

CERTIFIKOVANÁ METODIKA

Možnosti SW podpory pro sledování stavu a vývoje železničních drah – vleček ČR

Ing. Robert Číhal, CSc.

Ing. František Kopecký, Ph.D.

p. Martin Procházka

pí. Olga Nosková

Metodika „Možnosti SW podpory pro sledování stavu a vývoje železničních drah – vleček ČR“ pro sledování stavu“ je výsledkem řešení projektu TAČR **TB9500MD101** s názvem „*Vytvoření metodiky pro sledování stavu a vývoje železničních drah – vleček v ČR*“

Obsah

Seznam zkratk	5
Seznam použité literatury	9
1. Cíle metodiky	15
1.1. Základní vymezení cílů	15
1.2. Přístup k metodice	15
1.3. Tematické a organizační atributy	15
1.4. Časové atributy	15
1.5. Atributy prostorové identifikace	16
2. Základní principy prostorového a provozního popisu drah - vleček v IS DÚ	18
2.1. Účel a všeobecné zásady evidence drah, jejich provozování a provozování drážní dopravy v IS DÚ	18
2.2. Identifikace, umístění a lokalizace železničních lokalit a dopravně (provozně) významných bodů	20
2.2.1. Identifikace dopravně významných bodů (DVB)	20
2.2.2. Upřesnění vlečkových lokalit metodou CRD	21
2.2.3. Určení umístění lokalit vlečky v síti	23
2.2.4. Popis dalších vlastností lokalit	23
2.3. Identifikace, umístění a popis topologické struktury, průběhu a vlastností částí železniční sítě	24
2.3.1. Popis topologické struktury částí železniční sítě	24
2.3.2. Identifikace částí železniční sítě	27
2.3.3. Popis průběhu a vlastností částí železniční sítě	30
2.4. Geodetický a katastrální popis sítě a možnosti jejich uplatnění v IS DÚ	30
2.4.1. Geodetický popis sítě	30
2.4.2. Katastrální popis železniční sítě	32
2.5. Evidence relevantních subjektů, jejich vztahů k evidovaným částem železniční sítě a jejich rolí v IS DÚ	33
2.6. Evidence relevantních osob a jejich rolí v IS DÚ	34
2.7. Pracovní evidence přejezdů	35
3. Srovnání „novosti postupů“	36
4. Předpokládané uplatnění metodiky	37
5. Ekonomické aspekty uplatnění metodiky	37
6. Seznam použité literatury	38
7. Seznam publikací, které bezprostředně předcházely metodice	38

Přílohy

1. Základní pojmy metodiky
2. Výběr ustanovení zákona 266/1994 Sb. o dráhách týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí
3. Výběr ustanovení zákona 500/2004 Sb. správní řád týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí
4. Provozní model správy dat ÚP a Licencí v IS DÚ
5. Návrh úprav formulářů Žádost o vydání ÚP a Licence
6. Principy konverze dat OLUP do struktur OLUPng
7. Příklad možného standardizovaného uspořádání obsahu provozního řádu vlečky

Seznam zkratk

AP	akční plán
apod., ap.	a podobně
a.s.	akciová společnost
CRD	Central Repository Domain – Centrální úložiště dat – společný datový uzel sítě obsahující referenční soubory pro systémy TSI TAF
csv	comma separated values – přípona datových souborů s formátem, kde je oddělovačem položek čárka
ČD	České dráhy, a.s.
ČR	Česká republika
ČSN	Československá společnost normalizační – historické označení státních norem
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
DPZ	dálkový průzkum Země
DSÚ	drážní správní úřad
DÚ	Drážní úřad
DVB	dopravně významný bod
DZ	důvodová zpráva
EC, EK	European Commission - Evropská Komise
EN	evropská norma
ETRS-89	European Terrestrial Reference System 89 - Evropský terestrický referenční systém 89
EU	Evropská unie
GB	giga Byte - milion k Bytů
GIS	geografický informační systém
GISTR	GeoInfoStrategie - Strategie rozvoje infrastruktury pro prostorové informace v České republice do roku 2020
GML	Game (nebo Geographic) Marker Language – značkovací jazyk pro hry (nebo geografické systémy)
GNSS	Global Navigation Satellite System - globální navigační družicový systém
GPS	Global Positioning System - globální polohový systém, globální systém určování polohy USA
GŘ	generální ředitelství
GVD	grafikon vlakové dopravy
http	hypertext transport protocol – přenosový protokol, který je využíván ke komunikaci mezi prohlížečem a webovým serverem
HTML	Hyper Text Mark-up Language - hypertextový značkovací jazyk - nástroj komunikace v sítích WAN
HZS	Hasičský záchranný sbor
IČ	identifikační číslo organizace, inventární číslo
IM	Infrastructure Manager - správce (provozovatel) dopravní cesty
INSPIRE	Infrastructure for Spatial InfoRmation in the European Community infrastruktura pro prostorová data Evropského společenství
IS	informační systém

ISO	International Organization for Standardization mezinárodní organizace pro standardizaci (International Standard - Mezinárodní norma)
ISÚI	Informační systém územní identifikace
IT	informační technologie
ITS	Intelligent Transportation Systems – inteligentní dopravní systémy
KN	katastr nemovitostí
KOVIN	Koordinační výbor pro INSPIRE - koordinační mezirezortní skupina pro realizaci INSPIRE
KÚ	krajský úřad
LV	list vlastníka
MD	Ministerstvo dopravy ČR
MF	Ministerstvo financí
mj.	mimo jiné
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
MV	Ministerstvo vnitra
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
např.	na příklad
NASAPO	Národní sada prostorových objektů
NDIC	Národní dopravně informační centrum
OGC	Open Geographical Consortium
OKD	Ostravsko-karvinské doly – obchodní značka drah AWT a.s.
OLUP	evidence Licencí provozování drážní dopravy a úředních povolení provozování dráhy na DÚ
ORP	obec s rozšířenou působností
PK	pozemní komunikace
PSC	poštovní směrovací číslo (angl. zip code)
railML	verze jazyka GML pro použití na železnici – výsledek práce konsorcia railML®
RČ	rodné číslo
resp.	respektive
RICS	Railway Interchange Coding System
RINF	registr (železniční) infrastruktury (evidence RNE)
RIV	Rejstřík informací o výsledcích výzkumu, experimentálního vývoje a inovací
RNE	RailNetEurope – Organizace sdružující manažery infrastruktury a přidělců kapacity v Evropě
RÚIAN	registr územní identifikace, adres a nemovitostí
RVIS	Rada vlády pro informační společnost
S-JTSK	souřadnicový systém „Jednotné trigonometrické sítě katastrální“ v Křovákově zobrazení
Sb.	sbírka zákonů
s.o.	státní organizace
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
SQL	Structured Query Language: nástroj pro vytváření ad hoc dotazů používaný u jazyků 3.5 a 4. generace
srv.	srovnej

SRxx	služební rukověť xx
SŘ	správní řád
SSÚ	silniční správní úřad
SW	software
SWOT	zkratka metodiky analýzy návrhu vytvořená ze slov silné (Strengths) a slabé (Weaknesses) stránky analyzovaného návrhu, příležitosti (Opportunities) a hrozba (Threats)
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TAČR	Technologická agentura ČR
TAF	Telematic Applications for Freight – Využití telematiky v nákladní dopravě (směrnice RNE)
TAP	Telematic Applications for Personal transportation Využití telematiky v osobní dopravě
TNŽ	technické normy železnic
TSI	Technical Specification for Interoperability – Technické specifikace interoperability
UIC	Union Internationale des Chemins de fer – Mezinárodní železniční unie
UML	Unified Modelling Language: Unifikovaný modelovací jazyk vhodný pro návrh objektově orientovaných aplikací, databází, procesních analýz, konečných automatů atd.
ÚOOÚ	Úřad pro ochranu osobních údajů
ÚPDI	Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře
ÚP	úřední povolení provozování dráhy
VBA	Visual basic for Access – programovací jazyk
VFR	výměnný formát RÚIAN
VS	veřejná správa
vyhl.	vyhláška
W3C	World Wide Web Consortium: konsorcium pro světovou internetovou síť
WGS-84	World Geodetic System z r. 1984 - souřadný systém pro udávání polohy pomocí GPS
WFS	Web Feature Service – webová služba pracující na principu klient-server, umožňuje sdílení geografické informace ve formě vektorových dat v prostředí Internetu.
WMS	Web Mapping Service
XML	eXtended Markup Language: Značkovací jazyk určený pro popis struktury dokumentů či dalších hierarchicky strukturovaných dat. Též datový formát v tomto prostředí.
XSD	definiční schéma jazyka XML
ZABAGED [®]	Základní Báze Geografických Dat - složka státního GIS
ZoD	zákon o dráhách
ZÚ	Zeměměřičský úřad
ŽSp	železniční spodek
ŽSv	železniční svršek

Následující zkratky a označení, z nichž některé jsou registrovanými značkami svých majitelů, reprezentují mj. i softwarové produkty:

Apple Safari, GINIS[®], Google Chrome[®], M12, Mozilla Firefox, MS Access[®], MS Azure, MS Edge, MS Excel[®], MS Outlook[®], OLUP, RINF, SAP R/3[®], Server SQL 2012, SharePoint Online, SharePoint Server 2013, Windows 10 (a jiné verze), ZABAGED[®]

Seznam použité literatury

A. Všeobecné informace

1. VZ0010038: Vytvoření metodiky pro sledování stavu a vývoje železničních drah – vleček v ČR výzva v poptávkovém řízení
<https://www.tenderarena.cz/profil/zakazka/detail.jsf?id=49204>
2. Dopravní politika ČR pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050
3. Implementační plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (IP ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050) verze 3.1
MD, O710, Praha 26. ledna 2015
4. Usnesení vlády České republiky ze dne 8. října 2014 č. 815 o Strategii rozvoje infrastruktury pro prostorové informace v České republice do roku 2020 [online]. [cit. 2015_01_10].
URL: http://www.mvcr.cz/soubor/uv_815_2014.pdf.aspx
5. Akční plán Strategie rozvoje infrastruktury pro prostorové informace v ČR do roku 2020 (AP GISTR). schválená verze, říjen 2015, dostupné z <http://www.mvcr.cz/clanek/geoinfostrategie.aspx>
6. Webové stránky projektu GeoInfoStrategie, <http://www.mvcr.cz/clanek/geoinfostrategie.aspx>
7. zápis z jednání na úrovni ředitele Odboru železniční a kontejnerové dopravy MD č.j. 4/2009-130-ORG/19 z 18.3.2009
8. datové rozhraní SŽDC-HZS o přejezdech vydávané SŽDC s.o,
9. portál ČUZK <http://www.cuzk.cz/>
10. Mapový portál SŽDC <http://gis.cd.cz/>
11. portál NDIC (ŘSD) http://geoportal.jsdi.cz/geoportal_RSDCR/default.aspx nebo <http://www.rsd.cz/mapy>
12. portál IZS <http://gis.izscr.cz>
13. národní geoportál INSPIRE <http://geoportal.gov.cz/web/guest/home>
14. portál projektu „Přejezdy“ <http://www.prevec.cz/>
15. mapové portály Google a jiné dosažitelné na seznam.cz a dalších veřejných stránkách internetu
16. Informace o realizaci Akčního plánu Strategie rozvoje infrastruktury pro prostorové informace v České republice do roku 2020, podklad pro jednání vlády ČR k plnění AP GISTR
Úřad vlády, Rada vlády pro informační společnost, Pracovní skupina pro prostorové informace
Praha, 10. června 2016

B. Směrnice a dokumenty EU

1. Směrnice evropského parlamentu a rady 2007/2/ES ze dne 14. března 2007 o zřízení Infrastruktury pro prostorové informace v Evropském společenství (INSPIRE)
2. D2.8.I.7_v3.2 Data Specification on Transport Networks – Technical Guidelines
European Commission Joint Research Centre, INSPIRE Thematic Working Group Transport Networks
2014-04-17
3. Directive 2001/16/EC of the European Parliament and of the Council of 19 March 2001 on the interoperability of the trans-European conventional rail system
4. Rozhodnutí Komise ze dne 14. listopadu 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o změně rozhodnutí 2007/756/ES
Úřední věstník Evropské unie L 345/1 15.12.2012

5. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2013/1315 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU ze dne 11. prosince 2013
Úřední věstník Evropské unie L 348/1 20.12.2013
6. Směrnice komise 2014/106/EU ze dne 5. prosince 2014, kterou se mění přílohy V a VI směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství
Úřední věstník Evropské unie L 355/42 12.12.2014
7. Commission Implementing Decision 2014/880/EU of 26 November 2014 on the common specifications of the register of railway infrastructure and repealing Implementing Decision 2011/633/EU L 356 12.12.2014
8. Nařízení Komise (EU) č. 2014/1299 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii
Úřední věstník Evropské unie 356/1 12. 12. 2014
9. Interoperability unit TAF TSI - Annex D.2 : Appendix C - Reference files, ERA-TD-103, 2.0 (DRAFT), 17.10.2013
10. UIC Code 920-1 Standard Numerical Coding for Railway Undertakings and Infrastructure Managers
11. Weber C. a kol.
TAP TSI and TAF TSI Sector Handbook for the Communication between Railway Undertakings and Infrastructure Managers (RU/IM Telematics Sector Handbook)
Submitted on 12th November 2015, RU/IM Telematics Joint sector Group
12. UIC Code 920-2 Standard numerical coding of location
13. CRD-User Manual Document TAF TSI Common Component Group, Version 1.3, 30th August 2013,
14. RailTopoModel, Railway Network Description
UIC, RTM Workgroup, Paris, 27.04.2015
15. railML-2.2, http://www.railml.org/index.php/download_en.html
16. Guide on the application of the common specification of the register of Infrastructure
ERA/GUI/RINF/IU, v. 1.2 12/05/2016
17. COMPANY CODES (RICS) <http://www.uic.org/rics>

C. Zákony a vyhlášky ČR, relevantní podniková dokumentace a předpisy

a. Dráhy a provoz na nich

1. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
2. vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů,
3. Vyhláška MD č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů
4. Důvodová zpráva k návrhu změny zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (v.2015)
5. Předpis SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis ve znění změny č. 1 (účinnost od 1. července 2013)
6. Předpis SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
7. Předpis SŽDC D4 Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem
8. Předpis SŽDC (ČD) M12 o jednotném označování tratí a kolejíšť v IS ČD
9. Předpis SŽDC M20 Předpis pro zeměměřičství
10. Předpis ČD (SŽDC) M21 o staničení železničních tratí
11. předpis SŽDC S3 Železniční svršek
12. Předpis SŽDC S 4/3 „Železniční přejezdy a přechody“
13. Předpis ČD D5 Pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace

14. Služební rukověť SR70
Číselník železničních stanic a ostatních tarifních a dopravně zajímavých míst
15. Směrnice SŽDC č. 83 Tvorba a používání Tabulek traťových poměrů,
čj. S 49884 / 2012 – OZŘP, SŽDC Praha, 6.12.2012
16. Tabulky traťových poměrů
webové stránky SŽDC <http://provoz.szdc.cz/portal/> (přístup pouze s heslem)
17. Opatření GŘ SŽDC k zajištění bezproblémového fungování jednoznačné identifikace železničních přejezdů na dráze celostátní, regionálních a vlečkách v provozních podmínkách
SŽDC Praha, čj. 40556/09-OTH z 9.9.2009

b. Pozemní komunikace a provoz na nich

1. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
2. vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí Zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
3. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých Zákonů, ve znění pozdějších předpisů
4. vyhláška č. 3/2007 Sb., o celostátním dopravním informačním systému

c. Územní plánování, geodézie, katastrální evidence a životní prostředí

1. Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební Zákon), ve znění pozdějších předpisů
2. Zákon č. 380/2009 Sb., kterým se mění Zákon č. 123/1998 Sb., o právu na informace o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, a Zákon č. 200/1994 Sb., o zeměměřictví a o změně a doplnění některých Zákonů souvisejících s jeho zavedením, ve znění pozdějších předpisů
3. Zákon č. 200/1994 Sb., o zeměměřictví, ve znění pozdějších předpisů
4. Zákon č. 256/2013 Sb. o katastru nemovitostí (katastrální zákon)
5. Zákon č. 111/2009 Sb., o základních registrech
6. vyhláška č. 31/1995 Sb., kterou se provádí Zákon č. 200/1994 Sb., o zeměměřictví a o změně a doplnění některých Zákonů souvisejících s jeho zavedením, ve znění pozdějších předpisů
7. vyhláška č. 233/2010 Sb. o základním obsahu technické mapy obce, dostupné na WWW:
<http://portal.gov.cz/app/zakony/download?idBiblio=71532&nr=233~2F2010~20Sb.&ft=pdf>.
8. vyhláška 500/2006 Sb. o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, dostupné na WWW:
<http://portal.gov.cz/app/zakony/download?idBiblio=63139&nr=500~2F2006~20Sb.&ft=pdf>.
9. RUIAN - <http://www.cuzk.cz/ruian/RUIAN.aspx>
10. Výměnný formát <http://vdp.cuzk.cz/>
11. Data ISKN – včetně vlastníků <http://www.cuzk.cz/Katastr-nemovitosti/Poskytovani-udaju-z-KN/Vymenny-format-KN/Vystupy-dat-ISKN-ve-vymennych-formatech.aspx>
12. Popis dat ZABAGED®,
Zeměměřický úřad, Praha, leden 2007
13. Statut Koordinačního výboru Infrastruktury pro prostorové informace v Evropském společenství (INSPIRE)
Příloha k č.j.: 99273/ENV/10, 5374/M/10, MŽP Praha 2010

d. Státní správa (výše neuvedené)

1. Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů

2. Zákon č. 500/2004 Sb. správní řád, ve znění pozdějších předpisů
3. Zákon č.365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších Zákonů, ve znění pozdějších předpisů
4. Zákon č. 314/2002 Sb., o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem a stanovení obcí s rozšířenou působností, ve znění Zákona č. 387/2004 Sb.
5. Zákon č. 111/2009 Sb., o základních registrech, ve znění pozdějších předpisů
6. Zákon 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů
7. Usnesení hospodářského výboru z 37. schůze ze dne 27. dubna 2016 k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony – sněmovní tisk 608
<http://www.psp.cz/sqw/historie.sqw?o=7&t=608>
8. Zákon ČNR 61/1988 Sb. o hornické činnosti, výbušninách a o státní báňské správě
9. Vyhláška 35/1998 Sb. Českého báňského úřadu ze dne 9. února 1998 o požadavcích k zajištění Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů
10. vyhláška č. 53/2007 Sb., o technických a funkčních náležitostech uskutečňování vazeb mezi informačními systémy veřejné správy prostřednictvím referenčních rozhraní
11. vyhláška č. 529/2006 Sb., o požadavcích na strukturu a obsah informační koncepce a provozní dokumentace a o požadavcích na řízení bezpečnosti a kvality informačních systémů veřejné správy
12. Zákon č. x o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (návrh před podpisem prezidenta)

D. Evropské a české (československé) státní normy

1. ČSN 01 8500 - Názvosloví v dopravě
2. TNŽ Názvoslovná norma SŽDC Železniční infrastruktura – Termíny a definice – Železniční stavebnictví
3. ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody
4. ČSN 34 2650 Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení
5. ČSN EN ISO 9000:2005 Systémy managementu kvality — Základní principy a slovník
6. ČSN ISO/IEC 12119 (36 9022) Informační technologie - Softwarové balíky - Požadavky na jakost a zkoušení (idt ISO/IEC 12119:1994)
7. ČSN ISO/IEC 14598 soubor (36 9028) Informační technologie - Hodnocení softwarového produktu
8. ČSN IEC 61713 (01 0692) Zajištění spolehlivosti softwaru pomocí procesů jeho životního cyklu - Návod k použití (idt IEC 61713:2000)
9. ISO 19128 Geographic information – Web map service interface,
10. ČSN ISO 19139 Geografická informace - Metadata - Implementace schématu XML
11. ISO 19142 Geographic information – Web Feature Service
12. ČSN ISO 19115 Geografická informace – Metadata,
13. ČSN ISO 19119 Geografická informace – služby
14. ISO 19143 Geographic information – Filter encoding
15. ČSN EN ISO 19101 (97 9820) Geografická informace – Referenční model
16. ČSN ISO 19110 (97 9829) Geografická informace – Metodologie katalogizace vzhledů jevů
17. ČSN EN ISO 1955:2012 Geographic Information – Place Identifier (PI) architecture“
18. ČSN ISO 19155 (97 9875) Geografická informace – Architektura třídy prostorového určení
19. ČSN EN ISO-19157 Geografická informace – Kvalita dat

E. Jiné relevantní publikace

1. Svatý J., Špaček V., Řezník T., Kubíček P.
Povinnosti SŽDC vůči veřejné správě v oblasti geoinformatiky
Intergraph CS Praha, Masarykova univerzita, Brno, 28. dubna 2014
2. Čada V.
Datová základna Geoinfostrategie - Národní sada prostorových objektů
50. geodetické informační dny, Brno, 19. - 20. 2. 2015, ISBN 978-80-02-02509-2
3. Cího D. a kol.
Vyhodnocení modelového řešení Registru infrastruktury
OLTIS Group a.s. Olomouc, březen 2014
4. Vrba R., Kubátová E.
Implementace GeoInfoStrategie
GIS Ostrava, 16-18.3 2016, TUO-VŠB, ISBN 978-80-248-3901-1
5. kol.
Kategorizace tratí: Systém evidence a číslování
Závěrečná zpráva Projektu
Deloitte Central Europe Aviation and Transport Services 2015
6. Informační systém GINIS®
<https://www.gordic.cz/produkty/ginis/>
7. Projekt programu TAČR beta
TB0500MD012, Posouzení možnosti informační podpory evidence drah a přejezdů mimo správu SŽDC

F. Seznam publikací, které bezprostředně předcházely metodice

1. Číhal R., Kopecký F.
MSSV – 1 – i Vytvoření metodiky pro sledování stavu a vývoje železničních drah – vleček v ČR
Analýza a návrh řešení 1. část, všeobecný úvod řešení a rozbor aktuálního stavu popisu drah, toky dat mezi subjekty, projekt TAČR BETA TB9500MD101
KPM CONSULT a.s. Brno, duben 2016
2. Číhal R., Kopecký F., Procházka M.
MSSV – 2 – i Vytvoření metodiky pro sledování stavu a vývoje železničních drah – vleček v ČR
Druhá část analýzy a návrh řešení pro lokální správu na pracovišti Drážního úřadu
projekt TAČR BETA TB9500MD101, KPM CONSULT a.s. Brno, květen 2016
3. VG20102014042 „Informační přehled o železničních přejezdech mimo železniční síť Správy železniční dopravní cesty“ programu bezpečnostního výzkumu České republiky v letech 2010 - 2015 (BV II/2 VS),
4. Číhal R. a kol.,
PRV – 18– m Metodika evidence železničních přejezdů a jejich informačně podstatného okolí pro potřeby zpracování dat pro IS složek Integrovaného záchranného systému
KPM CONSULT a.s., Brno, říjen 2013, revize červen 2014
5. Osvědčení o uznání uplatněné certifikované metodiky v souladu s podmínkami „Metodiky hodnocení výsledků výzkumu a vývoje“ „Metodika evidence železničních přejezdů a jejich informačně podstatného okolí pro potřeby zpracování integrovaných podkladů pro potřeby IS složek Integrovaného záchranného systému“ vypracované v rámci výzkumného úkolu VG20102014042
MD Praha, čj. 41/2014-710-VV/1 z 29.9.2014
6. Projekt CG743-016-910 „Standardizovaný popis sítě železničních tratí“

7. Osvědčení o uznání uplatněné certifikované metodiky v souladu s podmínkami „Metodiky hodnocení výsledků výzkumu a vývoje“ „Standardizovaný popis sítě železničních tratí“ vypracované v rámci výzkumného úkolu CG743-016-910
MD Praha, čj. 115/2012-910-IZD/1 z 7.11.2012
8. Projekt CG942-107-910 – „Evidence prvků železniční dopravní cesty - vytvoření systémového prostředí pro popis, zveřejňování a aktualizaci územně vázaných dat za využití státního mapového díla a dalších garantovaných zdrojů“
9. Číhal R., Alter T., Fiala O.
SPSŽT - I – 11 Projekt CG743-016-910 Standardizovaný popis sítě železničních tratí
průběžná zpráva o výsledcích řešení DC006
Návrh metodiky standardizovaného popisu sítě tratí a kolejišť v ČR
ČD-Telematika, a.s. Brno, únor 2010
10. Číhal R., Děvěrová M., Alter T.
SPSŽT - I – 12 Návrhy novel právních předpisů týkajících se standardizace popisu železniční dopravní cesty
ČD-Telematika, a.s., Brno, duben 2010
11. Kopecký F, a kol.
Projekt 1F82A/032/13 „Železniční přejezd v dopravním systému ČR“
KPM CONSULT a.s. Brno, ČVUT Praha 2009
12. Děvěrová M., Škoch V., Matlafus A., Kopecký F., Kohl J.
Postup při správním řízení ve věci železničních přejezdů
KPM CONSULT a.s., Brno 2009

1. Cíle metodiky

1.1. Základní vymezení cílů

Základním cílem metodiky „Možnosti SW podpory pro sledování stavu a vývoje železničních drah – vleček ČR“ je navrhnout postupné etapy rozvoje možné SW podpory činnosti DÚ pro sledování stavu a vývoje železničních drah – vleček ČR. Dílčím cílem pak je navrhnout principy provozního modelu novelizované správy dat o „Úředních povoleních provozování drah“ (ÚP) a „Licencí k provozování drážní dopravy“ (Licencí) jako součástí IS DÚ a postupu přechodu ze současného stavu na navrhovaný.

