreby.

Vojenský zemepisný ústav pracoval s mapami v mierke 1 : 25 000 až do roku 1967 keď z dôvodu industrializácie začali objavovať značné odchýlky. Začala sa prvá obnova topografických máp, ktorá však v roku 1968 vládnym nariadením č.327 skončila. Došlo tu totiž k dôslednému oddeleniu vojenského (utajeného) a civilného štátneho mapového diela.

V roku 1975 sa začala kartografická časť tzv. druhej obnovy topografických máp, ktorá sa stala hlavnou náplňou činnosti ústavu až do roku 1981. Jej pôvodným cieľom bolo obnoviť celý mierkový rad. Z kapacitných dôvodov sa však mapy 1 : 25 000 obnovili len územia západných a časti stredných Čiech. Ostatné mierky boli vydané v plnom rozsahu.

Krátko po jej skončení, roku 1982, sa začala tretia obnova topografických máp, ktorej pôvodným cieľom bola len obnova máp 1 : 50 000, 1 : 100 000 a 1 : 200 000. Pri jej realizácii sa však zistilo, že aj mapy 1 : 25 000 vykazujú neúnosne množstvo aktualizáčnych zmien, a preto sa vo vybraných priestoroch pristúpilo aj k obnove máp 1 : 25 000. Tretia obnova bola ukončená v roku 1989.

Po celospoločenských zmenách v roku 1989 činnosť vojenskej kartografie na Slovensku a v jej nosnom zariadení Vojenského kartografického úradu pokračovala v plánovaných úlohách, tzn. vo štvrtej obnove topografických máp, ktorá práve prebiehala na území Českej republiky. V súčasnosti je Centrálna Priestorová Databáza naplnená a začala jej prvá

aktualizácia. Postupne sa z nej vytvárajú topografické mapy mierok 1 : 25 000, 1 : 50 000 a 1 : 100 000 v závislosti na finančných možnostiach.¹⁷

Unikátnosť a význam tohto mapovania spočíva v tom, že je podkladom, ktorý mapuje celé územie a teda nám poskytuje jedinečný materiál pre porovnanie rôznych oblastí. Možno dnes z hľadiska vojenského neplnia až tak dôležitú úlohu pre iný spôsob boja, ale môžu byť významné v prípade vojenského konfliktu napríklad ako humanitárne koridory a spôsob zásobovania a presun techniky. Tieto mapy podávajú dobrý obraz o priestorovom rozložení foriem využitia krajiny a majú veľký informačný význam. Analýza zmien tvarovania reliéfu, využitia krajiny, vegetačného krytu, riečnej siete, cestnej siete a rozsahu osídlenia. Vzhľadom na členitosť územia karpatského oblúka je kvalitné spracovanie mapy dotknutého regiónu nevyhnutnosťou.

4 Druhy pozemných komunikácií a ciest

V Rakúsko – Uhorsku k rozlišovaniu termínu silnice a cesta nedošlo v žiadnom právnom prepise. V praxi však v hovorenom slove v českých zemiach nachádzame spojitosť slov zesílená cesta ako cesta komunikačná, z ktorého vzniklo bez cieľavedomého úmyslu slovo silnice. Tento názov sa však na Slovensku a v Podkarpatskej Rusi neujal. Naďalej ostalo pomenovanie zemských silnic ako zemské cesty. Cestou sa v širšom slova zmysle rozumela dráha, ktorá bola na základe ľudského rozhodnutia určená na to, aby po nej prebiehala preprava. Z hľadiska verejnej správy boli potom cesty rozčlenené podrobnejšie, pretože také rozlíšenie súviselo tak s výkonom a pôsobnosťou policajnej správy, ako aj s určením, ktoré subjekty zodpovedajú za stavbu, údržbu a správu jednotlivých druhov pozemných komunikácií.

Po vzniku Československa bolo toto rôznorodé delenie nasledovné:

Čechy:

¹⁷ JAKUBÍK, Ján. *Vývoj vojenskej kartografie na území Slovenska*. In: Kartografické listy / Cartographic letters, 2012, 20 (1), s. 28-38

- a) silnice státní,
- b) silnice zemské - tie, o ktorých to zákon vyhlási v súvislosti s ich významom pre obchod v krajine (§ 2 zák. č. 46/1864 čes. z. z.),
- c) silnice okresní - tie, ktoré ako okresné určené už sú alebo je okresné zastupiteľstvo za okresné vyhlási (§ 3 zák. č. 46/1864 čes. z. z.),
- d) silnice a cesty obecní - tie, ktoré nepatria do vyššej triedy cestnej a nie sú ani vlastníctvom súkromným slúžiace všeobecnému obchodu (§ 4 zák. č. 46/1864 čes. z. z.).

Morava:

- a) silnice státní
- b) silnice okresní I. a II. třídy - cesty I. triedy - tie, ktoré majú dôležitosť pre obchod väčšej časti krajiny alebo slúžia na spojenie viacerých osád (zák. č. 38/1877 mor. z. z.), - cesty II. triedy – tie, ktoré zostávajú ako vedľajšie, podružné, napájajúce jednotlivé osady alebo viac osád na cesty štátne, okresné cesty I. triedy alebo na príjazdové cesty k železničným staniciam (zák. č. 20/1886 mor. z. z.),
- c) silnice a cesty obecní - tie, ktoré nepatria do vyššej triedy cestnej a slúžia dopravnému spojeniu vo vnútri obce alebo na spojenie so susednými obcami (zák. č. 38/1877 mor. z. z.).

Sliezske :

- a) silnice státní
- b) silnice okresní I. a II. třídy - cesty I. triedy – tie, ktoré sú dôležité pre verejný obchod, najmä napájajúce niekoľko cestných okresov (zák. č. 33/1898 slez. z. z.), - cesty II. triedy tie, ktoré slúžia na spojenie jednotlivých osád alebo obcí alebo na ich napojenie na cesty vyššej dôležitosti alebo na železničné stanice (zák. č. 33/1898 slez. z. z.),
- c) silnice a cesty obecní - tie, ktoré nepatria do vyššej triedy cestnej a slúžia dopravnému spojeniu vo vnútri obce alebo na spojenie so susednými obcami (zák. č. 33/1898 slez. z. z.),
- d) veřejné cesty interesentů - tie, ktoré pre ich povahu môže každý v osade užívať, ktoré však pre verejný všeobecný obchod majú len menšiu dôležitosť a slúžia z väčšej časti potrebám jednotlivých osôb alebo pre jednotlivé časti obce (zák. č. 33/1898 slez. z. z.).

Slovensko a Podkarpatská Rus :

- a) cesty štátne
- b) cesty zemské (municipálne) respektíve župné
- c) cesty príjazdové - tie, ktoré tvoria príchody ku dráham a tie, ktoré napájajú stanice a železničné stanice na najbližšie verejné komunikácie (zák. čl. I/1890),
- d) cesty vicinálne - tie, ktoré slúžia na sprostredkovanie dopravy medzi viacerými obcami (zák. čl. I/1890),
- e) cesty obecné - tie, ktoré slúžia dopravným záujmom na území jednej obce (zák. čl. I/1890),
- f) cesty interesentov - tie, ktoré slúžia verejnej doprave (zák. čl. I/1890).^{18,19}

Vládna novela cestného zákona z roku 1938 vymedzila verejnú cestu ako pozemkovú plochu, určenú k chôdzi, k jazde s vozidlami bez koľajníc, k jazde na zvieratách, na hnanie a vodenie zvierat alebo len na niektorý z týchto druhov dopravy. Návrh cestného zákona definoval cestu, ktorá je upravená a spravidla udržiavaná, aby bola zjazdná obvyklými vozidlami. Norma tiež výslovne vymedzila vo všeobecnej rovine s príkladným výpočtom súčasti a príslušenstva ciest. Návrh zákona rozlišoval tieto triedy ciest a ciest podľa osoby ich správcu na cesty štátne, zemské, okresné, cesty obecné a cesty záujmové, podľa toho aký dopravný záujem uspokojovali. Cesty príjazdové, napájajúce verejné prístavy, letiská a železničné stanice, ktoré na Slovensku a Podkarpatskej Rusi doteraz tvorili samostatnú triedu, mali byť podľa návrhu nového zákona postavené ako cesty okresné alebo obecné.²⁰ V súvislosti s prijatím zákona č. 147/1949 Zb. z 11. mája 1949, ktorým sa vydávajú niektoré predpisy o verejných cestách, boli prevzaté ako štátne cesty všetky cesty štátne, zemské a okresné ako aj vicinálne, určené podľa nariadenia Slovenskej národnej rady zo dňa 7. februára 1946, č. 9 Zb. n. SNR, o vicinálnych cestách, a iné verejné cesty alebo cesty, prípadne ich

¹⁸ Hácha, E., Weyr, F., Laštovka, L., Hoetzel, J.: Slovník veřejného práva československého, svazek

IV, heslo silnice a cesty veřejné, s. 205 – 227. Polygrafia, Brno 1938.

¹⁹ Veselý, F. X.: Všeobecný slovník právní, díl čtvrtý, heslo silnice a cesty, s. 388 - 396. V komisi

knihkupectví F. Topiče, Praha 1899.

²⁰ digitální depozitář Poslanecké sněmovny parlamentu České republiky dostupný na http://www.psp.cz/eknih/1935ns/ps/tisky/t1378_03.htm

úseky, pokiaľ bolo podľa rozhodnutia Ministerstva techniky vydaného po dohode s Ministerstvami národnej obrany a dopravy potrebné na dosiahnutie súvislosti siete štátnych ciest. Právny predpis ďalej nehovorí priamo o obecných cestách či cestách, ale stanovuje, že ak by neboli niektoré z ciest uvedené vo vyššie uvedenom zozname potrebné na usporiadanie siete štátnych ciest, ministerstvo techniky môže tieto cesty, po prípade ich úseky po vypočítaní zúčastneného krajského, okresného a miestneho národného výboru vylúčiť z uvedenej siete a odovzdať, ak nedôjde k inej úprave dohodou, bez náhrady do vlastníctva, správy obci, na území ktorej cesta (cesta) alebo jej úsek vedie. Do siete vicinálnych ciest možno zaradiť obecné cesty, ktoré majú význam pre viac obcí, alebo sú z verejného hľadiska dôležité, najmä ak predstavujú jediné cestné spojenie obce s najprístupnejšou štátnou cestou. Nová právna úprava tak už nerozlišovala cesty štátne, zemské a okresné, ale považovala cestnú sieť za jeden celok štátnych ciest, mimo ktorého vyradila cesty obecné, prípadne cesty príjazdové a záujmové. Celkom bolo v Československej republike zahrnutých do štátnej cestnej siete 9. 100 km ciest I. triedy, 15. 700 km ciest II. triedy a 47. 000 km ciest III. triedy. Cesty I. triedy predstavovali s menšími odchýlkami doterajšie štátne a zemské cesty. Cesty II. triedy okresne prevzaté štátom do správy a udržiavania v dobe protektorátu vládny nariadením č. 174/1941 Zb. o prevzatí okresných ciest protektorátom Čechy a Morava do správy a udržiavania ako okresné cesty I. rádu (tzv. Landstrassen) a významne cesty vicinálne na Slovensku. Cesty III. triedy zahŕňali doterajšie ostatné okresné cesty v Čechách a ostatné vicinálne cesty na Slovensku.²¹

S prijatím zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách bol prevzatý systém kategorizácie pozemných komunikácií, ktorý platí s malými odchýlkami až do súčasnosti a dopravné cesty rozdeľuje podľa jednotlivých kategórií a tried. Technická norma ČSN a STN 73 6100 „stanovuje názvy a definície základných a niektorých vybraných a odvodených pojmov v oblasti ciest, diaľnic, miestnych a účelových komunikácií.“ Pozemná komunikácia (PK) – road, Strasse - „je to komunikácia určená najmä na pohyb dopravných

²¹ dôvodová správa k zákonu č. 147/1949 Zb., ktorým sa vydávajú niektoré predpisy o verejných cestách dostupná na http://www.psp.cz/eknih/1948ns/tisky/t0265_00.htm.

prostriedkov, cyklistov a chodcov; podľa dopravného významu a technickej hodnoty sa pozemné komunikácie triedia na:

- a) cestné komunikácie : – diaľnice, rýchlostné cesty, cesty;
- b) miestne komunikácie;
- c) účelové komunikácie;²²

Cestná komunikácia (CK) – highway, Strasse - „pozemná komunikácia určená na premávku cestných vozidiel prevažne v extraviláne, ktorej charakteristickým znakom je spevnená vozovka s krajnicou; “

Cestné komunikácie sa triedia podľa:

a) vlastníctva na:

- štátne;
- obecné;

b) národnohospodárskeho a dopravného významu na:

- diaľnice;
- rýchlostné cesty;
- cesty I. triedy;
- cesty II. triedy;
- cesty III. triedy;

Rozdelenie cestných komunikácií z hľadiska dopravného významu cestnej siete vyplýva z technických noriem. Pozemná komunikácia je určená na premávku cestných vozidiel prevažne v extraviláne, ktorej charakteristickým znakom je spevnená vozovka s krajnicou. Podľa dopravného významu (v zmysle technických noriem) sa cestné komunikácie delia na: - diaľnice „D“, rýchlostné cesty „R“, cesty I. triedy, cesty II. triedy, cesty III. triedy.

²² Slovenská technická norma(ďalej STN) 73 6100 – Názvoslovie pozemných komunikácií

„Cesty – cestné komunikácie určené na vzájomné dopravné spojenie medzi sídelnými útvarmi alebo ich záujmovým územím, medzi regiónmi, príp. krajmi a okresmi, s mimoúrovňovými a úrovňovými križovatkami; môžu byť s neobmedzeným a obmedzeným prístupom, alebo s obmedzeným pripojením.“ Cesty prechádzajúce z územia nášho štátu na územie susediaceho štátu a naopak, by mali byť na rovnakej kvalitatívnej úrovni s pohľadom kategórie cesty a technických parametrov.

„Diaľnica - pozemná komunikácia určená pre rýchlu diaľkovú a medzinárodnú dopravu cestnými motorovými vozidlami, ktorá je budovaná bez úrovňových križení, s oddelenými miestami napojenia pre vjazd a výjazd a ktorá má smerovo oddelené jazdné pásy; je prístupná iba cestným motorovým vozidlám, ktorých najvyššia povolená rýchlosť nie je nižšia, než stanovuje osobitný predpis“.

„Rýchlostná cesta – cesta s obmedzeným pripojením a prístupom vyhradená na premávku motorových vozidiel s konštrukčnou rýchlosťou určenou platnými pravidlami cestnej premávky, s mimoúrovňovými, výnimočne úrovňovými križovaniami a križovatkami.“

„Cesty I. triedy – cesty, ktoré majú význam najmä pre medzinárodnú a celoštátnu dopravu. Zabezpečujú bez prerušenia vzájomné prepojenia sídiel krajov a prepojenia hraničných priechodov“. Cesta I. triedy môže začínať a končiť na štátnej hranici, alebo na cestnej komunikácii vyššieho, alebo rovnakého dopravného významu (diaľnici, rýchlostnej ceste, ceste I. triedy). Začiatok staničenia je na štátnej hranici, na cestnej komunikácii vyššieho, alebo rovnakého dopravného významu (cesta nižšieho čísla).

„Cesty II. triedy – cesty, ktoré majú význam najmä pre dopravu medzi krajmi a okresmi. Zabezpečujú vzájomné prepojenie miest okresného významu“. Cesty II. triedy môžu začínať a končiť na štátnej hranici, na cestnej komunikácii vyššieho, alebo rovnakého dopravného významu (cesta nižšieho čísla). Začiatok staničenia je vždy na štátnej hranici , na cestnej komunikácii vyššieho, alebo rovnakého dopravného významu (cesta nižšieho čísla).

„Cesty III. triedy – cesty, ktoré majú spravidla miestny význam. Spájajú obce s cestou I. alebo II. triedy, ak obce ležia mimo nich a dopĺňajú cestnú sieť ekonomicky a dopravne zdôvodnenými cestnými prepojeniami“. Cesty III.

triedy nemôžu súčasne začínať a končiť v zastavanom území, alebo v území určenom na súvislé zastavenie tej istej obce. Cesta III. triedy môže a) začínať iba na : na štátnej hranici, ceste I. triedy, ceste II. triedy, ceste III. triedy, b) končiť : na štátnej hranici, ceste I. triedy, ceste II. triedy, ceste III. triedy a v ktoromkoľvek mieste intravilánu a extravilánu.²³

„Miestna komunikácia - verejne prístupná pozemná komunikácia slúžiaca prevažne miestnej doprave na území obce.“ Podľa dopravného významu, určenia a stavebno-technického vybavenia sa rozdeľujú do týchto tried: miestna komunikácia I. triedy, ktorou je najmä rýchlostná miestna komunikácia. Je určená na rýchlu dopravu a prístupná iba cestným motorovým vozidlám, ktorých najvyššia povolená rýchlosť nie je nižšia, než stanovujú platné pravidlá prevádzky na pozemných komunikáciách; miestna komunikácia II. triedy, ktorou je dopravne významná zberná komunikácia s obmedzením priameho pripojenia susedných nehnuteľností; miestna komunikácia III. triedy, ktorou je obslužná komunikácia; miestna komunikácia IV. triedy, ktorou je komunikácia neprístupná premávke cestných motorových vozidiel alebo na ktorej je umožnená zmiešaná premávka.

„Účelová komunikácia - pozemná komunikácia alebo pozemok plniaci funkciu komunikácie, ktoré slúžia na spojenie jednotlivých nehnuteľností pre potreby vlastníkov týchto nehnuteľností alebo na spojenie týchto nehnuteľností s ostatnými pozemnými komunikáciami alebo na obhospodarovanie poľnohospodárskych a lesných pozemkov.“²⁴

„Doprava – zámerné a organizované premiestňovanie vecí a osôb uskutočňované dopravnými prostriedkami po dopravných cestách. Základnými zložkami dopravy sú dopravné prostriedky, dopravné cesty a dopravné zariadenia.“²⁵

„Silnice – České synonymum pre pozemnú komunikáciu. Pomenovanie vzniklo v 18. storočí pre odlíšenie pevných zosilnených ciest takzvaného francúzskeho typu. Na niektorých miestach v práci používam označenie silnice

²³ https://www.ssc.sk/files/documents/rozvoj_cestnej_siete/koncepcia/03_cesty.pdf

²⁴ <https://www.nlfnorm.cz/terminologicky-slovník/144266#id-144266>

²⁵ BRINKE, Josef. Úvod do geografie dopravy. Praha: Karolinum, signatura T 11110, 1999

zámerne namiesto slova cesta. Na území Slovenska používanéjšie, alebo zaužívané pomenovanie hradská. Toto označenie neodkazuje spravidla kvalitu komunikácie, ale prevažne jej dopravný význam.

Región – Viac menej obmedzený zložitý dynamický priestorový systém, ktorý vznikol na základe interakcie prírodných a sociálno-ekonomických javov a procesov. Vykazuje určitý typ organizačnej jednoty, ktorá ho odlišuje od ostatných regiónov.²⁶

Ďalej sa môžeme stretnúť aj s ďalšou terminológiou, kde nájdeme pojmy ako poľná cesta, lesná cesta, komunikácia pre chodcov, komunikácia pre cyklistov, komunikácia pre chodcov a cyklistov, stezka, chodník, pššina, privádzač, prejazdny úsek, okruh, obchvat, doprovodná pozemná komunikácia, súbežná pozemná komunikácia, ktoré sa nachádzajú v intravilánoch a extravilánoch miest a obcí.

5 Historický vývoj a regulácia jazdy v pravo na území Československa

Tradícia pohybu sa po cestách tak ako to ľudia robia v súčasnosti začala v časoch peších chodcov, jazdcov na koni a vozov. Existuje na to veľa dôvodov, teórií a reálnych predpokladov. Od predpokladu, že sa ľudia na cestách pri strete s jazdiacimi šľachticmi na koňoch držali vľavo, aby nedostali bičom, až po čisto fyziologické predpoklady spojené s tým, že väčšina ľudí je pravákov a dokonca aj z politických dôvodov.

Neexistujú žiadne písomné dôkazy o tom, ako sa v staroveku jazdilo po cestách, no historici sa odvolávajú na archeologické nálezy a dohady. V starom kameňolome pri archeologických vykopávkach neďaleko Swindonu v grófstve Wiltshire sa našli stopy cesty z rímskej éry, kde stopy po kolesách voziacich ťažké kamene a stupeň poklesu cesty a jej podložie naznačoval ľavostrannú premávku. Jazda vľavo mohla byť historicky daná už od dôb starého Ríma.

