

Ministerstvo dopravy ČR

Č.j.: 70/2005-120-STSP/4

V Praze dne:

Výtisk číslo: 3

PRO SCHŮZI VLÁDY

Věc: Návrh realizace projektu Jednotného systému dopravních informací pro ČR

Důvod předložení:


Vybudování Jednotného systému
dopravních informací
pro Českou republiku

Obsah:

- I. Návrh usnesení
- II. Předkládací zpráva
- III. Projekt Jednotného systému dopravních informací pro ČR
- IV. Vyhodnocení připomínkového řízení
- V. Přílohy

Předkládá:

Ing. Milan Šimonovský
místopředseda vlády a ministr dopravy



Spolupředkládají:

Mgr. František Bublan
ministr vnitra
Ing. Dana Běrová
ministřině informatiky



N á v r h
USNESENÍ
VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY
ze dne 2005 č.

k projektu Jednotného systému dopravních informací pro Českou republiku

Vláda

I. bere na vědomí

materiál „Návrh realizace projektu Jednotného systému dopravních informací pro Českou republiku“,

II. pověřuje

místopředsedu vlády a ministra dopravy realizací projektu Jednotného systému dopravních informací s tím, že provozovatelem Centrálního datového skladu Jednotného systému dopravních informací bude Ředitelství silnic a dálnic ČR.

III. ukládá

1. místopředsedovi vlády a ministru dopravy, ministru vnitra

zajistit zapojení subjektů, organizací a institucí ve své působnosti do přípravy a realizace projektu Jednotného systému dopravních informací a do předávání dopravních informací do Centrálního datového skladu, a to do 30.6.2006.

2. místopředsedovi vlády a ministru dopravy ve spolupráci s ministrem vnitra a ministrem informatiky

- a. věcně zajistit a předložit vládě návrh legislativních změn zřízení Centrálního datového skladu, a to do 31.12.2005,
- b. věcně zajistit a předložit vládě návrh legislativních změn zřízení Centrální evidence komunikací, a to do 30.9.2005,
- c. věcně zajistit a předložit vládě návrhy legislativních změn povinnosti subjektů předávat dopravní informace v rámci Jednotného systému dopravních informací do Centrálního datového skladu, a to do 31.12.2005,
- d. věcně zajistit návaznost budovaného systému výkonového zpoplatnění komunikací na Jednotný systém dopravních informací pro ČR formou sdílení vybraných dat zejména pro průběžné vyhodnocování hustoty a rychlosti dopravního proudu,
- e. předložit vládě zprávu o plnění projektu, a to do 30.6.2006.

3. ministru informatiky
 - a. zajistit metodickou podporu projektu v oblasti sběru a sdílení dat, a to do 31.12.2006,
 - b. zajistit přístup k informacím z Centrálního datového skladu prostřednictvím Portálu veřejné správy, a to do 30.12.2006.

4. místopředsedovi vlády a ministru dopravy, ministru vnitra a ministru informatiky
zajistit financování Jednotného systému dopravních informací v rámci své působnosti.

Provedou:

místopředseda vlády a ministr dopravy
ministři financí, informatiky a vnitra

II.

Předkládací zpráva

Stále narůstající provoz a s ním spojená zvyšující se jeho hustota mají vliv na přibývající kongesce a přerušování dopravy na silnicích, zvyšující se nehodovost včetně následků na životech, zdraví a majetku a v neposlední řadě i na rostoucí dopady na životní prostředí. Fungující dopravní systém má přitom zásadní význam pro společenský i ekonomický rozvoj, zachování „trvalé mobility“ je klíčovým faktorem.

Realizací projektu Jednotného systému dopravních informací (JSDI) se Česká republika přiblíží na úroveň evropských zemí, které vybudovaly a provozují obdobné systémy dopravních informací:

Rakousko – Spolkové ministerstvo vnitra (BMV), Spolkové ministerstvo pro vnitřní záležitosti (BMI), Spolkové ministerstvo pro dopravu, inovaci a telekomunikace (BMVIT) a další veřejné organizace správců komunikací.
Německo – sběr a zpracování dopravních informací má na úrovni jednotlivých spolkových zemí na starosti speciální složka Ministerstva vnitra.

Polsko – hlavním subjektem sběru a zpracování dopravních informací je General Management of Public Roads – Generální ředitelství veřejných silnic.

Slovensko – na sběru dopravních informací na úrovni státu se nejvíce podílí Slovenská správa cest.

Itálie – zvláštním zákonem zřízený subjekt pro oblast sběru a zpracování dopravních informací je Centrum koordinace silničních informací. Spolupracuje se všemi státními a veřejnými institucemi a sídlí na půdě veřejnoprávní národní a rozhlasové televizní společnosti RAI.

Finsko – systém sběru dopravních informací je tvořen národní a místní policií, Finskou administrací silnic (Finra) a meteorologickým institutem.

S dopravními informacemi různých typů pracuje v České republice již dnes v rámci své působnosti řada subjektů veřejné správy i další subjekty veřejného a privátního sektoru. Předmětem realizace projektu Jednotného systému dopravních informací (JSDI) je optimalizované společné koordinované využití těchto informací ve prospěch subjektů veřejné správy, krizového řízení, účastníků silničního provozu, médií, dopravců a přepravců a dalších uživatelů, včetně přeshraniční výměny dopravních informací s okolními státy nebo v rámci systémů EU. Garanty poskytovaných informací v rámci svých činností jsou především zejména orgány veřejné správy (Policie ČR, HZS, Silniční správní úřady, Správci komunikací a další subjekty).

Zpřístupnění garantovaných dopravních informací dalším subjektům bude mít oproti stávajícímu stavu významný přínos pro řešení problémů spojených s bezpečností silničního provozu, s ovlivňováním chování jeho účastníků, pro zvýšení plynulosti i pro řešení dalších problémů v dopravě.

Projekt Jednotného systému dopravních informací je meziresortní aktivitou v gesci Ministerstva dopravy, Ministerstva vnitra a Ministerstva informatiky v souladu se zákonem č. 2/1969 ve znění pozdějších předpisů.

Základním úkolem je vytvořit jednotné systémové prostředí pro sběr, zpracování, sdílení a využívání dopravních informací aktivním zapojením co nejširšího spektra subjektů prioritně z řad veřejné správy včetně zajištění informační podpory procesů. Dopravní informace od každého subjektu jsou v rámci JSDI shromažďovány v Centrálním datovém skladu (CDS) a připraveny ke sdílení v rámci jiných systémů (např. Portálu

veřejné správy, HZS ČR, PČR, subjektů veřejné správy, atd.), šíření prostřednictvím médií a dalších veřejných i privátních dopravních informačních služeb účastníkům silničního provozu a všem ostatním uživatelům. CDS je datovou základnou pro nepřetržité modelování skutečného stavu provozu na pozemních komunikacích v celé ČR. Rutinní provoz CDS umožňuje shromažďovat a zveřejňovat data o dopravě v digitální podobě s uplatněním prostředků geografické lokalizace při využití státních mapových děl (dle nařízení vlády č. 116/1995) a databází. Vzájemná bezproblémová výměna dat je zajištěna využitím standardizovaných datových formátů (včetně protokolu Alert-C a výhledově i TPEG).

Jednotný systém dopravních informací pro ČR je připraven integrovat i výstupy dopravních informací z existujících, budovaných či plánovaných dopravně-telematických a ITS systémů v oblasti dopravy. Rozsah a formát (včetně protokolu Alert-C podle ČSN EN ISO 14819-2) předávaných dopravních informací z těchto systémů do Centrálního datového skladu musí být v souladu s Technickými podmínkami schválenými Ministerstvem dopravy.

Poskytování dopravních informací je veřejnou službou. Dopravní informace jsou k dispozici v základní podobě za stanovených podmínek zdarma všem, kdo zajistí jejich další šíření nebo využití ve prospěch silničního provozu a dopravy.

Zásadní prioritou je zapojení všech kompetentních subjektů veřejné správy.

Jednotný systém dopravních informací je otevřeným modulárním systémem, který:

- integruje data subjektů s vlastními informačními systémy,
- integruje data z regionálních dopravních informačních center, pokud je z hlediska koncentrace dopravy a místních podmínek silničního provozu existence centra nezbytná,
- zahrnuje vybudování specializovaných nebo univerzálních aplikací pro sběr a zpracování dopravních informací od subjektů, které vlastní informační systém nemají,
- zahrnuje i vytváření vazeb na další datové systémy v rámci ostatních subjektů a projektů v příbuzných oblastech (např. systém výkonového zpoplatnění komunikací).

Hlavní garantovanou webovou prezentací dopravních informací je Portál veřejné správy. Součástí řešení je i provozování RDS-TMC provozovatelem CDS nebo externím subjektem za podpory státu.

Základní moduly JSDI je možno vybudovat (a zahájit jejich aktivní provoz) v průběhu let 2005, 2006 a 2007, a to za předpokladu, že provozovatelem CDS bude státní instituce zpracovávající agendy související s provozem na pozemních komunikacích, správou majetku a s provozem informačních systémů.

Předávání dopravních informací veřejné správě, účastníkům silničního provozu, médiím a dalším uživatelům je v takovém případě možno zahájit průběžně od konce roku 2005 včetně zveřejňování dopravních informací na Portálu veřejné správy. V průběhu roku 2006 lze zahájit zkušební trvalý provoz RDS-TMC.

Odhad celkových investičních nákladů na vybudování JSDI v jednotlivých etapách se předpokládá v časovém horizontu tří let celkem v maximální výši do 64 milionů Kč. Odhad celkových ročních provozních nákladů je ve výši 15 milionů Kč. Nejvýznamnější položkou jsou náklady na vybudování a provozování CDS a navazujících aplikací. Odhad výše finančních prostředků vychází opět z předpokladu, že provozovatelem CDS bude státní instituce.