Návrh postupného rozvoje IS DÚ a uplatnění metodiky vychází z hluboké analýzy prostředí¹, cílů národních strategických dokumentů rozvoje ICT ve státní správě², možnosti transformace stávající SW podpory a legislativních rámců.

1.2. Přístup k metodice

Jak plyne ze zadání³, ale také z teoretických zásad tvorby jakékoliv informační podpory komplikovaných⁴ činností, je předmětná problematika velmi složitým problémem. Proto je nutné pro zabezpečení orientace v problematice přesně vymežit přístupy k tvorbě metodiky.

1.3. Tematické a organizační atributy

S ohledem na složitost problematiky⁵ je nutno definovat tematické a organizační atributy.

Tematické atributy:

- A. Správa metadat k vydávaným správním rozhodnutím DÚ, především „Úředních povolení provozování dráhy“ a „Licencí provozování drážní dopravy“ jako interní agendy DÚ s některými výstupy potencionálně použitelnými v širším okruhu orgánů veřejné a státní správy, provozovatelů dopravy a dopravců.
- B. Sledování stavu drah a jejich objektů, s výstupy určenými jak pro potřeby DÚ, tak dalších orgánů a organizací vč. zahraničních.

Organizační atributy

Z organizačního uspořádání DÚ plyne, že je její obsah zaměřen zejména do okruhů odborů:

- A. **Regulace a bezpečnosti** - náplní odboru jsou příslušná správní řízení, jejichž výstupy jsou mj. i primární evidence ÚP a Licencí⁶.
- B. **Stavebního** - náplní odboru je vyjadřování se ke stavu a podmínkám rozvoje jednotlivých kategorií drah, případně až do úrovně vybraných zařízení⁷.

1.4. Časové atributy

Návrh bude sledován ve čtyřech etapách, protože rozvoj IS tak složité problematiky je nutno podřídit působením časového faktoru tak, aby byl docílen požadovaný výsledek. Rozčlenění do etap podléhalo komplexní analýze národní a evropské legislativy vedení agendy ÚP a Licencí na DÚ. Šíře problematiky a její reali-

¹ Procesní a organizační analýza DÚ.

² Geoinfostrategie, Akční plán ITS viz odkazy [A2 - A7] v seznamu použité literatury.

³ Viz seznam použité literatury - odkaz [A1].

⁴ Činností kde je mnoho účastníků a mnoho informačních vazeb.

⁵ A požadavků zadávací dokumentace.

⁶ Odtud pak plynou požadavky na správu dat o těchto informačních vstupech.

⁷ Odtud pak plyne zájem o podklady z katastrální evidence týkající se drah a jejich objektů, např. přejezdů a problematiku Registru železniční infrastruktury, který by se měl od r. 2019 vztahovat i na vlečky.

zace byla rozdělena do několika časových etap, doplněných, v návaznosti na postupné zpřesňování legislativních podmínek potřebnými technologickými a organizačními kroky:

- I. Realizace nové správy dat (SW) současné agendy OLUP na DÚ (vč. jednorázového vyřešení převodu staré databáze do nové),

Komentář: Tato etapa je také primárním předmětem výstupů O1 a O2. Z důvodů perspektivního zajištění vazeb k dalším etapám, však jsou v uvedených nástrojích, především datových strukturách a kódovnicích, zahrnuty i v současnosti známé principy vazeb k prostorovému popisu drah, který je základem realizovatelnosti jak přesné SW podpory vypracování správních rozhodnutí, tak zejména sledování stavu železniční sítě, formálně zařazené do etapy II. Metodika předpokládá, že bude aplikována postupně především na nově pořizovaná data a (dočasně) „nadbytečné“ položky, které nebudou převoditelné ze starých verzí nebo nebudou známy, zůstanou neobsazeny. Prováděcí řešení proto musí zajistit náhradní postupy práce s daty v úrovni jejich minimálního naplnění. K tomu jsou mj. ve strukturách vytvářeny rezervy v podobě poznámkových položek a nástrojů správy metadat.

- II. Rozšíření této evidence o nástroje využívající prostorový popis drah, vč. katastrální evidence,
- III. Vytvoření metodické a technické nadstavby umožňující práci s daty o drahách v kontextu a metodikami používanými v EU.

Komentář: Včetně evidence Registru železniční infrastruktury – RINF [B16 a související] zahrnující vybrané údaje o stavu drah a s vazbami na evidence drah celostátních a regionálních, případně místních dle novelty [Ca4]. Vyjmenované dráhy tvoří s vlečkami jeden integrovaný systém železniční sítě, jejíž provozní, majetkové a další aspekty se mění, resp. pro tutéž část sítě kontinuálně přecházejí z jedné formy na jinou⁸.

- IV. Začlenění celé této evidence stavu a vývoje železničních drah do kontextu IS orgánů veřejné správy

Komentář: A to ve smyslu zákona stavebního [Cc1], o pozemních komunikacích [Cb1] a dalších, jejichž výběr je uveden v seznamu literatury.

Výstupy týkající se výslovně obsahu II. a dalších etap mají charakter rozšíření metodiky. Některé z požadavků zadávací dokumentace je proto nutné považovat za relevantní pouze v rozsahu takto pojaté etapizace a existence zákonných předpokladů její realizace. Zatím však, bez příslušných legislativních úprav několika zákonů, nelze soukromým subjektům nařídit přímé využívání jakékoli formy provozní evidence jdoucí nad rámec popisu situací, vztahujících se k veřejnému prostoru.

1.5. Atributy prostorové identifikace

DÚ je prioritně správním úřadem⁹. To má klíčový význam ve vztahu k prostorové identifikaci drah. Tato skutečnost se odráží v metodách jeho činnosti, organizačním členění i rozsahu, ale zejména vztahu, k subjektům, které jsou primárními zdroji úřadem zpracovávaných dat. Ty vystupují především v roli autorů „podání“ ve smyslu správního řádu - zákona [Cd2] Tomuto režimu odpovídají, obsah a struktury základních evidovaných dokumentů „Žádost“, „Úřední povolení provozování dráhy“ a „Licence provozování drážní dopravy“. Teprve nad nimi¹⁰ pak lze sledovat stavební vývoj drah ve smyslu staveb dráhy, případně jejich objektů jako staveb na dráze, případně jejich další věcné souvislosti¹¹. **Jde tedy o dva rozdílné pohledy s různou úrovní přesnosti popisu sítě a provozním modelem správy dat.**

Věcné a legislativně závazně formulované požadavky na formu a obsah dat popisujících vývoj drah soukromých subjektů obsažené ve Výzvě [A1] v současnosti v oblasti popisu drah mimo správu SŽDC neexistují. Lze proto předpokládat, že dostačujícím podkladem tohoto typu mohou být časové řezy evidence stavu drah, v rozsahu mezinárodně formulovaném, v podobě sady rozhodnutí orgánů EU. V kontextu širokého obsahu zadání však je nutné přesněji interpretovat obsah metodiky ve vztahu k dílčím požadovaným výsledkům:

⁸ Postupující transformace českého železničního prostoru.

⁹ Viz obsah Zákona o dráhách [Ca1].

¹⁰ V pojetí přiměřeně přesně formulovaného prostorového popisu sítě.

¹¹ Např. s rozsahem dopravy na dané části sítě, výskytem mimořádných událostí apod.).

1. V nejširším smyslu „Výzvy“ zahrnuje tento pojem především návrhy nového obsahu řešení IS DÚ v oblasti správy dat o drahách, ÚP a Licencích v dlouhodobém časovém horizontu nebo etapizovaně v několika krátkodobějších krocích.

Komentář: Plně ve vztahu k požadavku zadávací dokumentace, ve vztahu ke zpracování dokumentů typu „O“ dle metodiky RIV zaměřené na datové struktury a toky dat a návazně činnosti a výstupy IS.

2. Tvorba metodiky IS musí definovat i předpokládaný vývoj systému z dlouhodobého hlediska. Dlouhodobý vývoj při garanci systematického rozvoje se neobejde bez doprovodných opatření v oblasti organizačně legislativní. To v praktické realizaci SW řešení bude představovat vyřešení následujících aspektů:

- a. obsahu a formy základních dokumentů DÚ používaných ve správním řízení, zejména¹² „Žádostí o vydání ÚP“ a „Žádostí o vydání Licence“¹³, ve vztahu k procesům správního řízení i o obsah a formu „Rozhodnutí“. Bez závazné formulace obsahu a formy těchto dokumentů podložených závazným postupem jejich vyplňování nelze očekávat stabilitu na vstupu dat a naopak obtížnou komunikaci s žadateli.
- b. transformace obsahu správního řízení do IS DÚ¹⁴ a návazně pracovních postupů různých typů operátorů IS,
- c. prostorového popisu drah¹⁵ v členění:
 - i. železničních lokalit a dopravně významných bodů,
 - ii. liniových, plošných a síťových struktur železniční sítě jako celku,
- d. popisu dalších evidovaných entit, zejména různých typů subjektů a osob, které hrají v celém procesu správních řízení a sledované části IS DÚ různé role,
- e. návrhu a realizace jednotlivých komponent výsledné SW podpory, zahrnující:
 - i. začlenění této části procesů do celkového provozního modelu práce s daty v DÚ z hledisek základních HW, SW a provozních komponent (administrace dat a systému, návaznosti na okolní podstatné provozní prostředí, vč. zajištění bezpečnosti atd.),
 - ii. návrhy formátů položek, kódovníků a dalších IT nástrojů podle jejich národních a mezinárodních standardů¹⁶, zejména s ohledem na zajištění kvality a kompatibility dat s relevantním okolím,
 - iii. algoritmicizace především klíčových postupů zpracování dat¹⁷,
 - iv. postupů SW řešení určených algoritmů¹⁸ a testování kvality výsledného řešení,
 - v. postupů zajištění spolehlivosti a stability činnosti systému¹⁹,
 - vi. postupů transformací dat:
 - A. z počátečního stavu do nových struktur,
 - B. průběžně z podstatného okolí do interního prostředí IS DÚ.

Pro obsah této metodiky v obecném smyslu je proto podstatné, že v písemné a strukturalizované podobě neexistuje žádná z dílčích metodik o předepsaném obsahu a způsobech vyřizování ÚP a „Licencí“ ve správním řízení, jdoucích nad rámec obsahu Zákona o drahách, o níž by bylo možné přímo a jednoznačně opřít jakékoli SW řešení. Proto je hlavní pozornost této metodiky věnována formulacím obsahu uvedených

¹² Ve vztahu k vlečkám a SW podpoře.

¹³ V širším pojetí všech drah by šlo ještě o další dokumenty typu „osvědčení o bezpečnosti“.

¹⁴ Z tohoto hlediska má celý systém OLUP charakter metadat ke správnímu řízení.

¹⁵ Identifikace, názvy, lokalizace, umístění, další atributy.

¹⁶ Pokud existují, pokud ne, pak návrh vlastních.

¹⁷ Transformací, kontrol, vazeb mezi prostorovou a popisnou částí dat atd.

¹⁸ Relační nebo jiná databáze, nástroje GIS, webové služby apod.

¹⁹ Zejména zajištění procesů kvalifikovaného přístupu k datům a správy operátorů, aktualizace všech typů dat, zálohování, obnova, ochrana proti destruktivním činnostem na webu atd.

dílčích metodik, které tvoří jádro vytvoření OLUPng²⁰ a prostorového popisu drah jako základu pro vydání ÚP, umožňujícího rozvoj systému v požadovaných dlouhodobějších horizontech²¹.

Poznámka: Kromě základních ustanovení výše citovaných zákonů [Ca1, Cd2] mají pro naplnění požadovaných cílů metodiky další skutečnosti, které lze považovat za vnitřní a vnější podmínky působnosti metodiky. Jejich podrobnější rozbor je předmětem Důvodové zprávy. Základní pojmy použité v metodice a další dokumentaci dle zadání jsou uvedeny v příloze 1 této metodiky. Podrobný popis provozního modelu návrhu novelizace správy dat o Úředních povoleních a Licencích je uveden v přílohách 4 – 7 a výstupů O1 a O2.

2. Základní principy prostorového a provozního popisu drah - vleček v IS DÚ

IS DÚ musí být součástí budoucího komplexního informačního systému o všech drahách na území ČR. Pro možnost sdílení informací v oblasti prostorového a provozního popisu drah – vleček s ostatními relevantními IS v souladu se zadávací dokumentací úkolu, je proto nutno zabezpečit podrobný rozklad uvedené problematiky.

2.1. Účel a všeobecné zásady evidence drah, jejich provozování a provozování drážní dopravy v IS DÚ

Legislativní základy metodiky evidence výsledků správních řízení vyplývají především z obsahu Zákona o dráhách (ZoD) a Správního řádu (SŘ). V rámci evidence drah – vleček v ČR v IS DÚ, jejich provozování a provozování drážní dopravy, jsou zaznamenávány:

1. základní události životního cyklu evidovaných částí železničních drah²²,
2. existence subjektů a fyzických osob a jejich vzájemných vztahů k drahám a provozu na nich,
3. postupové kroky a výsledky příslušných správních řízení.

Míra přesnosti záznamů všech těchto skutečností je omezena pravidly formulovanými v ustanoveních ZoD, po věcné stránce a SŘ, po stránce organizace postupů správních řízení.

Podle obsahu §15 odst. 2 ZoD stanovuje DSÚ²³ ve svém rozhodnutí o vydání úředního povolení, podmínky provozování dráhy týkající se zajištění řádného a bezpečného provozování dráhy. Podle ustanovení §3 SŘ postupuje DÚ tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2 SŘ.

Podle těchto ustanovení uplatňuje Úřad svou pravomoc „pouze k těm účelům, k nimž mu byla zákonem nebo na základě zákona svěřena, a v rozsahu, v jakém mu byla svěřena. Správní orgán šetří práva nabytá v dobré víře, jakož i oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu v jednotlivém případě dotýká (dále jen „dotčené osoby“), a může zasahovat do těchto práv jen za podmínek stanovených zákonem a v nezbytném rozsahu a dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly“.

Účelem a výsledkem správního řízení (§9 SŘ) je vydání „rozhodnutí, jímž se v určité věci zakládají, mění nebo ruší práva anebo povinnosti jmenovitě určené osoby nebo jímž se v určité věci prohlašuje, že taková osoba práva nebo povinnosti má anebo nemá“. Tímto rozhodnutím (§67), „správní orgán v určité věci zakládá, mění nebo ruší práva anebo povinnosti jmenovitě určené osoby nebo v určité věci prohlašuje, že taková

²⁰ Modernizovaný SW první etapy.

²¹ RINF, INSPIRE, AP GISTR atd.

²² Vznik, zánik, změny.

²³ A tedy i DÚ jako jeden z orgánů veřejné správy tohoto typu – viz §53 ZoD.

osoba práva nebo povinnosti má anebo nemá, nebo v zákonem stanovených případech rozhoduje o procesních otázkách“.

Podle §15 SŘ se jednotlivé úkony v řízení činí zpravidla písemně a podle §17 SŘ se v každé věci zakládá spis. Automatizovanou evidenci OLUP lze proto považovat za specifickou formu rozšíření (zefektivnění) této povinnosti. Její součástí mohou být i nástroje a údaje umožňující doručování písemností správního řízení jeho účastníkům ve smyslu §27.

Správní řízení je zpravidla zahajováno „podáním“ podle §37 SŘ. Nemá-li podání předepsané náležitosti nebo trpí-li jinými vadami, pomůže správní orgán podateli nedostatky odstranit nebo ho vyzve k jejich odstranění a poskytne mu k tomu přiměřenou lhůtu (§37 odst. 3). Podání může být za předpokladů upravených v §37 odst. 4 provedeno i elektronicky. Takovéto podání však musí být certifikováno poskytovatelem certifikačních služeb (§37 odst. 5).

Podobná pravidla se týkají i Žádosti (§45). „Nemá-li žádost předepsané náležitosti nebo trpí-li jinými vadami, pomůže správní orgán žadateli nedostatky odstranit na místě nebo jej vyzve k jejich odstranění, poskytne mu k tomu přiměřenou lhůtu a poučí jej o následcích neodstranění nedostatků v této lhůtě; současně může řízení přerušit (§ 64)“. Pokud nastanou okolnosti uvedené v §66, může správní orgán řízení o žádosti usnesením zastavit.

Předmětem evidence průběhu a výsledků správních řízení týkajících se drah a provozu na nich realizované v rámci IS DÚ jsou ve výše uvedeném kontextu:

1. dráhy (§2 odst. 1 ZoD) a jejich dílčí části jako výsledky stavby dráhy a stavby na dráze (§5 ZoD),
2. subjekty žádající o povolení nebo již vykonávající činnosti provozování dráhy a/nebo drážní dopravy,
3. fyzické osoby jako reprezentanti těchto subjektů v různých rolích²⁴,
4. výsledky správního řízení²⁵,

Informační popis těchto entit zahrnuje jejich:

1. dlouhodobě²⁶ jednoznačnou identifikaci,
2. přiřazení atributů charakterizujících jejich vlastnosti z hledisek podstatných pro účely sledované IS,
3. zajištění korektních aktualizací a dalších vlastností datové základny pro účely sledované IS.

Při realizaci uvedených funkcí IS využívá DÚ relevantní podklady jiných částí VS (viz §8 odst. 2 SŘ) a svou činností²⁷ naopak vytváří předpoklady pro navazující činnosti jiných orgánů VS, ale i jiných²⁸. Z těchto hledisek má evidence ÚP²⁹ nejbližší k procesům a evidencím týkajícím se:

1. investiční výstavby realizovaných podle zákona stavebního [Cc1], počínaje její projektovou přípravou a konče zrušením jednotlivých částí dráhy jako staveb,
2. geodetické a katastrální evidence podle zákonů [Cc3, Cc4],
3. pozemních komunikací spravovaných a evidovaných podle zákona [Cb1],

Evidence Licencí má naopak blíže k procesům organizování drážní dopravy, počínaje organizací systémů veřejné osobní a nákladní dopravy přes sestavu grafikonů až po zpoplatňování a sledování výkonů dopravního systému jako celku. V tomto pohledu vytváří popis drah realizovaný s využitím ÚP věcný a infor-

²⁴ A realizující vlastní správu dat o relevantních správních postupech.

²⁵ ÚP a Licence.

²⁶ Příkladně po dobu jejich životního cyklu a nezbytné doby archivace dat.

²⁷ Formulací rozhodnutí.

²⁸ Např. týkajících se investičních činností v okolí drah, zpoplatňování jejich využití, řešení mimořádných událostí na drahách apod.

²⁹ A jejich prostorového členění.

mační podklad pro evidenci vlastních dopravních procesů. Proto musí být realizován v časovém předstihu před procesem rozhodování o Licencích.

Věcným základem vydání ÚP je přiměřeně přesný prostorový popis dráhy, již se týká. Tato dráha je vždy součástí železniční sítě ČR jako celku, v jejímž rámci je v současnosti primárně identifikovaná především pomocí železničních lokalit různé úrovně, které ji reprezentují, resp. které tvoří její hraniční body a/nebo místa styku s jinými drahami. Vzhledem ke stavební podstatě drah, vedoucí k jejich existenci v řádu desítek až set let, mají hranice a dílčí členění sítě podle různých kritérií majetkové nebo provozně-technické povahy časově kratší životnost a dochází k jejich vzájemným překrýváním a změnám i bez změny vlastní podstaty drah jako staveb. Z těchto důvodů je užitečné evidovat prostorový popis železniční sítě jako celku a nezávisle na dokumentaci správních řízení.

V následujících částech metodiky a přílohách 4 – 7 jsou s využitím potřebných základních pojmů uvedeny zásady popisu entit evidovaných v rámci nové generace IS DÚ, resp. jeho operativního jádra OLUP, resp. OLUPng. Větší podrobnosti o postupech jejich zpracování a jejich formálním vyjádření, případně kódovnicích, které jsou jejich náplní, nebo další metodické poznámky k jejich naplňování, jsou předmětem výstupů O1 a O2 metodiky. Všechny tyto údaje mají charakter návrhů dílčích metodik a v průběhu jejich realizaci v konkrétní verzi SW podpory musí být, stejně jako postupy konverzí ze současného stavu a další detaily provozního modelu správy dat IS DÚ, projednány a schváleny řídicími orgány DÚ, případně MD a příslušným způsobem upřesněny.

2.2. Identifikace, umístění a lokalizace železničních lokalit a dopravně (provozně) významných bodů

Základem popisu železniční sítě je prostorová evidence železničních lokalit sestávající podle metodiky SŽDC z evidence dopravně významných míst a dopravně významných bodů. Ta je v současnosti realizovaná pomocí jedné národní (SR70) a dvou mezinárodních metodik (RINF, CRD), které se vzájemně v některých detailech liší. Současná verze OLUP nepoužívá žádnou z nich a omezuje se pouze na identifikaci lokalit pomocí jejich názvu a umístění pomocí údaje o staničení. Pro využití v nové verzi OLUPng obsahuje tato metodika kombinaci všech tří způsobů evidence lokalit.

2.2.1. Identifikace dopravně významných bodů (DVB)

Identifikace, popis umístění a lokalizace všech železničních lokalit se vždy provádí pomocí k tomuto účelu určených referenčních bodů. Tím se celá evidence převádí na společný základ – evidenci dopravně významných bodů (DVB).

Dopravně významný bod může být identifikován pomocí:

1. názvu³⁰, určeného³¹ vlastníkem a/nebo provozovatelem dané dráhy, v případech veřejné osobní dopravy může být určení tohoto názvu, používaného mj. i v mezinárodních jízdních řádech, předmětem zvláštních správních řízení za účasti dotčených obcí,
2. formalizovaného identifikátoru³² - základní metodiku pro formalizovanou identifikaci DVB v ČR obsahuje služební rukověť SŽDC SR70 [Ca14], přičemž:
 - a. základní část identifikátoru lokalit respektuje mezinárodně metodiku UIC Code 920-2 [B12] a návazně jako může být využita i jako základní část identifikace tzv. „primární“ lokality evidované metodikou CRD [B13], v tomto smyslu ji využívají i postupy RINF [B16], pro potřeby jedinečného klíče CRD je rozšířena o identifikátor státu³³ a zahájení platnosti (StartValidity),
 - b. celosíťovým správcem primárních lokalit v ČR je, podle stanoviska MD, SŽDC,

³⁰ Textový řetězec určené délky

³¹ V případě vleček zpravidla

³² Alfnumerický řetězec určené délky

³³ CountryCode, pro ČR jde o kód „CZ“

- c. úplná metodika CRD kromě uvedeného základu identifikátoru SR70³⁴ zahrnuje ještě další údaje (na obr. 1 nevybarvené):
- d. pro přesnější popis sítě pomocí DVB používá metoda CRD ještě tzv. „podřízenou lokalitu“, jejíž identifikátor zahrnuje identifikátor lokality primární³⁵, který dále rozšiřuje o údaje o typu lokality a další údaje (obr. 2)
- e. k identifikační části jsou doplněny potřebné atributy, na obr. 1 a 2 je uveden pouze název lokality,
- f. v seznamu SR70 jsou uváděny i ty lokality vleček, které ve svém IS potřebuje SŽDC pro různé účely, technicky však nic nebrání rozšíření na všechny vlečkové lokality primární úrovně.

	A1	A2	N1	N2	N3	N4	N5	Date	Date	Text max 255	N1	N2	N3	N4
Code Example	S	E	1	0	0	0	1	2014-04-30		Algutsgården	0	0	7	4
Data Description	Country Code		LocationPrimaryCode				StartValidity		EndValidity	LocationName			Responsible IM (Company code)	

obr. 1 Struktura identifikátoru primární lokality metodou CRD (žlutá část je klíč)

- g. pro tyto účely je potřebné zpřesnit pravidla pro vytváření kódů vlečkových lokalit takto:
 - i. pro rozsáhlé vlečky (srovnatelné s lokalitami SŽDC) určit (pokud již neexistuje) samostatný primární identifikátor standardními postupy SR70,
 - ii. pro kratší, méně významné, vlečky použít k identifikaci až podřízenou lokalitu, jejíž kód lze vytvořit z kódu primární lokality, v jejímž obvodu vlečka leží, doplněním pořadového čísla daného DVB a určením příslušného typu podřízené lokality pomocí kódovníků tab.k9 a 11 výstupu O2.

- 3. interního identifikátoru SW vybavení správy dat (bitový řetězec určené délky) závislého na konkrétní implementaci příslušného SW nástroje.

	A1	A2	N1	N2	N3	N4	N5	ID1	ID2	AN1	AN2	AN3	AN4	AN5	AN6	AN7	AN8	AN9	AN10	Date	Date	N1	N2	N3	N4	Text max 255
Code Example	S	E	1	1	0	0	0	3	6						0	0	1	1	6	2015-04-30		2	1	7	4	Alby
Data Description	Country Code		LocationPrimaryCode				LocationSubsidiaryType Code		LocationSubsidiaryCode										StartValidity	EndValidity	Allocation Company (Company Code)			SubsidiaryLocationName		

obr. 2 Struktura identifikátoru podřízené lokality (DVB) metodou CRD (rozšíření je označeno červeně, typ lokality - viz O2 tab. k11 - modře)

V IS jsou všechny uvedené metody identifikace rovnocenné a musí být vzájemně jednoznačně převoditelné. Z hledisek praktické realizovatelnosti a zajištění kvality správy dat je pořadí důležitosti těchto identifikátorů dle předchozích odrážek v pořadí: „3“ – „2“ – „1“.

2.2.2. Upřesnění vlečkových lokalit metodou CRD

V případě volby způsobu identifikace vlečkových lokalit plnou metodikou CRD je potřebné vzít v úvahu několik skutečností:

1. některé vlečkové lokality jsou již v současnosti uváděny v SR70 a mají tedy vlastní primární identifikaci,
2. pokud jsou vlečky malé a leží v obvodu stanic se známou primární lokalizací, mohou být všechny body vleček³⁶ popsány jako podřízené body k této lokalitě,

³⁴ Bez kontrolní cifry na poslední pozici 6 ciferného identifikátoru SR70.