²⁶ SEIDENGLANZ, Daniel, Geografie dopravy, In TOUŠEK, Václav et al. ekonomická a sociální geografie. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, s.373

Predovšetkým jazdci na koňoch bojovali pravou rukou a viedli koňa ľavou rukou, jazda vľavo sa tak javila prirodzenou.

Technická zmena nastala s príchodom viaczáprahu, kedy pohonič musel ovládať záprah teda sedel vľavo na „kozlíku“ a pravou rukou ovládal bičom záprah, aby mal čo najlepší výhľad musel sedieť tiež čo najviac na ľavej strane. Takto vedel zabezpečiť aj bezpečné vyhýbanie sa protiúdcim. V mnohých krajinách sa pravostranná premávka vyvinula spontánne a nakoniec bola zakotvená v legislatíve. Historicky je pravostranná jazda pripisovaná Napoleonovi a jeho vojenskej expanzii v Európe. Svoju úlohu tu zohral politický faktor. Krajiny, ktoré podporovali cisára Francúzska ako Nemecko, Taliansko, Poľsko, Španielsko, Holandsko, Švajčiarsko, začali jazdiť po pravej strane cesty. Tie krajiny, ktoré boli ich politickými protivníkmi, Anglicko, Rakúsko-Uhorsko, Portugalsko, zostali na ľavej strane. Pravostranný spôsob vedenia vozidiel osvojený v Nemecku po vzniku protektorátu Čechy a Morava bol aj napriek pristúpeniu Československa k Parížskej dohode, kde zmena jazdy vpravo mala nadobudnúť účinnosť od 1. mája 1939 zavedený na Českom území skoro okamžite po vstupe nemeckých vojsk 17. marca 1939.

6 Právna úprava pozemných komunikácií a ciest

Právnu úpravu ciest a ciest v Československu v roku 1918 prevzal Československý štát z právnej úpravy Rakúsko - uhorskej. Do právneho poriadku Československého štátu boli tieto Rakúsko - uhorské právne predpisy prevzaté recepčným ustanovením zákona č. 11/1918 Zb. z. a n. z 28. októbra 1918, o zriadení samostatného štátu československého, obsiahnutom v čl. 2: *„Všetky doterajšie zemské a ríšske zákony a nariadenia zostávajú v dočasnej platnosti“*. Zákon zachoval v čl. 3 tiež doterajšiu verejnú správu: *„Všetky úrady samosprávne, štátne, župné, ústavy štátne, zemské, okresné a najmä obecné sú podriadené Národnému výboru a zatiaľ úradujú a konajú podľa doterajších platných zákonov a nariadení“*.²⁷

²⁷ Zákon č. 11/1918 Sb., o zřízení samostatného státu československého, Národního výboru československého. Schválené: 28.októbra 1918

Cestné právo sa vyznačovalo veľkou roztrieštenosťou, pretože pre každú jednotlivú krajinu Rakúsko – uhorskej monarchie platila iná zákonná úprava. Nejednalo sa však len o roztrieštenosť formálne normatívnu ale aj vecnú, ktorá zodpovedala rôznej politickej, ekonomickej a hospodárskej úrovni jednotlivých krajín. Táto práca sa zameriava na normy platné na území Čiech, Moravy, Sliezska, Slovenska a Podkarpatskej Rusi v období, keď boli súčasťou Československa.²⁸ V súvislosti s roztrieštenosťou právnych predpisov platných pre tému riešenú v tejto práci, bolo jedným z jej cieľov pokúsiť sa vytvoriť prehľad všetkých právnych predpisov, ktoré vstúpili na územie Československa do platnosti na základe tzv. „recepčnej normy“. Z hľadiska normatívnych základov právnej úpravy ciest bolo základným spoločným znakom pre celé územie Československa rozdelenie ciest na cesty erárne (štátne) a neerárne (neštátne). Ďalším spoločným znakom zákonných úprav jednotlivých krajín bolo oddelenie správy komunikácií z pohľadu starostlivosti a rozvoja cestnej siete z pozície ich vlastníka a hospodárskeho správcu pri výstavbe, správe a údržbe a ich správe z hľadiska výkonu verejnej správy. Tretím spoločným znakom cestných predpisov bolo aj to, že jednotne upravovali oblasť ciest verejných a nie ciest v súkromnom vlastníctve.

História právnej úpravy do roku 1918 pre Čechy, Moravu a Sliezske je veľmi obširná a nie je podstatou tejto práce, no nemôžem túto úpravu vynechať nakoľko sa právne úpravy prelínajú do obdobia po vzniku Československa. Normotvorba má historický súvis z rozvojom a budovaním cestnej siete hlavne v druhej polovici osemnásteho storočia a v prvej polovici devätnásteho storočia.

Pre Slovensko a Podkarpatskú Rus platila v oblasti cestného práva jediná norma, ktorou bol Uhorský zákonný článok I/1890, o cestách a mýte, ktorý upravoval oblasť stavby, správy a údržby ciest ako aj oblasť cestnej polície. Tento zákonný článok bol novelizovaný zákonom č. 302/1921 Zb. z. a n., ktorým sa pozmeňujú niektoré ustanovenia zákonného článku I z roku 1890, pojednávajúceho o verejných cestách a mýte na Slovensku a v Podkarpatskej Rusi. Oblasť trestania v odbore cestnej polície, pri dohľade nad dodržiavaním povinností spojených s užívaním ciest, upravoval zák. čl. XL/1879, trestný

²⁸ Hácha, E., Weyr, F., Laštovka, L., Hoetzel, J.: Slovník veřejného práva československého, svazek IV, heslo silnice a cesty veřejné, s. 205 - 227. Polygrafia, Brno 1938,

zákon o priestupkoch. Vyvlastnenie pre verejné cesty bolo komplexne upravené podľa jednotného zákona čl. XLI/1881, o vyvlastnení.

Pred rokom 1918 pre Čechy, Moravu a Sliezske považujem za najdôležitejšie zemské zákony. Pre Čechy zákony č. 46 čes. z. z. z 12. augusta 1864, „o tom, kto jest povinnen přispívati na veřejné nestátní silnice a komu přísluší o nich rozhodovati“ a zákon č. 41 čes. z. z. z 31 mája 1866, o technicko – hospodárskej správe verejných ciest, ktoré nie sú erárne. Moravské cesty upravoval obzvlášť zákon č. 38 mor. z. z. z 30. septembra 1877, o zakladaní a spravovaní neerárnych verejných silnic a ciest na Morave, v znení zákonov z 8. decembra 1881.

6.1 Právna úprava v rokoch 1918 – 1938

Geopolitické zmeny po prvej svetovej vojne priniesli rozpad Rakúsko-Uhorska a vznik Československej republiky, ktorá bola vyhlásená 28. októbra 1918 v Prahe. Dňa 30. októbra 1918 sa martinskou deklaráciou prihlásili k spoločnému štátu Čechov a Slovákov i zástupcovia Slovenska. Hranice nového štátu stanovila Svetová mierová konferencia v Paríži, pričom súčasťou ČSR sa stala tiež Podkarpatská Rus. Československý štát tak mal 140 484 km² a 13 613 000 obyvateľov. Československo patrilo najmä vďaka ekonomike českých krajín medzi 15 najvyspelejších štátov sveta. Kým najväčšie percento českého obyvateľstva bolo zamestnané v priemysle a žilo prevažne v mestách, na Slovensku a Podkarpatskej Rusi dominovalo vidiecke obyvateľstvo. Povojnový technický a priemyselný rozvoj, ako aj rozmiestnenie obyvateľstva si vyžadovalo nepochybne aj úpravu komunikácií. Aj súčasný hospodársky historici sa zhodujú, že 1. ČSR vznikla z území, ktoré boli v roku 1918 na rôznom stupni hospodárskeho a sociálneho rozvoja. Vyspelejšou časťou boli české krajiny, potom nasledovalo Slovensko a najmenej rozvinutá bola Podkarpatská Rus. Zaostávanie Slovenska sa oproti českým krajinám odhaduje v hospodárskej, sociálnej a technickej úrovni na 30 až 70 rokov. Kým hospodárstvo českých krajín predstavovalo asi 75% objemu priemyselnej výroby Predlitavska, na území Slovenska bolo sústredených približne 19%

priemyselného potenciálu Zalitavska.²⁹ Ďalším veľkým problémom bolo, že v jednotlivých častiach republiky platili rozdielne zákony a správny systém. Právna úprava tak musela reagovať na množstvo vzniknutých situácií.

Zákon č. 156/1919 Sb. z. a n., ktorým sa povoľuje náklad na núdzové práce cestné. Ide o právny predpis upravujúci poskytovanie štátnych subvencií v období po prvej svetovej vojne. Právny predpis, ktorý znížil počas zlej medzivojnovovej hospodárskej situácie obciam a okresom veľkosť ich podielov na úhrade stavebných prác na 2/5 a zvýšil podporu štátu až na 3/5 skutočných stavebných nákladov. Prílohou zákona boli zoznamy ciest v Čechách, na Morave, v Sliezske a na Slovensku vrátane predpokladaných častí na ich dokončenie.

Zákon č. 307/1919 Sb. z. a n., o zaradenie cestmajstrov, mostných a vodičov parných valcov do úradníckych tried platových a hodnostných riešil zaradenie vybraných profesií týkajúcich sa aj cestmajstrov.

Zákon č. 319/1919 Sb. z a n., ktorým sa povoľuje ďalší náklad na núdzové práce cestné. Novelizoval zákon č. 156/1919 Sb. z. a n. V nadväznosti na chýbajúci benzín sa symbolom luxusu v povojnovom nedostatku stali automobily. Zatiaľ nimi disponovala len armáda a vláda. Niekoľko fyzických osôb vlastnilo automobil už z predvojnového obdobia, súkromné jazdy boli prísne zakázané kvôli nedostatku pohonných látok. Rakúsko - Uhorsko malo pred vojnou dostatočné zásoby ropy v Halíči. republika musela palivo a oleje dovážať z Poľska, Rumunska a z Ameriky, najmä počas roka 1919 sa viaceré možnosti nákupu znemožnili, preto boli tieto výrobky len na prídel.³⁰

Obežníkom zemskej správy politickej v Prahe zo dňa 25. 9. 1920, č. 6 – 1099/3 – 278.301, o jednotnej úprave používania osobných automobilov a

²⁹ HOLEC, Roman. Hospodárstvo. In KOVÁČ, Dušan (ed) Slovensko v 20. storočí. Prvá svetová vojna 1914-1918. Bratislava: VEDA, 2008, s. 131-132

³⁰ HERMANN, Přehled činností za prvé pětiletí, ref.153 s.94, Ministerstvo veřejných prací. Návrh nařízení o zákazu jízdy soukromými automobily

nariadením prezidenta zemskej správy zo dňa 17. 12. 1920, č. 11 mor. z. z., týkajúcich sa jazdy nákladnými automobilmi sa legalizovalo používanie týchto automobilov.

Zákon č. 17/1920 Zb. z. a n., ktorým upravujú sa služobné pomery trvale ustanovených zriadencov a cestárov okresných zastupiteľstiev v Čechách a okresných cestných výborov na Morave a v Sliezske ustanovuje kompetencie orgánov štátnej správy, ukladá povinnosti orgánom štátnej správy, ustanovuje práva fyzických osôb a ukladá povinnosti fyzickým osobám.

Zákon č. 126/1920 Sb. z. a n., o zriadení župných a okresných úradov v republike Československej v znení zákona č. 125/1927 Sb. z. a n., o organizácii politickej správy, určil správu okresným úradom a vytvoril cestné okresy. Tie do tohto nariadenia vykonávali v Čechách, Morave a Sliezske okresné správy politické, Slovensku okresné výbory a Podkarpatskej Rusi slúžnovské úrady. V obvodoch zastupiteľského okresu, kde nebolo sídlo, mohla byť vytvorená okresná komisia na správu a dozor nad cestami.

Ministerským nariadením č. 229/1920 Sb. s plnou mocou pre správu Slovenska zo dňa 24. marca 1920 o dočasnej úprave príslušnosti vo veciach verejných ciest a mýta na Slovensku, všetky veci týkajúce sa verejných ciest a mýt, ktoré podľa uhorského zák. čl. I.: 1890 boli v pôsobnosti uhorského ministerstva obchodu, začali patriť až do ďalšej zákonnej úpravy do pôsobnosti ministerstva verejných prác.

Nariadením vlády č. 537/1920 Sb. z. a n., sa upravuje spôsob vyberania poplatkov dlažobných a mýtnych v zmysle uhorského zák. čl. I/1890 na Slovensku a v území Podkarpatskej Rusi.

Nariadením zemskeho prezidenta Sliezskeho zo dne 8. 6. 1921, č. II – 178/3 Sb. z. a n., sa upravilo predchádzajúce nariadenie z roku 1920 o jazde nákladnými automobilmi.

Zákonom č. 302/1921 Sb. z. a n., ktorým sa pozmeňujú ustanovenia udržiavania municipálnych ciest podľa zákonného článku I z roku 1890, jednajúce o verejných ciest a mýta na Slovensku a v Podkarpatské Rusi.

Nariadenie vlády republiky Československej č. 385/1922 Sb. z. a n., o presunoch pôsobnosti administratívnych úradov na Slovensku rozhodlo o pôsobnosti župného úradu v správe ciest vicinálnych a obecných. Jednalo sa hlavne o prejednávanie sťažností, zostavovanie komisií, rozhodovanie o odvolaniach a o povoľovaní prevozov (komp) pri vicinálnych cestách.

Zákon č. 158/1924 Sb. z. a n., rozhodol o zrušení časti okresných ciest I. triedy na trase Prostějov – Boskovice – Svitávka a Sloup – Valchov.

Zákon č. 85/1926 Sb. z. a n., o pôsobnosti ministerstva verejných prác vo veciach verejných ciest a mýta na Slovensku a v Podkarpatskej Rusi v § 2 ruší nariadenie ministra zo dňa 24. marca 1920.

Vládne nariadenie č. 106/1926 Sb. z. a n., o čiastočnom prenesení pôsobnosti prenieslo časť pôsobností pri správe ciest zo župana v Mukačeve na úrady nižšej inštalácie.

Vládne nariadenie č. 190/1926 Sb. z. a n., rozhodlo o presune pôsobnosti administratívnych úradov na Slovensku vo veciach župných ciest, ciest prejazdných, ciest spájajúcich železničné stanice s najbližšími cestami štátnymi,

župnými, obecnými a obcami a o verejných cestách zriadených a udržiavaných súkromníkmi, spoločnosťami a spoločenstvami.

Vládne nariadenie č. 191/1926 Sb. z. a n., o úprave výkonnej služby pre verejné štátne cesty na Slovensku upravovalo, že výkonná služba pre štátne cesty v príslušných územných obvodoch pôsobnosti náležala okresným úradom. Jednalo sa o udržiavanie, hospodárne použitie finančných prostriedkov, zaisťovanie pravidelných prehliadok stavu vozoviek. Župným úradom náležal dozor nad riadnym obstarávaním, schvaľovaním úpravy a oprav, vytváranie rozpočtov a podkladov na stavby a práce.

Zákonom č. 116/1927 Sb. z. a n., o cestnom fonde, v znení zákona č. 76/1931 Sb. sa zriaďuje štátny cestný fond. Vytrácajú sa objektívne a subjektívne brzdy rozširovania automobilizmu ako nedostatok benzínu a pohonných látok, neúmerne vysoké zdanenie, spoločenská predpojatosť. Podľa štatistiky dosiahol medzi rokmi 1928 a 1930 skokovo najvýraznejší nárast v celom medzivojnovom období z 59000 na viac ako 100000 motorových vozidiel. Celkovo sa medzi rokmi 1922 až 1930 zvýšil počet motorových vozidiel až desaťnásobne a počet obyvateľov pripadajúcich na jedno motorové vozidlo klesol z 1394 na 145.³¹ Účelom cestného fondu je zabezpečiť prostriedky na zlepšenie štátnych ciest, na čiastočnú úhradu nákladov spojených s udržiavaním, výstavbou a prestavbou štátnych ciest a mostov, na poskytovanie príspevkov na zlepšenie ciest zemských, okresných a vicinálnych, ktoré majú mimoriadny význam pre dopravu, obzvlášť diaľkovú. Účelom bolo aj zlepšenie ciest obecných v obvode miest, v ktorých bolo sídlo zemského úradu, pokiaľ išlo o cesty rovnakého významu pre dopravu. Peňažné prostriedky si fond zabezpečoval z bežných príjmov (dane a poplatky) a pôžičkami. Cestný fond, ktorého rozpočet bol súčasťou štátneho rozpočtu, spravoval po dohode s ministrom financií minister verejných prác, ktorý bol povinný podať každoročne správu Národnému zhromaždeniu o hospodárení.

³¹ PRŮCHA, Václav et. al, Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918 – 1992, Praha: Věšehrad, 2012, s.172

Vládne nariadenie č. 144/1927 Sb. z. a n., vykonávacie vládne nariadenie k zákonu o cestnom fonde, nariaďovalo zlepšenie a zdokonalenie vozoviek, nahradenie úrovňových križovatiek nadjazdami a podjazdami. Špecifikovalo daň pre motorové vozidlá ako aj výšku dane. Samotnú normu sa podarilo schváliť s výraznou podporou ministra financií Karla Engliša.³² Cestný fond bol zriadený ako samostatná právnická osoba. Prostriedky do fondu plynuli zo zavedenej dane z motorových vozidiel a z cestovného poplatku za osobnú autobusovú dopravu. Pre účely fondu boli využité tiež ďalšie poplatky no ani tieto nestačili na rozvinutie činnosti, preto bol fond oprávnený na uzatvorenie pôžičky od Ústrednej sociálnej poisťovne vo výške jednej miliardy Kč na dobu desiatich rokov. Potom tejto dobe sa predpokladalo, že počet automobilov bude taký počet, aby sa fond dokázal financovať sám. Okrem peňazí fondu boli na opravy ciest stále uvoľňované aj prostriedky zo štátneho rozpočtu.³³

Zákon č. 177/1927 Sb. z. a n., o pozemkovom katastri a jeho vedení zaznamenával zoznam ciest, zoznam stavieb ciest a cestných zariadení.

Vládne nariadenie č. 96/1928 Sb. z. a n., o niektorých presunoch pôsobností zemských úradov na úrady okresné, v znení vládneho nariadenia č. 186/1929 Sb. z. prenášal pôsobnosť zemských úradov na okresné úrady. Týkalo sa to zemského úradu v Brne, Opavě, Bratislave a Užhorode. Do tejto doby túto činnosť vykonávali v Čechách silniční výbory a na Slovensku cestné vicinálne výbory. Do pôsobnosti silničných respektíve cestných výborov bolo vykonávanie stavieb ako aj kompletná technická a ekonomická správa okresných ciest. Zemský výbor vykonával dohľad nad činnosťou okresných cestných výborov a rozhodoval o sťažnostiach podaných voči ich rozhodnutiam. Výbory sa volili na obdobie 6 rokov skupinami zájemníku. Boli riadené priamo zemským výborom, alebo prostredníctvom dozorných okresov (oddelenie zemského

³² ŠIŠKA, Karel. Dopravnictví. Silnice a silniční mosty. In DRACHOVSKÝ, Josef et al. Ěskoslovenská vlastivěda. Svazek šestý, PRÁCE. Praha: SFINX, 1930 ref. 253, s. 423

³³ ŠTEMBERK, Automobilista, ref 85, s. 31-32

staviteľského úradu). Ich činnosť bola ukončená týmto nariadením a prevzali ju okresné výbory. Bol to dôsledok tzv. inkameračného programu, ktorý previedol 4000km ciest do siete štátnych ciest a jeho zmyslom bolo finančné odľahčenie okresov a snaha vyrovnať hustotu cestnej siete.³⁴

Vládne nariadenie č. 100/1928 Sb. z. a n., o úprave výkonnej služby pre verejné štátne cesty v Podkarpatskej Rusi priniesla efektívnejšie postupy, zodpovednosť a pravidlá vo výkone správy.

Vládne nariadenie č. 133/1928 Sb. z. a n., o úprave služobných a platových pomerov nižších orgánov cestných a mostných, rozdeľovalo zamestnanecké kategórie v štátnej službe. Určovalo podmienky prijatia do štátnej služby, služobnú prísahu, služobné povinnosti, pracovné podmienky a plat, ktorý sa skladal zo slúžneho, činovného a výchovného.

Vládnym nariadením č. 187/1929 Sb. z. a n., účinným od 15. januára 1930 sa presúvajú niektoré pôsobnosti ministerstiev na úrady zemskej politickej správy, aby sa zrýchlilo a zefektívnilo udeľovanie povolení.

