

Návrh změny zákona

ZÁKON

ze dne 2017,

**kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích,
ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony**

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

ČÁST PRVNÍ

Změna zákona o pozemních komunikacích

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 281/1997 Sb., zákona č. 259/1998 Sb., zákona č. 146/1999 Sb., zákona č. 102/2000 Sb., zákona č. 132/2000 Sb., zákona č. 102/2000 Sb., zákona č. 489/2001 Sb., zákona č. 259/2002 Sb., zákona č. 256/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 358/2003 Sb., zákona č. 186/2004 Sb., zákona č. 186/2004 Sb., zákona č. 80/2006 Sb., zákona č. 342/2006 Sb., zákona č. 311/2006 Sb., zákona č. 80/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb., zákona č. 97/2009 Sb., zákona č. 347/2009 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 152/2011 Sb., zákona č. 288/2011 Sb., zákona č. 329/2011 Sb., zákona č. 341/2011 Sb., zákona č. 375/2011 Sb., zákona č. 119/2012 Sb., zákona č. 196/2012 Sb., zákona č. 196/2012 Sb., zákona č. 18/2012 Sb., zákona č. 64/2014 Sb., zákona č. 268/2015 Sb., zákona č. 268/2015 Sb., zákona č. 243/2016 Sb., zákona č. 370/2016 Sb., zákona č. 319/2016 Sb., se mění takto:

Čl. I

1. Za § 15 se vkládá nová Část třetí, která včetně názvu zní:

PLÁNOVÁNÍ V OBLASTI POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

§ 15a

(1) Plánování v oblasti pozemních komunikací je soustavná koncepční činnost, kterou zajišťuje stát, a jehož účelem je vymezit a vzájemně harmonizovat veřejné zájmy:

- a) směřující k zamezení zhoršení využitelnosti stávající sítě pozemních komunikací,
- b) zajištění ochrany, zlepšení stavu a obnova všech stávajících pozemních komunikací,
- c) stanovení prioritních staveb strategicky významných pozemních komunikací,
- d) udržitelné využívání dopravní obslužnosti vymezených cílů,
- e) snížení nepříznivých účinků dopravního zatížení jednotlivých obcí.

(2) V rámci plánování v oblasti pozemních komunikací se pořizují plány potřeb dopravního rozvoje (dále jen Plán potřeb). Plány potřeb jsou podkladem pro výkon veřejné správy, zejména pro územní plánování a územní řízení.

§ 15b

Cíle plánování v oblasti pozemních komunikací

(1) Cíle plánování v oblasti pozemních komunikací jsou zásadními požadavky pro vytváření Plánů potřeb. Cílem je co největší ochrana využitelnosti stávající sítě pozemních komunikací a její rozvoj tak, aby byly co nejvíce ochráněny zájmy občanů, životní prostředí a ekonomická stabilita.

(2) Cílem plánování v oblasti pozemních komunikací je dále vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj dopravní infrastruktury, spočívající ve vyváženém vztahu mezi dopravní obslužností a zajištěním podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

(3) Plánování v oblasti pozemních komunikací zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území a zajištění stability plánování záměrů a prioritizace strategicky významných staveb pozemních komunikací.

§ 15c

Plán potřeb

(1) Plán potřeb je základním koncepčním plánovacím dokumentem pro oblast strategicky významných staveb pozemních komunikací.

(2) Strategicky významnými pozemními komunikacemi se pro plánování v oblasti pozemních komunikací rozumí dálnice včetně úseků navazující na dálniční napojení sousedních zemí, pozemní komunikace, které jsou součástí evropské sítě TEN – T, obchvaty měst a obcí bezprostředně navazující na dálnice nebo pozemní komunikace, které jsou součástí evropské sítě TEN- T.

(3) Obsah plánu potřeb je rozdělen na textovou část a část grafickou. V plánu potřeb bude vymezen koridor pro umístění strategicky významné pozemní komunikace. Koridor bude v grafické části vymezen začátečním a konečným bodem a několika body v průběhu plánované trasy v závislosti na délce úseku. V textové části bude specifikováno, o jaký typ strategicky významné pozemní komunikace se jedná. Dále bude v textové části vymezena míra potřebnosti daného záměru a označení kategorie pozemní komunikace, včetně uvedení předpokládané přibližné délky úseku. Ministerstvo dopravy stanoví vyhláškou obsah Plánu potřeb.