S ohledem na existenci a částečný provoz dílčích modulů dopravních informací v rámci jednotlivých resortů se doporučuje, aby:

1. subjekty s vlastními informačními systémy hradily pořízení, úpravu a jejich zapojení do JSDI a nezbytné provozní náklady ze svých rozpočtů popřípadě jejich financování uplatnily v rozpočtech svých zřizovatelů.
2. Kapitálové výdaje na vybudování CDS a navazujících aplikací byly hrazeny kombinací variant:
 - a. navýšením rozpočtové kapitoly Ministerstva dopravy o 45 milionů korun,
 - b. navýšením rozpočtové kapitoly Ministerstva vnitra o 4 miliony korun,
 - c. převodem rozpočtových prostředků cestou rozpočtových opatření odsouhlasených Ministerstvem financí mezi dotčenými kapitolami některého ze spolupředkladatelů a Ministerstvem dopravy.
3. prostředky na provoz CDS a navazujících aplikací byly hrazeny z rozpočtu SFDI (za předpokladu, že jeho provozovatelem bude ŘSD ČR) navýšením provozní dotace.

Náklady lze snížit při maximálním využití stávajících investic do systémů, technologií i lidského potenciálu.

Jednotný systém dopravních informací přispěje ke zvyšování efektivity výkonu veřejné správy v oblasti dopravy a umožní zavést nástroje elektronické státní správy do některých agend. Jednotný systém dopravních informací musí být v rámci předávání informací o pohybu „anonymizovaných“ vozidel (bez uvedení osobních a identifikačních údajů) napojen na systém výkonového zpoplatnění komunikací a koordinuje i realizaci projektu zavedení jednotné digitální geografické lokalizace dopravních nehod.

Vypořádání připomínek v rámci mezirezortního připomínkového řízení k návrhu projektu je uvedeno v části IV. Připomínky byly zpracovány nebo zdůvodněny.

III.

Návrh realizace projektu Jednotného systému dopravních informací pro ČR

společný projekt Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva vnitra ČR a Ministerstva informatiky ČR

1. Podstata a cíle vytvoření Jednotného systému dopravních informací

Dopravní informace jsou nástrojem zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ovlivňování chování účastníků tohoto provozu, nástrojem řízení a racionálního využívání sítě pozemních komunikací tak, aby byl zajištěn plynulý pohyb osob a zboží i v podmínkách zvýšené intenzity provozu.

Jednotný systém dopravních informací ČR je navrhován jako otevřený modulární systém, který bude sloužit ke shromažďování, zpracování, ukládání a následnému sdílení a poskytování informací určených pro oblast dopravy a její účastníky ve formě veřejné služby.

Dopravní informace vznikají u velmi širokého spektra subjektů v rámci jejich běžné činnosti a působnosti. Předmětem řešení projektu Jednotného systému dopravních informací je optimalizované společné koordinované využití těchto informací všemi uživateli. Vybudování JSDI vytvoří podmínky pro následný výrazný rozvoj dopravních informačních služeb prostřednictvím různých kanálů sdílení, šíření a poskytování dopravních informací všem uživatelům.

Projekt Jednotného systému dopravních informací je mezíresortní aktivitou v gesci Ministerstva dopravy, Ministerstva vnitra a Ministerstva informatiky s nezbytnou účastí dalších subjektů. Základním úkolem je vytvořit jednotné systémové prostředí pro sběr, zpracování, sdílení a využívání dopravních informací aktivním zapojením všech subjektů, které v rámci svojí působnosti s různými typy dopravních informací pracují.

Modulární uspořádání systému umožňuje zapojení i dalších, dosud nespecifikovaných subjektů s časovým rozložením podle vzniku reálné potřeby, a to včetně zavedení principů informační podpory procesů. Umožní pružné přizpůsobení struktury skutečným podmínkám provozu na pozemních komunikacích.

Garantem poskytování dopravních informací prostřednictvím internetu je Portál veřejné správy.

2. Východiska, požadavky veřejné správy, Evropské unie, účastníků silničního provozu.

2.1. Východiska projektu Jednotného systému dopravních informací

Vytvoření projektu Jednotného systému dopravních informací je rovněž navrhováno ve vazbě na příslušná usnesení vlády ČR:

- č. 681 ze dne 19. října 1998 O akčním programu zvýšení bezpečnosti silničního provozu,
- č. 413 ze dne 17. června 1998 O dopravní politice ČR,
- č. 702 ze dne 12. července 2000 O přehodnocení priorit a úkolů v oblasti bezpečnosti silničního provozu,

- č. 394 ze dne 28. dubna 2004 O rámcové Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, a dále
- doporučení Komise Evropských společenství ze dne 4. července 2001 k rozvoji právního a obchodního rámce účasti soukromého sektoru při implementaci telematických služeb poskytování dopravních a cestovních informací v Evropě,
- směrnice 2003/98/EC Evropského parlamentu a Rady ze dne 17. listopadu 2003 o opětovném užití informací veřejného sektoru,
- doporučení Evropské komise, Generálního ředitelství pro informační společnost pro členské státy Evropské unie.

Základem pro navrhované řešení jsou zejména výsledky projektů vědy a výzkumu Ministerstva dopravy řešených v letech 2001-2003. Jedná se o projekt č. 801/110/106 „**Metodika ovlivňování chování účastníků silničního provozu prostřednictvím médií**“ (dále jen projekt METODIKA) a projekt č. 802/110/102 „**Dopravní informační systém RDS-TMC**“ (dále jen projekt RDS-TMC).

2.2. Požadavky veřejné správy

JSDI vytváří předpoklady pro zkvalitnění a zefektivnění činnosti veřejné správy. Existence digitálního modelu stavu a chování sítě pozemních komunikací a dopravní situace na celém území ČR v reálném čase umožní kvalitnější, rychlejší a přesnější plnění současných i budoucích požadavků v rámci řady správních agend.

Souhrn potřeb subjektů veřejné správy analyzovala „Studie shrnující požadavky aktérů dopravy ČR na dopravní telematický systém z hlediska veřejné správy“:

- informace o střednědobých a dlouhodobých uzavírkách a omezeních obecného užívání na celé síti pozemních komunikací,
- stále aktualizovaný přehled o sjízdnosti komunikací z hlediska zimní údržby a dalších povětrnostních vlivů, případně další atributy spojené se zimní údržbou,
- informace o okamžité průjezdnosti komunikací zejména na nejvíce zatížených dopravních tazích,
- aktuální přehled o dopravních událostech (dopravní nehoda, překážka provozu, atd.), které mají vliv na bezpečnost a plynulost dopravy, okamžité hodnocení rozsahu tohoto vlivu,
- statistické výstupy včetně historie o dopravních nehodách a dalších událostech detailně lokalizované vzhledem k silniční síti pro průběžné vyhodnocování nehodových úseků a analýzu příčin opakovaných nehodových jevů,
- informace o nosnosti mostů, průjezdním profilu, hustotě dopravy a další informace z Centrální evidence komunikací,
- přehled o nových stavbách a rekonstrukcích stávajících úseků komunikací a jejich příslušenství včetně konkrétních atributů,
- další informace přímo nebo nepřímo související se silničním provozem.

Ministerstvo zdravotnictví požadavky doplnilo o:

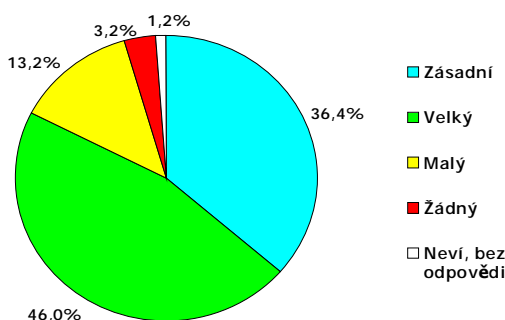
- přehled pozemních komunikací, po kterých projedou více než tři miliony vozidel za rok, a jejich dopravní zátěže za 24 hodin v rozdělení dne-večer-noc,
- informace o udělení časově omezeného povolení pro překročení hygienických limitů pro tzv. „starou hlukovou zátěž“.

2.3. Požadavky subjektů krizového řízení (KŘ) v dopravě

Takto navržený systém odstraňuje nedostatek v tom, že jednotlivé orgány řeší své potřeby vlastními informačními systémy bez žádoucí vzájemné provázanosti a koordinace. Struktura informačního systému umožní v definovaných případech sledování nebezpečných nákladů systémem GPS a umožní tak získat okamžitý přehled o pohybu těchto vozidel, čímž významně přispěje i k ochraně obyvatel v případě vzniku mimořádné události. Přínos bude spočívat ve vytvoření komplexního nástroje na podporu rychlého a kvalifikovaného rozhodování pro složky IZS a orgány KŘ na úrovni obcí, krajů, ministerstev a bezpečnostního systému ČR a bude využíván při plánování krizových opatření a při řešení mimořádných a krizových situací.

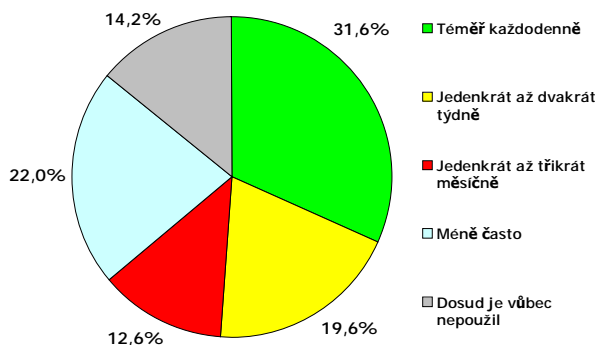
2.4. Požadavky účastníků silničního provozu

Požadavky různých skupin silničního provozu na systém dopravních informací byly velmi podrobně zmapovány v projektu METODIKA.