Vládne nariadenie č. 64/1930 Sb. z. a n., ktorým bol vykonaný zákon o pozemkovom katastri v znení zákonov č. 61/1941 Sb. a č. 30/1945 Sb. aktualizoval zoznamy ciest, ich pomenovanie (napríklad Berounsko - Haselbašská) a druhu (štátna, zemská, okresná, obecná a pod.), ďalej katastrálne územia, ktorými cesty prebiehajú, parcelné čísla, výmery a podstatné údaje o rozmeroch a dopravnej dôležitosti ciest.

³⁴ Popelka, Petr - Okresní silniční výbory ve Slezsku (1868-1928). Petra Popelku. *Slezský sborník = Acta Silesiaca* Roč. 110, č. 3-4 (2012), s. 201-220

Zákonom č. 9/1931 Sb. z. a n zo dňa 24. apríla 1926., sa ratifikovala Medzinárodná zmluva o jazde motorovými vozidlami medzi Československou republikou a štátmi Nemecka, Rakúska, Belgicka, Brazílie, Veľkej Británie a Severného Írska, Bulharska, Kuby, Dánska, Gdaňska, Egypta, Španielska, Estónska, Fínska, Francúzska, Guatemaly, Grécka, Maďarska, Írska, Taliansko, Lotyšska, Litvy, Luxemburska, Maroka, Mexika, Monaka, Nórska, Holandsko, Peru, Perzie, Poľska, Portugalska, Rumunska, Kráľovstvom Srbov, Chorvátov a Slovincov, Siamu, Švajčiarska, Tunisu, Turecka, Zväzu sovietskych socialistických republík a Uruquaya, ktorá zjednocovala povinné podmienky pre jazdu po verejnej ceste.

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky, vládne nariadenie č. 16/1931 ZV, zaviedlo povinnosť používania bŕzd u povozov a ich označenia tabuľkami s označením majiteľov povozov.

Zákon č. 198/1932 Sb. z. a n., o doprave osôb, alebo tovaru motorovými vozidlami či už pri prevádzke pravidelnej alebo nepravidelnej, špecifikoval prevádzku a vydávanie koncesií na takúto prevádzku. Motorové vozidlá boli podľa tohto zákona, vozidlá uvádzané do pohybu motorickou silou, ktoré sa pohybovali po zemi, ale nie na koľajniciach. Za motorové vozidlá sa nepokladali vozidlá trolejové.

Pri čoraz častejšej doprave, aj pri súmraku, po zotmení a zhoršených poveternostných podmienkach, vládne nariadenie č. 188/1933 ZV, o opatrilu velocipédy vzadu odrazovým sklom.

Vyhláška č. 1/1934 ZV, odlúčila agendu vicinálnych výborov od agendy okresných úradov a upravila otázky zamestnania zamestnancov zemskej politickej správy vo vicinálnych výboroch.

Vyhláškou zemského prezidenta v Prahe č. 9/1934 čes. vest., bola upravená doprava na štátnych, zemských a okresných cestách v správnom obvode Českej zeme, zároveň vládne nariadenie č. 70/1934 Sb. z. a n., o úprave niektorých pomerov verejných hlavných a miestnych štátnych dráh a štátom spravovaných k verejným pozemným komunikáciám.

Vládne nariadenie č. 158/1934 Sb. z. a n., o dočasnom oslobodení nových osobných automobilov od dane z motorových vozidiel, malo motivovať nových majiteľov áut.

Zákon č. 63/1935 Sb. z. a n., o vyvlastnení k účelom obrany štátu, v znení zákona č. 94/1950 Sb. reagoval na zvyšujúce sa napätie v Európe pre prípad mobilizácie a vojny a potreby používania na takéto účely.

Tri roky po prijatí zákona o doprave vznikla potreba tento zákon aktualizovať zákonom novým č. 77/1935 Sb. z. a n., o doprave motorovými vozidlami a ich zdanení, ktorá dopĺňala hromadnú dopravu autobusom a nepravidelnú dopravu, určila len pre územne stanovený obvod.

Zákon č. 78/1935 Sb. z. a n., ktorým sa menia niektoré ustanovenia o spotrebnej dani z minerálnych olejov, reagoval na dovoz ropných produktov na územie Československa zo zahraničia, zároveň určoval spotrebnú daň a množstvo podliehajúce dani spotrebnej. Na podporu domácej výroby pohonných látok bola splnomocnená vláda.

Zákon č. 81/1935 Sb. z. a n., o jazde motorovými vozidlami a vládne nariadenie č. 203/1935 Sb. z. a n., ktorým sa vykonáva zákon č. 81/1935 Sb. z. a n., o jazde motorovými vozidlami vytvoril register motorových vozidiel, ich rozdelenie, podmienky a výcvik vedenia motorového vozidla, bezpečnosť cestnej premávky (v uzavretých osadách obmedzenie rýchlosti na 35 km/h),

zodpovednosť za škodu spôsobenú vedením motorového vozidla a nároku na odškodnenie.

Vládne nariadenie č. 203/1936 Sb. z. a n., o zvláštnych nariadeniach na silnicích a cestách kde hlava VII. prevádzajúceho nariadenia k zákonu o obrane štátu určovala ďalšie podmienky v prípade vojenskej núdze. Nariadenie zaviedlo päť prvých výstražných značiek.

Vládne nariadenie č. 264/1937 Sb. z. a n., ktorým je prijaté vyňatie niektorých kategórií motorových vozidiel z platnosti právnych predpisov o preukázaní spôsobilosti riadenia motorového vozidla a menilo sa vykonávacie nariadenie k zákonu o jazde motorovými vozidlami. Zároveň zákon č. 82/1938 Sb. z. a n. a vládne nariadenie č. 100/1938 Sb. z. a n., ktorým sa vykonáva zákon č. 82/1938 Sb., upravil dopravné značenie pre cestnú dopravu.

Na zavedenie jazdy vpravo sa signatárske štáty vrátane Československa zaviazali v rámci dodatku k Parížskej dohode v roku 1926. V roku 1931 Československo prijalo, že zmenu zavedie do piatich rokov. Rozhodlo o tom opatrenie Stáleho výboru Národného zhromaždenia č. 275/1938 Zb. zo dňa 10. novembra 1938. Účinnosť tohto ustanovenia bola stanovená na 1. mája 1939.

Vládne nariadenie č. 309/1938 Sb. z. a n., o niektorých opatreniach súvisiacich so zriadením priebežnej automobilovej cesty Vratislav – Brno – Vídeň bola vylúčená možnosť podania akýchkoľvek námietok proti stavebnému projektu a ďalej, že schválením trasy bolo možné považovať stavbu za právoplatne povolenú, pričom schvaľujúcim cestným úradom bolo ministerstvo verejných prác.

Vládne nariadenie č. 372/1938 Sb. z. a n., o stavbe diaľnic, o zriadení generálneho riaditeľstva stavby diaľnic a jeho organizácií, v znení vládneho nariadenia č. 189/1939 Sb. stavebné konanie značne zjednodušilo, uplatňovala sa koncentračná zásada, ktorá umožňovala vzniesť námietky pri miestnom

šetrení a stanovovalo, že súkromné práva nemôžu byť prekážkou pri vydaní stavebného povolenia. Vládne nariadenie č. 383/1938 Sb. z. a n., ktorým sa vykonávajú niektoré opatrenia pre vedenie štátneho hospodárstva dopĺňal financovanie štátneho cestného fondu zriadeného v roku 1927.

Dôležitá norma, ktorá nikdy nenabudla právoplatnosť je vládny návrh zákona „o veřejných silnicích a veřejných cestách a o silniční a čestní policii“. Táto veľká novela zahrňovala predchádzajúce právne predpisy vydané v oblasti cestných komunikácií. Návrh ucelene a podrobne rozoberal celú právnu oblasť ciest a komunikácií. Obsahuje dve Časti rozdelené na Hlavy Časť I. Hlava I. upravuje silnice a cesty, príslušenstvo, verejnosť, spory a užívanie. Hlava II. delí silnice a cesty na štátne, zemské, okresné, obecné a zájemnícké. Ustanovuje prevzatie komunikácií štátom. Prevzatie a preradenie komunikácií okresných, obecných, zájemníckých do vyššej triedy komunikácií neštátnych. Práva a záväzky tretích osôb. Hlava III. konkrétne a podrobne ustanovuje stavby, prestavby a úpravy ciest. Hlava IV. hovorí o udržiavaní. Hlava V. upravuje správu ciest a komunikácií. Hlava VI. stanovuje úhradu nákladov na stavbu, prestavbu, úpravu, udržiavanie a na správu. Hlava VII. rieši vyvlastnenie. Hlava VIII. povinnosti vlastníkov a užívateľov pozemkov prilahlých a nehnuteľností v okolí ciest. Hlava IX. prístup a príjazd z ciest na prilahlé nehnuteľnosti a na iné komunikácie. Hlava X. výsadbu stromoradií pri cestách. Hlava XI. zrušenie komunikácií a ciest. Hlava XII. mýta a poplatky za užívanie. Hlava XIII. dozor štátu na neštátne komunikácie a cesty. Hlava XIV. úrady a právomoc. Hlava XV. obsahuje prechodné ustanovenia. Časť II. definuje cestnú políciu. Hlava I. poriadok cestnej polície. Hlava II. trestné ustanovenia. Hlava III. úrady a orgány cestnej polície. Návrh bol obsiahly a nadčasový je len škoda, že rozdelením Československa a zriadením Protektorátu Čiech a Moravy nebol tento zákon prijatý.

6.2 Právna úprava v rokoch 1939 – 1961

Protektorát v oblasti cestnej dopravy zavádzal charakter rámcový nariadení a ďalšie ustanovenia mali byť rozvedené v ďalších vládnych nariadeniach. Ministerstvo vnútra predložilo osnovu nariadenia o správaní sa v cestnej doprave, Ministerstvo verejných prác osnovu nariadenia o pripustení osôb a vozidiel na dopravu na cestách. Výsledkom boli tri vládne nariadenia č. 241/1939 Sb. z. a n., o jazde s motorovými vozidlami, v znení vládneho nariadenia č. 286/1940 Sb., vládne nariadenie č. 242/1939 Sb. z. a n., o správaní sa v cestnej doprave (cestný dopravný poriadok), vládne nariadenie č. 243/1939 Sb. z. a n., o pripustení osôb a vozidiel na dopravu na cestách. Upravovali sa rýchlostné limity kde sa stanovila najvyššia povolená rýchlosť. Nemecké vojská po okupácii jazdili v pravo a opatrenie č. 275/1938 Sb. na jazdu v pravo malo nadobudnúť 1. mája 1939. Avšak na cestných komunikáciách vznikali kolízie a tak veliteľ nemeckej armády generál von Brauchitsche nariadením od 17. marca 1939 na územiach pod ochranou nemeckého vojska zaviedol pravostrannú jazdu. Výnimka jazdy pre Prahu bola zrušená vyhláškou pražského policajného riaditeľstva 26. marca 1939.³⁵ Po podpísaní Mníchovskej dohody v októbri 1938 bola vyhlásená autonómia Slovenska a v marci 1939 bol vyhlásený tzv. Slovenský štát. Trval v rokoch 2. svetovej vojny a v tomto období neboli na Slovensku prijaté právne normy regulujúce cesty a cestné komunikácie. Podobná situácia postihla aj Podkarpatskú Rus, ktorá sa stala 2. novembra na základe prvej Viedenskej arbitráže súčasťou Maďarska.³⁶ Medzi najvýznamnejšie právne predpisy v oblasti pozemných komunikácií v Československu vydané v období 1939 až 1962 patria : Nariadenie Slovenskej národnej rady č. 9/1946 Zb. n. SNR, o vicinálnych cestách; Zákon č. 147/1949 Zb., ktorým sa vydávajú niektoré predpisy o verejných cestách; Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení zákona č. 27/1984 Zb.; Vyhláška Ministerstva dopravy a spojov č. 136/1961 Zb., ktorou

³⁵ <https://www.digitalniknihovna.cz/mzk/>, nové zákony a nariadenia Protektorátu

³⁶ Deák, Ladislav (2008), „Medzinárodno-politické súvislosti Viedenskej arbitráže a dôsledky pre južné Slovensko“, in Šmihula, Daniel, Viedenská arbitráž v roku 1938 a jej európske súvislosti : Zborník príspevkov z vedeckej konferencie konanej v Bratislave 10. novembra 2008, Bratislava: Vojenský historický ústav

sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách. Bližšie sa týmto právnym predpisom venujem v jednotlivých kapitolách.

Rozvojom pracovných strojov potrebných nielen na budovanie ciest, ako aj strojov poľnohospodárskych vyhláška ministerstva verejných prác č. 90/1940 Sb. z. a n., ktorou určila druhy automobilových pracovných strojov, ktoré boli vyňaté z predpisov o pripúšťacom konaní pre motorové vozidla.

Vládnym nariadením č. 174/1941 Sb. z. a n., boli prevzaté okresné cesty protektorátom Čechy a Morava do správy a udržiavania. Vláda Protektorátu Čechy a Morava nariadením č. 178/1941 Sb. z. a n., o vzdialenostiach stavieb a prevádzok od diaľnic a ochranných lesov pozdĺž ciest určovala stavby podľa stavebných poriadkov až do sto metrov a v nezastavanom území až do vzdialenosti až päťsto metrov.

Vládnym Protektorátnym nariadením č. 179/1941 Sb. z. a n., zaniká platnosť starých vodičských oprávnení pre motorové vozidlá a povinnosť výmeny za oprávnenia nové s novým určením kategórií. Vládne nariadenie č. 415/1941 Sb. z. a n., upravuje výcvik vodičov.

Vzhľadom na používanie vozidiel nie len na ropné produkty ale aj pohon generovaný drevom, uhlím alebo karbidom vládne nariadenie č. 84/1942 Sb.z. a n., o riadení motorových vozidiel, hnaných generátorovým plynom, a o prestavbe motorových vozidiel na iné druhy pohonu upravuje používanie a prestavby takýchto vozidiel.

Vládne nariadenie č. 109/1942 Sb. z. a n., o zmene stavebných poriadkov špecifikuje pôsobnosť obci a zemských úradov pri výkone stavebnej polície pre zaistenie stavebnej bezpečnosti.

Vláda Protektorátu Čechy a Morava vydáva nariadenie č. 1/1943 Sb. z. a n., o čistení verejných chodníkov v uzatvorenej časti obce pre majiteľov a používateľov týchto komunikácií.

Zvýšenie nehodovosti na cestách viedlo kompetentných k prijatiu vládneho nariadenia č. 226/1943 Sb. z. a n., o hustení obručí motorových vozidiel a ich vlečných vozov pod hrozbou vysokej pokuty do 5000 Korún alebo odňatím slobody do štrnásť dní.

Vládne nariadenie č. 319/1943 Sb. z. a n., ktorým sa zavádzajú do účinnosti niektoré ustanovenia poriadku o pripúšťaní k cestnej doprave pre vlečné vozy, ktoré boli dané do prevádzky pred 1. októbrom 1940 prideluje pripúšťacie značky a jazdné preukazy.

Vyhláška č. 384/1943 Ú. n., o smere dopravy na verejných cestách upravovala práva povinnosti účastníkov cestnej premávky.

Nakoľko prijaté opatrenia na zabránenie kolízií neboli dostatočné, vládne nariadenie č. 12/1944 Sb. z. a n., o zmene poriadku o pripustení k cestnej doprave upravilo používanie pneumatík pre nákladné autá, autobusy a vlečné vozy.

Profesie cestmajstri a cestári vládny nariadením z 12. januára 1944 č. 13/1944 Sb. z. a n., o prevzatí okresných cestmajstrov a cestárov, ktorí sú zamestnaný pri správe a udržiavaní okresných ciest prevzatých podľa vládneho nariadenia zo dne 30. apríla 1941, Sb. č. 174, prešli do protektorátnych služieb.

Vyhláška ministra dopravy a techniky č. 34/1944 Sb. z. a n., ktorou sa vykonávalo vládne nariadenie č. 12/1944 Sb., o zmene poriadku o pripustení k cestnej doprave dopĺňalo rýchlostné hranice, rýchlostné štítky pre motorové vozidlá a prevádzku autobusových liniek. Následne bolo vydané Vládne

nariadenie č. 50/1944 Sb. z. a n., o príslušnosti vo veciach pripustenia k cestnej doprave a správania sa v cestnej doprave.

Vojnové obdobie a nedostatok pracovných síl prinútilo protektorátnu vládu vydať vládne nariadenie č. 147/1944 Sb. z. a n., o úľavách pre udeľovanie povolení viesť motorové vozidla, používaných na verejnú dopravu osôb.

Infraštruktúra ako aj cestné komunikácie boli po druhej svetovej vo veľmi zlom stave. Následkom bojov bolo zničených, či poškodených množstvo ciest a mostných konštrukcií. Európsky automobilizmus bol vo výraznom úpadku. No aj napriek tomu bol po skončení vojny bol jedným z prvých nariadení v oblasti právnych dopravných úprav dekrét prezidenta republiky č. 76/1945 Sb. z. a n., o požadovaní dopravných prostriedkov po dobu mimoriadnych hospodárskych pomerov, pre dôležité účely zásobovania uhlím pred vykurovacou sezónou a zber poľnohospodárskych produktov. Obdobie bezprostredne po svetovej vojne, útlm výroby a úpadok automobilizmu koncom 40. rokov, ako aj znárodňovanie podnikov i sústredenie stavebných kapacít na masívnu industrializáciu krajiny spôsobili zastavenie výstavby diaľnic, ktorá sa rozbehla za vojny. Cestná sieť však bola rekonštruovaná a na mnohých miestach sa budovali bezprašné vozovky. Mnohé cesty II., či III. triedy boli rozširované a prekategorizované o triedu vyššie. Prakticky do každej obce sa dalo dostať po spevnenej vozovke. Postupný nárast počtu vozidiel spôsobil najmä v Čechách preťaženie tamojšej cestnej siete. Opätovne sa začalo uvažovať o výstavbe diaľnic v Československu. Rovnako tak bolo potrebné zlepšiť reguláciu a správu už existujúcej cestnej siete.

Povojnovým nariadením Slovenskej národnej rady č. 9/1946 Sb. n. SNR, súvisiacich so zrušením župnej samosprávy prešla správa vicinálnych ciest na okresné národné výbory.

V roku 1947 začína dvojročný plán obnovy hospodárstva, ktorého súčasťou je i dostavba diaľnice v Česku. V roku 1949 mala byť spojená Praha a Posázavie. Na mostoch prebiehali práce pomerne plynulo, no na ostatných

častiach len v obmedzenom množstve. Začiatkom roka 1948 boli predkladané návrhy na plánovaný päťročný plán, kde sa okrem iného uvádzala aj nutnosť dostavby diaľnice, ale už len na úseku Praha – Humpolec.

25. februára 1948 prichádza komunistický prevrat. Diaľnica je považovaná za budúce spojenie so Sovietskym zväzom a teda nie je spochybňovaná, ale na jej dostavbu malo negatívny vplyv znárodňovanie podnikov. Rozostavané úseky boli postupne opustené a utlmujú sa i práce na ostatných úsekoch. Posledné práce boli ukončené v novembri 1950 a o mesiac na to bolo zrušené Ministerstvo techniky, čím bola diaľnica definitívne pochovaná.³⁷

Vládnym nariadením č. 13/1949 Sb., o technických referátoch krajských národných výborov, v znení vládneho nariadenia č. 116/1949 Sb. boli vytvorené krajské technické referáty ktoré mali obstarávať správu vo všetkých oblastiach technickej povahy.

Zákonom č. 147/1949 Sb., z 11. mája 1949, ktorým sa vydávajú niektoré predpisy o verejných cestách došlo k úprave, správe a usporiadaniu cestnej siete zodpovedajúce socialistickému vlastníctvu. Nariadenie č. 9/1946 Sb. n. SNR o verejných prácach poverení vicinálnych bolo zrušené. Cesty štátne, zemské, okresné, vicinálne boli prevzaté a zaradené ako cesty štátne v jednom celku.

Vyvlastnenie v povojnovom období bolo upravené zákonom č. 280/1949 Zb., o územnom plánovaní a výstavbe obcí, v znení zákonov č. 57/1953 Zb., č. 8/1956 Zb. a č. 84/1958 Zb.. Ak bola potreba jednotného hospodárskeho plánu umožňovala táto právna úprava nehnuteľnosti vyvlastniť.

³⁷

https://sk.wikipedia.org/wiki/Dejiny_v%C3%BDstavby_dia%C4%BEnic_a_r%C3%BDchlostn%C3%BDch_ciest_na_Slovensku

Miestne a nezaradené komunikácie boli prevzaté vyhláškou č. 1199/1949 Ú. 1. I. ministerstva techniky o prevzatí a roztriedení ciest.