³⁵ DVB tedy leží v takto určené lokalitě

³⁶ Referenční, hraniční aj.

3. v případech větších vleček, které jako celek neleží uvnitř nebo alespoň poblíž stanic identifikovaných jako primární lokality, a nejsou ani uvedeny v SR70, je potřebné určit jejich referenční body a identifikovat je rozšířením identifikací SR70 – vhodným způsobem je použít rozšíření o 2 místa³⁷ jako primární lokality a k nim pak vlastní body vleček identifikovat jako podřízené lokality³⁸,
4. hraniční body vleček by v tomto pojetí mohly být identifikovány dvěma různými způsoby – z pohledu dráhy, z níž vlečka odbočuje i samotné vlečky³⁹,
5. při konkretizaci navržených postupů je potřebné jednat se specialisty SŽDC jako celosíťovými správci dat SR70/CRD a vytvořit jeden společný mechanismus správy lokalit a DVB jako integrující nástroj několika prostorových systémů popisu území a současně i dopravní sítě.

Dopravně významný bod může být polohově určen pomocí údajů:

1. pomocí údaje umístění na síti a hodnoty staničení v systému vhodně určené referenční trati (její definiční koleje)

Poznámka: Přesnost tohoto údaje je 1m a zajištění jeho jedinečnosti vyžaduje specializovaný pomocný aparát mimo systematiku běžné dopravní evidence. V IS SŽDC tuto metodiku obsahuje předpis M12 [Ca8]. Metody realizované pomocí předpisů věcně odpovídajících předpisům SŽDC D1 a D5 [Ca5, Ca13] obecně zásady prostorové jedinečnosti nesplňují. Pro použití na vlečkách žádná obdoba předpisu M12 zatím neexistuje, proto nelze údaje staničení považovat v současnosti za garantované, pouze informativní. Určení vhodného základu k určení umístění lokality je předmětem této metodiky.
2. některou z geodetických metod, kterými mohou být:
 - a. S-JTSK používaná pro projektování staveb s následujícími vlastnostmi⁴⁰:
 - i. její rovinné souřadnice Y a X, jejichž osy jsou vzájemně ortogonální,
 - ii. údaje souřadnic mají rozměr „metry“ a udávají se s přesností až na 3 desetinná místa⁴¹,
 - iii. platí pouze na území ČR⁴², a proto je postupně nahrazována jinými, evropsky standardizovanými zeměpisnými metodami,
 - iv. pro účely určení vertikální souřadnice je doplňovaná hodnota Z jako výškový systém „Baltský po vyrovnání“,
 - b. WGS-84 nebo ETRS89⁴³ s následujícími vlastnostmi:
 - i. udávají souřadnice v zeměpisném smyslu pomocí údajů zeměpisné délky a šířky, jde proto o metody mezinárodně přenositelné,
 - ii. souřadnice se primárně udávají ve stupních, úhlových minutách a vteřinách s potřebnou přesností až na 4 desetinná místa⁴⁴, tyto údaje mohou být korektně⁴⁵ převedeny do dekadického rozvoje částí stupňů s přesností na 8 desetinných míst,

³⁷ Původně určená pro „obvody stanic“.

³⁸ Při přechodu na metodiku CRD by se měly vypouštět 6. – kontrolní cifra primárního identifikátoru.

³⁹ Což potvrzuje princip multifunkce popisu DVB.

⁴⁰ Jde o zákonnou povinnost danou nařízením vlády č. 430/2006 Sb. viz též AP GISTR:

<http://www.mvcr.cz/clanek/geoinfostrategie.aspx?q=Y2hudW09OQ%3d%3d> „ Analýza stanovení jednotného referenčního polohového a výškového souřadnicového systému včetně způsobů transformace - realizační výstup opatření O38, subopatření O36

⁴¹ Prakticky stačí dvě

⁴² Mimo ně není definovaná.

⁴³ Pro dané účely lze oba systémy považovat za rovnocenné.

⁴⁴ Odpovídá přibližně přesnosti v centimetrech.

⁴⁵ Pro dané účely dostatečně přesně.

- iii. převod hodnot souřadnic do ortogonální formy vyžaduje řešit trigonometrické rovnice a doplnit je o místní opravy vydávané ČÚZK, proto je praktické evidovat v datech pro národní potřeby oba typy údajů nezávisle.

2.2.3. Určení umístění lokalit vlečky v síti

Umístění dopravně významného bodu může být vyjádřeno pomocí názvu evidované lokality nebo s využitím specializovaného popisu odpovídajícího metodice předpisu SŽDC M12. Tu může pro podmínky vleček nahradit metodikou navrhovaný postup jednoznačné identifikace určených částí sítě. Pak lze umístění vyjádřit ve formě: „DBV (A), resp. lokalita (B) leží v úseku sítě C“. K tomu je potřebná jednoznačná identifikace liniových a plošných úseků sítě. Její návrh je uveden v následující kapitole.⁴⁶

2.2.4. Popis dalších vlastností lokalit

Významově klíčovou položkou evidence DVB je kód typu lokality. Právě v těchto položkách se odlišují tři základní metodiky popisu lokalit, protože každá z nich sleduje jiné aspekty popisu sítě A proto i jinak kvalifikuje významy drážních lokalit a bodů. Pomocí kombinace všech tří typů kvalifikátorů však lze vyjádřit velké množství prakticky použitelných vlastností lokalit a využít je k automatizační podpoře práce s daty.

1. metodika SR70 rozlišuje tzv. kvalifikátorem⁴⁷, významy DVB i železničních lokalit podle potřeb IS SŽDC⁴⁸, pro referenční body vleček jsou k dispozici pouze kódy „20“, „29“ a „81“. Zásadními nedostatky této metodiky⁴⁹ jsou:
 - a. prostorová nejednoznačnost popisu několika typů DVB⁵⁰,
 - b. nemožnost korektní práce s multifunkcemi a multilokalitami bodů,
 - c. omezení možností popisu vlečkových lokalit⁵¹,
2. metodika RINF⁵² se specializuje na podrobnější rozlišení významu dopravních lokalit pro účely sledované RINF, lze však předpokládat, že se pro zavedení vleček do RINF v horizontu cca 2 let jeho stav částečně změní. Významné je již rozlišení velikosti či rozsahu stanic (kódy 1, 2). Kód 14 může být použit pro označení bodu styku drah a následné automatizované vyhodnocení údajů o lokalitách⁵³,
3. nejpodrobnější rozlišení provozně-technického významu DVB poskytuje metodika CRD. Proto je navržena jako základ popisu lokalit a DVB v IS DÚ. Za pozornost stojí kódy „5 - odstavné kolejiště“, „9 – depo“, „13 - bod splítky“ a skupina kódů indikující významná zařízení infrastruktury – „22 – přejezd“, „23 – most“, „24 – podjezd“, „27 – návěstidlo“, s jejichž pomocí lze charakterizovat vlastnosti kolejiště v libovolném, tedy i veřejném, prostoru. V takovém případě by však bylo potřebné dořešit výběr a uložení alespoň nejdůležitějších charakteristik těchto zařízení⁵⁴ a celý postup dále projednat se specialisty SŽDC, kteří se touto problematikou vrcholově zabývají i na mezinárodní úrovni.

Další atributy evidence lokalit jsou uvedeny ve strukturách tab. 3 a tab. 4 přílohy O2. Jedná se o údaje:

1. primární lokality (tab. 3):
 - a. identifikace referenční koleje,

⁴⁶ Použití údaje o katastrální parcele pro tyto účely není vhodné. Jejich evidence však zatím nepokrývá celé území ČR a naopak, části sítě drah jsou pokryty mnoha parcelami. To by ze spojení s údajem staničení vytvořilo nepřehledný celek. Katastrální evidence není vhodná i z důvodu, že prezentuje stav evidenční, který často neodpovídá realitě.

⁴⁷ Kódovník v tab. k10 O2.

⁴⁸ Již ovšem dávno morálně zastaralých.

⁴⁹ Kromě dalších nedostatků správy dat vedených podle SR70 ve vztahu k vlečkám.

⁵⁰ Kombinace významů jediné lokality např. „zastávka“, „nákladíště“, „hradlo“.

⁵¹ Nutnost doplnit několik typů bodů pro tyto účely.

⁵² Kódovník v tab. K9 přílohy O2.

⁵³ Výběry společných styků drah, formulace různých logických podmínek kontrol kvality dat atd.

⁵⁴ Např. u přejezdů druh zabezpečení, u mostů typ konstrukce apod.

- b. hodnota staničení referenčního bodu lokality na této koleji⁵⁵,
 - c. katastrální údaje čísla parcely a území⁵⁶ odpovídajících zeměpisným souřadnicím referenčního bodu⁵⁷,
 - d. nejvyšší kategorie dráhy podle ZoD, k níž lokalita topologicky patří⁵⁸,
2. podřízené lokality – DVB (tab. 4 výstupu O2) – zahrnuje tytéž položky, až na kategorii dráhy.

Přesný popis mechanismu jejich využití v IS DÚ musí být dokončen ve fázi realizace této obecnější metodiky. To se, ve vztahu ke spolupráci SŽDC, týká zejména situací evidence vlečky za vlečkou⁵⁹, která nemá přímý kontakt s drahami ve správě SŽDC.

2.3. Identifikace, umístění a popis topologické struktury, průběhu a vlastností částí železniční sítě

2.3.1. Popis topologické struktury částí železniční sítě

Úřední povolení je vydáváno rozličným subjektům pro dráhy velmi různorodého rozsahu, konfigurací a provozně-technických parametrů. Z důvodů co nejtěsnějších vazeb mezi popisem drah a podmínkami drážní dopravy je však důležité, aby v něm byly popisovány pokud možno provozně homogenní a jednoznačně identifikovatelné a popsitelné úseky. To vede k potřebě hierarchizace struktury ÚP v závislosti na topologické složitosti popisované dráhy. K tomuto účelu metodika obsahuje ukazatel „topologická složitost dráhy“ odlišující především síťové struktury, zejména globální síť, od struktur liniových, které již lze relativně snadno členit na kratší úseky. Pokud by to bylo výhodné a uživatelsky přehledné, může ÚP k popisu dráhy použít i vhodně sestavené liniové nadúseky.

Hierarchické uspořádání ÚP je navrhováno tak, aby bylo možné snadno nalézt vztahy mezi vymezenou částí sítě jako celkem, pro níž může být vydáno jedno ÚP, a jejími dílčími podsítěmi, až nakonec liniovými úseky, resp. nadúseky, podle následujícího schématu:

1. jednoduchá linie

- a. tento model reprezentuje v praxi nejběžnější krátké vlečky a liniové části složitějších celků,
- b. začátek linie zpravidla tvoří odbočná výhybka dopravní s kolejovým rozvětvením předcházející dráhy, z níž vlečka nebo definovaný úsek vychází,
- c. konec linie zpravidla koncové technologické pracoviště⁶⁰ nebo počáteční výhybka další lokality,
- d. v koncové lokalitě může být místní topologicky nevýznamné rozvětvení – odstavná kolej, úvrať a pod., vytvářející „mikro“ dopravnu prezentovatelnou jako železniční lokalita s referenčním bodem, touto lokalitou ale může být i bodově prezentovatelné ukončení dráhy⁶¹,
- e. délka spojovací koleje mezi začátkem a koncem linie se pohybuje zpravidla v řádu desítek až set metrů,

⁵⁵ Informativní.

⁵⁶ Vč. názvu obce, pozemek je evidován v katastru nemovitostí jako parcela, která je označena Parcelním číslem, které je v rámci katastrálního území jedinečné

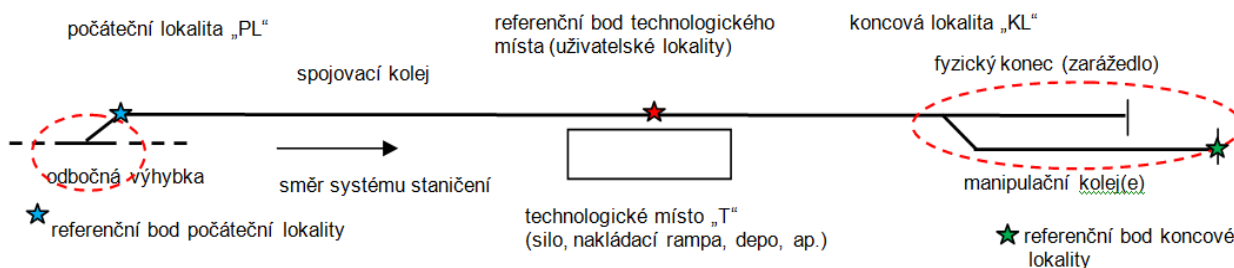
⁵⁷ Automatické vyhodnocení z dat RÚIAN.

⁵⁸ Dráha, z níž vlečka odbočuje.

⁵⁹ Identifikace dráhy i všech jejích lokalit.

⁶⁰ Silo, nákladiště apod.

⁶¹ Zarážedlo, administrativní hranice apod.

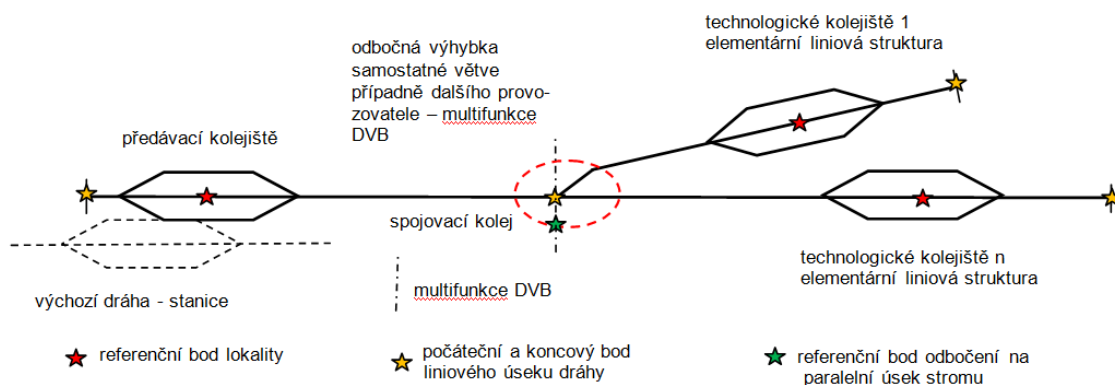


volba referenčních bodů je dána potřebami koncového uživatele

obr. 3 Schéma prostorového uspořádání jednoduché linie dráhy – vlečky

2. topologicky významná stromová struktura

- tento model rozvíjí do prostorově i funkčně složitější podoby základní principy modelu 1,
- požadavek „stromové struktury“ je přitom z hledisek korektnosti popisu topologie i identifikace částí dráhy zásadní,
- model má celkově jednoznačně určitelný začátek, ale má zpravidla několik ukončení,
- v jeho dílčích částech mohou figurovat i dílčí síťové struktury, které však lze zjednodušit na liniově uspořádané větve stromů,



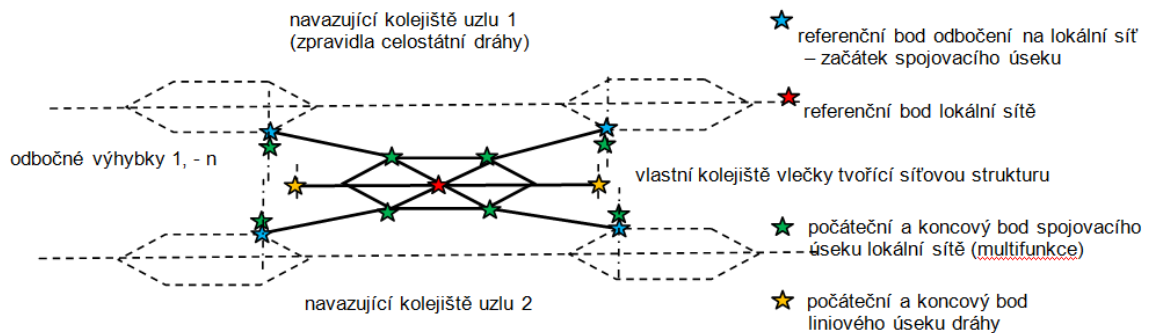
obr. 4 Schéma prostorového uspořádání stromové struktury systému vleček nebo dílčích částí rozsáhlejší vlečky

3. lokální síť se složitým zaústěním v uzlu

- tento model se od předchozích zásadně liší větším počtem vstupních a výstupních míst⁶² a variant spojení kolejí,
- jde tedy o formálně v daném, relativně velkém, měřítku neredukovatelnou síťovou strukturu, její zjednodušení pro grafickou prezentaci lze provést v menším měřítku volbou vhodné referenční koleje a body, i pak je ale potřebné prezentovat všechny vstup/výstupní body,
- nad liniovým průběhem v něm převládá plošný charakter,
- jednotlivé spojovací koleje jsou zpravidla velmi krátké, mohou mít různé systémy staničení, mohou začínat a končit kdekoliv uvnitř centrální části lokální sítě,
- odbočné výhybky mohou ležet i vně oplocených areálů (pozemků) vlastníka vlečky,
- délkově (stavební délkou) se velikost vlečky více blíží více vzoru 1 než vzoru 2,

⁶² odbočných výhybek, případně i z několika různých drah v uzlu

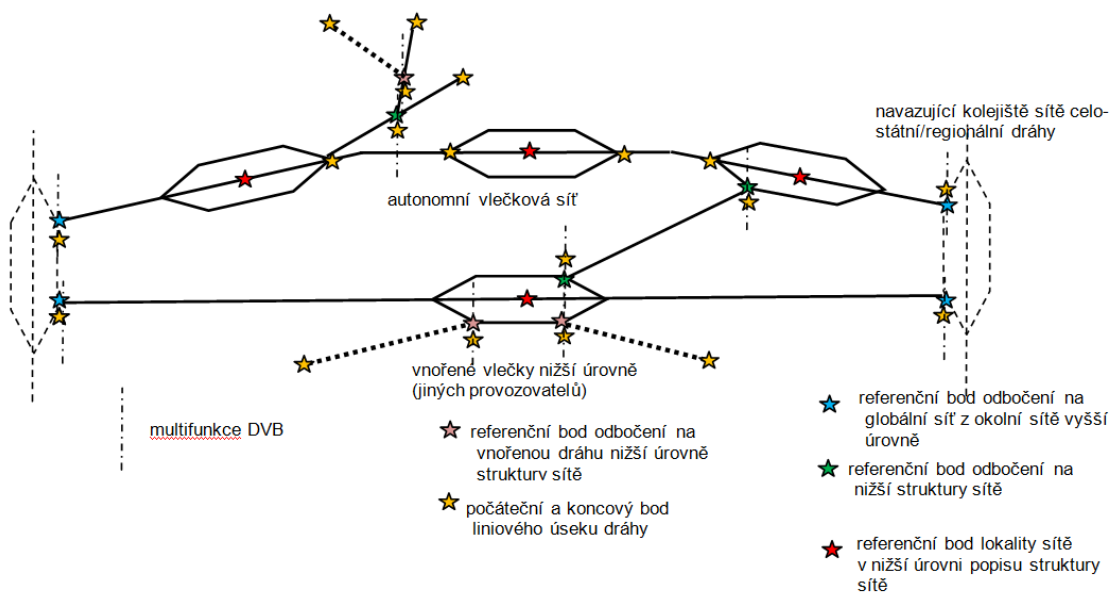
- g. při kódovníkovém odlišení topologické kategorie úseku reprezentovaném jednoznačně určitelným referenčním bodem, je nutné odlišit ještě významy spojovacích kolejí od situace liniových a paralelních rozšíření vzoru 2 – spojovací úseky sice mají obecné vlastnosti úseků liniových, ve vztahu k lokalitě však jsou násobné



obr. 5 Síťová struktura vlečky uvnitř rozsáhlejšího uzlu

4. rozsáhlá (globální) samostatná síť s provozně významnými spojovacími kolejemi a složitými vnitřními uzly

- tento model reprezentuje rozsáhlou síťovou strukturu,
- od předchozích jednodušších verzí se liší:
 - o až několika řádově větším plošným i délkovým rozsahem (v řádu desítek až set kilometrů a v ploše rozsahu obce až kraje),
 - o několika vstupními/výstupními kolejišti v rozsahu samostatných dopravních sdílených případně i s několika různými tratěmi celostátní nebo regionální veřejné dráhy,
 - o dráha nemá jednoznačně určitelný společný referenční bod.



obr. 6 Příklad možného uspořádání globální sítě

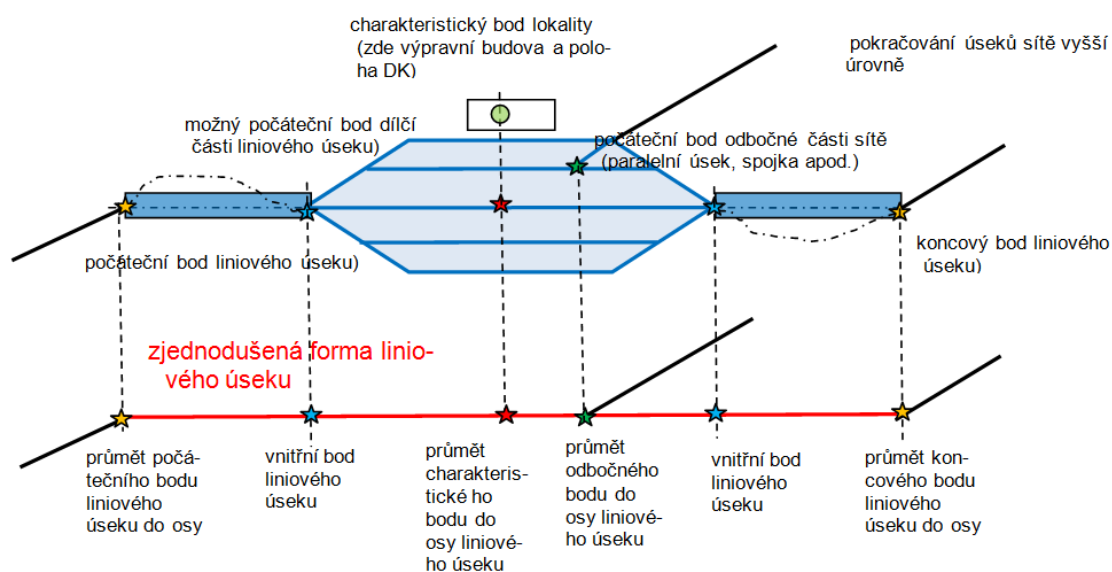
V případě globálních sítí nelze, bez dodatečných podmínek jednoznačně, stanovit začátek nebo konec dráhy, a tedy ani jednoznačně uvádět, resp. vyhodnocovat, její souhrnné vlastnosti (např. stavební délku). To lze provést právě až pomocí dodatečných podmínek, umožňujících rozdělit takovou síť na dílčí liniové části, pro něž již tyto operace lze provést korektně. Pouze tyto části lze totiž jednoznačně identifikovat, specifikovat na nich umístění různých objektů a určovat pro ně různé technické parametry. Typickým příkladem je členění sítě celostátní dráhy na její trati. Obdobnou topologickou strukturu ale mají i některé rozsáhlejší vlečkové sítě (např. OKD).

2.3.2. Identifikace částí železniční sítě

Jednoznačně lze identifikovat pouze úseky železniční sítě, které lze s jistým zanedbáním méně podstatných detailů popsat jako topologickou kategorii 1 – jednoduché linie. Všechny ostatní části železniční sítě musí být na tuto formu rozloženy nebo jinak modifikovány. Podmínky zanedbatelnosti některých vlastností reálných objektů závisí na cílech evidence, která tuto technologii popisu použije. Pro případ popisu vleček lze formulovat podmínky (viz obr. 7):

1. popis sítě je prováděn pouze v horizontální rovině, vertikální souřadnice jsou zanedbávány,
2. popisované úseky lze reprezentovat pomocí referenční koleje s udaným systémem staničení, všechny ostatní systémy staničení v tomto úseku se pro účely identifikací částí sítě zanedbávají, současně se zanedbává plošný charakter skutečné hranice obvodu a ochranného pásma dráhy v horizontální rovině popisované části sítě,
3. úsek je považován za plně liniový, jeho skutečné směrové poměry jsou pro účely identifikace zanedbávány,
4. do zvolené a jako úsek sítě identifikované, referenční koleje se promítají:
 - a. referenční bod lokality,
 - b. hranice liniových úseků v přímém liniovém pokračování leží vždy na koncích úseku,
 - c. koncové body všech odbočujících úseků⁶³ mohou ležet kdekoli uvnitř úseku.

reálná forma liniového úseku) a její linearizace



obr. 7 Schéma zjednodušení skutečných geometrických a topologických vlastností reality pro potřeby identifikace a popisu jednoduchého liniového úseku

Z rozsahu zjednodušení plyne, že tato metoda členění sítě sice může posloužit k hrubé identifikaci⁶⁴ jejích přiměřeně velkých částí, nehodí se však pro přesnější popis umístění a skutečných prostorových vlastností složek železniční infrastruktury, počínaje přesnou identifikací jednotlivých prvků ŽSv a ŽSp, staveb železničního spodku a dalších objektů, vyžadující o řád až dva přesnější prostorový popis sítě. Tyto nároky však nejsou na systém popisu vleček ani na data RINF kladeny.

Vzhledem k neexistenci legislativně závazné metodiky identifikací prostorových částí železniční sítě ČR jako celku, ale zejména vleček, i již překonaným podmínkám použitelnosti předchozí, pouze experimentálně

⁶³ Paralelních úseků, síťových spojek.