Již dnes dopravní informace téměř každodenně využívá téměř třetina řidičů, minimálně 2x týdně pak více než 50 procent řidičů, a to i když 80% v současnosti dostupných dopravních informací pochází přímo od řidičů, 17% z Centra dopravních informací Policie ČR a 3% z ostatních zdrojů.

Z výzkumu vyplývá, že pro více než 80 procent dotázaných mají dopravní informace velký nebo zásadní význam.



2.4. Požadavky a doporučení Evropské unie

Dopravní informace v Evropě nejsou upraveny žádným společným závazným předpisem, rozvoj této oblasti je plně v kompetenci národních zemí. Nicméně probíhá řada projektů při kterých se zkouší, testují a zavádějí nové poznatky a technologie v elektronice, elektrotechnice a komunikaci s cílem zvýšení bezpečnosti silničního provozu, kvality cestování a snížení ekologické zátěže. Výsledky řady projektů se následně staly základem pro standardy a normy Evropské unie, které postupně národní země přebírají do svých normalizačních systémů a technických podmínek. Společné evropské aktivity jsou směřovány zejména do oblasti dopravních informačních služeb.

Podrobný seznam evropských projektů je uveden v projektu RDS-TMC. Pro široké aktivní zapojení ČR do nadnárodních systémů dopravních informačních služeb JSDI zajistí aktuální autorizované ověřené digitálně geograficky lokalizované dopravní informace o dění na pozemních komunikacích v ČR. Využití dopravních informací z JSDI se předpokládá například pro přeshraniční výměnu informací a služeb na bázi RDS-TMC se Spolkovou republikou Německo a dalšími zeměmi v rámci řešení projektu Connect.

3. Výsledky a závěry projektů vědy a výzkumu, které jsou v projektu JSDI uplatňovány

3.1. Dopravní situace

Východiskem pro budování JSDI a zavádění nástrojů pro informační podporu procesů a správních agend je standardizovaná typová struktura dopravních informací vycházející z definovaných dopravních situací:

1. Stabilizovaný silniční provoz (dopravní proud) - provoz v daném místě není omezen překážkami, hustota provozu je ve vztahu ke kapacitě komunikace nízká

Charakteristika: lokalizace, hustota dopravního proudu, rychlost dopravního proudu

Informace a data: sledování dopravního proudu verbální (Policie ČR, Obecní policie, řidiči, atd.), datové (kamerové systémy, sledování flotily vozidel, dopravní detektory, výstup elektronického mýta, atd.)

2. Nestabilní silniční provoz (dopravní proud)

- a. vlivem hustoty provozu (kongesce) - provoz v daném místě není omezen překážkami, hustota provozu se blíží projektované kapacitě komunikace

Charakteristika: lokalizace, hustota dopravního proudu, rychlost dopravního proudu

Informace a data: sledování dopravního proudu verbální, datové

- b. vlivem předvídatelných omezení – provoz v daném místě je omezen úplně nebo částečně (uzavírka, překážka provozu, zvláštní užívání, nebezpečí)

Charakteristika: lokalizace, typ, podtyp, popis, rozsah a doba trvání omezení, objíždná trasa, hustota dopravního proudu a rychlost dopravního proudu vlivem omezení

Informace a data: Centrální evidence uzavírek a omezení obecného užívání, sledování dopravního proudu verbální, datové

- c. vlivem nepředvídatelných omezení – provoz v daném místě je omezen úplně nebo částečně (dopravní nehoda, porucha SSZ, překážka provozu, požár, porucha příslušenství komunikace, nebezpečí, atd.)

Charakteristika: lokalizace, typ, podtyp, popis, rozsah a předpokládaná doba trvání omezení, objíždná trasa, hustota dopravního proudu a rychlost dopravního proudu vlivem omezení

Informace a data: operativní sledování dopravní situace (Policie ČR, Obecní policie, HZS, ZZS, Správci komunikací, dispečinky dopravních ústředí a dopravně-telematických systémů, atd.), sledování dopravního proudu verbální, datové

- d. vlivem povětrnostních podmínek provoz v daném místě je omezen úplně nebo částečně (sjízdnost, viditelnost, vítr, smog, atd.)

Charakteristika: lokalizace, stav meteosituaace, lokalizace, typ, podtyp, popis, rozsah a předpokládaná doba trvání omezení následkem meteosituaace, objíždná trasa, hustota dopravního proudu a rychlost dopravního proudu vlivem omezení

Informace a data: sledování počasí (ČHMÚ, silniční meteostanice), stav a sjízdnost komunikací vlivem povětrnostních vlivů (Správci komunikací), operativní sledování dopravní situace, sledování dopravního proudu verbální, datové

- e. kombinace výše uvedených nestabilit

3. Doprava v klidu - možnost parkování a obsazenost parkovišť

Charakteristika: lokalizace, kapacita parkoviště, aktuální obsazenost parkoviště

3.2. Datová standardizace dopravních informací

Standardizovaná datová struktura dopravních informací vychází z norem a předpisů platných v ČR i v EU (např. ČSN EN ISO 14819-2) a je obsažena i ve schvalovaných Technických podmínkách Ministerstva dopravy TP 172 pro provozování dopravních informačních center MD.

Projekt METODIKA identifikoval všechny subjekty, které mohou nebo by měly poskytovat do JSDI aktuální, preventivní i ostatní dopravní informace, a to včetně konkrétních typů dopravních informací podle standardizované typové struktury. S ohledem na rozsah působnosti subjekty poskytují třídy informací:

- *autorizované* – dopravní informace jsou s ohledem na standardizovanou datovou strukturu úplné a kompletní, poskytovatel je plně zodpovědný za správnost dopravní informace,
- *neautorizované* – dopravní informace může (ale nemusí) být úplná a kompletní, poskytovatel plně neodpovídá za její správnost, informaci je nezbytné ověřovat z dalších zdrojů,
- *předběžné* – dopravní informace je (nebo může být) neúplná a nekompletní, poskytovatel s ohledem na standardizovanou datovou strukturu nemá k dispozici všechny údaje, informaci je třeba doplnit a ověřit z jiných zdrojů.

3.3. Poskytovatelé – Infrastruktura sběru dopravních informací

Subjekty prioritně zapojené do JSDI:

- Policie České republiky - dopravní nehody, požár vozidla, překážka provozu, kongesce,
- Správci komunikací (*ŘSD ČR, SÚS s působností na úrovni krajů, Technické správy komunikací ve velkých městech*) – sjízdnost komunikací, uzavírky a zvláštní užívání,
- Silniční správní úřady (*Ministerstvo dopravy pro dálnice a rychlostní komunikace, Krajské úřady pro silnice I. tř., úřady obcí s rozšířenou působností pro silnice II. a III. tř., úřady obcí pověřených výkonem státní správy pro místní komunikace*) – uzavírky, zvl. užívání,
- Hasičský záchranný sbor České republiky – dopravní nehody, požáry,
- Přepravci nadměrných a nebezpečných nákladů – omezení obecného užívání
- Český hydrometeorologický ústav – povětrnostní vlivy, počasí,
- Městské a obecní policie – dopravní nehody, požáry, překážka provozu, kongesce, porucha světelné signalizace,
- Provozovatelé dopravně-telematických aplikací a ITS systémů – kongesce, počasí
- Zdravotnická záchranná služba – dopravní nehody, nebezpečí

V dalších prioritách je vhodné zapojit subjekty:

- Správci sítí (*plyn, voda, elektřina, teplo, telekomunikace, ostatní*)
- Ministerstvo obrany, Armáda ČR
- Pořadatelé akcí
- Podniky Povodí
- Vodoprávní úřady (*Krajské úřady*)
- Celní správa
- Asistenční služba
- Dopravní podniky, Kurýrní služby, Taxislužby
- Horská služba
- Turistická informační centra
- Národní parky a chráněné krajinné oblasti

A také další subjekty schopné poskytovat zejména preventivní a ostatní informace:

- Ministerstva dopravy, vnitra, zdravotnictví, životního prostředí, zahraničí, školství, mládeže a tělovýchovy (např. z dopravní výchovy), spravedlnosti, obrany
- Státní fond dopravní infrastruktury
- Výzkumné ústavy, asociace, profesní sdružení a svazy, autokluby

V rámci projektu METODIKA byly v praxi úspěšně ověřovány některé dílčí části JSDI. Obecně je většina subjektů připravena na zapojení do JSDI, které se podle výsledků pilotních testů obejde bez větších problémů.

3.4. Distribuce účastníkům silničního provozu

Hlavním předpokladem pro sdílení a poskytování je mít autorizované ověřené dopravní informace s digitální geografickou lokalizací kódované Alert-C v CDS.

V projektu METODIKA byl ověřen konkrétní zájem médií dopravní informace šířit:

- z celkem přibližně 80-ti existujících rozhlasových programů vysílá dopravní informace v různé podobě ¾ z nich. Nejčastěji vysílají informace přímo od řidičů bez jakéhokoliv ověřování a autorizace,
- ze 3 celoplošných TV dopravní informace v různé podobě vysílají všechny,
- tisková média se věnují s ohledem na technologii výroby přehledu uzavírek a dále především preventivním a ostatním dopravním informacím,
- využití internetových médií je limitováno dostupností standardizovaných dopravních informací, v současnosti existuje cca 5 specializovaných webových serverů s dopravními informacemi různé kvality,
- využití GSM médií je limitováno dostupností standardizovaných dopravních informací, v dílčí podobě je poskytují všichni operátoři GSM,
- existence standardizovaných dopravních informací s digitální geografickou lokalizací kódovaných v protokolu Alert-C¹ (výhledově i v protokolu TPEG) umožní rozvoj dalších dopravních informačních služeb.