(4) V případě rekonstrukcí či modernizací strategicky významných pozemních komunikací, musí Plán potřeb obsahovat i charakteristiku záměru, zejména uvedení zkapacitnění dopravních tahů, modernizace, apod.

(5) Plán potřeb musí akceptovat požadavky na nutnost realizace součástí pozemních komunikací.

(6) Schválený Plán potřeb je závazným pro politiku územního rozvoje, zásady územního rozvoje a pro územní plánování.

(7) Plán potřeb pořizuje Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj a dále ve spolupráci s místně příslušnými krajskými úřady jako varianty řešení výstavby

strategicky významných pozemních komunikací. Plán potřeb schvaluje vláda a vydává Ministerstvo dopravy jako opatření obecné povahy.

(8) Plán potřeb se přezkoumává a aktualizuje každých 6 let ode dne jeho účinnosti v návaznosti na vyhodnocení potřebnosti aktualizace.

(9) Výstavba strategicky významných staveb pozemních komunikací se provádí na základě Plánu potřeb, který je závazným podkladem pro umístování staveb pozemních komunikací.

2. Dosavadní Část třetí se označuje jako Část čtvrtá
3. Dosavadní Část čtvrtá se označuje jako Část pátá
4. Dosavadní Část pátá se označuje jako Část šestá
5. Dosavadní Část šestá se označuje jako Část sedmá
6. Dosavadní Část sedmá se označuje jako Část osmá
7. Dosavadní Část osmá se označuje jako Část devátá
8. Dosavadní Část devátá se označuje jako Část desátá
9. Dosavadní Část desátá se označuje jako Část jedenáctá

Čl. II

Přechodná ustanovení

1. Ministerstvo dopravy je povinné pořídit varianty řešení výstavby strategicky významných pozemních komunikací a tyto předat vládě ke schválení nejpozději do 2 let od nabytí účinnosti tohoto zákona.
2. Do doby schválení aktualizace nebo schválení nového územního plánu nebo zásad územního rozvoje, který bude vycházet v části vymezení koridoru z Plánu potřeb, má Plán potřeb přednost.
3. Při povolování staveb pozemních komunikací, pro které vydáno územní rozhodnutí, které nabylo právní moci před nabytím účinnosti tohoto zákona, se postupuje podle dosavadních právních předpisů.

ČÁST DRUHÁ

Změna zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů

Čl. III

1. V § 1 odst. 2 písm. b) se za slovo „rozvoje, „ vkládá text „včetně jejich součástí, „

2. V § 1 odst. 2 písm. c) se za slovo „související“, vkládá text „včetně jejich součástí.“,

3. V § 1 odst. 2 se doplňuje písm. d), které zní takto:

d) stavby strategicky významných pozemních komunikací vymezených Plánem potřeb dopravního rozvoje, včetně jejich součástí.

ČÁST TŘETÍ
ÚČINNOST
Čl. VI

Tento zákon nabývá účinnosti patnáctým dnem po jeho vyhlášení.

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

I. Obecná část

1. Důvod předložení a cíle

1.1 Název

Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

1.2 Definice problému

Zásadním problémem v rámci plánování a výstavby dopravní infrastruktury je mimo jiné i dlouhá projektová a majetkoprávní příprava liniových dopravních staveb, která je způsobená především problémy v koncepční oblasti vedoucí např. ke změně záměrů. Problémy vznikajícími ve fázi územního plánování (soudní přezkumy - rušení koridorů) či dlouhou majetkoprávní přípravou.

Právní úprava přípravy a realizace vybraných staveb pozemních komunikací roztříštěna do řady právních předpisů, kdy stěžejním předpisem je zákon o pozemních komunikacích jako *lex specialis* ke stavebnímu zákonu, který upravuje otázky umístování a povolování staveb, dále správní řád jako obecný procesní předpis, dále zákon o vyvlastnění, aj. Zásadním problémem je pak nejednotnost v rámci jednotlivých postupů. Ve vztahu k územnímu plánování vyvstávají problémy v souvislosti s chybějící funkční vazbou mezi obsahem strategických plánovacích dokumentů a financováním výstavby dopravní infrastruktury.