⁶⁴ V prostorovém smyslu.

realizované certifikované metodiky identifikací částí sítě, je touto metodikou navrhováno využít pro identifikaci vleček modifikaci metodiky fy Deloitte [E5], vyvinuté pro potřeby SŽDC a realizaci automatizační podpory mechanismu zpoplatnění přístupu na ŽDC. Dosud neveřejné návrhy tohoto členění a jeho srovnání se současným stavem popisu drah v ÚP jsou uvedeny v příl. 1 Důvodové zprávy (DZ).

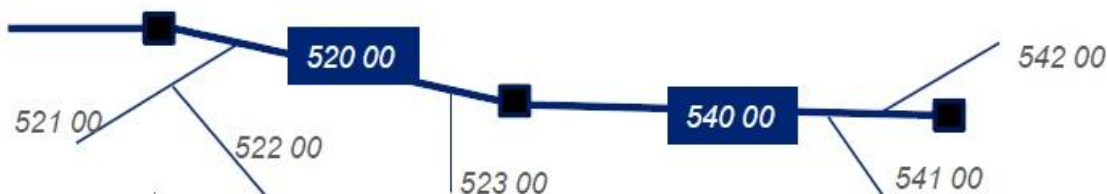
Podle publikovaných zásad by měl tento systém respektovat následující principy:

1. umožňovat rozčlenění tratí na menší úseky (být flexibilní) se zachováním logické a prostorové návaznosti číslování,
2. poskytovat snadnou a logickou orientaci v číslování v návaznosti na umístění tratí v síti.

Z toho vychází návrh číslování pomocí 5 místných čísel, přičemž v první fázi budou použita první 3 čísla a poslední 2 jsou rezervní pro detailnější rozčlenění (např. trať 520 00 tak lze rozdělit na dílčí úseky 520 01 + 520 02 + ... + 520 99).

Mechanismus číslování by měl umožnit snadnou a logickou prostorovou orientaci, proto přibližná pozice úseku na mapě vychází z principu číslování a návazností čísel sousedících tratí či tratí v dané oblasti. Proto návrh ze Deloitte obsahuje zásady (viz obr. 8):

1. pro snadnou orientaci v přibližné poloze jsou tratě číslovány z jednoho světového směru na druhý – např. v návrhu ze západu na východ,
2. hlavní tratě (kategorie 5, 4, část 3 a část 2) tvoří číslovanou „páteř“ a tratě na ně navázané, nebo v dané oblasti počínající i končící mají čísla od nich odvozená,
3. tato číslovaná „páteř“ má první dvojčíslí sudé a následované 0 – např. 520 00,
4. odvozená čísla využívají v dané identifikaci třetí pozici čísla (nenulová) – např. na páteřní trať 520 00 jsou navázaný trati identifikované 521 00 až 539 00, což dává možnost až 18 navázaných tratí na páteřní trať,
5. řád označení začínající hodnotou 900 00 může být v případě potřeby využit např. pro číslování tratí mimo správu SŽDC, VRT atd.



obr. 8 Princip identifikací částí sítě metodikou fy. Deloitte (zdroj [E5])

Tento princip lze pro popis vleček rozšířit takto:

1. doplnit další 2 pozice a pomocí tohoto 7 místného identifikátoru, bez opakovaného použití po dobu mezi dvěma skartacemi dat – tj. cca 10 let, identifikovat, nejprve v postupném pořadí, v pozdějších aktualizacích v libovolném pořadí, jednotlivé dráhy- vlečky a jejich úseky,
2. pro rozsáhlé globální sítě (OKD apod.) využít jako základ řadu identifikátorů 9xxxx, přičemž poslední dvě místa rozšíření zůstanou pro dráhu jako celek nulové (např. 9000100),
3. pro ostatní vlečky a části globálních sítí 9xxxx, což je nutno přesněji specifikovat v realizační fázi metodiky, použít za základ prvních 5 cifer identifikace úseku trati veřejně provozované dráhy, z níž vlečka odbočuje (např. 32000 01),
4. v případech dalších větvení (vlečka za vlečkou) použít jiný vhodný a jednoznačný základ⁶⁵.

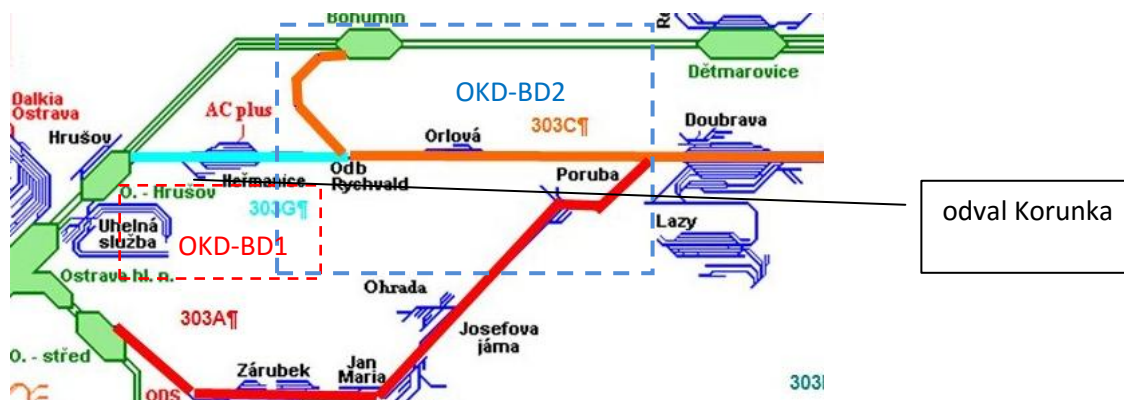
⁶⁵ Podstatné jsou pouze požadavky jednoznačnosti a stability, obsah identifikátoru má jen mnemotechnický význam.

Z uvedené snahy o homogenizaci úseků ovšem sítě plyne, že některé z tratí, uceleně popisovaných v dopravní dokumentaci (např. jízdních řádech) jediným identifikátorem (byť prostorově nejednoznačným a časově nestabilním), nelze touto metodou jednoduše identifikovat. Např. „trať“ (přesněji linku nebo spojení) „Praha hl.n. – Brno hl.n.“ je potřebné složit z úseků (s upraveným pořadím začátku a konců):

320 00	Praha hl.n.	Praha-Libeň
520 00	Praha - Libeň	Kolín
540 00	Kolín	Česká Třebová
740 00	Česká Třebová	Brno - Maloměřice st.6 (km 161,526)
749 00	Brno - Maloměřice st.6 (km 161,526)	Brno hl.n.

Pokud by bylo v praxi nezbytné takovéto konstrukce vytvářet pro dlouhodobější použití v prostorovém smyslu (což lze připustit pro potřeby zjednodušeného popisu dráhy v ÚP, místo jeho členění do většího počtu hierarchicky uspořádaných úrovní), bylo by nezbytné systém identifikací takto vytvořených nadúseků doplnit, např. zavedením písmen a speciálních znaků (např. pro 1. úsek koridoru 4 „K4-1“⁶⁶). Podobnou (liniovou) konstrukci si lze představit i pro vlečky. Např. první část Báňské dráhy OKD jako stromové struktury by bylo možno identifikovat např. „OKD-BD1“ a pod tímto identifikátorem by byly topologicky popsány (viz obr. 9):

- liniové sériové úseky dráhy „OKD-BD1“, která je na obr. 9 pomocí identifikací TTP SŽDC označena 303G) :
 - Ostrava-Hrušov – Heřmanice,
 - Heřmanice,
 - Heřmanice - Odb. Rychvald,
- paralelní úseky dráhy „OKD-BD1“:
 - vl. AC plus,
 - odval Korunka,



obr. 9 Výřez ze schématu sítě OKD (zdroj provozní dokumentace OKD)

Mechanismus popisu ÚP by ovšem v tomto případě musel obsahovat možnost vyloučit pro potřeby ÚP pro OKD vlečku „AC plus“ která má samostatné ÚP. Podobně „OKD-BD2“ by popisoval úsek Bohumín – Odb. Rychvald, Odb. Rychvald – Orlová – vč. K1 Doubrava (303C dle TTP SŽDC) atd. Plné využití těchto mechanismů ovšem vyžaduje legislativní zavedení prostorového popisu sítě a další jednání.

⁶⁶ Alfanumerické identifikátory lze nahradit i identifikacemi upravené metodiky Deloitte, např. OKD jako celek může mít identifikátor 9000100, „OKD-BD1“ ≈ 9000110, „OKD-BD2“ ≈ 9000120, úsek „Ostrava-Hrušov – Heřmanice“ ≈ 9000111 apod., na umístění rozlišovacích řádů drah v konečném důsledku nezáleží – vše podstatné musí být vyjádřeno atributy.

2.3.3. Popis průběhu a vlastností částí železniční sítě

Datový popis dráhy vyhovující výše uvedeným metodickým principům prostorového popisu sítě je navržen v tab. 5 a 5.1 výstupu O2 a navazujících kódovnících. Jak je z návrhu zřejmé, je vytvořena možnost členit dráhy na dílčí části, různým způsobem sestavené úseky různého typu. Potřebnost takovéto podrobné konstrukce není, ve vztahu k současné verzi OLUP zcela nezbytně nutná. V 1. etapě převodu dat OLUP do OLUPng nemusí být nutné vyplnit všechny položky dráhy a použít všechny úseky, ale dlouhodobě takováto dokumentace potřebná je a vychází ze záměrů:

1. přípravy možnosti poskytování dat o vlečkách (či jejich úsecích) do RINF s využitím evidenčních základů popisu drah doplněných o další stavové atributy,
2. novelty ZoD předpokládající možnost existence úseků dráhy s různými vlastnostmi přístupu na dráhu (veřejný – neveřejný).

Pomocí 2. úrovně popisu lze přesněji popsat i topologické uspořádání rozsáhlejších stromových struktur, protože samotný úsek může být definován, a v datech označen pomocí příslušného kódovníků, jako:

1. liniově uspořádaný (viz obr. 9 , např. úsek „Ostrava-Hrušov – Heřmanice“),
2. paralelně uspořádaný, (viz obr. 9 , např. úsek „vl. AC plus“),
3. spojka v lokální síti.

Jednotlivé úseky mají vždy definovány začátky a konce (interně relací k primárním a/nebo podřízeným lokalitám, prezentačně pomocí některých údajů vybraných ze záznamů příslušných lokalit).

Dráhy a jejich úseky mají v datové struktuře obsaženy atributy vyjadřující vlastnosti evidované pro některou z cílových úloh a/nebo automatizované vyhodnocení. Takovýmito položkami jsou:

1. kategorizace dráhy podle různých kritérií (ZoD, TSI-TAF, TSI-TAP, Deloitte, topologická složitost),
2. různé typy omezení přístupu na dráhu,
3. vybrané technické charakteristiky dráhy (rozchod, stavební délka,
4. doplňující prostorové charakteristiky (ukončení, významné body),
5. metadata správního řízení a správy dat,
6. poznámky s neformalizovanými komentáři.

V případě dílčího úseku jsou významnými položkami topologického charakteru údaje o pořadí úseku v popisované dráze a typu dílčí části. Mezi údaji o dráze jako celku a jejích úsecích platí vztah, zajišťující možnost hromadného vyplnění některé vlastnosti záznamem u dráhy, ale její podrobnější (jiná) specifikace platná pouze v daném úseku.

2.4. Geodetický a katastrální popis sítě a možnosti jejich uplatnění v IS DÚ

2.4.1. Geodetický popis sítě

Železniční síť je nejen jednou z nejvýznamnějších dopravních cest, ale patří i mezi významné krajinnotvorné prvky. Jako výsledek téměř dvousetletých stavebních procesů po celém území státu proto může být účinně zobrazována pouze s využitím geodetických a kartografických metod. Tomu odpovídá i zařazení jejího popisu do první přílohy a tématu 7 směrnice EU INSPIRE a pozornost, které se prostorovému popisu drah a dalších dopravních cest věnuje mj. i AP GISTR. V něm se, jako významný metodický princip budoucího popisu sítě, mj. předpokládá zařazení popisu drah a jejich prvků do tzv. Národní sady prostorových objektů (podrobněji viz [F2, F4]) a široké použití nástrojů GIS a GNSS, případně DPZ.

V úrovni MD jako DSÚ ani DÚ, jako jeho specializovaného orgánu, zatím, s ohledem na obsah ZoD, který prostorový popis drah nepředpokládá, takovéto nástroje nebyly vytvořeny, natož aktivně používány. Tato část metodiky proto má, až do dořešení legislativních souvislostí, fakultativní a obecně informativní význam. Proto ale také není možné v jediném kroku vytvořit všestranně účinný a potřebám DÚ plně vyhovující nástroj tohoto typu. Takovýto nástroj v jeho plně funkční podobě ale současně nelze ani nikde koupit. Systém typu

GIS upravený pro potřeby DÚ a případně dalších DSÚ, resp. orgánů VS, zobrazující části železniční sítě (resp. poskytující různé datové služby), lze pouze postupně vybudovat nad vhodným základem a s využitím standardů zavedených vrcholovými orgány v tomto směru kompetentními, tedy především ČÚZK a ZÚ, s možným přihlédnutím k činnostem orgánů řízení implementace INSPIRE⁶⁷ a orgánů řídicích postup realizace AP GISTR. Do realizace konkrétních kroků výstavby takového systému pak může být výběrovým řízením zapojena řada firem pracujících v této oblasti již standardizovanými postupy s využitím řady norem a doporučení nejen INSPIRE, ale i dalších normativních subjektů⁶⁸.

V této oblasti je však nezbytné postupovat mj. i s ohledem na postavení DÚ jako orgánu VS. To omezuje zejména míru otevřenosti evidovaných a zobrazovaných dat (odlišně pro nejširší a odbornou veřejnost různé úrovně) a do jisté míry i možnosti využití tzv. „open“ technologií. Tyto detaily je potřebné posoudit v realizační fázi řešení a zakotvit je v příslušných licenčních podmínkách, a to jak ve směru k využitému SW základu, tak následně k využití⁶⁹ dat různými subjekty pro různé účely.

Metodicky lze, jako podklad k projednání na manažerské úrovni, doporučit následující postup přechodu od ryze tabelárního k prostorovému popisu sítě:

1. Optimální výchozí základnou dodávající mapě dle obr. 2 příl. 2 DZ počáteční „inteligenci“ je připojení dat o lokalitách na bázi SR70 rutinně používanou v SŽDC. Tato data obsahují, kromě identifikací primárních a některých podřízených bodů, i jejich souřadnice v S-JTSK i zeměpisné formě s dostačující formální přesností⁷⁰. Tato data SR70 lze konvertovat v počátečním kroku výstavby IS DÚ nové generace do struktur primárních a/nebo podřízených lokalit uvedených v O2 a popsáných výše.
2. Data o těchto místech (DVB) mohou být automatizovaně promítnuta do zvolených referenčních kolejí ZABAGED (INSPIRE) tak, aby s jejich použitím bylo možno úseky sítě dělit na vhodné (počáteční) liniové úseky a jejich části⁷¹.
3. Pro zahuštění množiny bodů umožňujících (přinejmenším) orientaci v síti⁷² lze použít i data rozhraní SŽDC-HZS o přejezdech⁷³, z nichž většina je již k dispozici i v ZABAGED. Tato data, přestože mají v případě vleček menší prostorovou přesnost, umožňují přinejmenším první orientaci v částech vlečkové sítě, která ještě nemusí být v SR70 popsána.⁷⁴
4. Po tomto základním vytvoření orientačních nástrojů v síti lze začít doplňovat DVB umožňující podrobnější členění částí sítě v okolí již známých referenčních bodů sítě SŽDC a některých vleček. Jedná se především o body:
 - a. referenční (uvnitř kolejí vleček) dosud neevidovaných drah,
 - b. odbočné ze staničních lokalit a mezistaničních úseků (resp. jejich ekvivalentů na spojovacích kolejích vleček) s prioritou bodů ležících ve veřejném prostoru,
 - c. hraniční různých typů, zejména mezi různými drahami, vjezdu dráhy do uzavřeného prostoru, vnitřních částí dráhy s různými režimy přístupu atd.
5. Postup doplňování dat zahrnuje:

⁶⁷ MV, MŽP, agentura CENIA, KOVIN, podrobněji viz [A9, A13, B1, B2, Cc12, Cc13]

⁶⁸ ISO, W3C, OGC atd. – viz též část D seznamu literatury

⁶⁹ Poskytování, prezentace atd.

⁷⁰ V řádu metru, jiná věc je však jejich geodetická garantovanost, která zatím zcela chybí, což je však interní problém SŽDC ve vztahu k projektům nových staveb, nikoli této evidenci.

⁷¹ Skutečné evidované liniové úseky vzniknou až po doplnění hraničních bodů v úrovni podřízených lokalit

⁷² Vyhledávání míst k další činnosti apod.

⁷³ Podrobněji viz [A8, A10, E18].

⁷⁴ S ohledem na obsah „Výzvy“ [A1] je tento krok nadstavbou nad potřebami Odboru regulace a bezpečnosti, ale splňuje požadavky Odboru stavebního DÚ, jakkoli je neřeší zdaleka všechny. To se zejména týká rozsahu a obsahu atributů objektů a dalších požadovaných dat.

- a. studium podkladů od provozovatele uvedených v „Žádosti“⁷⁵,
 - b. identifikace jednotlivých DVB v podkladové ortofotomapě a označení jejich polohy kurzorem,
 - c. následně automaticky:
 - i. nalezení bodu/ů ležících v okruhu možné nepřesnosti zadání polohy, pokud již existuje/í,
 - ii. založení nového záznamu o DVB, pokud takový/é bod/y neexistuje/í,
 - iii. vyplnění zeměpisných souřadnic a stavových metadat záznamu,
 - iv. nabídka tabulky lokality (primární či podřízené podle významu bodu a volby) operátorovi k doplnění identifikátoru a dalších atributů⁷⁶,
 - d. následuje:
 - i. vyplnění atributů sledovaných kontrolními mechanismy⁷⁷,
 - ii. automatické vyhodnocení průmětu bodu do referenční koleje (osy).
6. Jako rozšíření práce s body promítajících se do os referenčních kolejí lze uvážit i možnost vytvoření přibližné hranice území dráhy formou polygonu. Tato metoda se může osvědčit zejména při popisu hranic mezi drahami ve složitějších uzlech. Jde však již o dost sofistikovanou nadstavbu nad základní evidencí, která má blízko (ale nenahrazuje je v plném rozsahu) k plošným popisům pomocí dat katastrální evidence.

2.4.2. Katastrální popis železniční sítě

Katastrální popis je základním nástrojem při správních řízeních týkajících se nemovitostí a investiční výstavby. Jeho náležitosti (členění, právní vazby, způsoby identifikace evidovaných objektů atd.) jsou upraveny zákonem [Cc4] a jsou dále rozvinuty v dokumentacích [Cc10, Cc11]. Proto má význam i v prostorovém popisu drah, jakkoli touto metodou nemohou být řešeny žádné provozní agendy jak správy objektů infrastruktury, tak provozu dopravy, které vyžadují mnohem přesnější rozlišování významu jednotlivých částí kolejišť ležících i na společné parcele.

Vzhledem k pokroku, které aktuálně dosáhl v této oblasti ČÚZK, je již v současnosti možné s těmito daty pracovat manuálně s využitím nástrojů nahlížení do KN. Tuto možnost má každý uživatel internetu, nejeví se však přiměřená k realizaci potřeb DÚ jako správního orgánu. Základními předpoklady její kvalitativní změny do plně profesionální podoby jsou:

1. existence legislativní podpory potřebné pro zastavení optimálních licenčních podmínek komunikace mezi KN a IS DÚ,
2. existence souřadnice referenčních bodů drah nebo přesných údajů o vlastních drah.

Poskytování dat KN, resp. RÚIAN ze strany ČÚZK třetím stranám je zásadně zpoplatněno. Cena plného rozsahu „Licence“ na tato data za celé území státu je v řádu 10 mil. Kč. Výjimku z tohoto pravidla mají orgány VS, jejichž nárok na katastrální data plyne z některého zákona (jsou součástí IS VS) nebo mají v tomto směru s ČÚZK zpracovanou smlouvu o bezplatné „Licenci“. Vzhledem k tomu, že aktuální znění ZoD žádné ustanovení o prostorové evidenci drah ani o jejich začlenění do IS VS neobsahuje, nelze touto přímou cestou nároky na bezplatné poskytování plného rozsahu KN, zahrnujícího i listy vlastníků a další detaily, uplatnit. V úvahu by proto přicházelo, až do další novely ZoD, která by tento nedostatek řešila, případně specializované jednání DÚ s ČÚZK o vhodně zdůvodněné výjimce.

Omezené využití (bez LV) je však možné realizovat i pomocí datové základny RÚIAN, který je nedílnou součástí projektu základních registrů veřejné správy podle zákona o základních registrech [Cc5]. Poskytování

⁷⁵ Při prvotním naplnění je ve speciálním kroku nezbytná znalost schémat stanic a kolejišť vleček a odpovídajících částí provozních a přípojových řádů.

⁷⁶ V prvním kroku přinejmenším názvu, další údaje mohou být doplněny postupně (nemusí být rychle, případně vůbec, k dispozici).

⁷⁷ Jedinečnost identifikace, nabídky kódovníků atd.

údajů z RÚIAN a z Informačního systému územní identifikace (ISÚI) upravuje §62, odstavec (1). V zásadě jsou jeho prostorová data poskytována zdarma v podobě předdefinovaných souborů na nosičích, v tzv. výměnném formátu RÚIAN (VFR). K tomu existuje certifikovaná metodika a ověřená technologie.

RÚIAN je ovšem i veřejně přístupný způsobem umožňujícím dálkový přístup, a to vč. LV. V tomto režimu však do něj lze pouze nahlížet (jednotlivé případy) a nelze z něj data jakýmkoli způsobem kopírovat (pouze opsat z obrazovky). To je ovšem způsob vhodný pro soukromou osobu, nikoli správní orgán pracující zcela spolehlivě efektivně s rozsáhlými množinami objektů.

Automatizovaný postup využití dat plné verze IS KN může být postaven na principu hledání nejmenšího plošného objektu (parcely), v jejímž obvodu leží stanovený (referenční) bod dané dráhy, případně přejezdu apod. Tato úloha patří mezi základní úlohy práce s prostorovými daty. Je možné ji realizovat i pomocí VFR RÚIAN. Příslušný bod ovšem musí být zvolen tak, aby hledání bylo jednoznačné, např. aby neležel na hranici parcel.

Po nalezení čísla parcely lze k tomuto číslu parcely nalézt LV a v něm vlastníka⁷⁸. V případě bezplatného využití pouze RÚIAN by bylo tento krok nezbytné realizovat manuálně.

Kromě čísla parcely lze získat i údaje o katastrálním území (obci nebo její části). Na rozdíl od práce s parcelami, má tento krok zajištěnu prakticky 100% účinnost⁷⁹. Nalezené údaje jsou podle této metodiky zaznamenávány samostatně do struktur primární a podřízené lokality a mohou být konfrontovány s již uvedenými údaji o vlastnicích, případně, pokud chybí, mohou být tyto údaje automaticky do evidence doplněny.

2.5. Evidence relevantních subjektů, jejich vztahů k evidovaným částem železniční sítě a jejich rolí v IS DÚ

V IS DÚ, resp. OLUP, jsou evidovány různé subjekty, aktivní v různých rolích ve vztahu k dráhám, ÚP, Licencím a průběhu správního řízení, resp. IS o jejich výsledcích. Jde proto vždy o vyjádření relačních vazeb mezi těmito subjekty vzájemně i evidovanými daty (resp. objekty, které reprezentují), které mají obecnou kardinalitu $M : N$, přičemž konkrétní způsob jejich realizace má výrazně implementační charakter. Na rozdíl od současného stavu OLUP je i proto nezbytné zavést samostatnou evidenci subjektů, založenou na standardních postupech IS VS⁸⁰, vč. zajištění její nezbytné údržby (aktuálnosti) a kontrol vstupujících údajů (vztah k RÚIAN atd.).

Tento postup se však v plném rozsahu netýká zahraničních subjektů, které mohou figurovat v pouze žádostech o udělení Licencí provozování drážní dopravy, ale nemohou být identifikovány pomocí IČ.

V evidenci IS DÚ resp. OLUP, přicházejí v úvahu následující role subjektů, které je nutné rozlišit v příslušném kódovníku relační vazby k dráze, resp. ÚP nebo Licenci:

1. Žadatel (o vydání ÚP a/nebo Licence) – může být i cizinec – fyzická nebo právnická osoba,
2. Provozovatel dráhy (ve vztahu k ÚP a k jednotlivé dráze jedinečný, obecně však jde o relaci $1 : N$),
3. Vlastník dráhy,
4. Nájemce dráhy,
5. Dopravce (provozovatel drážní dopravy) – může být i cizinec,
6. Účastník správního řízení (Provozovatel sousední dráhy, subjekt VS atd.),
7. Provozovatel IS o dráze (pro potřeby zajištění podmínek správy dat).

⁷⁸ IČ a další standardní údaje.

⁷⁹ V současnosti je ale potřebné vzít v úvahu nezanedbatelnou chybovost v datech RÚIAN a katastrální mapě. Náprava je ze strany ČÚZK odhadována na cca 10 let - nová mapování v lokalitách s největšími chybami. Těmito odlehlými lokalitami však často vedou dráhy.

⁸⁰ Především obsahu Obchodního rejstříku.