3.5. RDS-TMC

Služba RDS-TMC využívá datový kanál terestricky šířeného rozhlasového vysílání. Každá dopravní informace je podle evropské normy EN ISO 14819-1,2,3,4 kódována a prostřednictvím stávajících rozhlasových pozemních vysílačů šířena do navigačních přístrojů v automobilech.

Služba v České republice není dosud provozována. Pilotní testování proběhlo v roce 2003 a v lednu 2004. Předpokladem pro zahájení běžného provozu této služby je:

- existence dostatečného množství aktuálních, ověřených, digitálně geograficky lokalizovaných informací kódovaných v protokolu Alert-C,
- dokončení procesu vytváření lokalizační databáze a její standardní distribuce na CD-ROM s navigační mapou,
- dořešení dílčích organizačně-technických otázek v souvislosti s možnou modernizací kódérů vysílačů Českých radiokomunikací a s implementací lokalizační databáze do vozidlových navigačních a informačních systémů.

¹ protokoly Alert-C a TPEG jsou standardizované výměnné datové formáty unifikované Evropskou unií využívané pro nadnárodní projekty automatizované výměny dopravních a cestovních informací, Alert-C je již upraven i ČSN EN ISO 14819-2 a je přednostně využíván pro navigační systémy na bázi RDS-TMC

4. Popis projektu JSDI

JSDI je v podstatě počítačovým modelem stavu a chování sítě pozemních komunikací, který v reálném čase věrně zobrazuje dopravní situaci na celém území ČR.

Základní moduly systému tvoří (grafické schéma systému je uvedeno v Příloze V.-A):

- Infrastruktura sběru dopravních informací - tvořená subjekty, které v rámci své působnosti poskytují informace do JSDI,
- Centrální datový sklad (CDS),
- vazby na další systémy,
- distribuce na Portálu veřejné správy,
- vazby na uživatele dopravních informací.

4.1. Centrální evidence komunikací – Informační systém o silniční a dálniční síti

Významným atributem dopravních informací z hlediska jejich zpracování, sdílení a poskytování je jednotná prostorová geografická lokalizace vzhledem k síti pozemních komunikací, a to v textové podobě pro verbální komunikaci a tomu odpovídající grafické podobě elektronicky zobrazitelné nad státními mapovými díly.

ŘSD ČR – Silniční databanka v současnosti provozuje Informační systém o silniční a dálniční síti ČR (ISSDS ČR). Je to komplexní detailní systém podporující aplikačně a datově procesy v oblasti správy majetku, výstavby a nově i platformu pro oblast dopravní telematiky. ISSDS ČR je průběžně modernizován a rozšiřován tak, aby byl schopen poskytovat aplikační a datovou podporu co nejširšímu spektru uživatelů z oblasti dopravy. Silniční databanka úzce spolupracuje s organizačními jednotkami ŘSD ČR, Státním fondem dopravní infrastruktury (SFDI), kraji, městy a jimi zřizovanými správci komunikací. Toto datové zázemí zajišťuje jednotné geografické prostředí pro lokalizaci dopravních událostí. Existence i náplň Silniční databanky koresponduje s obdobnými evropskými národními institucemi tohoto druhu.

Zákon č. 13/1997 Sb. v §9 odst. 4 odkazuje na prováděcí předpis, který vymezí podrobnosti k péči vlastníka pozemní komunikace o dálnici, silnici a místní komunikaci a o jejich evidenci. Vyhláška č. 104/1997 Sb. v §5 odst. 1 říká, že: „Základní evidencí komunikací je pasport, který vedou jejich správci“, v odst. 2 pak specifikuje, že: „Rozsah a způsob vedení pasportu dálnic a silnic stanoví vlastník“ (tedy stát pro dálnice a silnice I. třídy, kraje pro silnice II. a III. třídy a města a obce pro místní komunikace). To ve svém důsledku znamená, že neexistuje komplexní centrální databáze o komunikacích, ale řada databází na úrovni jednotlivých vlastníků (ŘSD ČR, 14 krajů, cca 600 měst a obcí). Povinnost sbírat a zpracovávat data je částečně suplována smluvní spoluprací s ŘSD ČR, která probíhá na bázi dobrovolnosti jednotlivých správců komunikací. Toto řešení se jeví jako dlouhodobě neefektivní.

Pro efektivní využití datového zázemí v oblasti dopravy i v oblastech navazujících je třeba vytvořit **Centrální evidenci komunikací**, včetně vytvoření podmínek pro jeho vznik a fungování – zejména stanovení povinnosti vlastníků a majetkových správců komunikací předávat informace o komunikační síti do jednotné národní evidence.

4.2. Infrastruktura sběru dopravních informací

Každý subjekt Infrastruktury sběru dopravních informací je povinen do CDS poskytovat takové typy dopravních informací, se kterými pracuje v rámci své běžné působnosti a u kterých je schopen garantovat aktuálnost a věcnou i formální správnost.

Povinnost subjektu poskytovat dopravní informace do CDS musí být upravena zákonem, nařízením resortního ministerstva nebo nadřízeným orgánem, smlouvou či dohodou nebo jiným vhodným způsobem, a to v závislosti na typu subjektu a typu informací. Návrh novely zákona č.361/2000 Sb. předpokládá v §124 povinnost vyjmenovaných institucí veřejné správy poskytovat Ministerstvu dopravy aktuální informace, které mají vliv na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Tato povinnost by v souladu s návrhem měla být následně upravena vyhláškou Ministerstva dopravy.

Cílem Infrastruktury sběru dopravních informací je získávat o jedné události informace z více zdrojů (zejména u událostí s předem nepředvídatelnou dobou vzniku, např. dopravních nehod). Zvyšuje se tak pravděpodobnost zachycení každé důležité události, garance kvality informací i minimalizace chyb vlivem lidského faktoru.

Celkem ve finálním stavu se předpokládá zapojení cca 2500 subjektů (včetně všech jejich regionálních organizačních složek), z toho je cca polovina subjektů veřejné správy. Základním komunikačním prostředkem bude internetová síť (a webové aplikace). Minimální připojení do internetu se předpokládá 64-128 kbps. Standardem by se postupně měla stát rychlost 256 kbps a vyšší. V současnosti není k dispozici přehled o stavu a úrovni připojení na všech subjektech veřejné správy do JSDI zapojovaných. Přesné nároky na využití projektu Komunikační infrastruktury veřejné správy (KIVS) budou specifikovány na úrovni Ministerstva informatiky.

Ucelené části JSDI jsou členěny na dílčí subsystémy.

4.2.1. Subsystém Policie ČR

(Centrum dopravních informací Policie ČR, Preventivní informační skupiny Policie ČR)

Typy: A-I. Omezení obecného užívání komunikací , A-II. Kongesce, A-VI. Nebezpečí

Třída: autorizované

Stav: Zřízena speciální složka - Centrum dopravních informací Policie České republiky (CDI PČR)

Poskytování dopravních informací se řídí vnitřním předpisem č.59/2003 „Závazný pokyn policejního prezidenta ze dne 29.dubna 2003, kterým se upravuje dopravní zpravodajství v Policii České republiky“.

Dopravní informace z CDI PČR šíří Český rozhlas na základě dvojstranné smlouvy. Export dat je realizován prostřednictvím diskety (chybí přímé napojení informačního systému CDI PČR do internetu).

Zapojení do Jednotného systému dopravních informací:

Policie ČR bude předávat dopravní informace ze svého vnitřního informačního systému CDI PČR automaticky přímo do CDS.

Pro poskytování dopravních informací do JSDI je zejména nezbytné:

§ upravit vnitřní informační systém CDI PČR v souladu s typovými a datovými standardy včetně zavedení kódování v protokolu Alert-C podle ČSN EN ISO 14819-2,

§ vyřešit přímé propojení vnitřního informačního systému CDI PČR do internetu (bez použití diskety) a předávání dopravních informací do CDS přímo (mimo Český rozhlas),

§ dořešit způsob digitální geografické lokalizace s využitím ISSDS ČR ŘSD ČR a dalších zdrojů Ministerstva dopravy,

§ koncepčně řešit vazby CDI na ostatní systémy.

Zkvalitnění hardware a software CDI není pro zapojení k JSDI nezbytné, aplikace CDI je v současnosti funkční a je možno ji v tomto rozsahu provozovat bez navržených opatření. Nicméně to bude mít vliv na rychlost předávaných informací ze strany PČR.

Ekonomické a časové zabezpečení:

- § Provozní náklady nad současné výdaje zapojení do JSDI nevyvolá.
- § Investiční náklady cca 4 mil. Kč by měly být uhrazeny z rozpočtové kapitoly MV. Navýšení výdajového rámce rozpočtové kapitoly MV ze státního rozpočtu je možno požadovat nejdříve pro rok 2008.
- § Časový harmonogram jednotlivých kroků je po té závislý na dořešení konkrétního financování.

4.2.2. Subsystem HZS ČR

(generální ředitelství HZS ČR, HZS krajů)

Typy: A-I. Omezení obecného užívání komunikací, A-VI. Nebezpečí

Třída: předběžné

Stav: Dopravní informace v současnosti neposkytuje

Zapojení do Jednotného systému dopravních informací:

HZS ČR bude předávat informace o zásazích u mimořádných událostí v silničním provozu z informačních systémů 14-ti krajských operačních a informačních středisek HZS krajů přímo automaticky do CDS.

Pro poskytování dopravních informací do JSDI je zejména nezbytné:

- § upravit vnitřní HW a SW informačního systému operačních a informačních středisek HZS krajů.

Ekonomické a časové zabezpečení:

Vzhledem k rozdílným smluvním vztahům HZS krajů a dodavatele SW a HW informačního systému operačních a informačních středisek HZS krajů nebude možné zapojit celý HZS ČR do systému v jeden okamžik.