Vládne nariadenie č. 2/1950 Sb., o pôsobnosti národných výborov pri stavbe, správe a udržovaní štátnych ciest nariaďuje správu, údržbu, hospodárenie, financovanie, zastupovanie, evidenciu všetkých štátnych ciest okresným národným výborom. Krajským národným výborom činnosť dozornú a investičnú.

Zákon č. 56/1950 Sb., o prevádzke na verejných cestách, v znení zákona č. 11/1951 Sb. zrušil opatrenie stáleho výboru Národného zhromaždenia č. 275/1938 Sb. z. a n. a ďalších 36 predchádzajúcich predpisov, zároveň špecifikoval nové ustanovenia starostlivosti o cestnú premávku, pravidlá, dopravné značky. Ustanovil osobitné užívanie verejných ciest a užívanie ciest na premávku nad obvyklú mieru povolením. Ustanovil pôsobnosť ministerstiev, národných výborov a dozor, ktorý vykonával Zbor národnej bezpečnosti. Zrušil fond pre podporu pri úrazoch motorovými vozidlami a previedol imanie na štát ako aj koncesie na prevádzanie súkromných učilíšť pre výcvik vodičov motorových vozidiel.

Trestný zákon správny č. 88/1950 Sb., v znení zákonov č. 102/1953 Sb. a č. 14/1957 Sb. v § 144. upravuje cestnú ochranu a neoprávnené používanie verejnej cesty presahujúcu obvyklú mieru.

Cestné ochranné pásma sa územným, alebo zastavovacím plánom určujú do vzdialenosti 6 až 25 metrov od osi vozovky vládny nariadením časti III. § 13. č. 93/1950 Sb., o výstavbe obcí, v znení vládneho nariadenia č. 8/1956 Sb. a č. 84/1958 Sb. Vyhláškou ministerstva techniky č. 572/1950 Ú. 1. 1., o zastavovacom pláne, o povinnostiach miestneho národného výboru pri výstavbe obce, o ochranných pásmach a o vyvlastnení, v znení vyhlášok č. 144/1959 Ú.

1. a č. 153/1959 Ú. 1. tieto širšie upravoval vyvlastnenie nehnuteľnosti potrebných k výstavbe aj cestných komunikácií a náhradu za vy vlastnenie.

Budovateľské päťročnice potrebovali vytvárať budovanie, rozpočtovú dokumentáciu, projektovú dokumentáciu ako aj socialistické plánovanie cestného hospodárstva a investície a preto bolo vydané vládne nariadenie č. 28/1952 Sb., o projektovej a rozpočtovej dokumentácií investícií, v znení vládných nariadení č. 8/1954 Sb. a č. 1/1956 Sb.. Táto úloha bola zverená vládnemu výboru pre výstavbu.

Povinnosti pri premávke na cestách upravuje vládne nariadenie č. 54/1953 Sb., o prevádzke na cestách, v znení vládných nariadení č. 13/1956 Sb. a č. 60/1961 Sb.; Zákonné opatrenie predsedníctva Národného zhromaždenia č. 44/1956 Sb., o dokumentácií investičnej výstavby upravovalo projektovú a plánovaciu prípravu stavieb ktorých investormi sú organizácie socialistického sektora. Opatrenie bolo zrušené zákonom č. 42/1959 Sb..

Bezpečnosť a plynulosť premávky na cestách bola jedným zo základných predpokladov úspešného plnenia úloh v doprave. Preto bolo treba neustále zvyšovať starostlivosť o cestnú premávku, najmä prehlbovaním disciplíny všetkých užívateľov ciest, odbornej spôsobilosti vodičov a zlepšovaním technického stavu vozidiel a to bolo snahou vydaním vyhlášky ministerstva vnútra č. 145/1956 Ú. 1., o prevádzke na cestách, v znení vyhlášok ministerstva vnútra č. 103/1978 Sb. a č. 34/1984 Sb..

Zákonom č. 87/1958 Sb., o stavebnom poriadku bolo možné výstavbu a stavebné práce vykonávať len podľa presnej rozpočtovej dokumentácie a podľa rozhodnutia o prípustnosti stavby. Zároveň táto úprava zachovávala základné zákonné podmienky pre expropriáciu.

Zákon z 8. júla 1959 č. 42/1959 Sb., o dokumentácií stavieb ruší zákonné opatrenie Národného zhromaždenia č. 44/1956 Sb. o dokumentácií investičnej výstavby.

Vyhláška ministerstva dopravy č. 141/1960 Sb., ktorou sa vydávajú pravidla cestnej prevádzky ustanovuje všeobecné a zvláštne používanie ciest, povinnosti vodičov, hromadnú dopravu, značenie ciest a dozor nad cestnou premávkou.

Na zosúladenie dopravného značenia a prispením k bezpečnosti medzinárodnej cestnej premávky zjednotením noriem bol 13. decembra 1957 v Ženeve dojednaný dohovor o cestných značkách Československo pristúpilo k dohovoru vyhláškou ministra zahraničných vecí č. 175/1960 Sb., o Európskej zmluve o cestných značkách.

Zákon č. 60/1961 Sb., o úlohách národných výborov pri zaisťovaní socialistického poriadku, v znení zákonov č. 71/1967 Sb., č. 150/1969 Sb., č. 44/1974 Sb., č. 50/1976 Sb., č. 153/1979 Sb., č. 49/1982 Sb., č. 133/1985 Sb., č. 65/1986 Sb. a č. 20/1987 Sb. sa zavádza pojem priestupkov na úseku cestného hospodárstva, ktorý spočíval v poškodení, zakrytí alebo odstránení dopravnej značky, alebo dopravného zariadenia a ďalej spôsobením závady v zjazdnosti či schodnosti, v poškodení, znečistení alebo opotrebení nad obvyklú mieru verejnej komunikácie alebo jej súčasti a príslušenstva. Priestupky prejednávali v prvej inštancii národné výbory vo veciach, ktoré spravovali.

Zákon Národného zhromaždenia Československej socialistickej republiky z 30. novembra 1961 č. 135/1961 Sb., o pozemných komunikáciách (cestný zákon), v znení zákonov č. 27/1984 Sb. a č. 425/1990 Sb., bol jedným z najvýznamnejších zákonov povojnového a socialistického obdobia v oblasti právnej úpravy medzi rokmi 1939 až 1961. Vo svojej prvej časti ustanovuje plánovanie a správu pozemných komunikácií ako aj dozor nad nimi. V časti druhej diel 1 určuje užívanie, ochranu ciest, ich súčastí zodpovednosť a ochranu. Diel 2 časti prvej zákona špecifikuje stavbu ciest, vyvlastenie, styk s

inými komunikáciami. Časť tretia upravuje diaľnice. Štvrtá časť hovorí o miestnych komunikáciách a komunikáciách účelových. Jednotlivým právnym úpravám sa podrobnejšie venujem v jednotlivých kapitolách tejto práce.

Vyhláška ministerstva dopravy a spojov z 4. decembra 1961 č. 136/1961 Sb., účinná od 7 decembra 1961 do 30. júna 1969, ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách z bližšie rieši výkon verejnej správy pozemných komunikácií pri plánovaní, rozvoji, správy ciest, diaľnic, automobilových ciest a dozornej činnosti orgánov.

6.3 Právna úprava v rokoch 1962 - 1992

Najvýznamnejším právnym predpisom obdobia po roku 1962 bola vyhláška Federálneho ministerstva dopravy č. 35/1984 Sb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách platná od 18. apríla 1984 s účinnosťou od 1. júna 1984. K zvyšovaniu efektívnosti národného hospodárstva bola určená technická normalizácia. Jej poslaním bolo uplatňovať a presadzovať na základe výsledkov vedy, techniky a praxe nové smery technického rozvoja za účelom zvyšovania technickej a ekonomickej úrovne výroby a výrobkov, ich akosti, špecializácie výroby a efektívnosti investícií, maximálneho využitia surovín, materiálov a energie, zvyšovania bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a zlepšovania pracovného prostredia, uľahčovania vzájomných hospodárskych stykov s inými krajinami a za účelom vytvárania podmienok pre účelnú medzinárodnú deľbu práce. Jednalo sa predovšetkým o realizáciu takzvaných homogenizačných úprav v súvislých ťahoch. Na zvýšenie účinnosti technickej normalizácie v národnom hospodárstve sa 5. júna 1964 Národné zhromaždenie Československej socialistickej republiky uznieslo na zákone 96/1964 Sb..

Vyhláška ministerstva vnútra č. 80/1966 Sb., o pravidlách cestnej prevádzky, v znení vyhlášky č. 42/1971 Sb. dopĺňala cestný zákon o opomenuté špecifiká respektíve reagovala na novo vzniknuté situácie v oblasti pravidiel

cestnej premávky, prepravy osôb a materiálu, v záverečných ustanoveniach sa dotýkala aj usporadúvania pretekov a súťaží na ceste, ktorými by mohla byť ohrozená bezpečnosť alebo plynulosť cestnej premávky, kde povolenie udeľoval okresný dopravný inšpektorát Verejnej bezpečnosti, ak podnik nepresahoval jeho obvod, inak krajský dopravný inšpektorát Verejnej bezpečnosti príslušný podľa miesta, kde sa podnik začínal, a to vždy po predchádzajúcom prerokovaní s príslušnými národnými výbormi.

Vyhláška Štátnej komisie pre techniku z dňa 13. decembra 1966 č. 107/1966 Sb., o dokumentácii stavieb upravuje spôsob a rozsah dokumentácie stavieb, investormi ktorých sú organizácie, a pôsobnosť a postup orgánov a organizáciu pri jej vypracovaní.

Uznesením Vlády ČSSR č. 409/1966 bolo rozhodnuté o zahájení výstavby diaľnice D1 a schválený postup prípravy výstavby diaľničného ťahu Praha – Brno – Bratislava.

Zima a snehová prikrývka najvyššia do roku 1951 v decembri v roku 1969 aj v južných oblastiach republiky³⁸ narobili starosti automobilistom, cestnej doprave osôb ako aj nákladnej automobilovej doprave. Preto ministerstvo vypracovalo smernicu Ministerstva dopravy ČSR z dňa 13. augusta 1970 pre zimnú údržbu ciest.

Zákon ČNR č. 58/1971 Sb., o určení ústredného orgánu štátnej správy vo veciach dopravy sa Česká národná rada uzniesla, že ústredným orgánom štátnej správy vo veciach dopravy je Ministerstvo vnútra.

³⁸ 26.2.2013 | SHMÚ | SPRÁVA | RNDR. PAVEL FAŠKO, CSC., MGR. MAREK ŠVEC, <https://www.shmu.sk/sk/?page=2049&id=414>

Prvý diaľničný úsek 12. júla 1971 na trase Spořilov – Čestlice - Mirošovice bol do prevádzky uvedený uznesením Vlády ČSSR č. 209/1971.³⁹

Vyhláška federálneho ministerstva pre technický a investičný rozvoj č. 163/1973 Sb., o dokumentácii stavieb v znení vyhlášky č. 152/1978 Sb., upravuje spôsob a rozsah dokumentácie stavieb, ktorých investormi sú organizácie, postup pri jej vypracovaní, prerokovaní a schvaľovaní a pri záverečnom technicko-ekonomickom vyhodnotení stavieb.

Z iniciatívy štátov zrušiť doterajšie zmluvy o cestnej premávke a vypracovať nové celosvetové zmluvy sa konala vo Viedni v roku 1968 svetová konferencia OSN o cestnej premávke, ktorá prerokovala a prijala návrh nových zmlúv. Konferencia prijala „Zmluvu o cestnej premávke“, ktorá nahradila zmluvu z roku 1949 a „Zmluvu o cestnej signalizácii“. Uvedené zmluvy boli u nás transformované do nových pravidiel cestnej premávky vyhláškou federálneho ministerstva vnútra č. 100/1975 Sb., o pravidlách cestnej prevádzky v znení vyhlášok č. 136/1978 Sb. a č. 70/1979 Sb.

Zákon č. 50/1976 Sb., o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon), v znení zákonov č. 103/1990 Sb. a č. 262/1992 Sb., rieši funkčné využitie územia, ustanovuje zásady jeho organizácie a vecne a časovo koordinuje výstavbu a iné činnosti ovplyvňujúce rozvoj územia a zavádza dvojstupňové správne konanie vo veciach stavieb, vrátane stavieb dopravných.

Účelom výnosu čj. 4854/76-2 Ministerstva vnútra Slovenskej socialistickej republiky z 11. novembra 1976 podľa § 24 písmen d) zákona č. 135/1961 Sb., o zimnej údržbe pozemných komunikácií na území Slovenské

³⁹ LÍDL, Václav, POSPÍŠIL, Petr et kol., Silnice a dálnice v České republice, Agentura Lucie, 2009, s 78

socialistické republiky bolo zaistiť jednotnú, plánovanú, organizačnú a prípravu zimnej údržby ciest a jej prevedenie tak, aby vyhovujúca zjazdnosť ciest bola udržiavaná aj za veľmi sťažených podmienok zimného obdobia.

Vyhláška federálneho ministerstva pre technický a investičný rozvoj č. 105/1981 Sb., o dokumentácii stavieb sa vzťahuje na dokumentáciu stavieb, ktoré sa mali uskutočniť v Československej socialistickej republike. Vzťahovala sa na všetky druhy stavieb bez zreteľa na spôsob výstavby a primerane aj na opravy stavieb financované z prevádzkových (neinvestičných) prostriedkov.

Výnos Federálneho ministerstva dopravy č.j. 23 462/83-25 o používaní pozemných komunikácií pri presunoch bojovej techniky v osobitnom režime (registrovaný v čiastke 32/1983 Zb.).

Vyhláška federálneho ministerstva dopravy č. 35/1984 Sb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon), v znení vyhlášky federálneho ministerstva dopravy č. 425/1990 Sb., dopĺňala a novelizovala pripojenie pozemných komunikácií na diaľnicu, cestu alebo miestnu komunikáciu a zriadenie zjazdov z cesty alebo miestnej komunikácie na susedné nehnuteľnosti. Špecifikovala orgánom štátneho odborného dozoru práva a povinnosti pri ich výkone. Určovala číslovanie ciest pre odlišenie tried. Cesty I. triedy, ktoré majú význam pre medzinárodnú, celoštátnu alebo republikovú dopravu označením číslami od 1 do 99, cesty II. triedy, ktoré majú význam pre dopravu medzi krajinami a okresmi označením číslami od 100 do 999, cesty III. triedy, ktoré majú miestny význam pre účelné doplnenie cestnej siete označením štvormiestnymi až päťmiestnymi číslami podľa čísel najbližšej cesty II. triedy, výnimočne aj cesty I. triedy. Rozdelila miestne komunikácie podľa používania motorovými vozidlami na I., II., III. a IV. triedu. Cestný pozemky ich súčasti ako aj kanalizáciu na odvádzanie vody. Vyhradila v §9 zákazy užívateľov cestných komunikácií. Uzávery, užívanie a zjazdnosť. Definovala prejazdne úseky, zaradenie a vyradenie ciest z cestnej siete a ochranné cestné pásma.

Vyhláška federálneho ministerstva financií č. 122/1984 Sb., o náhradách pri vyvlastnení stavieb, pozemkov, porastov a práv k nim upravuje spôsob určenia výšky náhrady. Náhrada podľa tejto vyhlášky sa poskytuje za obytné domy, stavby na individuálnu rekreáciu, garáže, ploty, studne, ostatné stavby, vonkajšie, odňatie, prípadne obmedzenie práva osobného užívania pozemku, zrušenie, prípadne obmedzenie alebo zriadenie práva zodpovedajúceho vecnému bremenu k pozemkom.

Výnosy Federálneho ministerstva dopravy č.j. 22 130/1984-025 o kontrolnom odznaku štátneho odborného dozoru nad pozemnými komunikáciami (registrovaný v čiastke 16/1985 Zb.) a výnos č. 8 013/1986 – 025 federálneho ministerstva dopravy o údržbe diaľnic, ciest a miestnych komunikácií.

Vyhláška Štátnej komisie pre vedeckotechnický a investičný rozvoj č. 5/1987 Sb., o dokumentácii stavieb pri výbere staveniska dopravných ciest a zaistenie pripojenia na celoštátnu dopravnú sieť.

Vyhláška federálneho ministerstva vnútra č. 99/1989 Sb., o pravidlách prevádzky na pozemných komunikáciách (pravidla cestnej premávky) v znení vyhlášok č. federálneho ministerstva vnútra 24/1990 Sb. a č. 533/1992 Sb., ustanovuje pravidlá premávky na diaľniciach, cestách, miestnych komunikáciách a účelových komunikáciách.

Zvrhnutím komunistickej diktatúry sa začala ekonomika a hospodárstvo štátu pretvárať z príkazového na trhové. S tým bola spojená i reštitúcia a privatizácia. Začal sa objavovať dovtedy nevídaný problém s vykupovaním pozemkov pod budúci úsekmi cestných komunikácií. Takisto bola zavedená povinnosť vykonať štúdiu dopadov stavby na životné prostredie (takzvaná EIA štúdia), čo bol bezpochyby správny krok.

Vyhláška Štátnej komisie pre vedeckotechnický a investičný rozvoj č. 43/1990 Sb., o projektové príprave stavieb. upravuje zásady projektovej prípravy stavieb vyžadujúcich stavebné povolenie, alebo iné obdobné povolenie, náležitosti zadaní stavieb prikladaných k návrhu na vydanie rozhodnutia o umiestnení stavby, náležitosti projektov stavieb prikladaných k žiadosti o vydanie stavebného povolenia, alebo iného obdobného povolenia.

Zákony ČNR č. 200/1990 Sb., o priestupkoch a zákon SNR č. 372/1990 Sb., o priestupkoch (zákon o priestupkoch) ako základný prameň priestupkového práva v znení neskorších predpisov. Zákony o priestupkoch boli prijaté v roku 1990 v nadväznosti na súbežne prijatú novelu trestného zákona. Nahradili tak predchádzajúcu takmer 30 rokov platnú právnu úpravu zákon č. 60/1961 Zb. o úlohách národných výborov pri zabezpečovaní socialistického poriadku. Zákon o priestupkoch sa viac krát menil a dopĺňal dôsledkom prebiehajúcich spoločenských zmien.

Federálne zhromaždenie Českej a Slovenskej Federatívnej Republiky sa uznieslo na zákone č. 142/1991 Sb., o československých technických normách, v znení zákona č. 632/1992 Sb., boli záväzné štátne technické normy pre projektovanie ciest a diaľnic záväzné priamo zákonom. Zákon zároveň obsahoval zrušovacie ustanovenia zákona č. 96/1964 Zb. o technickej normalizácii.⁴⁰⁴¹

7 Zriadovanie, výstavba, údržba, vlastníctvo a užívanie

7.1 Zriadovanie

Za veci vo verejnom vlastníctve sú považované tie, ktoré používa štát alebo verejnoprávna korporácia na plnenie verejného účelu. „*Panstvo práva*

⁴⁰ <https://www.wolterskluwer.com/sk-sk/solutions/aspi>

⁴¹ <https://app.codexis.cz/>

*súkromného nad vecou verejnou prestáva tam, kde začína venovanie veci verejnej službe*⁴² Verejná cesta už v Rímskom práve bola definovaná ako *res extra commercium* - veci verejné (*res publicae* alebo *res publicae in publico usu*) nachádzajúce sa vo vlastníctve štátu, ktoré neboli podriadené právnym predpisom súkromného práva.⁴³ Oblasť právnych vzťahov, ktorá je spojená s otázkou vlastníctva cesty, je oblasť právomoci nad pozemkom ako verejnou cestou v prípade, že sa má používať nad mieru všeobecného užívania. Zatiaľ čo všeobecné používanie samotné, patrí do sféry verejnoprávneho užívania, používanie nad jeho mieru, je už v určitých prípadoch považované za oblasť vzťahov súkromnoprávných a stretávame sa s ním v stavebných predpisoch. Napríklad podľa § 84 stavebného poriadku pražského (zák. č. 40/1866 čes. z. z.) bolo potrebné na realizáciu stavby cez stavebnú čiaru osobitného povolenia stavebného úradu, ale aj súhlasu vlastníka pozemku. V ostatných prípadoch sa súhlas vlastníka pozemku nevyžadoval a rozhodovanie o osobitnom, zvláštnom užívaní verejného statku spadá do sféry verejnoprávnej. Čo je znakom publicistického smeru. Aj správne súdnictvo sa vo svojej rozhodovacej praxi prikláňalo skôr k publicistickému smeru, verejný záujem na zachovanie všeobecného užívania verejných statkov, tak v právnej teórii i praxi prevyšoval nad záujmom súkromnoprávnej ochrany vlastníka pozemku. V prípade konfliktu dvoch záujmov chránených verejnými predpismi, potom rozhodoval verejný záujem vyššej intenzity.⁴⁴ Podľa návrhu cestného zákona z roku 1938 verejnosť ciest mala byť založená jednak zo zákona, pretože verejnými cestami sa mali stať tie, ktoré v okamihu jeho vyhlásenia slúžili verejnosti, jednak výslovným venovaním na verejné užívanie ich stavebníkmi a vlastníkmi cestného pozemku urobeným na príslušnom cestnom úrade a s jeho súhlasom. V prípade sporu o verejnosť cesty alebo cesty mal vo veci meritórne rozhodnúť okresný úrad.⁴⁵

Zriadenie zemských, krajinských a okresných ciest najskôr prerokoval s dotknutými zemepanskými úradmi a vojenskými úradmi, krajinský, respektíve zemský okresný výbor. Zriaďovanie a stavbu ciest, ako aj ich rekonštrukcie,

⁴² Vavřínek, F.: *Stručný přehled zřízení správního*, II. vyd., Praha 1928 s. 62

⁴³ Karol Rebro, Peter Blaho: *Rímske právo*, Vydavateľstvo Wolters Kluwer (Iura Edition), 2003, ISBN 80-89047-53-X.- Sig. B01-12 (487); s.117

⁴⁴ Hoetzel, J.: *Československé správní právo*, kapitola Veřejné věci, s. 296 – 303. Vyd. 2. Melantrich, Praha 1937.