Konkrétní problémy lze rozdělit do několika oblastí, které by měly být novelizací řešeny:

A. Problémy v koncepční oblasti vedoucí např. ke změně záměrů

Jedním z problémů jsou problémy v koncepční oblasti způsobující nestabilitu v oblasti plánování a určování preferenčních dopravních projektů, změnu záměrů apod.

B. Problémy ve fázi územního plánování

Problémy v přípravě výstavby liniových dopravních staveb ve fázi územního plánování lze specifikovat následovně: věcný nesoulad zásad územního rozvoje (ZÚR) s Politikou územního rozvoje (PÚR), nesoulad ZÚR mezi jednotlivými kraji či nesoulad územních plánů; časový nesoulad při vytváření jednotlivých stupňů územně plánovací dokumentace; prodlužování lhůt v přípravě a změnách ZÚR krajů a územních plánů obcí (v rozhodování o změnách ZÚR a územních plánů jde o samostatnou působnost krajů, resp. obcí, kde často zájmy především obcí nekorespondují se zájmy obsaženými v PÚR; nicméně i přesto je PÚR závazná).

Velmi závažný problém z pohledu uplatňování nadmístních národních záměrů pak je to, že územní plánování spadá do působnosti územní samosprávy a dále pak nestabilita územního plánování.

C. Majetkoprávní příprava je pomalá

Konkrétní identifikované problémy jsou následující: nestabilita procesu způsobující, že relevantní osoby odmítají dotčené pozemky prodat s očekáváním další změny ceny směrem nahoru; věcné problémy spočívají zejména v případě spekulantů skupujících pozemky apod.

1.3 Popis existujícího právního stavu v dané oblasti

V současném stavu legislativy je zásadním problémem nedostatek projektově a majetkoprávně připravených dopravních stavebních projektů. V důsledku zdoluhavých povolovacích procesů a z důvodu problémů v rámci územního plánování reálně hrozí, že bude nutné mnohdy odložit investice do staveb strategicky významných pozemních komunikací.

Zásadním problémem je v současném stavu nejistota v rámci územního plánování a nenávaznost jednotlivých územních plánů.

V současném legislativním prostředí není možnost plánování v oblasti dopravy samostatně řešena a je pouze součástí „klasického“ územního plánování.

1.4 Identifikace dotčených subjektů

Dotčenými subjekty navrhované právní úpravy jsou zejména příslušné správní orgány v oblasti pozemních komunikací, tj. silniční správní úřady, Ministerstvo dopravy, orgány územního plánování a dále uživatelé pozemních komunikací a také vlastníci nemovitostí dotčených nadměrnou dopravní zátěží.

1.5 Popis cílového stavu

Cílovým stavem je obecně zajištění stability plánování záměrů a prioritizace jednotlivých staveb pozemních komunikací a následné zefektivnění procesu povoloovacího řízení k těmto stavbám se současným zachováním adekvátní možnosti prosadit své zájmy všem dotčeným subjektům. Toto zefektivnění se jednoznačně projeví stabilizací v rámci plánování a eliminací nežádoucích jevů typu spekulativního skupování pozemků v místě, kde je plánována stavba strategicky významných pozemních komunikací.

Cílem je snaha o větší právní jistotu nejenom stavebníků těchto staveb, ale i vlastníků dotčených pozemků a občanů ČR dotčených stávající nevyhovující situací.

Nelze opominout nutnost řešit dopravní situaci v rámci celé České republiky komplexně, tak aby veškerá dopravní řešení navazovala a byla řešena v souladu s požadavky nejenom na cíle územního plánování, ale obzvláště s požadavky na zlepšování kvality prostředí, pohody bydlení a zlepšování životního prostředí. Cílem je tedy dále zjednodušení plánování a následného povolení a realizace nejenom dálnic, ale i nezbytných obchvatů dopravou zatížených obcí a přímé napojení průmyslových zón na pozemní komunikace 1. třídy nebo dálnice.