- § Investiční náklady na modernizaci SW a HW budou uhrazeny z rozpočtu MV (HZS ČR).
- § Zvýšení provozních nákladů zapojení do JSDI nevyvolá.
- § Náklady si vyžádá vytvoření modifikované SW aplikace pro komunikaci s CDS ve výši cca 300.000 Kč.
- § Přenos dat z některých HZS krajů do CDS je realizovatelný v průběhu cca 2 měsíců od zahájení realizace projektu.

4.2.3. Subsystem Silniční správní úřady

(Ministerstvo dopravy, odbory dopravy a silničního hospodářství krajských úřadů, odbory dopravy nebo jiné s touto kompetencí obcí s rozšířenou působností, stavební úřady obcí s pověřeným obecním úřadem)

Typy: A-I. Omezení obecného užívání komunikací

Třída: autorizované

Stav: Dopravní informace v současnosti systematicky neposkytují (některé úřady pouze vydaná rozhodnutí zasílají na CDI PČR). ŘSD ČR², Krajské úřady Plzeňského kraje a kraje Vysočina a někteří jednotliví Správci komunikací zveřejňují dílčí informace na svých webech³.

² o dálnicích a od začátku roku 2005 i o silnicích I. třídy

³ tyto informace však pocházejí od Správců komunikací nikoli přímo od Silničních správních úřadů, které jsou za výkon této státní správy zodpovědné

Zapojení do Jednotného systému dopravních informací:

Vytvořit podmínky pro vznik a provozování aplikace informační podpory procesů správní agendy v podobě „Národní evidence uzavírek a omezení obecného užívání komunikací“ (EV UZAVÍRKY). Úředníci všech Silničních správních úřadů budou povinně zadávat a průběžně aktualizovat vydaná správní rozhodnutí prostřednictvím webového přístupu. Řešení ve třech krocích:

- 1 - správní rozhodnutí je i nadále sestavováno a vydáváno dnešním postupem (nejčastěji v textovém editoru Word) a nejdůležitější údaje jsou zapisovány do EV UZAVÍRKY přes webové rozhraní.
- 2 - správní rozhodnutí je sestavováno a vydáváno přímo v aplikaci EV UZAVÍRKY, která nahrazuje dnes využívané šablony Word.
- 3 - aplikace EV UZAVÍRKY v elektronické formě zajišťuje nejen zpracování a vydávání správního rozhodnutí, ale i zákonem požadovaná vyjádření od dalších dotčených subjektů v rámci správního řízení.

EV UZAVÍRKY je příležitostí pro implementaci postupů elektronické veřejné správy (evidence je v základní podobě připravena na ŘSD ČR s možností jeho nasazení v průběhu cca 6-ti měsíců od zahájení realizace projektu). Specifický přístup je nezbytný k Silničním správním úřadům Magistrátu Hl. města Prahy a Magistrátu města Ostravy, kde mají vlastní informační systémy. Případná potřeba legislativní úpravy bude projednána s příslušnými odbory legislativy předkládajících ministerstev před vlastní realizací subsystému. Způsob zadávání dat do EV UZAVÍRKY bude předem projednán s Odborem pozemních komunikací Ministerstva dopravy.

Ekonomické a časové zabezpečení:

- § Provozní náklady nevzrůstají, úředníci s webovou aplikací pracují v rámci plnění stávajících úkolů. Agendy správního rozhodování budou celkově zjednodušeny a zautomatizovány (ukončení odesílání rozhodnutí na vědomí, přehled o situaci v regionu, řešení vyjádření dotčených orgánů elektronickou cestou, atd.).
- § Odpovědným garantem vzniku aplikace EV UZAVÍRKY je provozovatel CDS.
- § Investiční náklady ve variantě vývoje nadstavby nad systém uzavírek již provozovaný ŘSD ČR jsou cca 4 mil. Kč.
- § Časový harmonogram řešení je navrhován
 1. krok – 6 měsíců,
 2. krok – 12 měsíců,
 3. krok – 24 měsíců, vždy od zahájení realizace projektu.

4.2.4. Subsystém Správci komunikací

(Ředitelství silnic a dálnic ČR, krajské správy a údržby silnic, technické správy komunikací nebo obdobné organizace ve velkých městech)

Typy: A-I. Omezení obecného užívání komunikací, A-II. Kongesce, A-III. Sjízdnost, A-VI. Nebezpečí

Třída: autorizované, neautorizované

Stav: Dopravní informace o zimní sjízdnosti komunikací a počasí poskytují ve zkušebním provozu v systému Zimní zpravodajské služby ŘSD ČR a zároveň prostřednictvím telefonického dispečinku.

Zapojení do Jednotného systému dopravních informací:

Internetový systém Zimní zpravodajské služby je nezbytné zakotvit do resortních předpisů. Aplikaci je třeba následně koordinovaně rozšířit o dílčí systémy informační podpory procesů tvorby plánů zimní údržby, sledování vozidel údržby, centrální sběr a vyhodnocování informací o výkonech, letní údržbě, apod. Aplikace bude zároveň schopna plnit i roli univerzální webové aplikace.

Specifický přístup je nezbytný ke Správcům komunikací Kraje Vysočina a Plzeňského. Tyto Krajské úřady vybudovaly vlastní webové aplikace.

Ekonomické a časové zabezpečení:

- § Provozní náklady nad současné výdaje zapojení do JSDI nevyvolá.
- § Odpovědným garantem vzniku aplikace je provozovatel CDS.
- § Investiční náklady představují v základní variantě vývoje nadstavby nad systém připravovaný již pro zimu 2004-2005 na ŘSD ČR cca 2 mil. Kč. Další informační podporu procesů je třeba řešit zvlášť.

4.2.5. Subsystem Obecní policie

(městské a obecní policie)

Typy: A-I. Omezení obecného užívání komunikací, A-II. Kongesce, A-V. Parkování, A-VI. Nebezpečí

Třída: autorizované, neautorizované

Stav: Dopravní informace v současnosti systematicky neposkytují.

Zapojení do Jednotného systému dopravních informací:

Městské policie (zejména tam, kde je kamerový systém, a operační středisko se stálou službou) bude poskytovat dopravní informace do CDS prostřednictvím webové aplikace. Aplikace je vytvořena v rámci JSDI jako univerzální a je sdílena i dalšími poskytovateli.

Ekonomické a časové zabezpečení:

- § Provozní náklady nad současné výdaje zapojení do JSDI.
- § První subjekty je mono zapojit prostřednictvím univerzální aplikace do šesti měsíců po zahájení realizace projektu.

4.2.6. Subsystem Počasí

(Český hydrometeorologický ústav, Ředitelství silnic a dálnic, provozovatelé telematických aplikací)

Typy: A-VI. Povětrnostní vlivy, A-VI. Nebezpečí

Třída: autorizované, neautorizované

Stav: Informace cíleně zaměřené na silniční meteorologii poskytují pouze pro potřebu Správců komunikací. Někteří správci komunikací mají pro vnitřní potřebu k dispozici informace ze silničních meteostanic. ŘSD z D1 a TSK z komunikací v Praze tyto informace zveřejňují na webech.

Zapojení do Jednotného systému dopravních informací:

ČHMÚ je po dohodě s ŘSD ČR připraven poskytovat informace silniční meteorologie automaticky přímo do CDS nebo prostřednictvím

systému ARWIS. Formou Metodického pokynu MD je nezbytné sjednotit postup pro centrální využití dat z meteorologických stanic v rámci ČR.

Ekonomické a časové zabezpečení:

- § Provozní náklady nad současné výdaje zapojení do JSDI nevyvolá při využití stávajících vazeb ŘSD ČR – ČHMÚ a systému Arwis.
- § Případné investiční náklady by měly být hrazeny z rozpočtu ČHMÚ.
- § Přenos dat do CDS je realizovatelný v průběhu cca 2-4 měsíců po zahájení realizace projektu.

4.2.7. Subsystem Nadměrné a nebezpečné náklady

(přepřevážení nadměrných a nebezpečných nákladů)

Typ: A-I. Omezení obecného užívání komunikací, A-VI. Nebezpečí

Třída: autorizované

Stav: Dopravní informace o nadměrných nákladech jsou poskytovány pouze pokud rozhodnutí o zvláštním užívání Silničního správního úřadu zveřejní CDI PČR. Informace z průběhu přepravy nejsou k dispozici.

Zapojení do Jednotného systému dopravních informací:

Vytvořit a upravit podmínky provozování pro speciální aplikaci „Nadměrné a nebezpečné náklady“ (NÁKLADY). V definovaných případech podle druhu přepravy bude náklad v aplikaci evidován i on line sledován systémem na bázi GPS. Uživatelé dopravních informací, zejména složky integrovaného záchranného systému (IZS), získají okamžitý přehled o pohybu těchto vozidel, mají možnost kontaktu s posádkami a jsou schopni kvalifikovaně zasáhnout v případě nehody. Konkrétní řešení subsystému včetně definice rozsahu nákladů podléhajících evidenci a sledování bude před vlastní realizací projednán s gestory v rámci veřejné správy i s odbornými subjekty, a to včetně případné následné legislativní úpravy.

Ekonomické a časové zabezpečení

- § Odpovědným garantem vzniku aplikace je provozovatel CDS.
- § Provozní náklady přepravců zahrnují jejich vlastní rozpočty.
- § Investiční náklady na aplikaci představují cca 4 mil. Kč.
- § Časový harmonogram je třeba stanovit až na základě podrobné specifikace procesního modelu.

4.2.8. Subsystem Správci sítí

(správci plynovodů, vodovodů, dalších produktovodů, elektrických sítí, telekomunikačních sítí apod.)

Typ: A-I. Omezení obecného užívání komunikací, A-VI. Nebezpečí

Třída: autorizované, neautorizované, předběžné

Stav: Dopravní informace systematicky neposkytují.