⁴⁵ Viz. digitální depozitář Poslanecké sněmovny parlamentu České republiky dostupný na http://www.psp.cz/eknih/1935ns/ps/tisky/t1378_03.htm.

prekládky či rozšírenia, upravovali technické a normatívne predpisy. Pojem vzniku verejnej cesty nesúvisí len s jej stavbou, ale aj so zaradením alebo preradením dopravnej cesty z jednej kategórie do kategórie inej. Takéto preradenie prebiehalo v Čechách, na Morave a v Sliezske v rámci správneho konania podľa cestných predpisov a na Slovensku a v Podkarpatskej Rusi z moci úradnej postupom podľa zák. čl. I/1890. Osud cesty alebo cesty potom sledovali aj jej súčasti a príslušenstvo – napr. mosty a ďalšie umelé stavby ležiace v jej ťahu. Vzhľadom na dôležitosť alebo finančnú náročnosť ich výstavby, však mohli byť tieto súčasti stavby zaradené aj do vyššej kategórie cesty. Zriaďovanie zjazdov (mostíkov) pre pripojenie susedných nehnuteľností cez cestné priekopy, upravovali právne predpisy platné pre oblasť cestnej polície. Právne predpisy podľa § 3 zák. č. 5/1875 mor. z. z., § 7 zák. č. 5/1878 slez. z. z. a § 136 zák. čl. I/1890, že zriaďovanie a udržiavanie týchto mostíkov pripadá na ťarchu adjacentov (vlastníkov susedných pozemkov), ak by v tomto prípade šlo o stavbu novej alebo prestavbu existujúcej cesty, kedy sa zriadenie týchto mostíkov dotkynalo zriaďovateľa tejto cesty. Tiež k zániku verejnej komunikácie sa vyžadovalo osobitného formálneho aktu. Ak verejná komunikácia prestala slúžiť a stratila svoj význam, tak k jej zániku bolo potrebné de jure vylúčenie z obecného užívania pre verejnú dopravu alebo vylúčenie z cestnej siete a preradenie do nižšej kategórie. Zemská cesta mohla byť zrušená jedine zákonom, o zrušení okresnej cesty rozhodovalo krajinské zastupiteľstvo so súhlasom krajinského úradu a o zrušení obecnej cesty rozhodovalo okresné zastupiteľstvo so súhlasom okresného úradu (§ 20 čes. síl. zák. a § 99 ods. 1 org. zák.). Preradenie cesty jednoznačne riešil uhorský zák. článok I/1890, ktorý stanovil, že o tejto skutočnosti sa rozhoduje výlučne správnym aktom. Cestné normy českej, moravskej a sliezskej upravovali tento postup v dvoch krokoch – vydaním dvoch formálnych aktov na sebe nezávislými cestnými orgánmi. Prvým krokom bolo vyradenie cesty z doterajšej cestnej siete a druhým krokom jej zaradenie do novej cestnej siete.⁴⁶

Pre Československo po roku 1918, sa zákon o organizácii politickej správy snažil zjednotiť právne pomery zemských a okresných ciest.

⁴⁶ Hácha, E., Weyr, F., Laštovka, L., Hoetzel, J.: Slovník veřejného práva československého, svazek

IV, heslo silnice a cesty veřejné a heslo samospráva, s. 205 – 227, s. 70 - 71. Polygrafia, Brno 1938.

Ustanovením § 30 zákona č. 125/1927 Zb. z. a n., o organizácii politickej správy (obdobne ustanovením § 31 zákona č. 126/1920 Zb. z. a n., o zriadení župných a okresných úradov v Československej republike). Podľa § 75 zákona (obdobne § 78 zákona č. 126/1920 Zb. z. a n.) boli v pôsobnosti okresného zastupiteľstva vnútorné záležitosti, ktoré boli v prospech celého okresu a jeho obyvateľov alebo presahovali záujem či možnosti jednotlivých obcí a súčasne si ich nevyhradilo na riešenie zemské zastupiteľstvo. Po zániku zemského zákonodarstva sa rozhodovalo o zemských cestách a o rušení okresných ciest I. triedy zákonmi schválenými Národným zhromaždením Československého štátu (napr. zákon č. 158/1924 Zb. z. a n. o zrušení časti okresných ciest I. triedy). Návrh cestného zákona z roku 1938 obsahoval ustanovenia, podľa ktorých mohlo dôjsť z dôvodu účelnejšieho usporiadania cestnej siete s ohľadom na dopravný význam cesty na prevzatie a preradenie ciest okresných, obecných a záujemníckych do správy a udržiavania štátu, a pokiaľ boli aj vo vlastníctve ich správcov, tiež do vlastníctva štátu. Podobne mohlo dôjsť k prechodu a preradeniu ciest z nižších tried do vyšších a naopak, a to vždy s ohľadom na zmenu dopravného významu cesty. Na preradení sa mali dohodnúť príslušné cestné správy, ak nedošlo k dohode, schvaľovalo prechod zastupiteľstvo obce, okresu či štátu v závislosti na triede cesty. V prípade prevzatia neštátnej cesty do siete štátnych ciest rozhodovalo o prevzatí do správy a udržiavania, prípadne do vlastníctva spoločne Ministerstvo verejných prác, Ministerstvo vnútra, Ministerstvo financií a Ministerstvo národnej obrany. Ak cesta stratila dopravný význam, malo o jej zrušení rozhodnúť podľa návrhu cestného zákona z roku 1938 Ministerstvo verejných prác po dohode so zúčastnenými ministerstvami v prípade štátnej cesty. Krajinské zastupiteľstvo so súhlasom Ministerstva verejných prác v prípade zemskej cesty. Okresné zastupiteľstvo so súhlasom krajinského úradu v prípade okresnej cesty. Obecné zastupiteľstvo so súhlasom okresného úradu v prípade obecnej cesty. Zrušenie záujemníckej cesty vyžadovalo súhlas príslušného okresného úradu. Zrušenie cestnej komunikácie malo byť vyhlásené okresným úradom v dotknutých obciach. Vo svojich prechodných ustanoveniach, návrh cestného zákona stanovil, že do troch rokov od jeho účinnosti bude rozhodnuté, ktoré z ciest zemských na Slovensku a Podkarpatskej Rusi majú byť prevzaté do siete štátnych ciest a ktoré majú byť prevzaté v ďalších piatich rokoch vzhľadom na ich dopravnú dôležitosť. Malo byť určené, ktoré z okresných ciest v Čechách a na Morave budú prevzaté do

triedy zemských ciest a ktoré zo zemských ciest na Slovensku a Podkarpatskej Rusi budú preradené z triedy zemských ciest do siete ciest okresných. Vicinálne cesty Slovenska a Podkarpatskej Rusi sa mali stať dňom účinnosti zákona cestami okresnými v správe a udržiavaní okresov, ktoré ich mohli následne odovzdať v prípade malého dopravného významu obciam.⁴⁷ Zákon č.147/1949 Sb. zo dňa 11. mája 1949, ktorým sa vydávajú niektoré predpisy o verejných cestách presne v § 1 špecifikoval štátne cesty. V § 2 a § 3 určuje súčasť a príslušenstvo. V § 4 definuje ako prevezme cesty, ktoré doposiaľ nie sú vo vlastníctve a správe štátu. Po vypočutí doterajšieho vlastníka, po prípade správcu, bez náhrady do vlastníctva, správy a udržiavania dňom, ktorý určí Ministerstvo techniky vyhláškou v Úradnom liste, ak nastanú v jednotlivých prípadoch pochybnosti o súčiastkach alebo príslušenstve týchto ciest, rozhodne krajský národný výbor. K vyradeniu ciest zo štátnej cestnej siete dochádzalo podľa tohto právneho predpisu rovnakým procesom a za rovnako stanovených podmienok. Podľa zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách, vykonávali pôsobnosť orgánov štátnej správy cestné správne úrady. Ústredným orgánom štátnej správy vo veciach dopravy prislúchalo okrem iného rozhodovať o zaradení novo budovaných ciest do cestnej siete, o ich preradovaní, prípadne vyradovaní z tejto siete, ako aj o preradovaní miestnych komunikácií a účelových komunikácií do tejto siete. Túto pôsobnosť vo veciach ciest vykonávalo ministerstvo dopravy a od roku 1971 do roku 1992 ministerstvo vnútra. Federálne ministerstvo dopravy zároveň rozhodovalo ako príslušný orgán štátnej správy o zaradení diaľnice do diaľničnej siete. Diaľnice a cesty boli zaradované, preradované a vyradované v rámci príslušnej kategórie formou správneho rozhodnutia. Podmienkou pre zaradenie miestnej alebo účelovej komunikácie alebo ich časti do cestnej siete bolo, že bola potreba účelného usporiadania tejto siete na dosiahnutie jej súvislosti, alebo na pripojenie obce na cestnú sieť. Rozhodnutie vydával ústredný orgán štátnej správy po prerokovaní s dotknutými národnými výbormi všetkých stupňov, prípadne s doterajším vlastníkom, alebo užívateľom komunikácie. Miestnymi komunikáciami boli určené všeobecne prístupné a používané ulice, cesty a priestranstvá, ktoré slúžili miestnej doprave a boli zaradené do siete miestnych

⁴⁷ Digitální depozitář Poslanecké sněmovny parlamentu České republiky dostupný na http://www.psp.cz/eknih/1935ns/ps/tisky/t1378_03.htm.

komunikácií, boli jednotne budované a spravované pre územie obce. Siete miestnych komunikácií sa mali budovať v súlade s územnými plánmi a udržiavať tak, aby uľahčovali osídlenie a vyhovovali potrebám miestnej dopravy, prípadne dopravy poľnohospodárskej, a ak to všeobecné záujmy vyžadovali, aj potrebám diaľkovej dopravy a potrebám obrany. Pre stavbu účelovej komunikácie bolo treba rozhodnutie o prípustnosti stavby, že pôsobnosť, vykonával miestny národný výbor. O vyvlastnení nehnuteľností alebo práv k nehnuteľnostiam pre účely stavby a správy ciest, ako aj pre plnenie ostatných úloh určených týmto zákonom platili ustanovenia zákona o stavebnom poriadku a vykonávacích predpisov k nemu vydaných.

7.2 Vyvlastňovanie

V roku 1918 v Československej republike v oblasti vyvlastňovacích predpisov pre stavbu ciest ďalej platili:

- a) dekrét dvornej kancelárie z 2. mája 1818, č. 42 zb. zák. pol., o vyvlastňovaní pozemkov na zakladanie ciest;
- b) dekrét dvornej kancelárie z 11. októbra 1821, č. 151 zb. zák. pol., a zo 17. mája 1844, č. 142 čes. prov. zb. zák., o spôsobe odškodnenia za zabránenie štrkoviska na cestné účely a odškodnenia za pozemky (miesta), ktoré sa použijú na uloženie stavebného a násypového materiálu;
- c) nariadenie gubernia pre Čechov z 15. októbra 1829, č. 181 čes. prov. zb. zák., o postupe pri otvorení, prevádzkovaní a užívaní kamenných lomov a štrkovísk pre stavbu ciest;
- d) dekrét dvornej kancelárie z 26. septembra 1835, č. 158 zb. zák. pol., o zriaďovaní a udržiavaní prejazdných tratí štátnych ciest;
- e) dekrét dvornej kancelárie zo 17. mája 1844, č. 142 čes. prov. zb. zák., o spôsobe odškodnenia za odňatie štrkovísk na účely cestné a odškodnenia za pozemky, ktoré sa použijú na uloženie stavebného a násypového materiálu;

- f) dekrét dvornej kancelárie z 25. júna 1844, č. 116 čes. prov. zb. zák., o vyvlastnení lesných pozemkov na stavbu ciest;
- g) Pre Slovensko a v Podkarpatskú Rus bolo vyvlastnenie upravené komplexne podľa jednotného zákonného článku XLI/1881, o vyvlastnení.⁴⁸

Stavba ciest bola jedným z explicitne stanovených prípadov, pre ktoré bolo možné viesť vyvlastňovacie konanie, a to predovšetkým pre stavbu štátnych ciest. Vyvlastňovacie konanie viedol politický úrad, ktorý rozhodoval, či je v prejednávanej veci vyvlastnenie prípustné alebo nie. Týmto výrokom končila jeho pôsobnosť a tento výrok bol v zmysle § 424 o. o. z. dostatočným titulom pre vyvlastnenie. Vo vyvlastňovacom konaní sa predovšetkým posudzovalo, či sú splnené zákonné podmienky a či bol verejný záujem dostatočne preukázaný. Politický úrad sa pokúšal o dosiahnutie dohody medzi vyvlastňovateľom a vyvlastňovaným o výšku náhrady za vyvlastnenie. Ak k tomu nedošlo, bol vyvlastňovaný odkázaný na súd. Nutnosť vyvlastnenia súkromných pozemkov pre stavbu cesty, musel na základe námietky vyvlastneného skúmať aj vyvlastňujúci úrad (Nález NSS z 11. 2. 1929, č. 15415/27:., *Vlastník pozemku je povinný za účelom zriadenia okresnej cesty, ktorej projekt bol predtým už moravským krajiniským výborom schválený, postúpiť svoje pozemky do vlastníctva obce za náhradu, ktorú určí súd, ak nebude o výške jej docielená zhoda (§ 10 zákona z 30. 9. 1877 č. 38 zemskeho zákona moravského). Nedá sa brániť proti vyvlastneniu s námietkou, že znemožní expropriátovi ďalšie hospodárenie, v dôsledku čoho utrpí škodu. Vyvlastnený je však oprávnený domáhať sa z tohto dôvodu vyššieho odškodného.*“) Za predpokladu, že boli všetky takéto prekážky náležite odstránené, mohol byť prijatý záver, že vyvlastnenie je nutné a prípustné.⁴⁹ Náhrada sa spravidla poskytovala v hotovosti vo výške všeobecnej ceny vecného práva v okamihu začatia vyvlastňovacieho konania. Vyvlastňovacie konanie

⁴⁸ dôvodová zpráva k vládnému návrhu zákona o veřejných silnicích a cestách a silniční a cestní policii dostupná na http://www.psp.cz/eknih/1935ns/ps/tisky/t1378_03.htm.

⁴⁹ Veselý, F. X.: Všeobecný slovník právní, díl první, heslo expropiace, V komisi knihkupectví F. Topiče, Praha 1896, s. 448 - 451

viedol okresný úrad.⁵⁰ Vyvlastnenie pre cestné stavby upravoval aj vládny návrh cestného zákona z roku 1938. Táto zákonná predloha rozšírila rozsah vyvlastňovacích dôvodov aj na nehnuteľnosti, ktoré sú potrebné na zaistenie bezpečnosti dopravy a pozemky nutné na dobývanie štrku, kameňa, piesku a iných zemín a na skládku zemín alebo stavebných hmôt, ktorých získanie by inak bolo spojené s neprimerane vysokými nákladmi. Za vyvlastnenie prislúchala náhrada, ktorá sa stanovovala aj s prihliadnutím na zníženie hodnoty zvyšného majetku. Náhrada sa vyplácala v hotovosti, ako náhradu bolo možné priznať aj iné vhodné nehnuteľnosti či vecné práva, a to aj bez súhlasu vyvlastňovaného. Začatie vyvlastňovacieho konania sa poznamenávalo vo verejných knihách, aby bolo známe aj prípadným neskorším nadobúdateľom vyvlastňovaných nehnuteľností. Výsledkom vyvlastňovacieho konania bol vyvlastňovací výmer, v ktorom bola určená lehota na začatie stavebných prác na stavbe, pre ktorú bolo vlastnícke právo vyvlastnené alebo obmedzené. Cestný úrad mohol v prvom kroku rozhodnúť iba o vyvlastnení a stanovenie vyvlastňovacej náhrady mohlo byť až ďalším neodkladným krokom v konaní. Právo držby pre vyvlastniteľa bolo realizované po právoplatnosti vyvlastňovacieho výmeru a zaplatení stanovenej náhrady.⁵¹ Podľa Opatrenia stáleho výboru č. 291/1938 Zb. z. a n., o vyvlastnení a niektorých iných opatreniach na účely hospodárskeho prebudovania štátu alebo dočasného hospodárskeho zabezpečenia nezamestnaných osôb sa postupovalo aj pri vyvlastnení pre stavby v odbore komunikačnom – napr. cesty... Opatrenie zakotvovalo možnosť použitia vyvlastňovaných nehnuteľností ešte pred začatím vlastného vyvlastňovacieho konania a vydaním vyvlastňovacieho výmeru. O takom oprávnení na užívanie nehnuteľností rozhodoval okresný úrad na návrh štátu alebo inej osoby, ktorá pripravovala alebo vykonávala niektorú zo stavieb, pre ktorú bolo vyvlastnenie prípustné. Za situácie, keď navrhovateľom nebol štát, musel byť návrh doložený potvrdením Ministerstva vnútra po dohode s iným vecne príslušným ministerstvom, že ide o stavbu, pre ktorú je možné nehnuteľnosť vyvlastniť. Nárok na náhradu za užívanie nehnuteľnosti a za jej poškodenie bolo možné uplatniť na okresnom úrade v lehote 6 mesiacov od

⁵⁰ Pošvář, J.: Správní právo – výtah ze zvláštní části, sv. čís. 17, kap. XII Správa dopravy, Nákladem ČSAS Právnick v Brně, Brno 1947, s. 170 - 171

⁵¹ Digitální depozitář Poslanecké sněmovny parlamentu České republiky dostupný na http://www.psp.cz/eknih/1935ns/ps/tisky/t1378_03.htm.