Vzhledem k častým hierarchicky členitým strukturám jednotlivých subjektů, se jeví jako potřebné zjemnit popis organizačních úrovní především provozovatelů, kteří mohou vystupovat v různých řízeních a vazbách na další subjekty (sousedící s drahou) prostřednictvím svých podřízených složek (závodů, provozů apod.). Proto je navržen popis subjektů obecně jako dvoustupňový (organizace jako celek reprezentovaná např. GŘ a podřízená složka). Takovéto členění bývá k dispozici i v OR nebo na webových portálech příslušné organizace, lze je však formulovat i do obsahu „Žádosti“⁸¹. Podřízené složky zpravidla nemají vlastní IČ, v případech větších holdingů ho však mít mohou. Tato možnost je navržena pro účely jdoucí v některých ohledech nad přímou aktuální potřebu DÚ, a nemusí být v počátečních fázích převodů OLUP do OLUPng, využita.

Vnitrostátní subjekt je jednoznačně identifikován pomocí platného IČ a názvem. Součástí jeho popisu je i jeho právní forma a adresní údaje. Vzhledem k existenci zahraničních subjektů je pro jejich identifikaci navrženo využít číselníku RICS založeného na bázi dokumentu UIC Code 920-1 [B10]. Všeobecné podmínky jeho využití jsou uvedeny na portálu UIC [B17]. V ČR je v současnosti touto formou evidováno 50 dopravců uvedených v příl. 3 DZ tab. 2.

Navržená struktura popisu subjektů a elementární zásady metodiky práce s nimi jsou uvedeny ve výstupu O2.

2.6. Evidence relevantních osob a jejich rolí v IS DÚ

Jednotlivé subjekty jsou vždy ve vzájemných vztazích reprezentovány prostřednictvím konkrétních fyzických osob, nebo v jednotlivých případech, kdy na konkrétní osobě nezáleží (telefonní ústředna, dispečerská stanoviště různých typů apod.) i funkčních míst. Tyto osoby (a funkční místa) jsou různým způsobem identifikovány a jsou i nositelkami údajů o spojení na daný subjekt.

Zvláštní část evidence osob zahrnuje mj. seznam operátorů správy dat. Jde o seznam osob, které musí být v IS pracujícím s daty v rozsahu předpokládaném navrhovanou metodikou vždy definovány. S ním se pojí mj. i specializovaná skupina tabulek obsahujících přístupová hesla a rozsahy oprávnění práce dané osoby s určitými typy dat a/nebo SW nástroji. Tato část návrhu má velmi implementační charakter a netýká se podstaty evidence drah, ÚP a Licencí. Je proto zmíněna pouze pro úplnost metodiky a příslušného kódovníku.

Možné role osob, které mají věcný význam pro OLUPng, jsou uvedeny v tab. k5 O2 a výstupu O1 obr.5. Datová struktura popisu osoby je uvedena v tab. 2 výstupu O2. Na ni navazuje návrh relační tabulky obsahující varianty spojení na danou osobu (funkční místo). Návrh předpokládá mj. i možnost použití těchto dat pro automatizované generování podkladů pro korespondenci. Tyto části návrhu však nejsou z hledisek cílových výstupů z IS DÚ i interní evidence⁸² zcela podstatné a mohou být realizačně odsunuty.

Vnitrostátní fyzické osoby jsou jednoznačně⁸³ jednoznačně identifikovatelné pomocí rodného čísla. To je sice respektováno i v ZoD (srv. též §17 ZoD – příl. 2), ovšem praxe bývá jiná a do žádostí ho někdy žadatelé neuvádí. Příkladnějším o statutárních zástupcích však lze jednoznačné identifikace nalézt i v OR. Podmínky použití dat o osobách jsou poměrně náročně upraveny zákonem o ochraně osobních údajů [Cd6]. To se týká i podmínek uchovávání osobních dat v IS, které jsou pro personální databáze rovněž náročné (a současným OLUP nesplněné). Vyžadují mj. i určitou úroveň zabezpečení přístupu k datům a přinejmenším oznámení do evidence ÚOOÚ. Ve skutečnosti jde o míru jednoznačné přiřaditelnosti osoby k datům a rozsah „citlivosti“ těchto dat.

Lze předpokládat, že pro potřeby pouhé správy dat, obsahujících RČ, jméno a údaje o spojení nejsou takovéto nároky zákona o ochraně osobních údajů dosaženy. V okamžiku evidence dalších dat používaných v průběhu správního řízení (datum a místo narození, výsledky prověření s využitím výpisu z rejstříku trestů apod.) však již tato hranice dosažena je. Je proto věcí rozhodnutí vedení DÚ a dalšího řešení realizace meto-

⁸¹ Zpravidla jde o část označení dráhy odlišující její místní příslušnost.

⁸² V zásadě zvyšují efektivnost správních postupů násobným využitím jednou pořízených dat.

⁸³ V návaznosti na předpokládané použití, ve skutečnosti existují výjimky, týkající se např. ještě nenarozených dětí apod.

díky, do jaké úrovně přesnosti a podmínek správy dat tato problematika dospěje. Zatím se takovéto údaje objevují pouze v žádostech o ÚP a Licenci a ve spisu, který není předmětem správy dat OLUP. V zájmu zjednodušení těchto podmínek lze doporučit v „Žádostech“, ponechat pouze rodná čísla, jména a spojení. Tím spíše pokud by byl jejich obsah předmětem webové komunikace.

2.7. Pracovní evidence přejezdů

„Výzva“ [A1] vyžaduje rozšíření IS DÚ i o celou řadu dosud nerealizovaných evidencí různých typů objektů dokumentující mj. stav drah. Jak bylo zjištěno provedenými analýzami [F1, F2], není tento požadavek v současnosti podepřen žádným legislativním opatřením, které by vlastníky nebo provozovatele drah motivovalo (kladně či záporně) takováto data naplňovat a/nebo využívat. A bez jejich spolupráce je DÚ sám o sobě nezajistí.

Dílčí výjimku z tohoto stavu tvoří evidence přejezdů, realizovaná pro potřeby složek IZS na základě rozhodnutí ministra dopravy z r. 2008. Ani tato evidence není nijak legislativně podložena a opírá se pouze o jediný zápis z jednání na úrovni ředitele Odboru železniční a kontejnerové dopravy MD [A7]. Nicméně byla realizována do úrovně rutinního provozu a podrobněji propracována projektem „Přejezdy“ [F3]⁸⁴, jehož metodika [F4] byla certifikována MD dokumentem [F5]. Z interních důvodů vydalo vedení SŽDC opatření [Ca17], které postupy práce s těmito daty cizích subjektů upravuje. V současnosti je na řešení těchto problémů nově zaměřen projekt [E7]. Z uvedených důvodů lze práci s daty o přejezdech považovat za metodický základ budoucího možného rozšíření IS DÚ ve směru ke sledování stavu drah a jejich objektů. V této etapě má charakter fakultativní.

Zajištění potřebných zdrojů garantovaných dat⁸⁵ oboru PK je nezbytné nejprve organizačně, a pravděpodobně i legislativně, dořešit zejména s provozovatelem IS NDIC. To však eviduje pouze data o PK vyšších tříd. Proto by do komplexnějšího řešení měly pravděpodobně vstoupit i další organizace v kompetenci krajů, případně obcí s rozšířenou pravomocí. V průběhu analýz přitom bylo zjištěno, že legislativní podklady pro dořešení vztahu „přejezd na vlečce vs. účelová komunikace“ byly vytvořeny teprve nedávno a jakákoli zkušenost v tomto směru, jdoucí nad rámec (pokud jde o vlečky) obsahově i věcně nezaručeného rozhraní SŽDC-HZS, zatím chybí.

Pokud by však pro první etapu zavádění nové generace IS DÚ stačila právě tato úroveň, bylo by možné postupy vyvinutými projektem [F3], vytvořit obě potřebné evidence pro drážní i silniční pojetí přejezdu a upravit jejich data podle potřeb této metodiky. Návrh takovýchto struktur je uveden v O2 tab. 8 a 8.1.

Mezi evidencí o konstrukcích přejezdů, které jsou jako jedinečné vztaženy k evidenci PK a tzv. „traťo-přejezdy“, které reprezentují úseky referenčních kolejí jednotlivých drah (tratí), které přes přejezd mohou přecházet⁸⁶, platí relační vztahy kardinality 1 : N. Ty je nutno evidovat přinejmenším z důvodů přiřazení přejezdových konstrukcí k drahám (resp. tratím), které přes ně přecházejí a jejich provozovatelům. Ti jsou také odpovědní za přiřazování schváleného typu identifikátorů, kterými jsou přejezdy označovány a v této podobě slouží mj. k oznamování mimořádných událostí v okolí přejezdů orgánům IZS⁸⁷. Absence závazné legislativy i ne zcela korektně navržená a realizovaná původní metodika evidence (stále na bázi excelu), však vede k nepřesnostem této identifikace a následně i lokalizace referenčních bodů přejezdů.

Požadovaný vztah k IS KN a zeměpisné souřadnice referenčního bodu konstrukce jako celku má pouze evidence přejezdu v silničním pojetí. Tyto konstrukce jsou přitom identifikovány jinou metodou, než přejezdy v drážním pojetí, avšak ani ta není bez problémů. Zejména není respektována na komunikacích nižší třídy než 3., kde často nejsou přejezdy identifikovány vůbec nijak. Tím jsou rozsah i přesnost evidence, která se principiálně týká pouze přejezdů ležících ve veřejně přístupném území, významně omezeny.

⁸⁴ Do praxe však, zejména z důvodu striktního požadavku HZS na jediného dodavatele dat, nezavedeným.

⁸⁵ Nad úroveň obsahu rozhraní SŽDC-HZS viz příl. 3 DZ tab. 3.

⁸⁶ Podle zjištění uvedeného v metodice [F4] jich může být až 5.

⁸⁷ Nemusí přitom jít jen o dopravní nehody přímo na přejezdech, ale i o MU různého typu, které se odehrály v jejich bezprostředním okolí, např. úrazy, násilné trestné činy apod.

Evidence a vlastnosti přejezdů ležících v uzavřených prostorech provozovatelů/vlastníků drah jsou předmětem pouze jejich interní dokumentace, zejména provozních řádů, případně evidence majetkové. Žádný z těchto dokumentů není veřejně přístupný. Z analýz provedených v rámci řešení projektu „Přejezdy“ [F3] plyne, že jejich úroveň se mezi subjekty významně liší, ve prospěch subjektů velkých, s rozsáhlými sítěmi, případně poskytujících outsourcingové služby jiným subjektům (provozování drah je jejich hlavní podnikatelskou aktivitou). Tyto evidence však nejsou nijak standardizovány. Proti jejich vynucenému zavedení úlohou řízenou z úrovně DÚ přitom mluví mj. i skutečnost, že do uzavřených prostor mají přístup omezený mnoha podmínkami i orgány Policie a v případech zásahů HZS v areálech jsou tyto jednotky podřízovány veliteli místní jednotky. Návrh obsahu provozní dokumentace provozovatelů drah, použitelný jako metodický vzor, je uveden v příl. 7 této metodiky.

Pokud jsou přejezdy alespoň nějak identifikovány, umožňuje metodika [F4] propojení záznamů o přejezdech v drážním a silničním pojetí. Tyto principy jsou obsaženy i v navržených strukturách, které by měly vytvořit základ této části IS DÚ.

V případě praktické realizace navrhované metodiky by bylo nezbytné:

1. nahradit údaje identifikující dráhy-vlečky v původní metodice [F4] standardizovanou metodikou STU, metodikou založenou na principech fy Deloitte⁸⁸. Dráhy ve správě SŽDC jsou i v rozhraní SŽDC-HZS popisovány jen nepřímo pomocí názvů začátků a konců identifikovány s využitím kombinace metodik SR70 a M12.
2. zajistit vytvoření nejnižšího řádu identifikace drážních přejezdů (INDEX) umožňující korektně popsat souběhy drah/tratí (v rozhraní chybí, což má závažné důsledky pro celý IS),
3. zajistit další mechanismy konverze dat z formátu excel do korektní formy databáze a opravy zjevných chyb, které v těchto datech existují (v době konce řešení projektu [F3] a poloprovozu jeho SW podpory šlo cca o 10% záznamů z evidence vleček mimo SŽDC)
4. na základě znalosti polohy referenčního bodu přejezdové konstrukce zajistit automatické převzetí katastrálních dat ze základů vytvořených pro účely evidence lokalit.

Podrobnější rozbor celého informačního systému drah mimo správu SŽDC a přejezdů na nich instalovaných je předmětem projektu [E7]. Tento projekt orientovaný speciálně na IS DÚ lze považovat za jeho věcně podřízenou dílčí část.

3. Srovnání „novosti postupů“

Tato metodika nemá žádného přímého předchůdce. Podkladem k jejímu zpracování je rozsáhlý okruh dokumentů národního i mezinárodního původu, počínaje státní legislativou v rozsahu plynoucím ze seznamu citované literatury v oddílech A - E. Zcela konkrétní poznatky však vycházejí z provozní praxe specialistů DÚ získané studiem současné verze OLUP⁸⁹ a konzultacemi se specialisty DÚ.

Při zpracování návrhů a doporučení byly využity i zkušenosti z řešení předchozích projektů obdobného zaměření, uvedených v oddílu F seznamu literatury. Kromě projektů a metodik již citovaných výše ([F3 – F5]) šlo zejména o starší návrhy standardizovaného popisu železniční sítě a jejich prezentaci nad státním mapovým dílem [F6 – F12]. Metodika [F9] byla dokumentem MD [F7] certifikována pro potřeby projektu [F3] a stala se základem prakticky prověřovaného popisu sítě drah mimo správu SŽDC. V jeho rámci tak došlo nejen k jejímu zpřesnění, ale i konkrétní realizaci potřebné SW podpory a naplnění značného rozsahu dat. V práci [F10] byly rovněž navrženy úpravy ZoD potřebné pro realizaci prostorového popisu sítě.

Z pohledu evidence přejezdů, která je rovněž ve Výzvě [A1] obsažena, mají stálý metodický význam výsledky projektu [F11] a jejich konkrétní forma – metodika [F12].

⁸⁸ Tedy realizovat jednorázovou konversi a následně tyto postupy spojit s evidencí drah.

⁸⁹ Bez jeho provozní, natož projekční dokumentace, které buď neexistují vůbec, nebo jen v podobě pracovních poznámek.

4. Předpokládané uplatnění metodiky

V užším pojetí je navrhovaná metodika zaměřena do vnitřní správy dále nepublikovaných dat, vznikajících v rámci DÚ v návaznosti na správní řízení o ÚP a Licencích. Proto se předpokládá její uplatnění především v inovaci IS DÚ, pro níž jsou připraveny podrobnější podklady v příl. 4 – 7 a výstupech O1 a O2.

V širším pojetí obecnějších dopadů se však metodika dotýká činnosti všech DSÚ, především MD v této roli. S ohledem na očekávaný vývoj ZoD může být přímo uplatněna v činnosti předpokládaného Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (ÚPDI). Na tento obecnější rozsah však je více zaměřen projekt [E7]. Postupy spojené zejména s formálně přesněji definovanými a automatizovaně podpořenými funkcemi inovovaného IS DÚ však hrají v kontextu tohoto širěji zadaného projektu významnou roli. Proto se předpokládá, že zkušenosti i praktické výsledky získané aplikací této podrobnější metodiky budou tvořit informačně – technologické jádro předpokládaného obecnějšího dokumentu.

V nejširším rozsahu, zahrnujícím prostorový popis drah na území ČR, se obsah metodiky týká i mnoha dalších orgánů IS VS, provozovatelů drah a drážní dopravy a je předpokladem pro (budoucí) plnění povinností ČR v rámci EU v oblasti RINF a INSPIRE týkajících se vleček. Očekávaný vývoj vlastnické a provozní struktury drah však umožňuje předpoklad uplatnění i u drah, které se budou nově formovat z částí dosud existujících regionálních drah a částí celostátní dráhy, předávaných krajům, případně i obcím, nebo určeným k privatizaci komerčními subjekty. Lze oprávněně předpokládat, že bez zkvalitnění této evidence by zakrátko, po případném snížení významu dosud převládajících funkcí IS SŽDC, došlo k informačnímu rozpadu datové základny o železniční síti jako celku. Což je v ostrém rozporu jak s praxí evidence přejezdů, tak zejména očekávaného rozšíření začlenění vleček do celkové kapacity sítí určené pro veřejnou dopravu a předpokládanou činnost ÚPDI v rozsahu novely ZoD [Ca4] a specializovaného zákona [Cd12].

5. Ekonomické aspekty uplatnění metodiky

Ekonomické aspekty uplatnění metodiky se přímo odvíjejí od výše uvedených možností vlastního využití metodiky v praxi. Pro úplnost je ovšem potřebné rozlišit význam a účinek samotného dokumentu od důsledků realizace IS, vyřešeného dle metodicky podložených návrhů.

Význam i ekonomický účinek samotného textu metodiky je v zásadě neměřitelný, protože závisí na způsobu jeho využití orgány, jimž je určen. Ty mohou být dále ovlivněny okolnostmi, které při vzniku zadání i přijetí výsledku řešení samotné metodiky nebyly vůbec známy. V tomto smyslu však lze za jistý druh přínosu považovat již samotný jeho vznik, protože metodika nemá v daném oboru žádného předchůdce.

Jinak tomu je s možnými účinky IS, realizovaného na bázi navržené metodiky a v širším kontextu vývoje IS o území ČR a drah na jejich území. K důslednějšímu posouzení tohoto účinku by bylo zřejmě potřebné provést podrobnější SWOT analýzu jednotlivých aspektů možné realizace takového IS.

Bez závěrečného rozhodnutí managementu DÚ, resp. MD jako metodicky nadřízeného orgánu o rozsahu a etapizaci realizace záměrů metodiky (vč. potřebných investic do rozvoje SW a HW základny a zejména rozsahu začlenění IS DÚ do okruhu IS VS), nelze však provést konkrétní rozbor nákladů a přínosů ve finančním vyjádření. Návrhy k rozhodnutí tohoto typu jsou uvedeny v Důvodové zprávě. Variantní studie tohoto typu musí být spojeny až s následnými pracemi zaměřenými na konkrétní realizační postupy jednotlivých dílčích kroků. Obecně platí, že čím bude využití dat komplexnější, tím bude jeho efektivnost vyšší.

Kvalitativně lze konstatovat, že současný způsob práce s daty OLUP je neefektivní. Nedostatečná formalizace vstupních dokumentů a strukturalizace dat vede k neustálému manuálnímu opisování dat s možnými chybami a omezenými možnostmi kvalitního využití databáze s velmi omezenou využitelností mimo DÚ⁹⁰. Použitý SW nástroj je již morálně zastaralý, bez podpory dodavatele a možností jeho rozvoje

⁹⁰ Podrobněji viz analýzy [F1, F2].

směrem jak k vyspělejším databázovým systémům, tak zejména prostorově orientovaným systémům typu GIS a/nebo KN.

Přechod na novou verzi OLUPng si proto nepochybně zpočátku vyžádá vícepráce spojené s konverzí a změnou organizace práce s daty. Zlepšená strukturalizace a navrhované metody práce s metadaty správy dat by však, při správné realizaci SW a HW podpory, měly vést ke snížení celkové pracnosti a efektivnosti využití dat. To se zejména týká možnosti uplatnění GISových nástrojů pro přímou práci s prostorovými daty, kde lze předpokládat velmi vysokou efektivnost. Úroveň tohoto zlepšení je ovšem závislá i na kvalitě prováděcího řešení, samotná metodika tento účinek nemá.

Bez souhrnného zpracování tohoto podkladu však nelze rozhodovat o dalším postupu zkvalitňování IS DÚ v daném okruhu i do vzdálenější budoucnosti (vazby na národní a mezinárodní projekty) ani uplatnění výsledků IS DÚ v okruhu IS VS. V tom spočívají finančně přímo nevyčíslitelné přínosy. Podrobnější zdůvodnění i efektivnostní analýza těchto širších souvislostí metodiky bude předmětem projektu [E7], do jehož kontextu celá novelizace IS DÚ věcně zapadá.

6. Seznam použité literatury

Ke zpracování metodiky byl využit relativně široký okruh dokumentů různé provenience a úrovně, který zahrnuje celkem 116 titulů rozdělených věcně do oddílů A – F.

7. Seznam publikací, které bezprostředně předcházely metodice

Seznam publikací, které bezprostředně předcházely, řešení této metodiky, tvoří oddíl F souhrnného seznamu literatury. Obsahuje celkem 12 titulů.

PŘÍLOHY

Základní pojmy a ustanovení

Věcně nejdůležitější pojmy, které je nezbytné touto metodikou (a navazujícími informačními nástroji) re-spektovat, jsou upraveny zákony o drahách (ZoD) a o správním řádu (SR). Výběr z nich je uveden v příl. 2 a 3.

Tyto dokumenty jsou ovšem velmi obecné a v některých aspektech neposkytují dostatečně přesná ustanovení v úrovni potřeb správy automatizovaně zpracovávaných dat. Některá ustanovení, zejména týkající se prostorového popisu drah, přitom tyto dokumenty zatím neobsahují vůbec. To se do značné míry týká i pojmů potřebných z hledisek zajištění funkcí automatizovaně podpořeného IS, které by bylo možné najít (někdy ale v poněkud jiných souvislostech než drážních) v dokumentech IS VS.

Z těchto důvodů byly pro potřeby této metodiky zpřesněny, případně nově navrženy následující, dále používané, základní pojmy a jejich věcné specifikace:

1. Informační systém Drážního úřadu (IS DÚ)
Soustava SW nástrojů a dat sloužící k podpoře různých funkcí Drážního úřadu.
Z hledisek této metodiky jde zejména o části IS sloužící:
 - a. prostorovému popisu železniční sítě v ČR (v konečné podobě jako systém typu GIS), a sledování stavu jejích komponent v definovaném rozsahu (především sloužících veřejnosti nebo provozovaných ve veřejném zájmu (§2 odst. 5, 6 ZoD) a ve veřejně přístupném prostoru)
 - b. evidenci subjektů provozujících dráhy a drážní dopravu na této síti,
 - c. nástroje sloužící ke komunikaci (především webové) s podstatným informačním okolím DÚ
2. podsystém OLUP (nové generace - OLUPng)
Funkční část IS DÚ zahrnující hlavní SW datové komponenty potřebné pro správu dat o Úředních povoleních provozování dráhy a Licencích provozování drážní dopravy.
3. prostorový objekt
 - 1: V reálném světě: jednotlivý existující jev, např. konkrétní řeka, ulice.
 - 2: V modelovém světě: synonymum pro entitu nebo geoprvek.
4. prostorová data
Data, jejichž nutnou součástí jsou údaje o poloze v prostoru vyjádřená zpravidla ve formě souřadnic a topologie.
5. prostorová informace
Informace získaná interpretací prostorových dat a vztahů mezi nimi.
6. prostorový popis železničních drah
Soustava pravidel a nástrojů umožňujících s věcně vyhovující přesností a s využitím geodetických postupů evidovat potřebné části železniční sítě jako objekty s určenou polohou referenčních bodů, geometrickým průběhem liniově, plošně a/nebo prostorově definovaných vlastností a vyjádřit i topologické vztahy mezi evidovanými objekty.
7. garantovaná data
Prostorová data s příslušným certifikátem kvality, nad kterými VS provádí transparentní rozhodovací procesy s následnou právní odpovědností.
8. geoprvek
Modelový obraz geografické entity reálného světa, který je dále nedělitelný na jednotky stejné třídy nebo sada takových entit se společnou hodnotou atributu.
9. referenční rozhraní
Souhrn právních, technických, organizačních a jiných opatření vytvářejících jednotné integrační prostředí ISVS, které poskytuje kvalitní soustavu společných služeb, včetně služeb výměny oprávněně vyžadovaných informací mezi jednotlivými IS orgánů VS a dalšími subjekty, a to i se systémy mimo ČR.
10. soubor prostorových dat
 - 1: Množina souvisejících záznamů prostorových dat uložených na paměťovém médiu.
 - 2: Identifikovatelná množina prostorových dat, se kterou je možné společně manipulovat a která sdílí určité společné vlastnosti, zejména zdroj a způsob pořízení.
11. správa dat IS DÚ
Soustava pravidel a nástrojů a činností zajišťujících pořízení, aktualizaci, archivaci a údržbu dat a metadat tvořících jednotlivé části IS DÚ.
12. operátor správy dat IS DÚ
Fyzická osoba mající přístup k datům a metadatům IS DÚ v rozsahu daném jejími přístupovými právy.

13. metadata

Data, která popisují struktury a obsahy sad prostorových dat, prostorové služby a jiné složky IS; umožňují a usnadňují jejich vyhledávání, třídění a používání.

14. metadata správy dat

Soubory dat popisujících podmínky vzniku, průběhu životního cyklu a kvality dat o objektech reálného světa, které jsou předmětem správy dat IS DÚ.

15. metadata správního řízení

Skupiny položek správních dokumentů sloužících jako podklady různých správních řízení, popisující podmínky vzniku a další významné okolnosti samotného správního procesu (bez přímého vztahu k věcné podstatě tohoto procesu).

16. evidovaný objekt (entita) IS DÚ

Objekt nebo událost reálného světa, která je v rámci IS DÚ jednoznačně identifikována a popsána pomocí soustavy atributů umožňujících využít pořízené záznamy o objektu k dalším účelům definovaným při vzniku příslušné části IS DÚ.

17. identifikátor evidovaného objektu

Datová položka záznamu o evidovaném objektu IS DÚ, umožňující její jednoznačné odlišení od jiných záznamů o objektech téže třídy.

V IS DÚ mohou být využity různé typy identifikátorů téže entity, sloužící různým účelům (např. pro potřeby funkcí algoritmů SW podpory je využíván tzv. key-field, pro potřeby správců dat „uživatelský“ identifikátor apod.). Mezi takovými identifikátory téhož objektu musí existovat vzájemně jednoznačná relace a pravidla zajišťující dlouhodobou jedinečnost a stabilitu celého systému identifikací.