Zapojení do Jednotného systému dopravních informací:

Správci sítí (zejména ve velkých městech) jsou prvním subjektem, který má podle platné legislativy právo omezit provoz na komunikaci z důvodu náhlé havárie sítě v jejím tělese. Dopravní informace budou předávat do CDS prostřednictvím webové aplikace nebo telefonicky. Aplikace je vytvořena v rámci JSDI jako univerzální a je sdílena i dalšími poskytovateli dopravních informací.

4.2.9. Subsystem Dopavně-telematické aplikace

Světelné signalizační systémy, (kamerové systémy, dopavní detektory, systémy řízení tunelů, apod.)

Typy: A-I. Omezení obecného užívání komunikací, A-II. Kongesce, A-V. Parkování

Třída: autorizované, předběžné

Stav: Dopavní informace využívá provozovatel pro vlastní potřebu.

Zapojení do Jednotného systému dopavních informací:

Dopavně-telematických systémů je zatím málo, v současnosti jsou implementovány zejména v Praze (TSK), kde vzniká regionální Dopavní informační centrum. Další centrální systémy provozuje ŘSD ČR. Předpokladem využití informací z dopavně-telematických aplikací a regionálních dopavních informačních center je jejich interpretace do podoby standardizované typové a datové struktury. Předávání dopavních informací z dopavně-telematických aplikací, ITS systémů a regionálních dopavních informačních center v rámci sítě pozemních komunikací ČR do CDS musí být v souladu s příslušnými Technickými podmínkami (např. TP 172) vydávanými Ministerstvem dopravy. Způsob a rozsah předávaných dopavních informací musí být již ve fázi projektové přípravy povinně koordinován s provozovatelem CDS.

Prioritou tohoto subsystemu je zejména propojení na systém výkonového zpoplatnění komunikací včetně oboustranného využití a výměny informací. Do novely zákona č 13/1997 Sb. je v souladu s připomínkou Ministerstva informatiky nezbytné zapracovat povinnost provozovatele systému elektronického mýta údaje z evidence o mýtném využití pro vyhodnocování hustoty a rychlosti dopavního proudu silničního provozu na sledovaných komunikacích.

Ekonomické a časové zabezpečení:

- § Provozní náklady nad současné výdaje zapojení do JSDI nevyvolá za předpokladu, že nebude vyžadován podíl na nákladech nebo výnosy.
- § Případné investiční náklady je možno specifikovat až po projednání každého konkrétního případu.
- § Časový harmonogram realizace je závislý na možnostech jednotlivých provozovatelů dopavně-telematických aplikací.

4.2.10. Subsystem podniky Povodí a vodoprávní úřady

(státní podniky na úrovni ucelených povodí, vodoprávní úřady na úrovni krajů)

Typy: A-I. Omezení obecného užívání komunikací, A-IV. Povětrnostní vlivy, počasí, A-VI. Nebezpečí

Třída: předběžné

Stav: Dopavní informace neposkytují.

Zapojení do Jednotného systému dopavních informací:

Podniky Povodí budou předávat automaticky ze svých vnitřních informačních systémů informace o stavu průtoků a vyhlášených stupních povodňové aktivity. CDS má ve spolupráci s vodoprávními úřady zpracovánu a průběžně aktualizovánu digitální mapu s vymezením krizových míst na silniční síti při 2. a 3. stupni povodňové aktivity i povodňových průtocích 5-ti, 20-ti a 100-leté vody.

CDS má ve spolupráci s vodoprávními úřady k dispozici aktualizované kontakty na povodňové orgány všech stupňů pro možnost bezprostředního ověřování průjezdnosti komunikační sítě. Konkrétní řešení realizace tohoto subsystému bude předem projednáno s Ministerstvem zemědělství, do jehož gesce subjekty spadají.

Ekonomické a časové zabezpečení:

- § Za řešení této problematiky bude zodpovědný provozovatel CDS ve spolupráci s podniky Povodí a vodoprávními úřady.
- § Investiční náklady jsou hrazeny z rozpočtu provozovatele CDS a odhadují se ve výši cca 1,5 mil. Kč.
- § Provozní náklady jsou zahrnuty v nákladech na provoz CDS. Na straně podniků Povodí a vodoprávních úřadů ke zvýšení nákladů nedojde.
- § Časový harmonogram realizace komplexního zapojení všech Povodí a vodoprávních úřadů do JSDI je odhadován na 24-36 měsíců po zahájení realizace projektu.

4.2.11. Subsystém Dopravní zpravodajové

(dobrovolní dopravní zpravodajové)

Typy: A-I. Omezení obecného užívání komunikací, A-II. Kongesce, A-IV. Povětrnostní vlivy, počasí, A-VI. Nebezpečí

Třída: neautorizované, předběžné

Stav: Dopravní informace poskytují přímo sdělovacím prostředkům (rádiím), zpracovatelským agenturám a autoklubům (ABA, DITA, ÚAMK).

Zapojení do Jednotného systému dopravních informací:

Dopravní informace od řidičů jsou nejrychlejší, nejsou a nemohou však být přesné a autorizované. Subsystém obsluhuje externí subjekt (např. autoklub) s možnou podporou státu. JSDI potřebuje z hlediska ověřování informace vzájemně vyměňovat a porovnávat.

4.2.12. Subsystém Zdravotnická záchranná služba

(operační střediska na úrovni krajů)

Typy: A-I. Omezení obecného užívání komunikací, , A-VI. Nebezpečí

Třída: předběžné

Stav: Dopravní informace neposkytují.

Zapojení do Jednotného systému dopravních informací:

ZZS zpřístupní relevantní informace z datového fondu OS ZZS o zásazích u mimořádných situací v silničním provozu z informačních systémů operačních středisek ZZS 14-ti krajů automaticky přímo do CDS. Pro předávání informací je nezbytné upravit HW a SW na straně operačních středisek ZZS krajů.

Ekonomické a časové zabezpečení:

- § Vzhledem k různé kvalitě SW a HW informačního systému operačních středisek ZZS bude zapojení krajů do JSDI probíhat postupně v delším časovém horizontu s ohledem na průběžné disponibilní prostředky zřizovatele.
- § Výše investičních nákladů na modernizaci SW a HW a úprav pro komunikaci s CDS budou vyčísleny po projednání rozsahu úprav.
- § Zvýšení provozních nákladů zapojení do JSDI nevyvolá.

§ Přenos dat krajských OS ZZS je realizovatelný s ohledem na průběžné disponibilní prostředky zřizovatele.

4.3. Subsystem Centrální datový sklad

Centrální datový sklad (CDS) je ústředním článkem JSDI.

Součástí CDS je:

- subsystém Kontrola, ověřování a autorizace
- datový sklad a archiv
- distribuční rozhraní – pro veřejné dopravní informace (určené účastníkům, silničního provozu, médiím apod.) a neveřejné dopravní informace (pro využití na úrovni veřejné správy, subjektů krizového řízení, vazeb na další informační systémy, apod.)

4.3.1. Subsystem Kontrola, ověřování a autorizace

Tento subsystém je ve své podstatě operačním pracovištěm, které:

- § kontroluje kvalitu a správnost předávaných informací,
- § kontroluje předávání informací od jednotlivých subjektů (např. správci komunikací předávají standardní informaci o sjízdnosti 3 x denně a pak vždy při změně podmínek) a v případě neplnění metodiky problém řeší,
- § sleduje vývoj událostí až do jejich ukončení a plného obnovení provozu (např. pokud není poskytnuta informace o ukončení události, subsystém jí musí aktivně vyžádat),
- § předběžné informace doplňuje o další fakta z dalších zdrojů (např. informace od HZS krajů neobsahují fakta o rozsahu omezení provozu a objízdné trase, informace od Povodí o zvýšeném stupni povodňové aktivity neobsahuje informace o zaplavení komunikací, atd.),
- § neautorizované informace porovnává s informacemi o stejné události z dalších zdrojů (např. informace o dopravní nehodě od dobrovolného zpravodaje nemusí obsahovat přesná fakta o místě a rozsahu události).

Zajištění 24 hodinového provozu předpokládá max. 15 pracovníků. Zřízení subsystému při využití stávajících existujících kapacit umožní minimalizovat náklady. V dalších etapách rozvoje tohoto subsystému je nezbytné vybudovat modul e-learningu pro pracovníky poskytovatelů dopravních informací jako součást rutinního provozu systému a uživatele vstupů JSDI.

4.3.3. Distribuční rozhraní

Zprostředkovává komunikaci CDS s uživateli dopravních informací. V základním režimu poskytuje:

- § zveřejňování informací podle nastavených parametrů na Portálu veřejné správy,
- § automatický export dat podle nastavených parametrů ve formátu XML na definované adresy,
- § export dat z formulovaného dotazu oprávněného uživatele,
- § export dat formátu Alert-C (pro distribuci prostřednictvím RDS-TMC).

4.3.4. Provozovatel Centrálního datového skladu (CDS)

Ze závěrů projektu METODIKA vyplývá, že provozovatelem CDS může být:

- státem spravovaný subjekt
- privátní subjekt, popřípadě kombinace na principu PPP.

Na základě zkušeností evropských zemí a doporučení orgánů EU se předkladatelé shodují v závěru, že pro podmínky České republiky je nejvhodnějším řešením provozování CDS státem řízenou organizací podle některé z variant:

- Provozovatelem CDS je ŘSD ČR
- Provozovatelem CDS je jiný státem řízený subjekt
- Provozovatelem CDS je státem nově založený subjekt

4.3.4.A. Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD ČR)

ŘSD ČR je státní příspěvkovou organizací zřízenou Ministerstvem dopravy ČR. V rámci hlavních úkolů daných zřizovací listinou staví, opravuje, modernizuje a provozuje státní silniční a dálniční síť na celém území republiky (dálnice, rychlostní komunikace, silnice I. třídy). Činnost ŘSD ČR je financována Státním fondem dopravní infrastruktury (SFDI), příspěvky ze státního rozpočtu, z půjček EIB a z fondů EU. ŘSD ČR má zkušenosti s využitím všech druhů veřejných prostředků, včetně prostředků EU.