skončenia užívania, jednalo sa o lehotu prekluzívnu. Pre realizáciu stavby priebežnej automobilovej cesty Vroclav – Brno – Viedeň vydala vláda nariadenie č. 309/1938 Zb. z. a n., o niektorých opatreniach súvisiacich so zriadením priebežnej automobilovej cesty Vroclav – Brno – Viedeň, v ktorom stanovila odchýlky od predchádzajúceho právneho predpisu, z ktorých najvýznamnejšia bola skutočnosť, že bola vylúčená možnosť podania akýchkoľvek námietok proti stavebnému projektu a ďalej, že schválením trasy bolo možné považovať stavbu za právoplatne povolenú, pričom schvaľujúcim cestným úradom bolo ministerstvo verejných prác. Obmedzenie vlastníckeho práva obsahovalo vládne nariadenie č.242/1939 Zb. z. a n., o správaní sa v cestnej doprave (dopravný poriadok cestný), ktorého § 3 ods. 5 („*Pokud nelze z policejních důvodů připustiti postavení nebo umístění dopravních značek a zařízení na veřejných silnicích, nebo není-li to technicky možné, jsou držitelé pozemků a staveb všeho druhu povinni trpěti umístění nebo zřízení žádoucích zařízení. Postiženému lze poskytnouti odškodnění, vznikla-li mu tímto opatřením škoda a nelze-li na něm slušně žádati, aby ji sám nesl. O výši odškodnění rozhoduje okresní úřad.*“) umožňoval umiestnenie dopravných značiek a zariadení mimo verejnej cesty, pokiaľ to inak nebolo technicky možné, aj na súkromných pozemkoch. Zákon č. 56/1950 Zb. o premávke na verejných cestách, ktorý vládne nariadenie zrušil, možnosť poskytnutia náhrady vylúčil, keď stanovil, že vlastníci a iné osoby, ktoré užívajú nehnuteľností pri verejných cestách, sú povinní bez odplaty dovoliť na týchto nehnuteľnostiach umiestnenie a udržiavanie dopravných značiek a zariadení a trpieť aj iné obmedzenia smerujúce k dosiahnutiu účelu týchto značiek a zariadení. Zákon č. 280/1949 Zb. o územnom plánovaní a výstavbe obcí a jeho vykonávacím právnym predpisom vládny nariadením č. 93/1950 Zb. o výstavbe obcí umožňoval vyvlastniť nehnuteľnosti a práva, ktoré boli potrebné na uskutočnenie jednotného hospodárskeho plánu alebo podrobného alebo zastavovacieho plánu, ako aj na vykonanie asanácie, pokiaľ nedošlo k dohode. Pri národnom majetku dochádzalo k prevodu prevodom správy. Účel vyvlastnenia bolo možné dosiahnuť prechodom vlastníckeho práva k nehnuteľnostiam, zriadením služobnosti alebo iných vecných práv k nehnuteľnostiam, strpením opatrení, ktoré obmedzujú výkon vlastníckeho práva alebo iného práva na nehnuteľnosti alebo postúpením, zrušením alebo obmedzením iného vecného práva než vlastníckeho. Vyvlastnenie bolo možné uskutočniť len v súlade s jednotným

hospodárskym plánom, a to podľa územných alebo zastavovacích alebo upravovacích plánov. Splnenie tejto podmienky sa však nevyžadovalo ak išlo o verejné zariadenia prípustné mimo stavebného obvodu, ako aj o inú stavbu ako pozemnú, v takom prípade bolo vyvlastnenie možné aj bez územných, zastavovacích alebo upravovacích plánov. O vyvlastnení rozhodoval okresný národný výbor. Právna úprava expropriácie zákonom č. 87/1958 Zb. o stavebnom poriadku, zachovala základné zákonné podmienky pre vyvlastnenie v nezmenenej podobe. Vyvlastnenie sa pripúšťalo len, pokiaľ nebolo možné dosiahnuť účel vyvlastnenia inak a ak nebolo možné získať nehnuteľnosti alebo práva dohodou. Vyvlastnenie bolo možné len v zhode s cieľmi a zámermi územného plánu v nevyhnutnom rozsahu a s čo najmenším obmedzením práv tretích osôb. Zákon výslovne stanovil, že vyvlastnením zanikajú všetky práva tretích osôb, pokiaľ rozhodnutie neustanovuje niečo iné. Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách obsahoval odkaz, že pri vyvlastnení sa postupuje podľa všeobecných predpisov o stavebnom konaní. Zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) obsahoval podrobnejšiu úpravu expropriácie predovšetkým z hľadiska procesných pravidiel samotného správneho konania. V znení platnom do 30. 6. 1992 bolo uvedené, že vyvlastniť je možné pre uskutočnenie stavby, ktorá je úlohou štátneho plánu rozvoja národného hospodárstva. Vlastnícke právo k dotknutým nehnuteľnostiam prechádzalo vždy na štát. Súlad s cieľmi a zámermi územného plánovania sa preukazoval predovšetkým územným rozhodnutím. Vyvlastnenie sa vykonávalo len v nevyhnutnom rozsahu, preto mohla byť vyvlastnená aj časť nehnuteľností alebo obmedzené práva len sčasti, ak nebránil účel vyvlastnenia užívania zvyšku. Vyvlastňovacia náhrada za odňatie alebo obmedzenie práva osobného užívania pozemku bola v zmysle § 3 vyhlášky č. 122/1984 Zb. o náhradách pri vyvlastnení stavieb, pozemkov, porastov a práv k nim stanovená vo výške úhrady, ktorá bola zaplatená pri zriadení tohto práva s prihliadnutím na účelne vynaložené náklady na trvalé zlepšenie pozemku (stavby a porasty), pritom náhrada za účelne vynaložené náklady na trvalé zlepšenie bola poskytovaná aj za pozemok alebo jeho časť, ku ktorým bolo právo osobného užívania zriadené bezplatne. Pokiaľ bolo s vyvlastňovaným pozemkom alebo stavbou alebo právom osobného užívania spojené právo zodpovedajúce vecnému bremenu, na ktorom záviselo riadne užívanie inej stavby alebo pozemku, poskytla sa náhrada vo výške zodpovedajúcej nákladom,

ktoré bude potrebné vynaložiť na zabezpečenie riadneho užívania pozemku alebo stavby. Od 1. 7. 1992 bolo novelou stavebného zákona, zákonom č. 262/1992 Zb., zavedené, že vyvlastniť možno len vo verejnom záujme pre verejnoprospešné stavby. Tieto verejnoprospešné stavby museli byť vymedzené v záväznej časti územnoplánovacej dokumentácie. Náhrada bola zákonom stanovená ako obvyklá cena pozemku alebo stavby vrátane všetkých ich súčastí a príslušenstva resp. vo výške ceny práva zodpovedajúceho vecnému bremenu, ak došlo k obmedzeniu vlastníckeho práva k pozemku alebo stavbe zriadením vecného bremena alebo ak došlo k odňatiu alebo obmedzeniu práva zodpovedajúceho vecnému bremenu.

7.3 Výstavba

Zákon z 31. mája 1866, č. 41 čes. zem. z., o technicko – hospodárskej správe verejných ciest, ktoré nie sú erárne, stanovil v § 38 a nasl. tieto technické podmienky pre stavbu zemských ciest. Stavba ciest v Čechách bola upravená priamo zákonom. Na Morave a v Sliezske cestné zákony predpisovali iba šírku jazdnej dráhy okresných ciest I. a II. triedy. Zákonný čl. I/1890 potom neobsahoval žiadne technické ustanovenia o zakladaní nových ciest. Na Morave, v Sliezske, na Slovensku a Podkarpatskej Rusi tak boli podrobné technické predpisy k stavbe ciest vydávané cestou nariadení, alebo smerníc.⁵²⁵³ Vládne nariadenie č. 144/1927 Zb. z. a n., ktorým sa vykonáva zákon o cestnom fonde č. 116/1927 Zb. z. a n., v § 1 rozlišovalo dve základné stavebné činnosti pri realizácii cestných stavieb. Po prvé to boli preložky a rekonštrukcie cestných úsekov, v podstate išlo o homogenizáciu a rektifikáciu normovo nevyhovujúcich cestných úsekov. Po druhé, typom stavebných prác pri realizácii nových

⁵² Salák, P., Tauchen J.: Říšská sbírka zákonů 1848 – 1918. Masarykova univerzita, Brno 2009. <https://is.muni.cz/do/1499/el/estud/praf/ps09/dlibrary/web/rs.html>

⁵³ Moravská sbírka 1907, Vyhláška c. k. moravského místodržitelství ze dne 17. 6. 1907, č. 64 mor. z. z., kterou se vydává nové naučení o technickém řízení při stavbě a udržování okresních silnic I. a II. třídy, dále instrukce pro cestmistry a předpis pro cestaře (pohrabáče

cestných stavieb. Podľa návrhu cestného zákona z roku 1938 projektová a verejnosprávna činnosť pri realizácii stavby cesty zahŕňala tieto fázy:

- a) Prípravné práce – cestný úrad vydal v tejto fáze povolenie na vstup na cudzie nehnuteľnosti, pokiaľ to vyžadoval charakter prípravných prác.
- b) Vyhotovenie a predloženie stavebného projektu – tento mal byť predložený za účelom vydania stavebného povolenia v dvoch vyhotoveniach vrátane písomného vyhlásenia o venovaní stavby cesty verejnému užívaniu.
- c) Stavebné konanie - vedené cestným úradom, pri ktorom malo byť nariaďované miestne konanie, na ktoré boli pozvaní stavebník, projektant, úradný znalec, dotknuté obce, dotknuté orgány verejnej správy a osoby projektom priamo dotknuté. V stavebnom konaní sa uplatňovala zásada koncentrácie konania.
- d) Vydanie stavebného povolenia – po vykonanom miestnom pojednávaní vydal cestný úrad stavebné povolenie, v ktorom tiež rozhodol o verejnoprávnych námietkach. Stavebné povolenie malo byť vyhlásené vo všetkých obciach, ktorých územie bolo stavbou dotknuté.
- e) Vydanie schvaľovacieho výmeru – potom, čo bolo cestnému úradu oznámené dokončenie stavby, malo byť overené aj za účasti úradného znalca, že stavba bola vykonaná podľa vydaného stavebného povolenia a o tom mal byť vydaný schvaľovací výmer. Deň skutočného odovzdania cesty alebo cesty verejnému užívaniu potom ohlásila príslušná cestná správa obvyklým spôsobom v obciach a úradnom liste, v ktorom uverejňovali svoje vyhlášky okresné úrady, ktorých územím cesta viedla.

Zámer výstavby diaľnice bol podľa vládneho nariadenia č. 372/1938 Zb. z. a n., o stavbe diaľnic, schvaľovaný vládny uznesením, na tomto základe generálne riaditeľstvo stavby diaľnic vypracovalo podrobný projekt. Stavebné konanie bolo zjednodušené a bolo v pôsobnosti zemského úradu, ktorý viedol verejné prerokovanie projektu za účasti vodoprávneho a železničného úradu a ďalších dotknutých orgánov štátnej správy, ktoré hájili záujmy zdravotné,

poľnohospodárske, pamiatkové a národohospodárske. Schvaľovacím výmerom ministra verejných prác po miestnom vyšetrení, pri ktorom bolo overené, že diaľnica môže slúžiť verejnému užívaniu bola dokončená stavba. Nariadením zriadené generálne riaditeľstvo diaľnic bolo prevádzkovo ďalej členené na stavebné riaditeľstvo a stavebné správy.⁵⁴ Vládnym nariadením č. 28/1952 Zb. o projektovej a rozpočtovej dokumentácii investícií bola upravená podmienka pre vykonávanie investícií podľa päťročných hospodárskych plánov, ktorou bola príprava plánovacej, projektovej a rozpočtovej dokumentácie. Projektová príprava bola trojstupňová a členila sa na úvodný projekt, technický projekt a vykonávací projekt. Projektovým prácam predchádzalo spracovanie tzv. investičnej úlohy, ktoré zahŕňalo vypracovanie úplných podkladov potrebných na začatie projektových prác. Zákonné opatrenie č. 44/1956 Zb. o dokumentácii investičnej výstavby, ktoré na nariadenie nadväzovalo, upravovalo plánovaciu a projektovú prípravu stavieb vykonávaných vo vlastnej réžii organizácií socialistického sektora. V roku 1952, platili pre navrhovanie ciest tzv. normálne profily cesty, schválené výnosom ministerstva dopravy č. j. 4/4 – II/5 v roku 1945. Prvky cestnej konštrukcie stanovili smernice pre vypracovanie cestných návrhov vydané Československou cestnou spoločnosťou a schválené ministerstvom techniky výnosom č. j. 6/42 – II/4 z 25. 8. 1948, podrobnejšie danú oblasť upravovali direktívne výnosy, vzorové listy a čiastkové smernice. Kancelária pre štátny cestný plán pripravila úplne novú normu. Norma riešila technické parametre ciest z hľadiska ich priečného a pozdĺžneho profilu, smerového a priestorového vedenia trasy a začlenenia do krajiny. Hoci išlo o normu smerodajnú a nie záväznú, bola projektantmi rešpektovaná bezvýhradne. Bola vydaná pod označením ČSN 73 6101 a platila od 1. januára 1957, neskôr v rokoch 1962 a 1985 bola revidovaná. Technické podmienky pre projektovanie diaľnic vznikali v rokoch 1969 – 1972 a v konečnej podobe ich ministerstvo dopravy vydalo v apríli 1973 ako Zásady pre projektovanie diaľnic, ktoré platili spoločne s normou ČSN 73 6101 a boli záväzné.⁵⁵ Zákom č. 142/1991 Zb. o československých technických normách boli štátne technické normy pre projektovanie ciest a diaľnic záväzné.

⁵⁴ Digitální depozitář Poslanecké sněmovny parlamentu České republiky dostupný na http://www.psp.cz/eknih/1935ns/ps/tisky/t1378_03.htm.

⁵⁵ Prášil, M.: Dálnice 1967 – 2007, Vyd. 2. Praha 2007, ISBN neuvedené s. 9, s. 17- 18

7.4 Stavebné konania

Z hľadiska stavebného konania bol zákon č. 280/1949 Zb. o územnom plánovaní a výstavbe obcí a vykonávacích právnych predpisov základným predpokladom realizácie stavby súlad stavby s jednotným hospodárskym plánom a územným a stavebným plánom. Zákonom č. 87/1958 Zb. o stavebnom poriadku bolo možné stavby a stavebné práce vykonávať len podľa predpísanej a rozpočtovej dokumentácie a podľa rozhodnutia o prípustnosti stavby. Pred vydaním rozhodnutia o prípustnosti stavby vykonal stavebný úrad miestne šetrenie, od ktorého bolo možné upustiť, pokiaľ boli dobre známe pomery na mieste a ak to dovoľoval druh, spôsob a rozsah stavby. Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách obsahoval ustanovenia vzťahujúce sa na stavebné konanie, keď upravil, že na začatie stavby cesty a v rozsahu vymedzenom vykonávacím predpisom tiež na jej úpravy, je potrebné rozhodnutie o prípustnosti stavby, ktoré vydáva okresný národný výbor; pritom sa použijú ustanovenia zákona o stavebnom poriadku. Vyhláška k cestnému zákonu č. 136/1961 Zb. v § 20 definovala prípady, keď sa vyžadovalo vydanie rozhodnutia o prípustnosti stavby.

Zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku potom zaviedol dvojstupňové správne konanie vo veci stavieb vrátane stavieb dopravných, kde bolo v prvom rade vydanie územného rozhodnutia na umiestnenie stavby v území a v druhom rade vydanie vlastného stavebného povolenie. Novela zákona č. 135/1961 Zb., cestného zákona, zákon č. 27/1984 Zb. do cestného zákona zaviedla inštitút špeciálneho stavebného úradu, ktorý pre diaľnice vykonávalo Federálne ministerstvo dopravy a pre cesty, miestne a účelové komunikácie okresné národné výbory.

7.5 Vlastníctvo a užívanie

Prvou podmienkou vzniku verejnej komunikácie bol venovací akt, pričom sa vychádzalo z právnej domnienky venovania pri cestách používaných od nepamäti. Druhou podmienkou bola existencia všeobecného obchodu na takejto ceste a jej nevyhnutnosť pre takýto všeobecný obchod z hľadiska

potrebnej komunikačnej potreby.⁵⁶ Pozemok, na ktorom bola uznaná verejná obecná cesta, tak zostal v súkromnom vlastníctve, súkromnoprávne dispozície vlastníka pozemku však boli obmedzené verejným účelom cesty spočívajúcim v jej všeobecnom užívaní (Nález NSS z 5. 12. 1928, č. 32883/28: „*Komunikácia je verejná, keď je venovaná verejnému užívaniu (usus publicus). Ak je tento predpoklad splnený, je už ľahostajné, kto je jej vlastníkom.*“). Z právnej histórie vieme, že verejnosť cesty mala vzniknúť jej venovaním všeobecnému užívaniu aj v prvej polovici devätnásteho storočia (viď. § 2 - § 4, § 14, § 16 zák. č. 46/1864 čes. z. z., § 2, § 3, § 5, § 6 zák. č. 38/1877 mor. z. z., § 2 – § 4, § 6 – § 8 zák. č. 33/1898 slez. z. z., § 2, § 10, § 36, § 47 uhor. zák. článok I/1890). Od roku 1918 sa vlastníctvo na území Československa upravovalo výhradne pre oblasť ciest verejných. Každá cesta, ktorá nebola cestou verejnou, podliehala princípom súkromného práva a jej právny režim sa riadil všeobecnou úpravou občianskeho práva o veciach nehnuteľných. Zvláštnym typom súkromných ciest boli cesty z núdze, upravené zákonom zo 7. júla 1896, č. 14 r. z., v zmysle dnešnej právnej úpravy sa jednalo o inštitút nevyhnutnej cesty. Cesty z núdze vznikali v miestach, kde nebola iná možnosť či už presunu vyťaženej drevnej hmoty, alebo presunu chovaného dobytku k zdroju vody. Napriek značnému časovému odstupu sú napr. doposiaľ v SR vedené spory o charakter a vlastníctvo ciest, ktoré boli pôvodne využívané výlučne urbárskym spoločenstvom pre zvoz dreva, avšak následne boli zaradené do cestnej siete, nakoľko predstavujú jedinú prístupovú cestu v regióne.

8 Správa a údržba ciest a pozemných komunikácií

Ustanoveniami obciam v Čechách č. 7/1894 čes. z. z., Morave č. 4/1864 mor. z. z., Sliezsku 17/1863 slez. z. z. o obecnom zriadení v rámci výkonu samostatnej pôsobnosti bola zverená správa o obecné komunikácie. Takáto právna úprava správy bola na Slovensku a Podkarpatskej Rusi upravená zákonom čl. I/1890. Bola to v tom čase pre obce v rámci výkonu samostatnej pôsobnosti jedna z najdôležitejších úloh. Zákonom č. 76/1919 Sb. ktorým sa

⁵⁶ Laštovka, K.: Příspěvek k výkladu českých zákonů silničních, Správní obzor, I. ročník, Praha 1909, s. 313 – 325, s. 377 - 381

menil a doplňoval rakúsky zákon o obecnom zriadení doslovne nariad'oval obecným zastupiteľstvám cesty udržiavať „v stave dobre zjazdnom a bezpečnom“.⁵⁷ Údržba komunikácií tak aby sa dali bezpečne používať bola financovaná z obecného rozpočtu. O tom je hovorí rozhodnutie NSS zo dňa 30.9.1929, č 18718/29 „*Technická správa sa vzťahuje na formálnu a materiálnu konštrukciu telesa cestného a na trvalé udržiavanie dobrého stavu stavebného vrátane údržby cesty spočívajúcej v odstraňovaní prekážok a snehu.*“⁵⁸ Medzistupňom medzi obcami a štátom pri správe ciest boli zákonom čl. XVII o obecnom zriadení ríšskom okresy, ktorým mimo iného mali v agende aj cestnú správu.⁵⁹ Na Slovensku a Podkarpatskej Rusi vicinálne cestné výbory menované župným úradom spravovali cesty vicinálne, nariadením vlády Československej č. 385/1922 Sb. z. a n., o presunoch pôsobnosti administratívnych úradov na Slovensku. Údržba okresných a vicinálnych ciest bola financovaná z okresných fondov. Okresné a župné výbory rozhodovali aj o zmluvách na realizáciu stavebných prác, ktoré postupovali na kontrolu zemskému výboru. Štátne cesty prechádzali aj obcami, tie ich boli povinné podľa dekrétu č. 158 sb. z. p. z 26. septembra 1835 udržiavať a samy prispievať na zvýšené finančné náklady.⁶⁰ V Čechách na Morave bola obciam uložená povinnosť odpratávania snehu na cestách štátnych, zemských a okresných. Obce ktorým bola táto povinnosť uložená mali nárok na náhradu vynaložených nákladov podľa zákona č. 33/1877 ř. z., § 11 čes.sil zák. a § 11 mor.sil. zák. Výnimku tvorili cesty II. triedy na Morave kde bola táto povinnosť bez náhrady uložená normou čl. VII zák. č. 20/1866 mor. z. z. Uhorský § 123 zákona čl. I/1890 nariad'oval odpratávanie snehu na štátnych a zemských cestách bez náhrady. Sliezske § 17 slez. sil. zák. stanovilo, že náklady pre okresné cesty znáša okres kde sa tieto cesty nachádzajú.⁶¹

⁵⁷ dôvodová zpráva k vládnému návrhu zákona o veřejných silnicích a cestách a silniční a cestní

policii dostupná na http://www.psp.cz/eknih/1935ns/ps/tisky/t1378_03.htm.

⁵⁸ Boh. A 8133/1929.

⁵⁹ Weyr, F.: Soustava československého práva státního, kapitola Organizace veřejných úřadů, Praha Fr. Borový, 1924.

⁶⁰ Hácha, E., Weyr, F., Laštovka, L., Hoetzel, J.: Slovník veřejného práva československého, svazek

IV, heslo silnice a cesty veřejné a heslo samospráva, Polygrafia, Brno 1938, s. 205 – 227, s. 59 – 88.