18. evidovaný prostorový objekt

Objekt reálného světa, jehož určeným částem (charakteristickým bodům, liniím, plochám apod.) lze přiřadit prostorové souřadnice v některém vztažném souřadnicovém systému a další sledované charakteristiky (funkce apod.).

19. umístění evidovaného prostorového objektu

Údaj umožňující specifikovat polohu prostorového objektu bez přímého využití geodeticky definovaného souřadnicového systému (např. pomocí adresy sídla, názvu železniční lokality apod.)

20. lokalizace evidovaného prostorového objektu

Uspořádaná skupina údajů vyjadřujících souřadnice určeného bodu evidovaného prostorového objektu (hranice, referenční bod apod.) v určené souřadnicové soustavě (systému liniového staničení, ploše, 3 a vícerozměrného prostoru).

21. železniční lokalita

Prostorový objekt zahrnující části železniční dopravní cesty (trati, kolejiště) určený obecně pomocí jeho referenčního bodu a hranic, případně výčtem objektů, které ho tvoří.

Název referenčního bodu udává jednu z možností určení umístění lokality, jeho souřadnice v některém souřadnicovém systému jeho lokalizaci. Pokud je používáno několik souřadnicových systémů (např. staničení, S-JTSK, WGS-84, ETRS89 apod.) musí být určeny jejich transformační vztahy a přesnost těchto transformací.

22. dopravně (provozně) významný bod

Identifikovaný geometrický bod ležící v prostoru evidovaných objektů, kterému jsou určeny souřadnice v některém souřadnicovém systému, název a další evidenčně významné charakteristiky (např. typ bodu podle vhodně zvolené klasifikace, stav, kvalita určení polohy apod.) využívané v některé koncové úloze IS DÚ.

Tentýž geometricky (pomocí souřadnic s danou přesností) určený (nikoli však identifikovaný) bod může mít přiřazeno několik funkcí (např. hranice státu, organizační jednotky, trakčního systému, skoku ve staničení apod.). Pak jde o tzv. „multifunkční“ bodu.

Stejným způsobem věcně označená (nikoli však po jednotlivých výskytech identifikovaná) skupina bodů popisující železniční lokalitu (např. „Kolín“), jejíž jednotlivé výskyty leží v prostoru na několika různých místech (zaústění různých tratí do uzlu) vyjadřuje tzv. „multilokalitu“ bodu.

23. charakteristický bod evidovaného prostorového objektu,

Takový dopravně významný bod, který funkčně vystihuje vlastnosti lokality a jehož nejdůležitější údaje mohou reprezentovat celý prostorový objekt (resp. železniční lokalitu).

Např. při vhodné volbě jeho polohy lze jeho souřadnice použít k automatickému nalezení příslušné katastrální parcely a území, jeho název může reprezentovat celou stanici nebo zastávku atd.

24. referenční bod evidovaného prostorového objektu

Průmět charakteristického bodu do referenční koleje úseku sítě.

25. hraniční bod evidovaného prostorového objektu

Takový dopravně významný bod, jehož atribut vyjadřující příslušnost bodu k určené organizační nebo jinak stanovené prostorové jednotce (dráze, úseku trati apod.) není jednoznačný.

Jde o jeden z významných projevů multifunkce bodu, který musí být řešen pomocí relace mezi dvě-

- ma (případně i více) samostatně evidovanými body s jednoznačně uvedenými údaji ve vztahu ke sledovanému členění prostorového objektu.
- Pokud leží hraniční bod na začátku (jednom z možných začátků) liniového úseku, označuje se jako „vstupní“, pokud tvoří jeho konec (jeden z konců), označuje se jako „výstupní“ bod úseku.
- V hraničních bodech dochází ke styku úseků jedné nebo více drah. Hraniční bod leží zpravidla na výhybce, může však být definován i uvnitř průběžné koleje.
26. úsek liniového objektu
Jednoznačně určená a samostatně identifikovaná část objektu definovaná ve vztahu k ostatním částem objektu pomocí hraničních bodů a referenční osou.
27. liniový (liniově uspořádaný) objekt
Uspořádaný (drážní) prostorový objekt, v němž lze nalézt takovou referenční osu (osu staničení referenční koleje), která s věcně přiměřenou přesností vyjadřuje geometrické a topologické vlastnosti všech úseků definovaného objektu (úseky trati, kolejiště atd.).
Vlastnosti objektu ve směru kolmém na směr referenční osy lze při přechodu k menším měřítkům (v terminologii RailTopoModel [B14] počínaje úrovní „mikro“), zanedbat bez ztráty významu výsledného modelu reality dané úrovně.
28. liniový nadúsek
Datová konstrukce popisující prostorově rozsáhlé části železniční sítě s využitím samostatně identifikovaných uspořádaných seznamů obrazů vhodně zvolených liniově uspořádaných objektů.
29. sériově uspořádaný úsek liniového objektu
Takový úsek, jehož referenční osa je přesně totožná se společnou osou objektu jako celku.
30. paralelně uspořádaný úsek liniového objektu
Takový úsek, jehož referenční osa probíhá (v přípustných tolerančních mezích) souběžně s osou objektu, z něhož úsek vychází, nebo do něhož zaústí.
Paralelní úsek může, v případech těsnější geometrie, přebírat systém staničení osy sériově uspořádané složky nebo může mít (v případech výraznějších rozdílů průběhů os vylučující korektní promítání v normálovém směru) definován vlastní systém staničení.
31. jednoduchá linie
Takové sériové uspořádání úseku, jehož vlastnosti s přijatelnou přesností reprezentuje jeho referenční osa.
Jednoduchá linie neobsahuje paralelní úseky s výrazně odlišnou geometrií oproti společné ose. Má zpravidla jediný počáteční a jediný koncový bod.
32. stromová struktura liniového objektu
Takové uspořádání liniového úseku, z něhož v některých bodech vycházejí paralelní nebo jiné samostatné úseky, které do výchozího úseku nezaústí v žádném bodě.
Stromová struktura má jeden počáteční a více než jeden koncových
33. lokální síť (kolejišť)
Takové uspořádání liniového úseku, které obsahuje více než jeden vstupní/výstupní bod z/do navazujících úseků bezprostředně s daným úsekem sousedících v kterémkoli směru vzhledem k referenční ose úseku. Lokální síť lze popsat s využitím vhodného referenčního bodu.
34. globální síť (části dráhy)
Takové uspořádání množiny liniových úseků dráhy, o němž platí alespoň jedna z dále uvedených podmínek:
- existuje alespoň jeden, zpravidla však více, vstupních bodů některého z úseků, které jsou současně výstupním bodem některého jiného úseku této množiny,
 - části dráhy se stromovou strukturou jsou rozsáhlé a členěné do několika úrovní dílčích stromových a/nebo síťových struktur, neexistuje žádný společný referenční bod sítě,
- V lokální a globální síti nelze jednoznačně stanovit jejich začátek a konec. Obě sítě se vzájemně odlišují pouze rozsahem kolejišť, z topologických hledisek mají vlastnosti shodné.
35. topologická složitost dráhy
Kategorizace uspořádání částí (úseků) prostorového (makro)objektu, umožňující formou atributu rozlišit vlastnost popisovaného objektu jako jednoduchou linii, stromové uspořádání, lokální a globální síť.
36. Úřední povolení provozování dráhy (ÚP)
Správní dokument, jakož obsah a podmínky vydání jsou definovány v zákonu o drahách (§11 ZoD a související), opravňující příslušný subjekt k realizaci v povolení stanovených činnostech souvisejících s provozováním dané části železniční sítě ČR (dráhy) ve smyslu obsahu §2 odst.3 ZoD.
Vybrané údaje ÚP a podmínek příslušného správního řízení jsou předmětem evidence OLUP. ÚP formuluje mj. základní topologické, geometrické (resp. geodetické) a vybrané provozně-technické charakteristiky dané dráhy. Ty jsou následně předmětem Prohlášení o dráze (pokud vzniká povinnost jeho vydání) a/nebo vnitropodnikové dokumentace provozovatele příslušné dráhy.

37. Licence provozování drážní dopravy

Správní dokument, jakož obsah a podmínky vydání jsou definovány v zákonu o drahách (§24 ZoD a související), opravňující příslušný subjekt k provozování drážní dopravy stanoveného typu (např. nákladní, osobní) na dráze (drahách), pro níž „Licence“ platí a výkonu dalších určených činností, které s nimi souvisejí (např. posunu).

Vybrané údaje „Licence“ a podmínek příslušného správního řízení jsou předmětem evidence OLUP.

38. vlastník dráhy

Právnícká osoba evidovaná jako subjekt, jemuž náleží majetková práva k nakládání s objekty dané dráhy.

39. provozovatel dráhy

Právnícká nebo fyzická osoba evidovaná jako subjekt, jemuž je vydáváno úřední povolení provozování dráhy dle stanovených podmínek.

Provozovatelem dráhy může být i její vlastník. V opačném případě má provozovatel s vlastníkem dráhy uzavřenu smlouvu o výkonu určených funkcí obsažených v příslušném povolení. Základním formálním identifikátorem Subjekt je jeho identifikační číslo (IČ) vydávané příslušným rejstříkovým soudem a prezentovaným v Obchodním rejstříku.

40. nájemce dráhy

Právnícká nebo fyzická osoba evidovaná jako subjekt, která má s vlastníkem dráhy uzavřenou smlouvu o výkonu jeho některých majetkových práv.

41. dopravce

Právnícká nebo fyzická osoba evidovaná jako subjekt, kterému je vydávána „Licence“ provozování drážní dopravy.

Dopravce může být vnitrostátním nebo zahraničním subjektem.

42. databázový server

Software, který poskytuje databázové služby jiným programům nebo počítačům.

43. aplikační server

Software specializovaný pro provozování nějaké sdílené aplikace. Jedná se o softwarovou platformu, která zajišťuje základní služby pro provoz samotných aplikací.

44. mapový server

Software, který poskytuje mapové služby jiným programům nebo počítačům.

Tato sada pojmů, využívající mj. zdroje AP GISTR (podrobněji viz [A16]) je určena pro popis dalších podmínek metodiky. V realizační fázi řešení SW podpory, případně při vzniku nových okolností modifikujících podmínky, za nichž byla metodika zpracována, může být vhodným způsobem dále upravena.

příloha 2 – Výběr ustanovení zákona 266/1994 Sb. o drahách týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

Pro potřeby metodiky správy dat o železničních drahách – vlečkách ve smyslu zadání projektu obsaženého ve „Výzvě“ [A1] jsou podstatné dále uvedené definice základních pojmů a navazujících postupů obsažené v aktuálním znění zákona o drahách 266/1994/Sb.:

§ 2

Základní pojmy

- (1) Dráhou je cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.
- (2) Provozoschopností dráhy je technický stav dráhy zaručující její bezpečné a plynulé provozování.
- (3) Provozováním dráhy jsou činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava.
- (4) Provozováním drážní dopravy je činnost, při níž mezi provozovatelem této dopravy (dále jen „dopravce“) a osobou jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí, zvířat anebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů.1a)
- (5) Veřejným zájmem se v oblasti veřejné drážní osobní dopravy rozumí zájem na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel. O uplatnění veřejného zájmu při zabezpečování dopravní obslužnosti rozhoduje příslušný orgán státní správy nebo samosprávy.
- (6) Veřejným zájmem v oblasti kombinované dopravy se rozumí zájem na podpoře ekologicky šetrnějšího způsobu dopravy. Podporou kombinované dopravy ve veřejném zájmu se rozumí sleva na dani podle zvláštního právního

.....

§ 3

Kategorie železničních drah

- (1) Železniční dráhy se z hlediska významu, účelu a technických podmínek, stanovených prováděcím předpisem, člení do jednotlivých kategorií. Kategorie železničních drah jsou:
 - a) dráha celostátní, jíž je dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena,
 - b) dráha regionální, jíž je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěná do celostátní nebo jiné regionální dráhy,
 - c) vlečka, jíž je dráhy, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky,....
- (2) O zařazení železniční dráhy do příslušné kategorie dráhy a o změnách tohoto zařazení rozhoduje drážní správní

.....

§ 3a

- (1) Dráha celostátní je součástí evropského železničního systému. Prvky evropského železničního systému stanoví prováděcí právní předpis.
- (2) Železniční dráha, na níž je provozována vysokorychlostní železniční doprava, je dráha vybavená pro rychlosti drážních vozidel nad 200 km/h. Železniční dráha vybavená pro rychlosti drážních vozidel do 200 km/h určená pro osobní nebo nákladní dopravu a kombinovanou dopravu je dráha konvenční.

.....

§ 4

Obvod dráhy

- (1) Obvod dráhy je území určené územním rozhodnutím pro umístění stavby dráhy.
- (2) Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu.
- (3) Obvod dráhy u ostatních drah je vymezen svislými plochami vedenými 3 m od osy krajní koleje, krajního nosného nebo dopravního lana, krajního vodiče trakčního vedení, nebo hranicemi pozemku, určeného k umístění dráhy a její údržby, nejméně však 1, 5 m od vnějšího okraje stavby dráhy, pokud není dopravní cesta dráhy vedena po pozemní komunikaci.

příloha 2 – Výběr ustanovení zákona 266/1994 Sb. o dráhách týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

.....

§ 5

Stavba dráhy a stavba na dráze

- (1) Stavbou dráhy je stavba cesty určené k pohybu drážních vozidel a stavba, která rozšiřuje, doplňuje, mění nebo zabezpečuje dráhu bez ohledu, zda je v obvodu dráhy či nikoliv.
- (2) Stavbou na dráze jsou všechny stavby a zařízení^{1(d)} v obvodu dráhy, které nejsou stavbou dráhy, bez ohledu na účel, jemuž slouží.

.....

Ochranné pásmo dráhy

§ 8

- (1) Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny vrislou plochou vedenou
 - a) u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,
 - b) u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy,
 - c) u vlečky 30 m od osy krajní koleje,

.....

Úřední povolení

§ 11

- (1) Provozovat dráhu může právnická nebo fyzická osoba na základě úředního povolení, a jedná-li se o provozování dráhy celostátní nebo regionální, i na základě osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy celostátní a regionální (dále jen "osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy"), je-li zapsána v obchodním rejstříku.^{5a)}
- (2) Úřední povolení vydává drážní správní úřad.

.....

§ 15

- (1) Žádost o vydání úředního povolení musí obsahovat:
 - a) obchodní jméno, sídlo a právní formu právnické osoby, která hodlá provozovat dráhu, a jméno a bydliště osoby nebo osob, které jsou jejím statutárním orgánem, a **identifikační číslo osoby** (dále jen „identifikační číslo“), bylo-li přiděleno, nebo jméno a trvalý pobyt, obchodní jméno a **rodné číslo** fyzické osoby, která hodlá provozovat dráhu, jakož i stejné údaje týkající se odpovědného zástupce, je-li ustanoven,
 - b) označení vlastníka dráhy,
 - c) označení dráhy a její popis, včetně určení začátku a konce dráhy, místa styku vzájemně zaústěných drah a stavební délku dráhy.

.....

§ 16

- (1) Drážní správní úřad rozhodne o vydání úředního povolení ve lhůtě **60 dnů** od doručení žádosti o vydání úředního povolení.
- (2) Drážní správní úřad v rozhodnutí o vydání úředního povolení stanoví podmínky provozování dráhy týkající se zajištění řádného a bezpečného provozování dráhy.
- (3) Úřední povolení je nepřenosné.
- (4) Na vydání úředního povolení není právní nárok.

...

příloha 2 – Výběr ustanovení zákona 266/1994 Sb. o dráhách týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

§ 17

(1) V rozhodnutí o vydání úředního povolení drážní správní úřad uvede:

- a) obchodní jméno, včetně právní formy, sídlo a identifikační číslo, bylo-li již přiděleno, jméno a příjmení statutárního orgánu nebo členů statutárního orgánu, jedná-li se o právnickou osobu, nebo jméno a příjmení provozovatele dráhy, obchodní jméno, rodné číslo, jeho trvalý pobyt; je-li ustanoven odpovědný zástupce, též údaje týkající se jeho osoby, jedná-li se o fyzickou osobu,
- b) vlastníka dráhy,
- c) označení provozované dráhy a její popis, včetně určení začátku a konce dráhy, místa styku vzájemně zaústěných drah a stavební délku dráhy,
- d) datum zahájení provozování dráhy,
- e) dobu, na kterou se úřední povolení vydává,
- f) další podmínky provozování dráhy.

(2) Provozovatel dráhy je povinen oznámit drážnímu správnímu úřadu všechny změny týkající se údajů a dokladů, které jsou stanoveny jako náležitosti žádosti o vydání úředního povolení podle § 15 a předložit o nich doklady do **30 dnů** od vzniku změn. Drážní správní úřad podle okolností případu rozhodne o změně úředního povolení nebo rozhodne o zrušení úředního povolení.

(3) Drážní správní úřad na základě odůvodněné žádosti provozovatele dráhy rozhodne o změně úředního povolení, došlo-li ke změně skutečností, na základě kterých bylo rozhodováno o vydání úředního povolení.

§ 18

Zrušení a zánik úředního povolení

(1) V případě, že provozovatel dráhy nechce provozovat dráhu, je povinen o této skutečnosti vyrozumět příslušný drážní správní úřad ve lhůtě jednoho roku před podáním návrhu na zrušení úředního povolení k provozování dráhy. Současně též je povinen ve stejné lhůtě vyrozumět vlastníka dráhy.

(2) Úřední povolení k provozování dráhy zaniká

- a) rozhodnutím drážního správního úřadu o zrušení úředního povolení, jestliže provozovatel dráhy
 - 1. přestal splňovat předpoklady pro vydání úředního povolení,
 - 2. porušil ustanovení tohoto zákona,
 - 3. podal návrh na zrušení úředního povolení k provozování dráhy,
- b) uplynutím doby, na kterou bylo úřední povolení vydáno,
- c) dnem zániku právnické osoby, která je držitelem úředního povolení,
- d) uplynutím 30 dnů od smrti fyzické osoby, která je držitelem úředního povolení,
- e) dnem zrušení dráhy.

§ 20

Povinnosti vlastníka dráhy

(1) Vlastník dráhy je povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými dráhami.

(2) Vlastník dráhy celostátní a dráhy regionální je dále povinen pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje.

(3) Pokud není vlastníkem dráhy celostátní nebo dráhy regionální stát a vlastník dráhy není schopen zajistit její provozuschopnost, je povinen dráhu nabídnout státu k jejímu odkoupení. Jménem státu jedná Ministerstvo dopravy.

(4) Technické podmínky provozuschopnosti dráhy a technické podmínky styku drah stanoví prováděcí předpis.

příloha 2 – Výběr ustanovení zákona 266/1994 Sb. o dráhách týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

§ 21

(1) Vlastník dráhy je povinen zajistit provozování dráhy. Není-li vlastník dráhy celostátní nebo regionální současně jejím provozovatelem, je povinen umožnit provozování dráhy jinou oprávněnou osobou.

Práva a povinnosti provozovatele dráhy a povinnosti osob nacházejících se na dráze a v obvodu dráhy

§ 22

(1) Provozovatel dráhy je povinen

a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení,

b) vydat ke dni zahájení provozování dráhy **vnitřní předpis** o provozování dráhy a o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy a způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení,

c) zajistit, aby provozování dráhy prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé,

d) pro veřejnou drážní osobní dopravu zveřejnit jízdní řády a jejich změny,

e) označit názvy stanice (zastávky), které provozuje; provozovatel dráhy celostátní a regionální je v tomto směru vázán rozhodnutím drážního správního úřadu o názvu stanice (zastávky),

f) provozovat určené technické zařízení jen s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

g) zajistit dopravcům přístup ke službám poskytovaným provozovatelem dráhy způsobem, který vylučuje zvýhodnění některého z dopravců. Rozsah služeb poskytovaných provozovatelem dráhy stanoví prováděcí právní předpis.

(2) Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen

a) finančně zabezpečit řádné provozování dráhy po celou dobu platnosti úředního povolení,

b) poskytnout drážnímu správnímu úřadu za každý kalendářní rok nejpozději do 30. června roku následujícího doklady o trvání **finanční způsobilosti** k řádnému provozování dráhy,

c) na výzvu drážního správního úřadu poskytnout informace potřebné pro ověření trvání finanční způsobilosti k provozování dráhy,

d) zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování,

e) předložit do 30. června kalendářního roku drážnímu správnímu úřadu výroční **zprávu o bezpečnosti** provozování dráhy za uplynulý kalendářní rok.

(3) Provozovatel dráhy je oprávněn

a) udílet dopravcům při organizování drážní dopravy pokyny pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy,

b) dávat osobám nacházejícím se v obvodu dráhy pokyny k zajištění jejich bezpečnosti, bezpečnosti jiných osob a pokyny k ochraně majetku a veřejného pořádku a k zabránění možného rušení nebo ohrožení provozování dráhy a drážní dopravy na dráze.

(4) Osoby nacházející se v obvodu dráhy jsou povinny dbát o svoji bezpečnost, dbát pokynů provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti osob a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a pokynů k zajištění ochrany majetku a veřejného pořádku a jsou povinny zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provozování dráhy a drážní dopravy nebo mít za následek vznik škody na součástech dráhy nebo na drážním vozidle nebo narušit veřejný pořádek.

(5) Pravidla pro provozování dráhy, prvky systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a obsah výroční zprávy o bezpečnosti provozování dráhy stanoví prováděcí předpis.

§ 23

(1) Provozovatel dráhy celostátní a dráhy regionální je kromě povinností uvedených v § 22 povinen

a) umožnit dopravci, který má platnou licenci, přidělenou kapacitu dopravní cesty a platné osvědčení dopravce, na základě smlouvy provozovat drážní dopravu na dráze za cenu sjednanou podle cenových předpisů,⁶⁾

b) poskytnout svou dopravní cestu na nezbytnou dobu jinému provozovateli dráhy pro objezdy nesjízdného úseku dopravní cesty, byla-li tato nesjízdnost způsobena živelní událostí nebo nehodou.

příloha 2 – Výběr ustanovení zákona 266/1994 Sb. o dráhách týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

(2) Provozovatel dráhy celostátní a dráhy regionální, není-li jím vlastník této dráhy, je dále povinen

a) nejpozději 14 měsíců před platností jízdního řádu předat přidělci kapacity dopravní cesty (§ 34b odst. 2) údaje o povaze a kapacitě jím provozované dopravní cesty; při stanovení kapacity vychází provozovatel dráhy z propustnosti dopravní cesty odvozené z maximálního počtu vlaků, které lze na ní provozovat,

b) stanovit rozsah poskytovaných přepravních služeb pro přepravu osob a věcí v jednotlivých stanicích a zveřejnit jej v Přepravním a tarifním věstníku.

§ 23a

Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy

(1) Provozovatel dráhy musí mít ke dni zahájení provozování dráhy **celostátní nebo regionální** osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy vydává drážní správní úřad na základě žádosti provozovatele dráhy na dobu 5 let.

(2) Žádost o vydání osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy musí obsahovat údaje o jménu nebo obchodní firmě provozovatele dráhy a jeho bydlišti či sídlu a údaje o systému řízení pro zajištění provozování dráhy a systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy včetně zajištění povinností při vzniku mimořádné události. K žádosti provozovatel dráhy přikládá

a) seznam pracovních činností zajišťovaných provozovatelem dráhy, pro které je vyžadována odborná způsobilost, a popis systému jejího zajištění,

b) seznam určených technických zařízení používaných při provozování dráhy včetně dokladu o jejich provozování,

c) vnitřní předpisy pro provozování dráhy, o provozování určených technických zařízení, o požadavcích na odbornou způsobilost a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy a o způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení,

d) doklad o zaplacení správního poplatku.

(3) Osvědčením o bezpečnosti provozovatele dráhy se dokládá, že provozovatel dráhy

a) má vnitřní organizační strukturu a systém řízení pro zajišťování provozování dráhy a má vytvořen systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy, kterým se rozumí soubor organizačních a technologických opatření pro bezpečné provozování dráhy,

b) vydal vnitřní předpisy pro provozování dráhy, o provozování určených technických zařízení, a o požadavcích na odbornou způsobilost a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy a o způsobu jejich ověřování, včetně systému pravidelného školení.

(4) Provozovatel dráhy je povinen drážnímu správnímu úřadu oznámit změny údajů, které předkládá při podání žádosti o vydání osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy, a předložit o nich doklady do 30 dnů od vzniku změn. Podle povahy změn údajů rozhodne drážní správní úřad o změně osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy.

(5) Jestliže drážní správní úřad zjistí, že provozovatel dráhy přestal splňovat podmínky zajišťující bezpečnost provozování dráhy, osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy odejme.

(6) Vydání, změnu nebo odejmutí osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy oznamuje drážní správní úřad do 1 měsíce ode dne nabytí právní moci rozhodnutí Evropské železniční agentury ^{6a)}.

(7) Vzor žádosti o vydání osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy celostátní nebo regionální a vzor osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy celostátní nebo regionální stanoví prováděcí právní předpis.

§ 23b

Omezení provozování dráhy

(1) Provozovatel dráhy je oprávněn na dobu nezbytně nutnou omezit provozování dráhy nebo její části z důvodů provádění údržby nebo opravy dráhy nebo z důvodu narušení provozuschopnosti dráhy v důsledku živelní události, nehody nebo mimořádné události, která ohrožuje bezpečné provozování dráhy nebo drážní dopravy.