ŘSD ČR disponuje množstvím primárních dat o nejdůležitější části silniční sítě v rámci vlastních majetkosprávních agend a ITS systémů. Základ pro následné rozšíření systému o aktuální dopravní informace je již vybudován a provozován v podobě Informačního systému o silniční a dálniční síti ČR (ISSDS ČR). Finančně, technicky i organizačně nejnáročnější zárodek systému CDS existuje a je ŘSD ČR bezproblémově provozován. ISSDS ČR by měl po legislativní úpravě plnit funkci Centrální evidence komunikací.

Pro plné využití ISSDS ČR v rámci projektu JSDI je nutné doplnit jednotnou referenční síť pro města, definovat pravidla aplikační logiky pro zpracování dopravních informací, rozšířit datový sklad o specifické datové registry, a podsystémy. Zároveň zabezpečit licenční využití některých dat mimo ŘSD ČR.

Vzhledem k nezávislosti Krajů na státní správě je nezbytné plnění zprostředkovatelské úlohy Ministerstva dopravy jako gestora celého projektu.

ŘSD ČR v současnosti již realizuje pilotní projekt JSDI pro D1, buduje Středisko dopravních informací, podílí se na řešení jednotné lokalizace dopravních nehod a provozuje řadu systémů okamžitě využitelných pro JSDI.

4.3.4.B Jiný subjekt řízený státem

Při volbě této varianty by určení konkrétního subjektu vyžadovalo vyčlenění většího objemu finančních prostředků, materiálně technického zabezpečení, lidských zdrojů a jejich odborné přípravy, legislativní zabezpečení rozšíření činnosti. Řešení těchto otázek by ve svém důsledku znamenalo výrazný odklad zahájení činnosti JSDI. Pravděpodobná je i duplicita s již existujícími subjekty.

4.3.4.C Nový subjekt

Při volbě této varianty by bylo třeba řešit všechny otázky obdobně jako v případě 4.3.4.B s vyšším ekonomickým i časovým dopadem. Zřízení zcela nového subjektu by bylo navíc v přímém rozporu s politikou vlády ČR.

4.3.5. Datové distribuční rozhraní

Přístup na datové rozhraní CDS je umožněn zdarma přidělením přístupových práv na základě splnění daných smluvních podmínek schválených Ministerstvem

dopravy. V některých případech může být vyžadován podíl na nákladech technologie zpracování a přenosu dat.

Roli hlavního webového prezentačního místa dopravních informací v rámci JSDI garantuje Portál veřejné správy.

Součástí řešení JSDI je vybudování a provozování systému RDS-TMC provozovatelem CDS nebo externím subjektem za podpory státu.

5. Ekonomické, legislativní a časové zabezpečení plnění projektu Jednotného systému dopravních informací

5.1. Legislativní zabezpečení realizace JSDI

Věcná řešení JSDI, která vyvolají potřeby legislativních úprav do dalších právních předpisů budou předem projednána a řešena ve spolupráci s odborem legislativy Ministerstva dopravy a odbory legislativy jednotlivých předkladatelů po schválení tohoto projektu na úrovni Vlády ČR. Legislativní úpravy zákona č. 361/2000 Sb., konkrétně §2 a §124, jsou již zapracovány do novely projednávané v Poslanecké sněmovně. Vyvolané úpravy zákona č. 13/1997 Sb. (Centrální evidence komunikací) jsou projednávány legislativním odborem Ministerstva dopravy v rámci současné novelizace této předlohy. Další vyvolané úpravy zákona budou odbory legislativy předkládajících ministerstev projednány před zahájením vlastní realizace dotčených subsystémů.

Ve vztahu k ustanovením zákona č. 365/2000 Sb. v aktuálním znění podle stanoviska Ministerstva informatiky návrh JSDI splňuje požadavky definice z § 2, písm. b a § 3, odst. 1 uvedeného zákona, přičemž samotný sběr dat splňuje náležitosti "informační činnosti".

Data z toho systému budou využívána v rámci Portálu veřejné správy, jakožto "informačního systému vytvořeného a provozovaného se záměrem usnadnit veřejnosti dálkový přístup k pro ni potřebným informacím z veřejné správy" podle § 2, písm. r) zákona č. 365/2000 Sb.

5.2. Časový harmonogram realizace JSDI

- výchozím bodem časového harmonogramu je určení provozovatele CDS,
- pokud se provozovatelem CDS stane ŘSD ČR, vlastní vznik skladu využitelného pro aktuální dopravní informace jako nadstavby ISSDS ČR je otázkou 6-12 měsíců od zahájení realizace projektu. Pokud bude provozovatelem nový subjekt, lhůta pro vznik Centrálního datového skladu je odhadována na 24-36 měsíců od zahájení realizace projektu,
- paralelně je možno dokončit a nasadit univerzální webovou aplikaci obsluhující subsystém Správci komunikací – 2. část (léto), subsystém Silniční správní úřady – 1. krok, subsystém Obecní policie, subsystém Nadměrné a nebezpečné náklady – 1. část, subsystém Správci sítí, subsystém Pořadatelé akcí, subsystém Dopravní zpravodajové a subsystém Ostatní.

Rozhodující moduly JSDI je možno vybudovat včetně aktivního zapojení konkrétních subjektů v průběhu let 2005 - 2007.

Předávání dopravních informací účastníkům silničního provozu, médiím, veřejné správě a dalším uživatelům je možno zahájit průběžně od konce roku 2005 s postupně se zvyšujícím množstvím poskytovaných dopravních informací.

Testování prezentace dopravních informací v textové podobě na Portálu veřejné správy může být omezeném rozsahu zahájeno do konce roku 2005. V průběhu roku 2006 lze zahájit zkušební trvalý provozu RDS-TMC.

Dílčí harmonogram řešení JSDI vždy pro kalendářní rok schvaluje Řídicí výbor projektu složený z náměstků předkládajících ministerstev na návrh Projektového týmu.

5.3. Ekonomické zabezpečení JSDI

Náklady na realizaci JSDI jsou uvedeny v tabulce v příloze V-B. Jsou kalkulovány v případě existence variantních řešení na střední hranici potřeb. Je uvažována situace, že provozovatelem CDS je ŘSD ČR. Čerpání nákladů se předpokládá průběžně v horizontu 2-3 let.

5.4. Ekonomické a časové zabezpečení subsystému CDS

Rozhodujícím krokem je určení provozovatele CDS. Ekonomické a časové zabezpečení bude diametrálně odlišné v případě volby ŘSD ČR, jiného subjektu řízeného státem nebo nového subjektu.

Výběr dodavatele systémů CDS a navazujících aplikací provede provozovatel CDS v souladu s ustanovením zákona 40/2004 Sb. a po dohodě s Ministerstvem dopravy.

Náklady na vybudování a provozování CDS jsou nejvýznamnější položkou JSDI.

5.4.A Investiční náklady na CDS

V případě realizace cestou rozšíření stávajícího vybavení ŘSD ČR budou náklady na dokoupení HW cca 20 mil. Kč a náklady na úpravu SW cca 10 mil. Kč. Celkem 30 mil. Kč.

5.4.B Investiční náklady na redakční systém subsystému Kontrola, ověřování a autorizace

Investiční náklady na redakční systém se odhadují ve výši cca 15 mil. Kč.

5.4.C Investiční náklady na Distribuční datové rozhraní

Investiční náklady se odhadují ve výši cca 1 mil. Kč.

5.4.D Investiční náklady na vybudování systému RDS-TMC

Investiční náklady pro distribuci RDS-TMC se odhadují ve výši cca 2 mil. Kč.

5.4.E Provozní náklady na personální zajištění CDS

Potřeba je max. 15 pracovníků. Pro odhad nákladů na lidské zdroje lze počítat s potřebou 0,5 mil. Kč/zaměstnanec ročně. K naplnění těchto míst by docházelo postupně v souladu s časovým harmonogramem realizace projektu.

5.4.F Ostatní provozní náklady CDS

Pro provoz Centrálního datového skladu je nutno uvažovat s provozními prostředky na údržbu hardware, technickou podporu, údržbu a správu a případný dovývoj a licenční pokrytí. Tyto náklady se pohybují obdobně jako u nákladů na jednotlivé aplikace v rozmezí 10-25 procent investic, celkově tedy v řádu jednotek milionů Kč ročně. Lze uvažovat i s finanční podporou provozu subsystému Dobrovolní dopravní zpravodajové.

5.4.G Zdroje pro pokrytí nákladů na vznik a provoz Centrálního datového skladu

A. Vlastní (ŘSD ČR)

ŘSD ČR již v současnosti vkládá investice na budování webové aplikace pro sběr informací o zimní sjízdnosti (subsystém

Správci komunikací). Z úrovně Ministerstva dopravy se dá zvážit využití zapojení vnitřních fondů.

B. Další zdroje

Investiční prostředky na vybudování Centrálního datového skladu a navazujících aplikací jsou hrazeny kombinací:

VARIANTA A

- ze státního rozpočtu ve výši 49 milionů korun,

VARIANTA B

- případně převodem rozpočtových prostředků cestou rozpočtových opatření odsouhlasených Ministerstvem financí mezi dotčenými kapitolami některého ze spolupředkladatelů a Ministerstvem dopravy

Provozní prostředky CDS a navazujících aplikací jsou hrazeny z rozpočtu SFDI (za předpokladu, že provozovatelem CDS bude ŘSD ČR) navýšením provozního příspěvku.

6. Management pro přípravu a realizaci projektu Jednotného systému dopravních informací

Pro přípravu a realizaci projektu JSDI jsou vytvořeny struktury:

- Řídící výbor projektu
- Projektový tým
- koordinátor realizace projektu

Struktura řízení projektu je schematicky zobrazena v Příloze V-C.