Návrh novelizace zákona o pozemních komunikacích má za cíl zefektivnění procesu plánování staveb vybraných pozemních komunikací ve veřejném zájmu se zohledněním zájmů občanů ČR. Možnost uplatňování zájmů subjektů dotčených plánováním pozemních komunikací nebude změněna. Zefektivnění se může projevit celkovým zkrácením procesu výstavby vybraných pozemních komunikací, čímž může dojít i ke snížení nákladů celého procesu.

Návrh novelizace by se měl dotknout strategicky významných staveb pozemních komunikací, které je nezbytné ve veřejném zájmu realizovat v určitém přiměřeném časovém horizontu.

V jednotlivých otázkách lze pak cíle vymežit následovně:

Ochrana osob dotčených nadměrnou dopravní zátěží

Bude zajištěna možnost v rámci plánování v oblasti dopravy řešit komplexně obchvaty dopravou zatížených obcí a přímé napojení průmyslových zón na pozemní komunikace 1. třídy nebo dálnice. Tím dojde k ochraně práv občanů.

Zajištění stability plánování záměrů a zefektivnění výstavby dopravní infrastruktury

Bude podrobně stanoven postup při plánování v oblasti dopravy a jednoznačně budou nastaveny priority plánů a výstavby jednotlivých typů pozemních komunikací. Nezbytností je zachování dostatečné ochrany práv vlastníků dotčených pozemků prostřednictvím postupů při schvalování opatření obecné povahy.

2. Návrh variant řešení

2.1 Varianta – nulová

Při zachování současného stavu nebude ani nadále zakotvena možnost prioritizace návrhů řešení dopravní situace a stabilizace v rámci plánování v oblasti dopravy. Ochrana osob dotčených nadměrnou dopravní zátěží bude i nadále omezena a tyto osoby budou nuceny nadále snášet negativní dopady nadměrné dopravní zátěže. Nadále bude komplikované povolování výstavby strategických pozemních komunikací.

2.2 Varianta – zakotvení možnosti plánování v oblasti dopravy

Stávající právní úprava jednoznačně neřeší, jak by mělo být postupováno v rámci zajištění stability plánování v oblasti dopravy, a to tak, aby byly zajištěny veškeré zájmy všech občanů, kteří jsou dotčeni nadměrnou dopravou. Tento problém by měla novela odstranit. Stejně tak by mělo dojít ke zlepšení a zjednodušení možností výstavby strategicky významných pozemních komunikací. Přijetí novely povede k větší stabilitě a větší jistotě při řešení dopravy na území republiky v návaznosti na předem jasně vymezené plány, které budou schvalovány jako opatření obecné povahy. Tím, že bude v rámci projednávání a schvalování opatření obecné povahy dána možnost všem dotčeným subjektům se k tomu vyjádřit, nedochází k žádnému omezení vlastnického či jiného věcného práva dotčených osob.

3. Vyhodnocení nákladů a přínosů

3.1 Varianta - nulová

Zachování současného stavu neodstraní nedostatky současné právní úpravy, tedy chybějící ochranu před nadměrnou dopravou a dále nezajistí možnost výstavby strategicky významných pozemních komunikací, které mohou přinést další výhody.

3.2 Varianta – zakotvení možnosti plánování v oblasti dopravy

Zakotvení možnosti schvalování plánu potřeb dopravního rozvoje přinese řadu ekonomických výhod. Ekonomický aspekt zjednodušení plánování a následného povolování a výstavby

strategicky významných pozemních komunikací se v první řadě projeví zvýšením poptávky po stavebních pracích. Další přínosy pro národní hospodářství budou vznikat po ukončení realizace stavby jejím užíváním, kdy dojde ke zlevnění nákladů na transport zboží, růst obchodu, zlevnění zboží pro spotřebitele, vyšší flexibilitu pracovního trhu z důvodu usnadnění dojíždění za prací, úspory času jednotlivých uživatelů staveb pozemních komunikací atd. Oddalování realizace stavby tedy zapříčiňuje oddálení výše uvedených přínosů staveb.