(2) Překročí-li doba omezení provozování dráhy nebo její části 24 hodin a omezení naruší sjednaný rozsah a četnost drážní dopravy, je provozovatel dráhy povinen neprodleně vyrozumět o důvodech a době předpokládaného omezení drážní správní úřad, vlastníka dráhy a dopravce, kteří provozují dopravu na dráze, jejíž provozování je omezeno. Drážní správní úřad na základě vyrozumění provozovatele dráhy může rozhodnout o době a

příloha 2 – Výběr ustanovení zákona 266/1994 Sb. o dráhách týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

podmínkách omezeného provozování dráhy nebo její části. Tímto postupem není dotčeno právo dopravců na náhradu škody.

(3) Provozovatel dráhy je oprávněn provozovat dráhu v omezeném rozsahu z důvodu zastavení drážní dopravy na dráze nebo její části v souladu s rozhodnutím drážního správního úřadu podle § 38. Provozovatel dráhy v rámci omezeného provozování dráhy zajistí pravidelné prohlídky a kontrolu stanovených technických parametrů součástí dráhy podle pravidel pro provozování dráhy.

§ 23c

(1) Drážní správní úřad na základě odůvodněné žádosti provozovatele dráhy rozhodne o omezení provozování dráhy nebo její části, které naruší sjednaný rozsah a četnost drážní dopravy z důvodů rekonstrukce dráhy nebo její části podle stavebního povolení.

(2) Drážní správní úřad žádost projedná s vlastníkem dráhy a s dopravcem, který provozuje dopravu na dráze nebo její části, jejíž provozování má být omezeno.

(3) Drážní správní úřad v rozhodnutí stanoví dobu a podmínky omezeného provozování dráhy nebo její části. Tímto postupem není dotčeno právo dopravců na náhradu škody.

ČÁST ČTVRTÁ

REGULACE DRÁŽNÍ DOPRAVY

Licence

§ 24

(1) Drážní doprava může být provozována **veřejně nebo neveřejně**.

(2) Veřejná drážní doprava je doprava provozovaná dopravcem k uspokojování **obecných přepravních potřeb** podle předem vyhlášených **přepravních podmínek**, zveřejněného **jízdního řádu a tarifu**.

(3) Neveřejná drážní doprava je doprava provozovaná dopravcem k uspokojování **individuálních** přepravních potřeb podle **smluvních podmínek**.

(4) Přeshraniční osobní drážní doprava je doprava, při jejímž provozování je překročena státní hranice České republiky a jejímž převažujícím účelem je přeprava osob mezi dvěma nebo více členskými státy Evropské unie.

(5) Provozovat osobní drážní dopravu na dráze může právnická nebo fyzická osoba, která

a) je usazená na území České republiky, nejedná-li se o osobu usazenou v členském státě Evropské unie provozující přeshraniční osobní drážní dopravu,

b) je držitelem platné licence s výjimkou provozování drážní dopravy na dráze lanové a

c) má uzavřenou smlouvu s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy, není-li provozovatel dráhy a dopravce jedna osoba.

(6) Provozovat nákladní drážní dopravu na dráze může právnická nebo fyzická osoba, která

a) je držitelem platné licence s výjimkou provozování drážní dopravy na dráze lanové a

b) má uzavřenou smlouvu s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy, není-li provozovatel dráhy a dopravce jedna osoba.

(7) Provozovat drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální může fyzická nebo právnická osoba, která

a) splňuje podmínky podle odstavce 5, jedná-li se o osobní drážní dopravu, nebo podmínky podle odstavce 6, jedná-li se o nákladní drážní dopravu,

b) je držitelem platného osvědčení dopravce,

c) má přidělenou kapacitu dopravní cesty a

d) má sjednanou cenu za užití dráhy podle cenových předpisů a stanoven způsob její úhrady.

(8) Licenci uděluje na základě žádosti drážní správní úřad.

.....

příloha 2 – Výběr ustanovení zákona 266/1994 Sb. o dráhách týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

§ 28

(1) Žádost o udělení licence musí obsahovat:

- a) obchodní jméno, sídlo a právní formu právnické osoby, která hodlá provozovat drážní dopravu, a jméno a bydliště osoby nebo osob, které jsou jejím statutárním orgánem a identifikační číslo, bylo-li přiděleno, nebo jméno a trvalý pobyt, obchodní jméno a rodné číslo fyzické osoby, která hodlá provozovat drážní dopravu, jakož i stejné údaje týkající se odpovědného zástupce, je-li ustanoven,
- b) údaje o dráze, na které má být drážní doprava provozována, a údaj, v kterých úsecích dráhy (traťový úsek, trasa linky) hodlá žadatel provozovat drážní dopravu,
- c) označení provozovatele dráhy,
- d) údaje vztahující se k druhu dopravy a rozsahu služeb poskytovaných v souvislosti s přepravou osob a věcí,
- e) údaje o počtu a druhu provozovaných drážních vozidel,

.....

§ 29

(1) Drážní správní úřad rozhodne o udělení licence ve **lhůtě 60 dnů** od doručení žádosti o udělení licence.

(2) Drážní správní úřad v rozhodnutí o udělení licence stanoví podmínky provozování drážní dopravy, týkající se zejména zajištění dopravní obslužnosti území a bezpečnosti drážní dopravy.

§ 30

(1) V rozhodnutí o licenci drážní správní úřad uvede:

- a) obchodní jméno, včetně právní formy, sídlo a identifikační číslo, bylo-li již přiděleno, jméno a příjmení osoby nebo osob, které jsou statutárním orgánem nebo jeho členy, jedná-li se o právnickou osobu, nebo jméno a příjmení dopravce, rodné číslo, obchodní jméno a jeho trvalý pobyt; je-li ustanoven odpovědný zástupce též údaje týkající se jeho osoby, jedná-li se o fyzickou osobu,
- b) **označení dráhy** (traťového úseku, **trasy linky**), na níž je dopravce oprávněn drážní dopravu provozovat, **názvy stanic** (zastávek) a určení **výchozí a cílové stanice** (zastávky),
- c) označení provozovatele dráhy,
- d) druh dopravy, rozsah poskytovaných služeb, včetně rozsahu bezbariérové přepravy cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace,
- e) datum zahájení provozování drážní dopravy,
- f) doba, na kterou se licence uděluje,
- g) další podmínky provozování drážní dopravy.

(2) Byla-li žádost zamítnuta, drážní správní úřad uvede v rozhodnutí důvody, pro které nebyla licence udělena.

§ 32

Změna licence

(1) Držitel licence je povinen oznámit drážnímu správnímu úřadu všechny změny týkající se údajů a dokladů, které jsou stanoveny jako náležitosti žádosti o udělení licence podle § 28, s výjimkou údajů týkajících se rozsahu a četnosti dopravy a předložit o nich doklady do 30 dnů od vzniku změn. Drážní správní úřad podle okolností případu rozhodne o změně licence nebo rozhodne o odejmutí licence.

(2) Drážní správní úřad rozhodne o změně licence

- a) je-li to nezbytné k dodržení závazků vyplývajících z mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána a která byla vyhlášena ve Sbírce zákonů,
- b) došlo-li ke změně skutečností, na základě kterých se rozhodovalo o udělení licence,
- c) na základě odůvodněné žádosti dopravce.

příloha 2 – Výběr ustanovení zákona 266/1994 Sb. o dráhách týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

§ 33

Drážní správní úřad rozhodne o **odejmutí licence**, jestliže držitel licence:

- a) porušuje povinnosti stanovené tímto zákonem,
- b) neplní podmínky stanovené v licenci,
- c) o odejmutí licence požádal.

§ 34

Licence **pozbyvá platnosti**:

- a) uplynutím doby, na kterou byla udělena,
- b) dnem zániku právnické osoby, která je držitelem licence,
- c) uplynutím 30 dnů od smrti fyzické osoby, která je držitelem licence,
- d) dnem zrušení dráhy,
- e) rozhodnutím drážního správního úřadu o odejmutí licence.

§ 34a

Licence udělená členským státem Evropské unie

(1) Licence k provozování drážní dopravy udělená úřadem členského státu Evropské unie^{6c)} platí na území České republiky.

(2) Není-li v udělené licenci podle odstavce 1 stanovena doba platnosti, je drážní správní úřad povinen prověřit nejméně jednou za pět let plnění podmínek stanovených v licenci. Zjistí-li drážní správní úřad neplnění podmínek pro udělení licence, bezodkladně informuje o svém zjištění příslušný úřad státu, který licenci vydal.

(3) Jestliže drážní správní úřad vydá, pozastaví, změní nebo odejme licenci k provozování drážní dopravy na dráhách zařazených do evropského železničního systému, uvědomí o tom Komisi Evropské unie.^{6c)}

...§ 34c

Prohlášení o dráze celostátní a regionální

(1) Přídělcce po projednání s provozovatelem dráhy zpracuje nejpozději 12 měsíců před platností jízdního řádu prohlášení o dráze^{6e)} a zveřejní jej v Přepravním a tarifním věstníku.

(2) Prohlášení o dráze musí obsahovat

- a) technickou povahu dopravní cesty a její kapacitu pro železniční dopravu,
- b) zásady, kritéria a podmínky přidělování kapacity dopravní cesty žadatelům včetně postupů při nedostatku kapacity,
- c) podmínky přístupu na dopravní cestu,
- d) podmínky pro přidělení kapacity dopravní cesty na období přesahující platnost jízdního řádu a zásady uzavírání rámcových smluv o rezervaci kapacity s dopravci,
- e) možnost vzdání se přidělené kapacity při jejím nevyužívání,
- f) podmínky odebrání přidělené kapacity dopravní cesty při jejím nevyužívání nebo částečném využívání včetně informace o ceně za nevyužívání přidělené kapacity,
- g) informace o ceně za přidělení kapacity dopravní cesty a stanovení ceny za užití dopravní cesty,
- h) náležitosti žádosti o přidělení kapacity dopravní cesty,
- i) podrobnosti o omezeních při přidělování kapacity dopravní cesty,
- j) stanovení rezervní kapacity dopravní cesty pro opravy a údržbu a pro mimořádné případy a postup při jejím využívání; povinnou součástí jsou lhůty pro přidělování,
- k) vymezení systému finančních pobídek pro přídělcce i dopravce k zajištění minimalizace závad na dopravní cestě a zvyšování její propustnosti pro účely sjednávání smlouvy o provozování drážní dopravy; systém může zahrnovat pokuty i odměny.

příloha 2 – Výběr ustanovení zákona 266/1994 Sb. o dráhách týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

. § 34h

Osvědčení dopravce

(1) Dopravce musí mít ke dni zahájení drážní dopravy na dráze **celostátní nebo na dráze regionální** osvědčení dopravce, které se vztahuje na dráhy celostátní a regionální nebo na jejich část. Osvědčení dopravce vydává drážní správní úřad na základě žádosti dopravce na dobu 5 let a uvede v něm druh dopravy a rozsah služeb, na něž se vztahuje.

(2) Žádost o vydání osvědčení dopravce musí obsahovat údaje o jménu nebo obchodní firmě dopravce a jeho bydlišti či sídlu a údaje o systému řízení pro zajištění provozování drážní dopravy a systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy včetně zajištění povinností při vzniku mimořádné události. K žádosti dopravce příkládá

a) seznam pracovních činností zajišťovaných dopravcem, pro které je vyžadována odborná způsobilost a popis systému jejího zajištění,

b) seznam určených technických zařízení používaných při provozování drážní dopravy včetně dokladu o jejich provozování,

c) seznam provozovaných drážních hnacích vozidel a seznam typů tažených drážních vozidel včetně dokladu o jejich technické způsobilosti,

d) vnitřní předpisy pro provozování drážní dopravy, o provozování drážních vozidel, o provozování určených technických zařízení, o požadavcích na odbornou způsobilost a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a o způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení,

e) návrh druhu dopravy a rozsahu služeb, které bude provozovat,

f) doklad o zaplacení správního poplatku.

(3) Osvědčením dopravce se dokládá, že dopravce

a) má vnitřní organizační strukturu a systém řízení pro zajištění drážní dopravy a má vytvořen systém zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy, kterým se rozumí soubor organizačních a technologických opatření pro bezpečné provozování drážní dopravy,

b) splňuje podmínky odborné způsobilosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy,

c) splňuje podmínky stanovené tímto zákonem pro provozování drážních vozidel a určených technických zařízení,

d) vydal vnitřní předpisy pro provozování drážní dopravy, o provozování drážních vozidel, o provozování určených technických zařízení, o požadavcích na odbornou způsobilost a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a o způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení.

(4) Osvědčení dopravce tvoří

a) části osvědčující opatření přijatá dopravcem ke splnění požadavků uvedených v odstavci 3 písm. a),

b) části osvědčující opatření přijatá dopravcem ke splnění požadavků uvedených v odstavci 3 písm. b) až d).

(5) Dopravce, který je držitelem osvědčení dopravce uděleného úřadem jiného členského státu Evropské unie^{6g}), prokazuje drážnímu správnímu úřadu splnění podmínek pro udělení osvědčení dopravce uvedených v odstavci 3 písm. b) až d). Drážní správní úřad v tomto případě dopravci vydá pouze část osvědčení dopravce uvedenou v odstavci 4 písm. b).

(6) Dopravce je povinen drážnímu správnímu úřadu oznámit změny údajů, které předkládá při podání žádosti o vydání osvědčení, a předložit o nich doklady do 30 dnů od vzniku změn. Podle povahy změn údajů drážní správní úřad rozhodne o změně osvědčení dopravce.

(7) Jestliže drážní správní úřad zjistí, že dopravce přestal splňovat podmínky bezpečnosti provozování drážní dopravy, nebo v období 1 roku od vydání osvědčení neprovozuje drážní dopravu, odejme osvědčení dopravce, které vydal, nebo jeho část. Pokud drážní správní úřad odejme část osvědčení dopravce uvedenou v odstavci 4 písm. b), vyzoomí o odejmutí neprodleně orgán, který vydal část osvědčení dopravce uvedenou v odstavci 4 písm. a), není-li jím sám.

(8) Vydání, změnu a odejmutí osvědčení dopravce oznamuje drážní správní úřad do 1 měsíce od právní moci rozhodnutí Evropské železniční agentury^{6a}).

(9) Vzor žádosti o vydání osvědčení dopravce a vzor osvědčení dopravce stanoví prováděcí právní předpis.

příloha 2 – Výběr ustanovení zákona 266/1994 Sb. o dráhách týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

Povinnosti dopravce

§ 35

(1) Dopravce je povinen

a) provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,

b) vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a způsob jejich ověřování, včetně systému pravidelného školení, vydávání a odnímání osvědčení strojvedoucího a změn údajů v něm uvedených a doby platnosti osvědčení strojvedoucího,

c) vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o organizačním zajištění údržby drážních vozidel,

d) při provozování drážní dopravy používat drážní vozidla a určená technická zařízení s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti,

e) zajistit, aby drážní vozidla na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální, lanové a vlečce řídily osoby, které mají platný průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla,

f) zajistit, aby drážní dopravu prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé,

g) se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy,

h) zajistit, aby drážní vozidla na dráze celostátní a regionální řídily osoby, které mají platnou licenci strojvedoucího a platné osvědčení strojvedoucího.

(2) Dopravce, který provozuje drážní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, který je držitelem platné licence, je dále povinen

a) finančně zajistit řádné provozování drážní dopravy po celou dobu platnosti licence,

b) poskytnout drážnímu správnímu úřadu za každý kalendářní rok nejpozději do 30. června roku následujícího doklady o trvání finanční způsobilosti k řádnému provozování drážní dopravy,

c) na výzvu drážního správního úřadu poskytnout informace potřebné pro ověření trvání finanční způsobilosti k drážní dopravě,

d) ke dni zahájení drážní dopravy sjednat pojištění z odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy a zaplatit pojistné a po celou dobu provozování drážní dopravy mít sjednáno toto pojištění a zaplacené pojistné,

e) na výzvu drážního správního úřadu poskytnout informace potřebné pro ověření trvání pojištění odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy,

f) zavést systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a zajistit jeho dodržování,

g) předložit do 30. června kalendářního roku drážnímu správnímu úřadu výroční zprávu o bezpečnosti provozování drážní dopravy za uplynulý kalendářní rok.

(3) Dopravce, který provozuje veřejnou drážní osobní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, je dále povinen zveřejnit do 30. června kalendářního roku zprávu o kvalitě poskytovaných služeb za uplynulý kalendářní rok^{8h)} a tuto zprávu poskytnout Evropské železniční agentuře.

(4) Pravidla provozování drážní dopravy, prvky systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy podle druhu a rozsahu vykonávaných činností a obsah výroční zprávy o bezpečnosti stanoví prováděcí předpis.

HLAVA ČTVRTÁ

MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

§ 49

(1) Mimořádnou událostí v drážní dopravě je závažná nehoda, nehoda nebo ohrožení v drážní dopravě, která ohrožuje nebo narušuje bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení nebo ohrožuje životní prostředí.

(2) Závažnou nehodou v drážní dopravě je srážka nebo vykolejení drážních vozidel, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy, s následkem smrti či újmy na zdraví nejméně 5 osob nebo škody velkého rozsahu^{8j)}.

příloha 2 – Výběr ustanovení zákona 266/1994 Sb. o dráhách týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

Nehodou v drážní dopravě je událost, k níž došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy s následkem smrti, újmy na zdraví nebo značné škody⁸⁾. Jiné mimořádné události se považují za ohrožení.

(3) Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni

a) neprodleně oznámit každou mimořádnou událost v drážní dopravě Drážní inspekci a současně každou závažnou nehodu a nehodu v drážní dopravě Policii České republiky,

b) zajistit místo mimořádné události a provést dokumentaci stavu v době vzniku mimořádné události,

c) zabezpečit uvolnění dráhy pro obnovení provozování dráhy nebo drážní dopravy, pokud tomu nebrání jiné okolnosti, a Drážní inspekce vydala k uvolnění dráhy souhlas,

d) zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě v případech stanovených prováděcím právním předpisem a činit opatření k jejich předcházení,

e) odstraňovat zjištěné nedostatky při vzniku mimořádných událostí, jejich příčiny a škodlivé následky a ve stanovených termínech přijímat opatření určená k předcházení vzniku mimořádných událostí.

ČÁST ŠESTÁ

Provozní a technická propojenost Evropského železničního systému

§ 49a

(1) Provozní a technická propojenost (dále jen "propojenost") evropského železničního systému je jeho schopnost **umožnit bezpečný a nepřerušovaný pohyb** drážního vozidla na dráhách evropského železničního systému.

(2) K zajištění propojenosti drah zařazených na území České republiky do evropského železničního systému musí tyto **dráhy odpovídat stanoveným technickým specifikacím propojenosti** a splňovat základní požadavky na konstrukční a provozní podmínky.

(3) Technické specifikace propojenosti stanoví společný reprezentativní orgán pověřený Komisí.^{8a)} Technické specifikace propojenosti uveřejňuje Komise v Úředním věstníku Evropské unie.^{8a),8b)}

(4) Strukturální a provozní subsystémy evropského železničního systému a základní požadavky na konstrukční a provozní podmínky stanoví prováděcí právní předpis.

(5) Posuzování shody nebo vhodnosti užití jednotlivých součástí propojenosti subsystémů evropského železničního systému se řídí zvláštním právním předpisem.⁷⁾

§ 49b

(1) Vlastník dráhy a provozovatel dráhy, která je nebo se stane **součástí evropského železničního systému**, je povinen při stavbě nebo modernizaci dráhy, stavby na dráze, při jejím uvedení do užívání, provozování a údržbě zajistit dodržení základních požadavků na konstrukční a provozní podmínky a technických specifikací propojenosti.

(2) Drážní správní úřad vydá kolaudační rozhodnutí o ověření způsobilosti k užívání nově budované nebo modernizované dráhy železniční, která se stane součástí evropského železničního systému za podmínky, že vlastník dráhy nebo její provozovatel předloží ověření o splnění základních požadavků na konstrukční a provozní podmínky a splnění technických specifikací propojenosti (dále jen "ověření o shodě"). Ověření o shodě vydává právnická osoba, kterou je autorizovaná osoba pověřená Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví po dohodě s Ministerstvem dopravy podle zvláštního právního předpisu.⁷⁾

(3) Výrobce drážních vozidel a výrobce určených technických zařízení jsou povinni zajistit, aby konstrukce a technický stav drážních vozidel a určených technických zařízení dráhy, která jsou nebo se stanou součástí evropského železničního systému, splňovaly základní požadavky na konstrukční a provozní podmínky a technické specifikace propojenosti. Na schvalování technické způsobilosti drážního vozidla a určeného technického zařízení se vztahují ustanovení § 43, 44 a 47 tohoto zákona.

(4) Dpravce je povinen provozovat drážní dopravu na dráze, která je nebo se stane součástí evropského železničního systému, pouze drážním vozidlem, které splňuje základní požadavky na konstrukční a provozní podmínky a technické specifikace propojenosti.

(5) O podmínkách provozování drážního vozidla, pro které nejsou vypracovány technické specifikace propojenosti na dráhách, které jsou součástí evropského železničního systému, rozhodne na žádost dopravce drážní správní úřad.

§ 49c

příloha 2 – Výběr ustanovení zákona 266/1994 Sb. o dráhách týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

(1) Technické specifikace propojenosti nemusí být dodrženy

a) při výstavbě nové dráhy nebo při modernizaci dráhy, která byla zahájena před zveřejněním technických specifikací propojenosti v Úředním věstníku Evropské unie,

b) při schválení nového typu nebo modernizaci drážního vozidla, pokud drážní správní úřad obdržel žádost o schválení typu nebo modernizaci před zveřejněním technických specifikací propojenosti v Úředním věstníku Evropské unie,

c) při obnově, rozšíření nebo modernizaci dráhy, pokud dodržení technické specifikace propojenosti by mohlo ohrozit ekonomickou realizaci projektu nebo kompatibilitu systému drah,

d) po obnově dráhy v souvislosti s nehodou nebo přírodní katastrofou, kdy z důvodu zájmu na rychlém obnovení provozování drážní dopravy na dráze nelze z ekonomických nebo technických důvodů vyžadovat dodržení technických specifikací propojenosti,

e) pro drážní vozidla jedoucí do a ze států, jejichž rozchod kolejí je odlišný od rozchodu drah evropského železničního systému,

pokud o tom rozhodne na návrh České republiky Komise.

(2) Drážní správní úřad oznamuje Evropské komisi případy nedodržení technických specifikací propojenosti při výstavbě nové dráhy nebo její modernizaci podle odstavce 1 písm. a) nebo při schválení nového typu nebo modernizaci drážního vozidla podle odstavce 1 písm. b).

(3) Drážní správní úřad informuje Evropskou komisi o seznamu projektů podle odstavce 1 písm. a) a b), které jsou v pokročilé fázi rozvoje, do jednoho roku od vstupu technických specifikací propojenosti v platnost.

(4) Pokud při uvedení strukturálních subsystémů evropského železničního systému do provozu nebudou splněny technické specifikace propojenosti, oznámí drážní správní úřad Evropské komisi

a) důvod neuplatnění technických specifikací propojenosti,

b) technicko provozní vlastnosti konstrukčního provedení dráhy a drážního vozidla,

c) autorizovanou osobu, která posuzuje naplnění požadavků na strukturální subsystémy.

§ 49d

(1) Drážní úřad vede **registr jednotlivých součástí subsystémů nově budovaných nebo modernizovaných drah** zařazených do evropského železničního systému a registr drážních vozidel vlastníků těchto vozidel se sídlem nebo bydlištěm nebo místem podnikání, je-li odlišné od bydliště, v České republice a určených k pohybu na dráze celostátní a regionální. Způsob vedení registrů a údaje v nich stanovené stanoví prováděcí právní předpis.

(2) Údaje o jednotlivých součástech subsystémů nově budovaných nebo modernizovaných drah zařazených do evropského železničního systému poskytuje Drážnímu úřadu provozovatel dráhy do 15 dnů po uvedení součásti subsystému do užívání.

(3) Údaje o vozidle, které je určeno pro provozování na dráze celostátní nebo regionální, poskytuje vlastník drážního vozidla Drážnímu úřadu do 15 dnů od uvedení vozidla do provozu nebo, dojde-li ke změně údaje zapisovaného do registru drážních vozidel, do 15 dnů od vzniku změny.

(4) Údaje z registru drážních vozidel a údaje z registru součástí subsystémů poskytuje Drážní úřad orgánům členských států Evropské unie, které vedou registry drážních vozidel a registry součástí subsystémů a orgánům členských států Evropské unie, které provádějí zjišťování příčin vzniku nehod v drážní dopravě, způsobem umožňujícím dálkový přístup. Drážní úřad na základě odůvodněné žádosti poskytne údaje vedené v registru drážních vozidel Evropské železniční agentuře, provozovateli dráhy, dopravci a ostatním osobám uvedeným v registru.

§ 49e

(1) Drážní úřad při výkonu státního dozoru dozírá na zajištění propojenosti železniční dráhy určené k začlenění do evropského železničního systému při jejím uvedení do užívání a pravidelně jednou za tři měsíce prověřuje, zda při jejím provozování a údržbě splňují strukturální a provozní subsystémy a jejich jednotlivé součásti základní požadavky na konstrukční a provozní podmínky a technické specifikace propojenosti.

(2) Drážní úřad může požádat příslušný orgán Komise o změnu technických specifikací propojenosti. Žádost o změnu technických specifikací propojenosti musí obsahovat

a) označení autora technické specifikace propojenosti,

příloha 2 – Výběr ustanovení zákona 266/1994 Sb. o dráhách týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

- b) číslo technické specifikace propojenosti,
- c) popis věcného problému a navrhované řešení změny.