⁶¹ Hácha, E., Weyr, F., Laštovka, L., Hoetzel, J.: Slovník veřejného práva československého, svazek

Cestmajster a cestár boli výkonnými osobami pri správe ciest. Mali povinnosť nosiť služobný odznak. Cestmajster bol menovaný zemským výborom, po zložení odbornej skúšky a bol podriadený okresnému cestnému výboru. Mal postavenie nižšieho úradníka. Jeho pracovnou náplňou bolo zabezpečovať plnenie úloh údržby a opráv pozemných komunikácií, vykonávať kontroly a prehliadky stavebno-technického stavu súčastí komunikácií, posudzovať možnosti odstraňovania zistených nedostatkov, rozhodovať o dopravno-bezpečnostných opatreniach, organizovať a riadiť prácu zamestnancov pre bežnú údržbu a opravy ciest a ich súčastí. Zaisťovať v rámci cestmajsterstva zjazdnosť ciest, zabezpečovať bežnú a zimnú údržbu ciest, podieľať sa pri tvorbe plánov zimnej a letnej údržby, zodpovedať za spracovanie základných údajov o prevádzke a činnosti strediska, viesť výkazy prác o opravách ciest. Dohliadal nad sto km cestnej siete. Cestmajster po zložení prísahy vykonával aj službu cestnej polície. Cestár mal v starostlivosti stanovenú dĺžku cesty, na ktorú musel dohliadať, čistiť, oznamovať poruchy, škody, kosiť trávu v priekopách a prekladať výhybné kamene aby sa cesta používala rovnomerne.⁶²

Rok 1927 a zákon o cestnom fonde č.144/1927 Sb. z. a n. navrhoval rôzne prístupy k zlepšeniu ciest. Definoval technické zlepšenie vozoviek, hrúbku štrkovej vrstvy a zlepšoval povrch štrkových ciest nanášaním vrstvy proti prašnosti, pokladaním dlažby, betónových, živičných a iných vrstiev. Cesty ktoré boli považované za ťažké museli mať túto vrstvu aspoň päť centimetrov.

Vládny návrh cestného zákona z roku 1938 ukladá povinnosť údržby cestných komunikácií ich správcom. V prípade živelných pohrôm zákon určuje povinnosť pre všetky osoby vo veku od 18 do 60 rokov k ručným prácam, držiteľom dopravných prostriedkov k službám dopravným a ďalej tiež k odovzdaniu náradia, hmôt a strpenie využitia nezastavaných pozemkov všetkých

IV, heslo silnice a cesty veřejné a heslo samospráva, Polygrafia, Brno 1938, s. 205 – 227, s. 59 - 88

⁶² Salák, P., Tauchen J.: Říšská sbírka zákonů 1848 – 191. Masarykova univerzita, Brno 2009. Moravská sbírka 1907, Vyhláška c. k. moravského místodržitelství ze dne 17. 6. 1907, č. 64 mor. z. z., kterou se vydává nové naučení o technickém řízení při stavbě a udržování okresních silnic I. a II. třídy, dále instrukce pro cestmistry a předpis pro cestaře (pohrabáče) dostupná na <http://is.muni.cz/do/1499/el/estud/praf/ps09/dlibrary/web/rs.html>.

ich vlastníkov a užívateľov, a to za primeranú náhradu, ak to bolo potrebné na udržanie cesty v zjazdnom a bezpečnom stave. Ak nedošlo k dohode o výške primeranej náhrady, rozhodol o nej s konečnou platnosťou okresný úrad. Vládný návrh zákona tiež podľa predchádzajúcich právnych predpisov ukladal udržiavanie prejazdných úsekov ciest (prejazdných tratí), pozdĺž ktorých na seba usadlosti nadväzovali bez značnejších medzier aspoň po jednej strane, obciam k § 27 takto: „*Obce jsou povinny udržovati na svůj náklad průjezdné trati v tomto rozsahu: čistiti je, odvážeti bláto a prach s nich seškrábané a hlínu vybranou z příkopů, prohazovati a odvážeti sněh, postarati se o místo skládky udržovacích hmot pro průjezdné trasy,*“. Obce boli ďalej povinné podľa predlohy cestného zákona v prejazdných úsekoch svojim nákladom udržiavať dlažbu mimo prejazdnú vozovku, chodníky a združenú kanalizáciu. Povinnosť prehadzovania snehu na cestách rovnako ako ostatné práce spojené s údržbou prejazdných úsekov, ktoré obce konali za cestnú správu, ako aj údržba ciest v extraviláne obcí, boli obciam uložené konať za náhradu, ktorej výšku stanovil cestný úrad. Podrobnejšie predpisy o údržbe ciest mali byť upravené vládnym nariadením. Vládna predloha zákona tak upustila od príspevkovej povinnosti obcí na údržbu prejazdných úsekov s ohľadom na ťažkosti pri vymeriavaní výšky príspevku.⁶³

Prijatím zmocňovacieho zákona č. 330/1938 Zb. z. a n. dňa 15. 12. 1938 bola postupná likvidácia samosprávnych orgánov. 23. decembra 1938 vzniklo Generálne riaditeľstvo stavby diaľnic a súčasne sa do legislatívy oficiálne dostalo slovo diaľnica, ktoré je odvodené od základov slova železnica a silnica, a zdôrazňuje diaľkový charakter dopravy. Autorom je Ing. Karel Chmel. V lete roku 1946 bolo zrušené Generálne riaditeľstvo stavby diaľnic s odôvodnením, že je zbytočné a vzniklo v dobách neslobody. 8. júla 1946 namiesto neho vznikla stavebná správa dostavby diaľnice.⁶⁴ Na začiatku roku 1939 bolo rozpustené české a moravsko-sliezske zemské zastupiteľstvo a doterajšia pôsobnosť samosprávy začala prechádzať na zemské správne komisie a ďalších štátnych úradníkov (všeobecní tajomníci).⁶⁵ Vládnym nariadením číslo 174/1941 Zb. z

⁶³ Viz. digitální depozitář Poslanecké sněmovny parlamentu České republiky dostupný na http://www.psp.cz/eknih/1935ns/ps/tisky/t1378_03.htm.

⁶⁴ <http://www2.ceskedalnice.cz/odborne-info/historie-dalnic>

⁶⁵ Malý, K. a kol.: Dějiny českého a československého práva do roku 1945, s. 372 - 373. Linde, Praha, 1997

30. apríla 1941, o prevzatí okresných ciest Protektorátom Čechy a Morava do správy a udržiavania, bolo prevzaté do správy protektorátu 16. 000 km siete okresných ciest. Pracovníci zamestnaní na správe a údržbe ciest zostali zamestnancami okresu, avšak už pod protektorátnou správou. Vládnym nariadením č. 13/1944 Zb. z 12. januára 1944, o prevzatí okresných cestmajstrov a cestárov, boli prevzaté aj tieto funkcie do protektorátnych služieb.

Povojnové obdobie priniesol Zákon č. 147/1949 Zb., ktorý určil, že stavbu, správu a údržbu štátnych ciest vykonáva prostredníctvom okresných a krajských národných výborov. Odborné vedenie zveril Ministerstvu techniky. Vládnym nariadením č. 2/1950 Zb. o pôsobnosti národných výborov pri stavbe, správe a udržiavaní štátnych ciest, bolo podrobnejšie upravené, čo sa rozumie správou štátnych ciest, zároveň došlo k presnému vymedzeniu kompetencií a pôsobnosti medzi okresnými a krajskými národnými výbormi. Okresnému národnému výboru prináležala správa všetkých štátnych ciest v jeho obvode, ako aj ich údržba, starostlivosť o riadny stav ciest a predovšetkým o ich dobrú zjazdnosť, o udržiavaní a umiestňovaní dopravných značiek a starostlivosť o stromy pri cestách. Krajskému národnému výboru bola zverená činnosť riadiaca, dozorná a investičná. Zamestnanci okresov, na Slovensku zamestnanci Fondu vicinálnych ciest, ktorí boli ku dňu 31. 12. 1949 zamestnaní v správe a udržiavaní ciest, prešli, resp. mohli prejsť dňa 1. januára 1950 do služieb štátu. Od roku 1953 zriadením krajských národných výborov vykonávali správu a údržbu štátnych ciest národné cestné podniky. Hlavnými správcami štátnych ciest boli v Čechách ministerstvo dopravy a na Slovensku poverenictvo pre dopravu, ktoré riadili činnosť jednotlivých cestných podnikov a boli zároveň príslušným ústredným orgánom štátnej správy v oblasti cestného hospodárstva.

Zákon č. 135/1961 Sb., o pozemných komunikáciách, v znení účinnom do 30. júna 1984 a jeho vykonávacie predpisy zverujú správu automobilových ciest a miestnych komunikácií a dozor nad nimi národným výborom.; národné výbory vykonávajú tieto úlohy buď priamo alebo prostredníctvom im podriadených hospodárskych alebo rozpočtových organizácií. Ministerstvo dopravy a spojov rieši v úzkej spolupráci s národnými výbormi základné otázky rozvoja a správy automobilových ciest a miestnych komunikácií. Správa diaľnic a dozor nad nimi patrí Ministerstvu dopravy a spojov, prípadne organizácii jemu podriadenej. Správa účelových komunikácií patrí k organizáciám, ktorým tieto

komunikácie slúžia. Ak slúži účelová komunikácia niekoľkým účastníkom, znášajú náklady na výstavbu a údržbu organizácie, ktoré ju najčastejšie užívajú, a to spravidla podľa miery užívania; ak nedôjde medzi nimi k dohode, rozhodne miestny národný výbor. Dozor nad účelovými komunikáciami vykonávajú miestne národné výbory. Pracovníci národných výborov a organizácií cestného hospodárstva, ktorí sú poverení výkonom dozoru nad diaľnicami alebo automobilovými cestami, prípadne miestnymi alebo účelovými komunikáciami. Pri výkone svojej funkcie používajú služobný odznak (preukaz).

Zákon o národných výboroch č.69/1967 v § 27 definoval, že Okresný národný výbor riadi alebo spravuje okresnú správu ciest. Môže založiť štátny podnik a riadiť organizáciu obstarávajúcu výstavbu, údržbu a správu ciest a miestnych komunikácií uvedených v § 21, ak slúži na uspokojovanie potrieb viacerých obcí a ak ju možno na tomto stupni účelnejšie riadiť. Okresný národný výbor vykonáva periodické revízie hospodárenia organizácií a zariadení ním riadených a spravovaných. Zákonom z 21. marca 1984, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) sa dopĺňalo, že federálnemu ministerstvu dopravy patrí výkon štátnej správy vo veciach diaľnic, okresným národným výborom patrí výkon štátnej správy vo veciach ciest vo všetkých prípadoch, pokiaľ z ustanovení zákona nevyplýva inak. Miestnym národným výborom patrí výkon štátnej správy vo veciach miestnych komunikácií a účelových komunikácií. Účelové komunikácie spravujú organizácie ktorým táto prevažne slúži. Orgány štátneho odborného dozoru dbajú na zabezpečenie ochrany pozemných komunikácií a dozerajú, či sa dodržiavajú povinnosti a podmienky užívania pozemných komunikácií. Národné výbory a štátne socialistické organizácie, ktoré sú príslušné na správu pozemných komunikácií, boli povinné tento národný majetok udržiavať v stave zodpovedajúcom účelu, na ktorý bol určený, a plniť povinnosti ustanovené predpismi o správe národného majetku. To platí podobne aj pre iné socialistické organizácie ako štátne, ktoré majú účelové komunikácie vo vlastníctve alebo v trvalom užívaní. V súvislosti so neustálym nárastom prípravných prác pri výstavbe diaľnic vzniklo rozdelením Strediska pre rozvoj ciest a diaľnic k 1. 7. 1967 Riaditeľstvo diaľnic, ktoré malo zabezpečovať okrem investorskej činnosti aj správnu a údržbovú činnosť pri výstavbe a prevádzke diaľnic v Československej socialistickej republike. Riaditeľstvo diaľnic bolo rozpočtovou organizáciou ministerstva dopravy. V súvislosti s majetkovou správou a údržbou

diaľnic boli strediská cestmajstrov neskôr premenované na Strediská správy a údržby diaľnice. V roku 1992 sa na území Československa nachádzalo v prevádzke 389 km prevažne štvorpruhových diaľnic. Systém organizácie správy cestného hospodárstva sa od roku 1971 prakticky nemenil, diaľnice spadali pod Federálne ministerstvo dopravy, cesty pod Ministerstvo vnútra. Investičnú výstavbu, údržbu a prevádzku diaľnic zabezpečovalo Riaditeľstvo diaľnic Praha, so závodom v Brne, pre Slovensko Riaditeľstvo diaľnic Bratislava. Správu a údržbu cestnej siete zabezpečovali správy a údržby ciest v jednotlivých okresoch prostredníctvom Okresnej správy ciest, riadenej okresnými národnými výbormi.⁶⁶

⁶⁶ Prášil, M.: Dálnice 1967 – 2007, Vyd. 2. Praha 2007, s.15-16

9 Záver

„*Aut viam inveniam aut faciam*“, tento historický citát Hanibala dokonale vystihuje jednu z potrieb spoločnosti, potrebu pohybu, presunu. Napriek tomu, že existencia ciest a diaľnic je v 21. storočí samozrejmosťou, nebolo tomu tak vždy. Od samotného zámeru výstavby pozemnej komunikácie, nie len do doby jej realizácie, ale až do okamihu, kedy na nej bude môcť byť umožnená premávka, je nevyhnutné vykonať množstvo nevyhnutných krokov, prekonať množstvo nástrah a prekážok, ktoré právny poriadok s umožnením výstavby spája. Problematika plánovania a výstavby cestnej siete je rozsiahla a jej počiatky siahajú až do tretieho tisícročia pred našim letopočtom. Je potrebné si uvedomiť, že rozvoj spoločnosti si postupne vyžadoval a vyžaduje stále vyššie a vyššie nároky nie len na kvalitu, ale aj kvantitu cestnej siete. Je všeobecným záujmom budovať a zároveň chrániť rozsiahlu sieť pozemných komunikácií, pretože hlavne jej prostredníctvom môže dochádzať k celkovému rozvoju územia, pretože umožňuje transport tovaru, ľudí a služieb, teda nevyhnutných základov ekonomiky štátu. Po rozpade starých impérií síce rozvoj mobility zaznamenal určitú stagnáciu, s postupným rozmachom automobilizmu nastala nová etapa rozvoja cestnej dopravy. V polovici 18. storočia prispáním Márie Terézie dochádza k rozvoju cestnej siete v Čechách, súpisu hlavných ciest a postupnému začatiu výstavby ďalších ciest. Mohutný rozvoj cestnej dopravy si následne aj v Československu vynútil potrebu rýchlej realizácie a obnovy cestnej infraštruktúry. K tomuto došlo s výrazným prispáním štátu. Zákonodarca upravil postupy tak, aby jednotlivé čiastkové procesy na seba súvisle nadväzovali a viedli k spoločnému cieľu. Cieľom tejto práce nie je popis výstavby cestnej siete, ale rozbor podstatnej časti právnej úpravy tak, ako sa formovala v priestore a čase na území súčasnej Českej republiky od vzniku Československého štátu.

10 Cudzojazyčné resumé

Roads are historically a sign of progress. At the moment when humanity began to standardize its behaviour, this activity also affected the transport network of roads and paths, as they were both an important economic source of income and a strategic social and military significance.

The aim of this thesis is to map and describe the law-history framework of legal regulations concerning paved and unpaved roads in the period from 1918 to 1992. This regulation affected not only the way of ensuring the construction and subsequent management of roads and roads, but also the area of financing this costly and necessary human activity, the way of regulating traffic on roads and the behaviour of its participants, the position of the state and public corporations in road management.

Czechoslovakia adopted the normative basis for the legal regulation of paved and unpaved roads from that of the Austro-Hungarian Empire in the year 1918. These Austro-Hungarian legal regulations were accepted into the legal framework of the state of Czechoslovakia by the receptional provisions of Law and Directive No 11/1918 Coll. of March 28th 1918 on the founding of the independent state of Czechoslovakia. This work focused on the task of summarizing the overview of standards, especially the empire laws, although different legal regulations applied for the individual states of Austria - Hungary, i.e. for Bohemia, Moravia, Silesia, Slovakia and Subcarpathian Russia. In the period of the First Republic it was no longer possible to approve the so-called Great Road Bill, which was submitted to the National Assembly of the Czechoslovak State in August 1938. The forward to this law including the rationale set out in it became a unique source of information on the legal and factual context of this field despite, due to the political events of the time, never coming into effect. In addition to the above-mentioned rights associated with the concept of roads, road management and a description of their development in the period 1918-1992 in Czechoslovakia, this work also covers related areas of terminology, the actual definition of individual types of roads during this time and issues related to their establishment and administration.

11 Zoznam skratiek

sb.	zbierka
zb.	zbierka
ř. z.	Říšský zákonník
z. z.	Zemský zákonník
čes. z. z.	Český zemský zákonník
mor. z. z.	Moravský zemský zákonník
slez. z. z.	Sliezský zemský zákonník
zák. čl.	zákonný článok
čes. věst.	Český vestník
čes. prov. sb. zák.	česká vykonávajúca zbierka zákonov
Sb. z. a n.	Zbierka zákonov a nariadení
Úř. věst. čsl.	Úredný vesník československý

12 Archívne pramene

1. Národní archiv, Praha, Ministerstvo veřejných prací 1918-1942
2. Národní archiv, Praha, Předsednictví ministerské rady 1918 – 1945
3. Národní archiv, Praha Poradní sbor pro otázky hospodářské 1920 - 1938
4. Slovenský národný archív, Krajský úrad, C1 Administratívne oddelenie
5. Vojenský ústřední archiv, Praha, Ministerstvo národní obrany, Hlavní štáb, Etapní oddělení
6. Archiv Národního technického muzea Praha
7. Dopravní politika České republiky, Ministerstvo dopravy a spojů ČR 1928
8. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

13 Zoznam použitej literatúry

1. KUBŮ,F.-ZAVŘEL,P., 1998a: Kubohuťský systém Zlaté stezky. Zlatá stezka 5 978 - 8086 – 260 – 822
2. ROUBÍK, F.: Silnice v Čechách a jejich vývoj, Nákladem společnosti přátel starožitností, Praha 1938.
3. Encyklopédia Slovenska I.zväzok A-D, Vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied Bratislava, Hlavná redakcia 71 – 050 – 77
4. Slovenský náučný slovník. Ed. BUJNÁK, Pavel, Zväzok I. A – D. Bratislava; Praha : Litovna, literárne a vedecké nakladateľstvo Vojtech Tilkovský, 1932.
5. HÁCHA, E., Weyr, F., Laštovka, L., Hoetzel, J.: Slovník veřejného práva československého, svazek IV, heslo silnice a cesty veřejné, Polygrafia, Brno 1938.
6. VESELÝ, F. X.: Všeobecný slovník právní, díl čtvrtý, heslo silnice a cesty, V komisi knihkupectví F. Topiče, Praha 1899.
7. DEÁK, Ladislav (2008), „Medzinárodno-politické súvislosti Viedenskej arbitráže a dôsledky pre južné Slovensko“, in ŠMIHULA, Daniel,

- Viedenská arbitráž v roku 1938 a jej európske súvislosti : Zborník príspevkov z vedeckej konferencie konanej v Bratislave 10. novembra 2008, Bratislava: Vojenský historický ústav
8. VAVŘÍNEK, F.: Stručný přehled zřízení správního, II. vyd., Praha 1928
 9. REBRO, Karol et BLAHO, Peter : Rímske právo, Vydavateľstvo Wolters Kluwer (Iura Edition), 2003 ISBN 80-89047-53-X.- Sig. B01-12 (487)
 10. HOETZEL, J.: Československé správní právo, kapitola Veřejné věci, Vyd. 2. Melantrich, Praha 1937
 11. VESELÝ, F. X.: Všeobecný slovník právní, díl první, heslo expropriace, V komisi knihkupectví F. Topiče, Praha 1896
 12. POŠVÁŘ, J.: Správní právo – výtah ze zvláštní části, sv. čís. 17, kap. XII Správa dopravy, Nákladem ČSAS Právník v Brně, Brno 1947
 13. PRÁŠIL, M.: Dálnice 1967 – 2007, Vyd. 2. Praha 2007, ISBN neuvedené
 14. LAŠTOVKA, K.: Příspěvek k výkladu českých zákonů silničních, Správní obzor, I. ročník, Praha 1909
 15. WEYR, F.: Soustava československého práva státního, kapitola Organizace veřejných úřadů, Praha Fr. Borový, 1924
 16. JAKUBÍK, Ján. Vývoj vojenskej kartografie na území Slovenska. In: Kartografické listy / Cartographic letters, 2012
 17. POPELKA, Petr, Okresní silniční výbory ve Slezsku (1868 - 1928). *Slezský sborník*. 2012, roč. 110, ISSN 0037-6833
 18. RODRIGUE Jeanl Paul – COMTOIS Claude – SLACK Brian. The Geography of Transport Systems. Londýn, New York, 2013, ISBN 978-02-0337-118-3
 19. VESELÝ, Leopold. Státní silnice v čs. republice se zřením na Slovensko a Podkarpatskou Rus. In Zprávy veřejné služby technické, 1920, roč. 2, č.13
 20. BRINKE, Josef. Úvod do geografie dopravy. Praha: Karolinum, signatura T 11110, 1999, ISBN 80-7184-923-5
 21. SEIDENGLANZ, Daniel, Geografie dopravy, In TOUŠEK, Václav et al. ekonomická a sociální geografie. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, ISBN 978-80-7380-114-4
 22. POPELKA, Petr. Zrod moderní dopravy. Modernizace dopravní infrastruktúry v Rakouském Slezku do vypuknutí první světové války.