4. Stanovení pořadí variant a výběr nejvhodnějšího řešení

Varianta A nepovede k dosažení cíle.

Varianta B se doporučuje k přijetí z důvodu výše popsaných výhod.

5. Implementace doporučené varianty a vynucování

Účinnost zákona je stanovena obecně. Návrh formuluje přechodná ustanovení vztahující se ke stanovení lhůty pro přípravu prvního Plánu potřeb a dále k zajištění „překlenovacího“ období mezi nabytím účinnosti schváleného Plánu potřeb a dobou kdy dojde k aktualizaci nebo schválení nového územního plánu nebo zásad územního rozvoje, které by měly z účinného Plánu potřeb vycházet. Dále se přechodné ustanovení věnuje dokončení povolených procesů u staveb pozemních komunikací pravomocně umístěných do nabytí účinnosti novely zákona.

Návrh zákona zavádí jasně koncipovaný veřejný zájem na výstavbě a plánování strategicky významných pozemních komunikací. Je ovšem potřeba zdůraznit, že existence veřejného zájmu nevylučuje i soukromoprávní ochranu vlastníků nemovitostí dotčených plánem potřeb.).

B) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s ústavním pořádkem České republiky

Předkládaný návrh je v souladu s ústavním pořádkem České republiky.

C) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána

Navrhovaná úprava se nedotýká mezinárodních smluv v oblasti výstavby, rozvoje a správy pozemních komunikací.

Z pohledu ochrany lidských práv navrhované změny nikterak negativně nezasahují do této oblasti a návrh je v tomto směru plně slučitelný se závazky a požadavky, které vyplývají především z Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod, jakož i jejich dodatkových protokolů.

D) Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s právem Evropské unie

Na právní úpravu obsaženou v předloženém návrhu se právní předpisy Evropské unie nevztahují.

E) Zhodnocení předpokládaný hospodářský a finanční dosah navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky, dále sociální dopady, včetně dopadů na specifické skupiny obyvatel, zejména osoby sociálně slabé, osoby se zdravotním postižením a národnostní menšiny, a dopady na životní prostředí

Hospodářský a finanční dopad

S přijetím navrhované právní úpravy není spojeno zvýšení nákladů státního rozpočtu. Případně je očekáván dopad na státní, resp. veřejné rozpočty spíše pozitivní.

Dopad na životní prostředí

Z pohledu dopadů na životní prostředí je záměrem přinést určité zlepšení stávající situace v podobě zákonného nástroje pro usměrnění především těžké nákladní dopravy a zajištění dopravní obslužnosti průmyslových zón tak, aby dopad dopravy byl na životní prostředí co nejmenší. V konečném výsledku by pak měl tento návrh přinést hlavně zlepšení životního prostředí především pro obyvatele obcí na silnicích, které jsou dnes kamionovou dopravou využívány jako obslužné trasy z průmyslových zón anebo jsou využívány jako průjezdné trasy v místech, kde chybí obchvat obce.

Dopad na podnikatelské prostředí

Dopady na oblast podnikatelského prostředí se v souvislosti s touto úpravou předpokládají spíše pozitivní, a to hlavně zvýšením poptávky po stavebních pracích.

Dopady na specifické skupiny obyvatel

V ostatních hodnocených oblastech se žádné dopady rovněž nepředpokládají, neboť tento návrh nepřináší změny, které by se dotýkaly pouze úzce vymezených skupin obyvatel.

F) Zhodnocení dopadů ve vztahu k zákazu diskriminace

Změny obsažené v předmětném návrhu zákona nezakotvují žádné rozdíly, které by ve svém důsledku bylo možné vnímat jako diskriminační z pohledu specifických a úzce vymezených skupin obyvatelstva.

G) Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů

Předložený návrh v této oblasti stávající úpravu nikterak nemění, tudíž se dopady na problematiku ochrany soukromí a osobních dopadů nepředpokládají.

H) Zhodnocení korupčních rizik

Předkladatel provedl zhodnocení korupčních rizik. Návrh nevyvolává zvýšená korupční rizika.