(3) Zjistí-li Drážní úřad, že součást provozní a technické propojenosti subsystému, pro kterou bylo vydáno ověření o shodě nebo vhodnosti použití, nespĺňuje základní požadavky na konstrukční a provozní podmínky, rozhodne o uložení ochranného opatření, kterým zamezí dalšímu používání součásti provozní a technické propojenosti subsystému, a zajistí její stažení z trhu. Obdobně se postupuje, jestliže notifikovaná osoba vydala ověření o shodě nebo výrobce vydal ES prohlášení o shodě pro součást provozní a technické propojenosti subsystému, která shodu nespĺňuje. Uložení ochranného opatření oznamuje Drážní úřad Ministerstvu průmyslu a obchodu. Postup při uložení ochranného opatření a při jeho oznamování stanoví zvláštní právní předpis ^{8c}.

(4) Zjistí-li Drážní úřad, že strukturální subsystém, pro který bylo vydáno ověření o shodě nebo o vhodnosti použití, není plně v souladu s příslušnou technickou specifikací propojenosti nebo nespĺňuje základní požadavky na konstrukční a provozní podmínky, rozhodne o uložení ochranného opatření, kterým zamezí dalšímu používání strukturálního subsystému, a provedení dodatečného posouzení shody autorizovanou osobou. Rozhodnutí podle věty první a jeho odůvodnění oznámí Drážní úřad bez zbytečného odkladu Evropské komisi.

(5) Pokud pro strukturální subsystém nejsou vydány technické specifikace propojenosti nebo bylo rozhodnuto o výjimce podle § 49c odst. 1 nebo provozování strukturálního subsystému vyžaduje dodržení technických požadavků, které nejsou součástí technických specifikací propojenosti, sestaví Drážní úřad pro provozování strukturálního subsystému přehled technických požadavků na konstrukční provedení drážního vozidla a přehled stavebně technických podmínek provozování dráhy a poskytne je Evropské komisi.

(6) Drážní úřad **zveřejní výroční zprávu o své činnosti za kalendářní rok** a do 30. září následujícího kalendářního roku ji postoupí Evropské železniční agentuře. Obsah výroční zprávy stanoví prováděcí právní předpis.

ČÁST SEDMÁ

SPRÁVNÍ DELIKTY

§ 50

Přestupky

(1) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že

- a) vstoupí v rozporu s § 4a odst. 1 na dráhu nebo v obvodu dráhy na místa, která nejsou veřejnosti přístupná,
- b) provozuje v ochranném pásmu dráhy činnost v rozporu s § 9 odst. 1,
- c) poruší nebo ohrozí provozování dráhy a drážní dopravy nebo poškodí součásti dráhy nebo součásti drážního vozidla,
- d) úmyslně poškodí stavbu dráhy, stavbu na dráze nebo jiné zařízení, které je součástí této stavby, anebo úmyslně naruší činnost drážního zařízení nebo drážního vedení,
- e) v rozporu s § 22 odst. 4 nedbá v obvodu dráhy pokynu provozovatele dráhy,
- f) poruší přepravní podmínky stanovené pro přepravu nebezpečných věcí na základě § 37 odst. 2 písm. j) nebo § 37 odst. 3 písm. d), nebo
- g) jako vlastník drážního vozidla neposkytne údaje podle § 49d odst. 3.

(2) Fyzická osoba se jako vlastník dráhy dopustí přestupku tím, že

- a) nezajistí v rozporu s § 20 odst. 1 údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost nebo neumožní styk dráhy s jinými dráhami, nebo
- b) nezajistí v rozporu s § 21 odst. 1 provozování dráhy.

(3) Fyzická osoba se jako vlastník dráhy celostátní nebo regionální dále dopustí přestupku tím, že

- a) nepečuje o rozvoj a modernizaci dráhy podle § 20 odst. 2,
- b) nenabídne v rozporu s § 20 odst. 3 dráhu, u níž není schopna zajistit její provozuschopnost, státu k odkoupení, nebo
- c) neumožní v případě stanoveném v § 21 odst. 1 provozování dráhy jinou oprávněnou osobou.

příloha 2 – Výběr ustanovení zákona 266/1994 Sb. o dráhách týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

(4) Fyzická osoba se jako bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí dopustí přestupku tím, že
a) nevypracuje výroční zprávu podle pododdílu 1.8.3.3 Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí^{8d} (dále jen "Řád"), nebo

b) nevypracuje zprávu o nehodě podle pododdílu 1.8.3.6 Řádu.

(5) Za přestupek lze uložit pokutu do

a) 10 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a), e) nebo g) nebo odstavce 4,

b) 1 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. b), c) nebo d),

c) 10 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f), odstavce 2 nebo odstavce 3.

Správní delikty právnických a podnikajících fyzických osob

§ 51

(1) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že

a) vykonává v rozporu s § 4a odst. 1 v obvodu dráhy činnosti, které jsou podnikáním,

b) jako vlastník sítě technického vybavení umístěného v obvodu dráhy nepostupuje při havárii této sítě podle pokynů provozovatele dráhy udělovaných podle § 5a odst. 3,

c) jako vlastník sítě technického vybavení umístěného v obvodu dráhy nebo v ochranném pásmu dráhy nezajistí v případě stanoveném v § 5a odst. 5 její provoz, údržbu a opravy tak, aby se nestala příčinou ohrožení života, zdraví či majetku osob,

d) provozuje v ochranném pásmu dráhy činnost v rozporu s § 9 odst. 1,

e) poruší nebo ohrozí provozování dráhy a drážní dopravy nebo poškodí součásti dráhy nebo součásti drážního vozidla,

f) poškodí stavbu dráhy, stavbu na dráze nebo jiné zařízení, které je součástí této stavby, anebo naruší činnost drážního zařízení nebo drážního vedení,

g) provozuje dráhu v rozporu s § 11 odst. 1 bez úředního povolení,

h) provozuje drážní dopravu v rozporu s § 24 odst. 5 písm. b) a odst. 6 písm. a) bez platné licence,

i) poruší přepravní podmínky stanovené pro přepravu nebezpečných věcí na základě § 37 odst. 2 písm. j) nebo § 37 odst. 3 písm. d), nebo

j) jako vlastník drážního vozidla neposkytne údaje podle § 49d odst. 3.

(2) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se jako vlastník dráhy dopustí správního deliktu tím, že

a) nezajistí v rozporu s § 20 odst. 1 údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost nebo neumožní styk dráhy s jinými dráhami, nebo

b) nezajistí v rozporu s § 21 odst. 1 provozování dráhy.

(3) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se jako vlastník dráhy celostátní nebo regionální dopustí správního deliktu tím, že

a) nepečuje o rozvoj a modernizaci dráhy podle § 20 odst. 2,

b) nenabídne v rozporu s § 20 odst. 3 dráhu, u níž není schopna zajistit její provozuschopnost, státu k odkoupení, nebo

c) neumožní v případě stanoveném v § 21 odst. 1 provozování dráhy jinou oprávněnou osobou.

(4) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se jako provozovatel dráhy dopustí správního deliktu tím, že

a) neoznámí podle § 17 odst. 2 drážnímu správnímu úřadu změny týkající se údajů a dokladů, které jsou stanoveny jako náležitosti žádosti o vydání úředního povolení, nebo o nich nepředloží doklady,

b) nevyrozumí podle § 18 odst. 1 před podáním návrhu na zrušení úředního povolení k provozování dráhy o této skutečnosti drážní správní úřad nebo vlastníka dráhy,

c) provozuje dráhu v rozporu s § 22 odst. 1 písm. a),

příloha 2 – Výběr ustanovení zákona 266/1994 Sb. o dráhách týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

- d) nezajistí v souladu s § 22 odst. 1 písm. c), aby provozování dráhy prováděla osoba zdravotně a odborně způsobilá,
- e) nezveřejní v souladu s § 22 odst. 1 písm. d) jízdní řády pro veřejnou drážní osobní dopravu a jejich změny,
- f) neoznačí názvy stanic (zastávek), které provozuje podle § 22 odst. 1 písm. e),
- g) provozuje určené technické zařízení v rozporu s § 22 odst. 1 písm. f),
- h) nezajistí v souladu s § 22 odst. 1 písm. g) dopravcům přístup k poskytovaným službám způsobem, který vylučuje zvýhodnění některého z dopravců,
- i) omezí provozování dráhy nebo její části v rozporu s § 23b nebo 23c,
- j) nevyrozumí neprodleně drážní správní úřad, vlastníka dráhy nebo dopravce o skutečnostech uvedených v § 23b odst. 2, nebo
- k) neposkytne údaje podle § 49d odst. 2.

(5) Právnícká nebo podnikající fyzická osoba se jako provozovatel dráhy celostátní nebo regionální dopustí správního deliktu tím, že

- a) provozuje v rozporu s § 11 odst. 1 dráhu bez osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy,
- b) finančně nezabezpečí podle § 22 odst. 2 písm. a) řádné provozování dráhy,
- c) neposkytne podle § 22 odst. 2 písm. b) doklady o trvání finanční způsobilosti k řádnému provozování dráhy,
- d) nepředloží podle § 22 odst. 2 písm. e) výroční zprávu o bezpečnosti provozování dráhy,
- e) neumožní podle § 23 odst. 1 písm. a) provozovat drážní dopravu na dráze,
- f) neposkytne v případě stanoveném v § 23 odst. 1 písm. b) svou dopravní cestu jinému provozovateli dráhy,
- g) nepředá přidělcí kapacity dopravní cesty údaje o povaze a kapacitě jím provozované dopravní cesty podle § 23 odst. 2 písm. a),
- h) nestanoví podle § 23 odst. 2 písm. b) rozsah poskytovaných přepravních služeb pro přepravu osob a věcí, nebo jej nezveřejní v Přepravním a tarifním věstníku,
- i) neoznámí podle § 23a odst. 4 drážnímu správnímu úřadu změny údajů, které předkládá v žádosti o vydání osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy, nebo o nich nepředloží doklady podle § 23a odst. 2,
- j) nezpracuje jízdní řád podle § 40 odst. 1, nebo jej neprojedná s Ministerstvem dopravy, s kraji nebo s dopravci na dráze podle § 40 odst. 2,
- k) nepředá podle § 40 odst. 3 údaje z platného jízdního řádu do celostátního informačního systému o jízdních řádech, nebo
- l) použije v rozporu s § 62 odst. 4 finanční prostředky k provozování dráhy poskytnuté z veřejných prostředků k jiným účelům.

(6) Právnícká nebo podnikající fyzická osoba se jako provozovatel dráhy nebo dopravce dopustí správního deliktu tím, že

- a) neoznámí vznik mimořádné události v drážní dopravě podle § 49 odst. 3 písm. a),
- b) nezajistí v souladu s § 49 odst. 3 písm. b) místo mimořádné události nebo neprovede dokumentaci stavu v době vzniku mimořádné události,
- c) nezabezpečí podle § 49 odst. 3 písm. c) uvolnění dráhy pro obnovení provozování dráhy nebo drážní dopravy,
- d) neprovede podle § 49 odst. 3 písm. d) zjištění příčin a okolností vzniku mimořádné události, nebo
- e) nepřijme podle § 49 odst. 3 písm. e) opatření určená k předcházení vzniku mimořádných událostí.

§ 53

(1) Zřizuje se **správní úřad Drážní úřad jako orgán státní správy** se sídlem v Praze, který je podřízen Ministerstvu dopravy.

příloha 2 – Výběr ustanovení zákona 266/1994 Sb. o dráhách týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

.....

§ 54

....

(1) Státní správu ve věcech drah vykonávají **dražní správní úřady**, kterými jsou Ministerstvo dopravy a Dražní úřad.

(2) Působnost dražních správních úřadů vykonávají v rozsahu stanoveném tímto zákonem též obce.

.....

§ 55

(1) Dražní úřad vykonává působnost podle tohoto zákona nebo podle zvláštního právního předpisu s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy nebo obce.

(2) Dražní úřad vykonává působnost orgánu dozoru podle ustanovení zvláštního právního předpisu nad stanovenými výrobky^{8h)} a ostatními výrobky⁸ⁱ⁾ určenými pro provozování dráhy a dražní dopravy, které jsou součástí dráhy nebo dražních vozidel, nad dražními vozidly, určenými technickými zařízeními a nad strukturálními a provozními subsystémy na dráhách zařazených do evropského železničního systému.

(3) Dražní úřad dohlíží nad plněním povinností týkajících se dodržování práv cestujících v železniční přepravě podle přímo použitelného předpisu Evropské unie^{1a)} a vyřizuje stížnosti na porušování těchto povinností.

§ 56

Ministerstvo dopravy:

a) rozhoduje o zařazení železniční dráhy do kategorie; zrušení celostátní nebo regionální dráhy po dohodě s Ministerstvem obrany,

b) rozhoduje o změně kategorie dráhy celostátní na jinou kategorii železniční dráhy a o změně kategorie jiné železniční dráhy než dráhy celostátní na dráhu celostátní po dohodě s Ministerstvem obrany,

c) je odvolacím orgánem ve správním řízení ve věcech upravených tímto zákonem proti rozhodnutí Dražního úřadu, Dražní inspekce a obcí,

d) uplatňuje stanoviska k politice územního rozvoje a územně plánovací dokumentaci z hlediska zájmů a záměrů ve věcech drah.

§ 56a

Obecní úřady uplatňují stanovisko k územně plánovací dokumentaci z hlediska dráhy speciální, tramvajové, trolejbusové a lanové, pokud není příslušné ministerstvo.

§ 56

Ministerstvo dopravy:

a) rozhoduje o zrušení celostátní nebo regionální dráhy po dohodě s Ministerstvem obrany,

b) rozhoduje o změně kategorie dráhy celostátní na jinou kategorii železniční dráhy a o změně kategorie jiné železniční dráhy než dráhy celostátní na dráhu celostátní po dohodě s Ministerstvem obrany,

c) je odvolacím orgánem ve správním řízení ve věcech upravených tímto zákonem proti rozhodnutí Dražního úřadu a obcí.

§ 60

.....

(3) **Provozování drah a dražní dopravy není živností** podle živnostenského zákona.12)

příloha 3 – Výběr ustanovení zákona 500/2004 Sb. správní řád týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

Pro potřeby metodiky správy dat o železničních drahách – vlečkách ve smyslu zadání projektu obsaženého ve „Výzvě“ [A1] jsou podstatné dále uvedené definice základních pojmů a navazujících postupů obsažené v aktuálním znění správního řádu obsaženého v zákonu 500/2004 Sb.:

....

ZÁKLADNÍ ZÁSADY ČINNOSTI SPRÁVNÍCH ORGÁNŮ

§ 2

(1) Správní orgán postupuje v souladu se zákony a ostatními právními předpisy, jakož i mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu (dále jen "právní předpisy"). Kde se v tomto zákoně mluví o zákoně, rozumí se tím též mezinárodní smlouva, která je součástí právního řádu.

(2) Správní orgán uplatňuje svou pravomoc pouze k těm účelům, k nimž mu byla zákonem nebo na základě zákona svěřena, a v rozsahu, v jakém mu byla svěřena.

(3) Správní orgán šetří práva nabytá v dobré víře, jakož i oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu v jednotlivém případě dotýká (dále jen "dotčené osoby"), a může zasahovat do těchto práv jen za podmínek stanovených zákonem a v nezbytném rozsahu.

(4) Správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly.

§ 3

Nevyplývá-li ze zákona něco jiného, postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2.

.....

§ 6

(1) Správní orgán vyřizuje věci bez zbytečných průtahů. Nečiní-li správní orgán úkony v zákonem stanovené lhůtě nebo ve lhůtě přiměřené, není-li zákonná lhůta stanovena, použije se ke zjednáání nápravy ustanovení o ochraně před nečinností (§ 80).

(2) Správní orgán postupuje tak, aby nikomu nevznikaly zbytečné náklady, a dotčené osoby co možná nejméně zatěžuje. Podklady od dotčené osoby vyžaduje jen tehdy, stanoví-li tak právní předpis. Lze-li však potřebné údaje získat z úřední evidence, kterou správní orgán sám vede, a pokud o to dotčená osoba požádá, je povinen jejich obstarání zajistit. Při opatřování údajů podle tohoto ustanovení má správní orgán vůči třetím osobám, jichž se tyto údaje mohou týkat, stejné postavení jako dotčená osoba, na jejíž požádání údaje opatřuje.

.....

§ 8

(1) Správní orgány dbají vzájemného souladu všech postupů, které probíhají současně a souvisejí s týmiž právy nebo povinnostmi dotčené osoby. Na to, že současně probíhá více takových postupů u různých správních orgánů nebo u jiných orgánů veřejné moci, je dotčená osoba povinna správní orgány bezodkladně upozornit.

(2) Správní orgány vzájemně spolupracují v zájmu dobré správy.

.....

HLAVA I

SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

§ 9

Správní řízení je postup správního orgánu, jehož účelem je vydání rozhodnutí, jímž se v určité věci zakládají, mění nebo ruší práva anebo povinnosti jmenovitě určené osoby nebo jímž se v určité věci prohlašuje, že taková osoba práva nebo povinnosti má anebo nemá.

.....

§ 10

Věcná příslušnost

Správní orgány jsou věcně příslušné jednat a rozhodovat ve věcech, které jim byly svěřeny zákonem nebo na základě zákona.

příloha 3 – Výběr ustanovení zákona 500/2004 Sb. správní řád týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

Díl 3

Vedení řízení a úkony správních orgánů

§ 15

Vedení řízení

(1) Jednotlivé úkony v řízení se činí písemně, pokud zákon nestanoví jinak nebo pokud to nevyklučuje povaha věci. Jednotlivé sdělení v průběhu řízení lze vůči přítomnému účastníku řízení učinit ústně, pokud ten na písemné formě netrvá. Obsah úkonů prováděných jinou než písemnou formou se poznamená do spisu, nestanoví-li zákon jinak.

(2) Úkony správního orgánu v řízení provádějí úřední osoby oprávněné k tomu podle vnitřních předpisů správního orgánu nebo pověřené vedoucím správního orgánu (dále jen "oprávněné úřední osoby").

§ 17

Spis

(1) V každé věci se zakládá spis. Každý spis musí být označen spisovou značkou. Spis tvoří zejména podání, protokoly, záznamy, písemná vyhotovení rozhodnutí a další písemnosti, které se vztahují k dané věci. Přílohou, která je součástí spisu, jsou zejména důkazní prostředky, obrazové a zvukové záznamy a záznamy na elektronických médiích. Spis musí obsahovat soupis všech svých součástí, včetně příloh, s určením data, kdy byly do spisu vloženy.

§ 19

Společné ustanovení o doručování

(1) Písemnost doručuje správní orgán, který ji vyhotovil. Správní orgán doručí písemnost prostřednictvím veřejné datové sítě do datové schránky 13a). Nelze-li písemnost takto doručit, může ji doručit správní orgán sám; v zákonem stanovených případech může písemnost doručit prostřednictvím obecního úřadu, jemu naroveň postaveného správního orgánu¹⁴) (dále jen "obecní úřad") nebo prostřednictvím policejního orgánu příslušného podle místa doručení; je-li k řízení příslušný orgán obce, může písemnost doručit prostřednictvím obecní policie.

(2) Není-li možné písemnost doručit prostřednictvím veřejné datové sítě do datové schránky 13a), lze ji doručit také prostřednictvím provozovatele poštovních služeb. Správní orgán zvolí takovou poštovní službu, aby z uzavřené poštovní smlouvy¹⁵) vyplývala povinnost dodat poštovní zásilku obsahující písemnost způsobem, který je v souladu s požadavky tohoto zákona na doručení písemnosti.

HLAVA III

ÚČASTNÍCI ŘÍZENÍ A ZASTOUPENÍ

Díl 1

Účastníci řízení

§ 27

(1) **Účastníky řízení** (dále jen "účastník") jsou

a) v řízení o žádosti žadatel a další dotčené osoby, na které se pro společenství práv nebo povinností s žadatelem musí vztahovat rozhodnutí správního orgánu;

b) v řízení z moci úřední dotčené osoby, jimž má rozhodnutí založit, změnit nebo zrušit právo anebo povinnost nebo prohlásit, že právo nebo povinnost mají anebo nemají.

(2) Účastníky jsou též další dotčené osoby, pokud mohou být rozhodnutím přímo dotčeny ve svých právech nebo povinnostech.

(3) Účastníky jsou rovněž osoby, o kterých to stanoví zvláštní zákon. Nestanoví-li zvláštní zákon jinak, mají postavení účastníků podle odstavce 2, ledaže jim má rozhodnutí založit, změnit nebo zrušit právo anebo povinnost nebo prohlásit, že právo nebo povinnost mají anebo nemají; v tom případě mají postavení účastníků podle odstavce 1.

příloha 3 – Výběr ustanovení zákona 500/2004 Sb. správní řád týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

.....

§ 37

Podání

(1) Podání je úkonem směřujícím vůči správnímu orgánu. Podání se posuzuje podle svého skutečného obsahu a bez ohledu na to, jak je označeno.

(2) Z podání musí být patrné, kdo je činí, které věci se týká a co se navrhuje. Fyzická osoba uvede v podání jméno, příjmení, datum narození a místo trvalého pobytu, popřípadě jinou adresu pro doručování podle § 19 odst. 3. V podání souvisejícím s její podnikatelskou činností uvede fyzická osoba jméno a příjmení, popřípadě dodatek odlišující osobu podnikatele nebo druh podnikání vztahující se k této osobě nebo jí provozovanému druhu podnikání, identifikační číslo osob a adresu zapsanou v obchodním rejstříku nebo jiné zákonem upravené evidenci jako místo podnikání, popřípadě jinou adresu pro doručování. Právnická osoba uvede v podání svůj název nebo obchodní firmu, identifikační číslo nebo obdobný údaj a adresu sídla, popřípadě jinou adresu pro doručování. Podání musí obsahovat označení správního orgánu, jemuž je určeno, další náležitosti, které stanoví zákon, a podpis osoby, která je činí.

(3) Nemá-li podání předepsané náležitosti nebo trpí-li jinými vadami, pomůže správní orgán podateli nedostatky odstranit nebo ho vyzve k jejich odstranění a poskytne mu k tomu přiměřenou lhůtu.

(4) Podání je možno učinit písemně nebo ústně do protokolu anebo v elektronické podobě podepsané uznávaným elektronickým podpisem.¹⁶⁾ Za podmínky, že podání je do 5 dnů potvrzeno, popřípadě doplněno způsobem uvedeným ve větě první, je možno je učinit pomocí jiných technických prostředků, zejména prostřednictvím dálkopisu, telefaxu nebo veřejné datové sítě bez použití uznávaného elektronického podpisu.

(5) Ten, kdo činí podání v elektronické podobě podle odstavce 4 věty první, uvede současně poskytovatele certifikačních služeb, který jeho certifikát¹⁶⁾ vydal a vede jeho evidenci, nebo certifikát připojí k podání.

(6) Podání se činí u správního orgánu, který je věcně a místně příslušný. Podání je učiněno dnem, kdy tomuto orgánu došlo.

.....

§ 45

Žádost

(1) Žádost musí mít náležitosti uvedené v § 37 odst. 2 a musí z ní být patrné, co žadatel žádá nebo čeho se domáhá. Žadatel je dále povinen označit další jemu známé účastníky.

(2) Nemá-li žádost předepsané náležitosti nebo trpí-li jinými vadami, pomůže správní orgán žadateli nedostatky odstranit na místě nebo jej vyzve k jejich odstranění, poskytne mu k tomu přiměřenou lhůtu a poučí jej o následcích neodstranění nedostatků v této lhůtě; současně může řízení přerušit (§ 64).

.....

Zastavení řízení

§ 66

(1) Řízení o žádosti správní orgán usnesením zastaví, jestliže

- a) žadatel vzal svou žádost zpět; jestliže je žadatelů více, musí se zpětvzetím souhlasit všichni žadatelé; ve sporném řízení správní orgán řízení nezastaví, pokud se zpětvzetím odpůrce z vážných důvodů nesouhlasí,
- b) byla podána žádost zjevně právně nepřipustná,
- c) žadatel v určené lhůtě neodstranil podstatné vady žádosti, které brání pokračování v řízení,
- d) žadatel ve stanovené lhůtě nezaplatil správní poplatek, k jehož zaplacení byl v řízení povinen,
- e) zjistí překážku řízení podle § 48 odst. 1,
- f) žadatel zemřel nebo zanikl, pokud v řízení nepokračují právní nástupci nebo pokud není více žadatelů, anebo zanikla-li věc nebo právo, kterého se řízení týká; řízení je zastaveno dnem, kdy se správní orgán o úmrtí nebo zániku žadatele nebo o zániku věci nebo práva dozvěděl,
- g) žádost se stala zjevně bezpředmětnou,
- h) z dalších důvodů stanovených zákonem.

příloha 3 – Výběr ustanovení zákona 500/2004 Sb. správní řád týkajících se činnosti DÚ a DSÚ souvisejících s evidencí ÚP a Licencí

Díl 6

Rozhodnutí

§ 67

Obsah a forma rozhodnutí

(1) Rozhodnutím správní orgán v určité věci zakládá, mění nebo ruší práva anebo povinnosti jmenovitě určené osoby nebo v určité věci prohlašuje, že taková osoba práva nebo povinnosti má anebo nemá, nebo v zákonem stanovených případech rozhoduje o procesních otázkách.

(2) Rozhodnutí se vyhotovuje v písemné formě. Rozhodnutí se písemně nevyhotovuje, stanoví-li tak zákon; výroková část takového rozhodnutí, podstatné části jeho odůvodnění a poučení o opravném prostředku se pouze vyhlásí a do spisu se učiní záznam, který obsahuje výrokovou část, odůvodnění, datum vydání, číslo jednací, datum vyhotovení, otisk úředního razítka, jméno, příjmení, funkci nebo služební číslo a podpis oprávněné úřední osoby.

Náležitosti rozhodnutí

§ 68

(1) Rozhodnutí obsahuje výrokovou část, odůvodnění a poučení účastníků.