Ostrava: Filozofická fakulta Ostravské univerzity, 2013 ISBN 978-80-7464-384-2

23. HOLEC, Roman. Hospodárstvo. In KOVÁČ, Dušan (ed) Slovensko v 20. storočí. Prvá svetová vojna 1914-1918. Bratislava: VEDA, 2008, ISBN 978-88-0224-101-44
24. HERMANN, Gustav. Ministerstvo veřejných prací. Přehled činnosti za prvé pětiletí republiky Československé. Praha: Ministerstvo veřejných prací, 1923
25. PRŮCHA, Václav et. al Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918 – 1992, Praha: Vyšehrad, 2012, ISBN 978-0-7239-228-5
26. ŠIŠKA, Karel. Dopravnictví. Silnice a silniční mosty. In DRACHOVSKÝ, Josef et al. Ěškoslovenská vlastivěda. Svazek šestý, PRÁCE. Praha: SFINX, 1930 ref. 253, s. 423
27. ŠTEMBERK, Jan. Automobilista v zajištění reality. Vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století, Praha: Karolinum, 2008, ISBN 978-80-246-1461-8
28. HLAVAČKA, Milan, Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce, Academia Praha 1990, ISBN 802-00-022-1-9
29. ŠPAČEK, Karel et KLOKNER, František, Novodobé silnice, Česká matice technická, Praha, Alois Wiesner, 1929
30. LÍDL, Václav, POSPÍŠIL, Petr et kol., Silnice a dálnice v České republice, Agentura Lucie, 2009, ISBN 978-88-087-1381-44

14 Periodiká

1. Auto 1924 – 1933
2. Obzor Národohospodářský 1918 – 1938
3. Silniční obzor 1923 – 1939
4. Zprávy Československé silniční společnosti 1936 – 1939
5. Zprávy veřejné služby technické 1919- 1939

6. Svět motoru 1947- 1989
7. Bude se i u nás jezdit vpravo. Periodikum Hlas lidu, ročník 33, číslo 19, České Budějovice 14. 11. 1938

15 Zoznam použitých právnych predpisov

1. Všeobecný občiansky zákonník (Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch für die gesammten Deutschen Erbländer der Österreichischen Monarchie), vyhlásený 1. júla 1811 cisarskym patentom č. 946 sb. z. s., v znení neskorších predpisov.
2. Zákon zo dňa 16. apríla 1864, č. 7 čes. z. z., o obecnom zriadení, v znení neskorších predpisov.
3. Zákon zo dňa 12. augusta 1864, č. 46 čes. z. z., o tom, kto jest povinen prispívati na veřejné nestátní silnice a komu přísluší o nich rozhodovati.
4. Zákon zo dňa 31. mája 1866, č. 41 čes. z. z., o technicko – hospodárskej správe veřejných silnic, ktoré nie sú erárne.
5. Zákon zo dňa 15. júna 1866, č. 47 čes. z. z., ktorým bol vydaný poriadok polície silniční, platný pre kráľovstvo České okrem hlavného mesta Prahy, v znení neskorších predpisov.
6. Zákon zo dňa 2. apríla 1867, č. 32 čes. z. z., o ukladaní mýta na veřejné silnice, ktoré nie sú erárne.
7. Zákon zo dňa 22. októbra 1875, č. 36 ř. z.. o najvyššom správnom súde, v znení neskorších predpisov.
8. Zákon zo dňa 2. decembra 1884, č. 72 čes. z. z., o vysadzovaní a ochrane alejí alebo jednoduchých stromoradií okolo veřejných ciest.
9. Zákon zo dňa 10. apríla 1886, č. 40, čes. z. z., ktorým sa vydáva stavebný poriadok pre kráľovské hlavné mesto Prahu etc.
10. Zákon zo dňa 18. apríla 1886, č. 38 čes. z. z., o zriaďovaní a udržiavaní príjazdov k dráham železničným.
11. Zákon zo dňa 11. mája 1894, č. 126 ř. z., o knižnom oddeľovaní pozemkov pre veřejné silnice alebo cesty, ďalej pre stavbu k vedeniu alebo zadržiavaní vody vo veřejnom záujme.

12. Vyhláška c. k. moravského miestodržiteľstva zo dňa 17. júna 1907, č. 64 mor. z. z., ktorou sa vydáva nové učivo o technickom riadení pri stavbe a udržiavaní okresných silnic I. a II. triedy, ďalej inštrukcie pre cestmajstrov a predpis pre cestárov (pohrabáčov).
13. Zákon č. 3/1918 Zb. z. a n., o najvyššom správnom súde a o riešení kompetenčných konfliktov.
14. Zákon č. 11/1918 Zb. z. a n., o zriadení samostatného štátu československého.
15. Nariadenie ministra č. 10/1919 Ú. n., o oprave ciest.
16. Zákon č. 156/1919 Zb. z. a n., ktorým sa povoľuje náklad na núdzové práce silniční.
17. Zákon č. 126/1920 Zb. z. a n., o zriadení župných a okresných úradov v Československej republike v znení zákona č. 125/1927 Zb. z. a n., o organizácií politickej správy.
18. Zákon č. 165/1920 Zb. z. a n., ktorým sa vláda zmocňuje zriaďovať štátne policajné úrady, v znení neskorších predpisov.
19. Nariadenie č. 229/1920 Zb. z. a n., o dočasnej úprave príslušnosti vo veciach verejných silnic a mýta.
20. Nariadenie vlády č. 537/1920 Zb. z. a n., ktorým sa upravuje spôsob vyberania poplatkov dlažobných a mýtnych v zmysle uhorského zákonného čl. I/1890 na Slovensku a v území Podkarpatské Rusi.
21. Zákon č. 302/1921 Zb. z. a n., ktorým sa pozmeňujú niektoré ustanovenia zákonného článku I z roku 1890, jednajúceho o verejných silniciach a mýte na Slovensku a v Podkarpatské Rusi.
22. Zákon č. 329/1921 Zb. z. a n., o prechodnej úprave finančného hospodárstva obcí a miest s právom municipálnym, v znení neskorších predpisov.
23. Nariadenie vlády republiky Československej č. 385/1922 Sb. z. a n., o presunoch pôsobnosti administratívnych úradov na Slovensku.
24. Zákon č. 158/1924 Zb. z. a n., o zrušení časti okresných silnic I. triedy.
25. Zákon č. 85/1926 Zb. z. a n., o pôsobnosti ministerstva verejných prác vo veciach verejných ciest a mýta na Slovensku a v Podkarpatské Rusi.
26. Vládne nariadenie č. 106/1926 Zb. z. a n., o čiastočnom prenesení pôsobnosti župného úradu v Mukačeve na úrady nižšej inštancie.

27. Vládné nariadenie č. 190/1926 Zb. z. a n., o presune pôsobností administratívnych úradov na Slovensku vo veciach župných ciest, ďalej ciest (príjazdových), spájajúcich železničné stanice s najbližšími cestami štátnymi, župnými alebo obecnými, alebo s obcami a verejných ciest zriadenými a udržiavanými súkromníkmi, spoločnosťami a spoločenstvami (družstvami).
28. Vládné nariadenie č. 191/1926 Zb. z. a n., o úprave výkonnej služby pre verejné štátne cesty na Slovensku.
29. Zákon č. 116/1927 Zb. z. a n., o cestnom fonde, v znení neskorších predpisov.
30. Vládné nariadenie č. 144/1927 Zb. z. a n., vykonávajúce vládne nariadenie k zákonu o cestnom fonde.
31. Zákon č. 177/1927 Zb. z. a n., o pozemkovom katastri a jeho vedení(katastrálny zákon), v znení neskorších predpisov.
32. Vládné nariadenie č. 96/1928 Zb. z. a n.; o niektorých presunoch pôsobnosti zemských úradov na úrady okresné, v znení neskorších predpisov.
33. Vládné nariadenie č. 100/1928 Zb. z. a n., o úprave výkonnej služby pre verejné štátne cesty v Podkarpatské Rusi.
34. Vládné nariadenie č. 307/1928 Zb. z. a n., o úprave služobných a platových pomerov nižších orgánov cestných a mostných.
35. Vládné nariadenie č. 187/1929 Zb. z. a n., o niektorých presunoch pôsobnosti ministerstiev na úrady zemské.
36. Vládné nariadenie č. 64/1930 Zb. z. a n., ktorým sa vykonávajú hlavy II, III a IV zákona o pozemkovom katastri a jeho vedení, v znení neskorších predpisov.
37. Zákon č. 9/1931 Zb. z. a n., Medzinárodná dohoda o jazde motorovými vozidlami zo dňa 24. apríla 1926.
38. Zákon č. 63/1935 Zb. z. a n., o vyvlastnení k účelom obrany štátu, v znení neskorších predpisov.
39. Zákon č. 77/1935 Zb. z. a n., o doprave motorovými vozidlami a ich zdanení.
40. Zákon č. 78/1935 Zb. z. a n., ktorým sa menia niektoré ustanovenia o spotrebnej dani z minerálnych olejov.

41. Opatření stáلهo výboru č. 275/1938 Zb. z. a n., o smere dopravy na veřejných silnicích a veřejných cestách.
42. Opatrenie stáلهo výboru č. 291/1938 Zb. z. a n., o vyvlastnení a o niektorých iných opatreniach k účelom hospodárskeho prebudovania štátu alebo dočasného hospodárskeho zaistenia nezamestnaných osôb.
43. Vládné nariadenie č. 309/1938 Zb. z. a n., o niektorých opatreniach súvisiacich zo zriadením priebežnej automobilovej cesty Vratislav – Brno – Viedeň.
44. Ústavný zákon č. 330/1938 Zb. z. a n., o zmocnení ku zmenám ústavnej listiny a ústavných zákonov republiky Česko- Slovenskej a o mimoriadnej moci nariad'ovacej, v znení neskorších predpisov.
45. Vládné nariadenie č. 372/1938 Zb. z. a n., o stavbe diaľnic, o zriadení generálneho riaditeľ'stva stavby diaľnic a jeho organizácií, v znení neskorších predpisov.
46. Vládné nariadenie č. 242/1939 Zb. z. a n., o chovaní sa v cestnej doprave (dopravný cestný poriadok).
47. Ústavný dekrét č. 2/1940, Úradného vestníku čsl., o dočasnom výkone moci zákonodarnej, jediným ústavným a zákonodarným orgánom.
48. Vládné nariadenie č. 174/1941 Zb. z. a n., o prevzatí okresných ciest protektorátom Čechy a Morava do správy a udržiavania.
49. Vládné nariadenie č. 178/1941 Zb. z. a n., o vzdialenostiach stavieb a prevádzok od diaľnic a ochranných lesov pozdĺž ciest.
50. Vládné nariadenie č. 109/1942 Zb. z. a n., o zmene stavebných poriadkov.
51. Vyhláška č. 384/1943 Ú. n., o smere dopravy na veřejných cestách.
52. Vládné nariadenie č. 13/1944 Zb. z. a n., o prevzatí okresných cestmajstrov a cestárov, ktorý sú zamestnaný pri správe a udržiavaní okresných ciest prevzatých podľa vládného nariadenia zo dňa 30. apríla 1941, Zb. č. 174, do protektorátnych služieb.
53. Ústavný dekrét č. 11/1944, Úradného vestníka čsl., o obnovení právneho poriadku.
54. Vyhláška ministra vnútra č. 30/1945 Zb., o platnosti ústavného dekrétu prezidenta republiky zo dňa 3. augusta 1944, č. 11 Úradného vestníka čsl., o obnovení právneho poriadku, v znení neskorších predpisov.

55. Nariadenie Slovenskej národnej rady č. 9/1946 Zb. n. SNR, o vicinálnych cestách.
56. Ústavní zákon č. 57/1946 Zb., ktorým sa schvaľujú a prehlasujú za zákony dekréty prezidenta republiky.
57. Zákon č. 195/1946, o užití predpisov z doby neslobody, v znení neskorších predpisov.
58. Zákon č. 280/1948 Zb., o krajskom zriadení, v znení neskorších predpisov.
59. Zákon č. 283/1948 Zb., o všeobecnej dani (tzv. nákupná daň), v znení neskorších predpisov.
60. Vládne nariadenie č. 13/1949 Zb., o technických referátoch krajských národných výborov, v znení neskorších predpisov.
61. Zákon č. 147/1949 Zb., ktorým sa vydávajú niektoré predpisy o verejných cestách.
62. Zákon č. 280/1949 Zb., o územnom plánovaní a výstavbe obcí, v znení neskorších predpisov.
63. Vládne nariadenie č. 2/1950 Zb., o pôsobnosti národných výborov pri stavbe, správe a udržiavaní štátnych ciest.
64. Zákon č. 56/1950 Zb., o premávke na verejných cestách, v znení neskorších predpisov.
65. Zákon č. 57/1950 Zb., o úprave podnikania v cestnej doprave, v znení neskorších predpisov.
66. Zákon č. 88/1950 Zb., trestný zákon správny, v znení neskorších predpisov.
67. Vládne nariadenie č. 93/1950 Zb., o výstavbe obcí, v znení neskorších predpisov.
68. Vládne nariadenie č. 28/1952 Zb., o projektovej a rozpočtovej dokumentácii investícií, v znení neskorších predpisov.
69. Ústavní zákon č. 64/1952 Zb., o súdoch a prokuratúre.
70. Vládne nariadenie č. 23/1954 Zb., o organizácii výkonných orgánov národných výborov, v znení neskorších predpisov.
71. Zákonné opatrenie predsedníctva Národného zhromaždenia č. 44/1956 Zb., o dokumentácii investičnej výstavby.
72. Vládne nariadenie č. 33/1958 Zb., organizácii výkonných orgánov národných výborov, v znení neskorších predpisov.

73. Zákon č. 87/1958 Zb., o stavebnom poriadku.
74. Zákon č. 42/1959 Zb., o dokumentácií stavieb.
75. Zákon č. 60/1961 Zb., o úlohách národných výborov pri zabezpečovaní socialistického poriadku, v znení neskorších predpisov.
76. Zákon č. 135/1961 Zb., o pozemných komunikáciách (cestný zákon), v znení neskorších predpisov.
77. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojov č. 136/1961 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách.
78. Zákon č. 22/1964 Zb., o evidencií nehnuteľností, v znení neskorších predpisov.
79. Uznesenie Vlády Československej socialistickej republiky č. 409/1966
80. Zákon č. 69/1967, o národných výboroch, v znení neskorších predpisov.
81. Zákon č. 46/1971 Zb., o geodézií a kartografií, v znení neskorších predpisov.
82. Zákon ČNR č. 58/1971 Zb., o určení ústredného orgánu štátnej správy vo veciach dopravy.
83. Vyhláška Federálneho ministerstva pre technický a investičný rozvoj č. 163/1973 Zb., o dokumentácií stavieb, v znení neskorších predpisov.
84. Zákon Federálneho zhromaždenia č. 50/1976 Zb., o územnom plánovaní a stavebnom poriadku, v znení neskorších predpisov.
85. Vyhláška Federálneho ministerstva pre technický a investičný rozvoj č. 105/1981 Zb., o dokumentácií stavieb.
86. Vyhláška Federálneho ministerstva dopravy č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách, v znení neskorších predpisov.
87. Vyhláška Federálneho ministerstva financií č. 122/1984 Zb., o náhradách pri vyvlastnení stavieb, pozemkov, porastov a práv k nim.
88. Vyhláška Štátnej komisie pre vedecko-technický a investičný rozvoj č. 5/1987 Zb., o dokumentácií stavieb.
89. Zákon č. 60/1988 Zb., o zmenách v organizácií a pôsobnosti ministerstiev a iných ústredných orgánov štátnej správy České socialistické republiky.
90. Vyhláška Štátnej komisie pre vedecko-technický a investičný rozvoj č. 43/1990 Zb., o projektovej príprave stavieb.

91. Zákon ČNR č. 200/1990 Zb., o priestupkoch, v znení neskorších predpisov.
92. Zákon SNR č. 372/1990 Zb., o priestupkoch, , v znení neskorších predpisov.
93. Zákon č. 142/1991 Zb., o československých technických normách, v znení neskorších predpisov.

16 Zoznam použitých internetových zdrojov

1. Salák, P., Tauchen J.: Říšská sbírka zákonů 1848 – 191. Masarykova univerzita, Brno 2009. Moravská sbírka 1907, Vyhláška c. k. moravského místodržitelství ze dne 17. 6. 1907, č. 64 mor. z. z., kterou se vydává nové naučení o technickém řízení při stavbě a udržování okresních silnic I. a II. třídy, dále instrukce pro cestmistry a předpis pro cestaře (pohrabáče) dostupná na <http://is.muni.cz/do/1499/el/estud/praf/ps09/dlibrary/web/rs.html>.
2. <https://dvojka.rozhlas.cz/615-schuzka-jak-se-cestovalo-po-zemich-koruny-ceske-7940337>
3. digitální depozitář Poslanecké sněmovny parlamentu České republiky dostupný na http://www.psp.cz/eknih/1935ns/ps/tisky/t1378_03.htm
4. dôvodová správa k zákonu č. 147/1949 Zb., ktorým sa vydávajú niektoré predpisy o verejných cestách dostupná na http://www.psp.cz/eknih/1948ns/tisky/t0265_00.htm.
5. https://www.ssc.sk/files/documents/rozvoj_cestnej_siete/koncepcia/03_cesty.pdf
6. <https://www.nlnorm.cz/terminologicky-slovník/144266#id-144266>
7. <https://www.digitalniknihovna.cz/mzk/>, nové zákony a nariadenia Protektorátu
8. https://sk.wikipedia.org/wiki/Dejiny_v%C3%BDstavby_dia%C4%BEnic_a_r%C3%BDchlostn%C3%BDch_ciest_na_Slovensku

9. 26.2.2013 | SHMÚ | Správa | RNDR. PAVEL FAŠKO, CSC., MGR. MAREK ŠVEC, <https://www.shmu.sk/sk/?page=2049&id=414>
10. <https://is.muni.cz/do/1499/el/estud/praf/ps09/dlibrary/web/rs.html>
11. návrhy silničních páteří v býv. ČSR [online]. [Cit. 2010-07-28].
12. https://normy.unms.sk/eshop/public/standard_detail.aspx?id=13081
Slovenské technické normy – Názvoslovie pozemných komunikácií, Vestník 06/99

17 Zoznam použitej judikatúry

1. Nález Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 12. 1928, č. 32883/28
2. Nález Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 2. 1929, č. 15415/27

18 Právne predpisy čerpané z internetového zdroja a aplikácie

1. automatizovaný systém právnych informácií
<https://www.wolterskluwer.com/sk-sk/solutions/aspi>
2. aplikácia <https://app.codexis.cz/>
3. právne predpisy Österreichische Nationalbibliothek, ALEX – Historische Rechts und Gesetzestexte dostupných na: <http://alex.onb.ac.at/cgicontent/alex-iv.pl>.
4. digitálny depozitár Poslanecké snemovny : <http://www.psp.cz/eknih>.

Zoznam iných zdrojov

1. Viz. důvodová zpráva k vládnímu návrhu zákona o veřejných silnicích a cestách a silniční a cestní policii dostupná na http://www.psp.cz/eknih/1935ns/ps/tisky/t1378_03.htm.
2. Viz. záznamy z jednání Národního shromáždění republiky Československé dostupné na <http://www.psp.cz/eknih/index.htm>.
3. Moravská sbírka 1907, Vyhláška c. k. moravského místodržitelství ze dne 17. 6. 1907, č. 64 mor. z. z., kterou se vydává nové naučení o technickém řízení při stavbě a udržování okresních silnic I. a II. třídy, dále instrukce pro cestmistry a předpis pro cestaře (pohrabáče)