II. Zvláštní část

K Čl. I:

K bodu 1:

Zakotvení možnosti plánování v oblasti dopravní infrastruktury zajistí stabilitu plánování záměrů a prioritizace jednotlivých staveb pozemních komunikací a následné zefektivnění procesu povolovacího řízení k těmto stavbám. Nikterak se tímto nezhorší možnost dotčených subjektů prosadit své zájmy. Zefektivnění se projeví stabilizací v rámci plánování a eliminací nežádoucích jevů. Dojde k vyřešení dopravní situace v rámci celé České republiky komplexně, tak aby veškerá dopravní řešení navazovala a byla řešena v souladu s požadavky nejenom na cíle územního plánování, ale obzvláště s požadavky na zlepšování kvality prostředí, pohody bydlení a zlepšování životního prostředí. Zjednodušením plánování dochází i k následnému zjednodušení realizace nejenom dálnic, ale i obchvatů dopravou zatížených obcí a přímé napojení průmyslových zón na pozemní komunikace 1. třídy nebo dálnice. Těchto cílů by mělo být novelou dosaženo.

Návrh obsahuje i vymezení veřejných zájmů, které je nezbytné respektovat a snažit se jich dosahovat v rámci plánování v oblasti pozemních komunikací. Tyto veřejné zájmy vycházejí z koncepce nezbytnosti dopravní obslužnosti a zajištění co největší ochrany osob dotčených dopravou.

Návrh vymezuje plány potřeb dopravního rozvoje, které jsou podkladem pro výkon veřejné správy, zejména pro územní plánování a územní řízení.

Z důvodu nutnosti zkonkretizování čeho se má plánování v oblasti pozemních komunikací týkat jsou definovány strategicky významné pozemní komunikace, kterých se plánování v oblasti pozemních komunikací týká.

Návrh novely zákona vymezuje obsah plánu potřeb a stanoví Ministerstvu dopravy povinnost vyhláškou tento obsah zpřesnit.

Plán potřeb pořizuje Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj a dále ve spolupráci s místně příslušnými krajskými úřady. Z důvodu zajištění výběru nejlepšího dopravního řešení, a to nejenom z pohledu dopravní obslužnosti, ale i po vyhodnocení všech dopadů na životní prostředí a kvalitu prostředí obecně, je stanovena povinnost Ministerstva pořádat varianty návrhů řešení. Plán potřeb schvaluje vláda a vydává Ministerstvo dopravy jako opatření obecné povahy.

Z důvodu neustálého vývoje a rozvoje společnosti vyplývá i nezbytnost zajistit pravidelnou aktualizaci plánu potřeb. Doba 6 let byla stanovena s ohledem na časový rozsah jeho přípravy a schvalování, tak aby byla zajištěna stabilita.

K bodu 2 až 9:

Dosavadní označení následujících částí zákona je nezbytné přechýslovat v návaznosti na změnu, resp. zařazení nové části třetí.

K Čl. II:

Vzhledem k tomu, že nedochází i ke změně působnosti správních orgánů, neobsahuje tento návrh i standardní přechodné ustanovení pamatující na řízení zahájená ještě v době účinnosti stávající právní úpravy. Návrh formuluje pouze přechodná ustanovení vztahující se ke stanovení lhůty pro přípravu prvního Plánu potřeb a dále k zajištění „překlenovacího“ období mezi nabytím účinnosti schváleného Plánu potřeb a dobou kdy dojde k aktualizaci nebo schválení nového územního plánu nebo zásad územního rozvoje, které by měly z účinného Plánu potřeb vycházet. Dále se přechodné ustanovení věnuje dokončení povolených procesů u staveb pozemních komunikací pravomocně umístěných do nabytí účinnosti novely zákona.

K Čl. III:

K bodu 1 a 2:

V návaznosti na navrhované změny plánování v oblasti dopravy je nutné doplnit do zákona obdobné požadavky, jako jsou předpokládány plánováním v oblasti dopravy.

K bodu 3:

V návaznosti na navrhované změny plánování v oblasti dopravy je nutné doplnit do zákona k definici dopravní infrastruktury i novou formu plánu v této oblasti.

K Čl. IV:

Účinnost je nastavena obecně.