7. Závěr

Jednotný systém dopravních informací neomezuje vlastní aktivity jednotlivých subjektů Infrastruktury sběru dopravních informací, naopak poskytuje podporu a zavedení standardních formátů informací pro jejich snadnou vzájemnou výměnu.

V tomto smyslu je nezbytné zřídit Centrální evidenci komunikací transformací Informačního systému o silniční a dálniční síti ČR provozovaného Silniční databankou Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Na přípravě a realizaci Jednotného systému dopravních informací se v souladu se zákonem č. 2/1969 ve znění pozdějších předpisů podílejí Ministerstva dopravy, vnitra a informatiky. S ohledem na široký meziresortní rozsah a význam projektu je nezbytné o podporu při realizaci požádat vládu ČR.

Celkové investiční náklady na vybudování Jednotného systému dopravních informací jsou v odhadu předpokládány v průběhu 2-3 let celkem do 64 mil. Kč.

Celkové roční provozní náklady jsou v odhadu předpokládány 15 mil. Kč/rok.

V případě využití existujících kapacit lze za relativně nízkých nákladů a v relativně krátkém časovém horizontu představit a předat do užívání veřejnosti první konkrétní výsledky. V horizontu cca 2 let lze systém postupně dále rozšířit na úroveň plně odpovídající potřebám občanů České republiky a Evropské unie.

IV.
Vyhodnocení meziresortního připomínkového řízení

Materiál byl do meziresortního připomínkového rozeslán dopisem č.j.: 70/2005-120-STSP/3 dne 4.3.2005 s termínem pro zaslání připomínek do 18.3.2005. Připomínky zaslala všechna ministerstva a obeslané centrální úřady, z krajů se k materiálu vyjádřily všechny s výjimkou Plzeňského a Moravskoslezského.

Subjekt	Uplatněné připomínky	Vypořádání
Bez připomínek: Úřad vlády ČR, Úřad vlády ČR - místopředseda vlády pro ekonomiku, Ministerstvo zemědělství, Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo zahraničních věcí, Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo obrany, Ministerstvo práce a sociálních věcí, Ministerstvo průmyslu a obchodu, Ministerstvo kultury, Jihočeský kraj, Ústecký kraj, Jihomoravský kraj, Pardubický kraj, Liberecký kraj, Olomoucký kraj, Česká národní banka, Úřad pro ochranu hospodářské soutěže		
Ministerstvo financí		
	Zásadní připomínka. Návrh usnesení, odst. III., bod 4 Předkládací zpráva Finanční zabezpečení je nutné realizovat v rámci kapitoly 327 - MD, další požadavky na státní rozpočet jsou nerealizovatelné. Z tohoto důvodu nesouhlas s návrhem usnesení vlády, bod III. odst. 4 i s doporučením financování v předkládací zprávě.	Na základě dohody Řídícího výboru i předkládacích ministerstev je návrh usnesení předkládán v nezměněné podobě s požadavkem na uvolnění financí ze státního rozpočtu. ROZPOR
	Příloha V-B Není uvedena výše vyvolaných nákladů investičních u Subsystému Policie ČR	Vyvolané investiční náklady Subsystému Policie ČR pro zapojení do JSDI byly zástupci MV a PČR odhadnuty na 4 mil. Kč, částka je v připomínce MV nárokována navýšením výdajového rámce rozpočtové kapitoly pro rok 2008. Vypořádáno, upraveno
	Příloha V-B Chybně uveden v položce "hradí" u investičních nákladů HZS ČR	Upraveno na MV (HZS ČR) Vypořádáno, upraveno
	Doporučující připomínky. Vzhledem k využívání informací soukromým sektorem by se na financování systému měl tento také podílet. Požádat o spolufinancování z prostředků EU.	Dopravní informace, pokud mají plnit roli při zvyšování bezpečnosti silničního provozu musí být v základní podobě za stanovených podmínek zdarma. To nevylučuje pro některé subjekty ve stanovených podmínkách vyžadovat příspěvek na úhradu nákladů do technologií pro zpracování a přenos. Komerční využití informací přímo státem naráží na odpor některých poskytovatelů (Správci komunikací, Silniční správní úřady) Zajištění spolufinancování ze zdrojů EU je v kompetenci předkládacích ministerstev, MD řeší možnost využití prostředků z projektu Connect. Vypořádáno, zdůvodněno
Ministerstvo vnitra		
	Zásadní připomínka. Návrh usnesení, bod. III., odst. 5 Ministerstvo vnitra je schopno zajistit financování JSDI až v roce 2008, a to pokud Ministerstvo financí vyhoví požadavku na navýšení výdajového rámce kapitoly rozpočtu MV pro uvedený rok. Proto považuje za nezbytné toto zohlednit i v bodu 4 Návrhu usnesení.	Požadavek Ministerstva vnitra na navýšení výdajového rámce rozpočtové kapitoly pro rok 2008 byl do bodu 4 Návrhu usnesení zapracován ve výši 4 mil. Kč, a to i v souladu s připomínkou Ministerstva financí. Vypořádáno, upraveno

Ministerstvo informatiky		
	<p>Zásadní připomínka. Návrh usnesení, odst. III., bod 2 Vložit bod upravující povinnost věcně zajistit návaznost JSDI na systém výkonového zpoplatnění komunikací pro vyhodnocování hustoty a rychlosti dopravního proudu.</p>	<p>Usnesení doplněno v navržené podobě. Vypořádáno, upraveno</p>
	<p>Kapitola 4.2.9. Doplnit povinnost poskytovat on line informace o provozu na vybraných pozemních komunikacích tak, aby bylo zřejmé, že právě systém elektronického mýta hraje při získávání aktuálních informací o dopravní situaci zásadní roli.</p>	<p>V kapitole 4.2.9. doplněno zpracování povinnosti provozovatele systému elektronického mýta údaje z evidence o mýtném využití pro vyhodnocování hustoty a rychlosti dopravního proudu silničního provozu na sledovaných komunikacích. Konkrétní paragrafové znění při nynější novelizaci zákona č. 13/1997 Sb. zapracovává odbor legislativy MD. Vypořádáno, upraveno</p>
	<p>Požadavek na uvedení základních pilířů legislativních změn, kterých se budování JSDI dotkne.</p>	<p>Do kapitoly 5.1. bylo doplněno: "Legislativní úpravy zákona č. 361/2000 Sb., konkrétně §2 a §124 jsou již zapracovány do novely projednávané v Poslanecké sněmovně. Úpravy zákona č. 13/1997 Sb. (Centrální evidence komunikací) jsou projednávány legislativním odborem Ministerstva dopravy v rámci současné novelizace této předlohy. Další vyvolané úpravy zákona budou s odbory legislativy předkládacími ministerstev projednány před zahájením realizace dotčených subsystémů." Vypořádáno, upraveno</p>
Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy		
	<p>Zásadní připomínka. Vlastní materiál, kapitola 5.4.G Poukazují, že uživatelé této služby budou především řidiči, proto považují za vhodné hradit náklady za provoz systému ze SFDI. Státní rozpočet by měl podpořit pouze vznik systému.</p>	<p>Materiál v kap. 5.4.G., str. 18 předpokládá hrazení provozních nákladů z rozpočtu SFDI a vznik systému s podporou státního rozpočtu, tedy není v rozporu s uvedenou připomínkou. Problém řeší i připomínka Min. financí. Vypořádáno, zdůvodněno</p>
	<p>Vlastní materiál, kapitola 4.2. Do materiálu doplnit poskytovatele z řad řidičů.</p>	<p>Materiál v kap. 4.2.11., str. 14 popisuje Subsystém Dopravní zpravodajové, který uvedenou problematiku řeší. Tuto část spravují např. autokluby s možnou případnou podporou státu. Vypořádáno, zdůvodněno</p>
	<p>Vlastní materiál, kapitola 3.3. Není zdůvodněno, proč je mezi subjekty schopné poskytovat informace do JSDI zařazeno MŠMT. Požadavek na vyškrtnutí.</p>	<p>U MŠMT se předpokládá potenciální poskytování preventivních a ostatních informací. Z tohoto důvodu je účast v systému výměny informací žádoucí, v materiálu jsme doplnili do závorky příklad informací:" (např. dopravní výchova)". Vypořádáno, doplněno</p>

Kraj Vysočina		
	<p>Zásadní připomínka. Návrh opomíjí některé přesně popsané problémy spojené s provozem na komunikacích typu D1 zejména možnost monitorování provozu kamerovým systémem. Rovněž je nedostatečně zpracován způsob využití dat a jejich distribuce účastníkům silničního provozu.</p>	<p>JSDI zpracovává dopravní informace o všech dopravních situacích, které na komunikacích všech typů mohou potenciálně nastat (kap. 3.1. - str. 4). Kamerový systém je zařazen mezi dopravně-telematické aplikace a je jen jedním z možných způsobů sledování dopravního proudu. Instalace těchto zařízení je plně v kompetenci vlastníka komunikace. Z hlediska JSDI jsou důležité informační výstupy z těchto systémů (kap. 4.2.9. - str. 12). Informace určené ke zveřejnění jsou zpřístupněny prostřednictvím datového distribučního rozhraní CDS. Provozování dopravních informačních služeb je v souladu se směrnicí EU prostorem především pro privátní popř. veřejné aktivity Vypořádáno, zdůvodněno</p>
	<p>Vlastní materiál, kapitola 2.2. Návrh na doplnění přímého monitoringu provozu na rychlostních komunikacích kamerovými systémy a předávání informací řidičům prostřednictvím inteligentního dopravního značení.</p>	<p>Vybavenost komunikací aplikacemi tohoto typu materiál neřeší. To je plně v kompetenci především vlastníka komunikace. Do JSDI musí být z těchto realizovaných systémů poskytovány příslušné výstupy ve formě dopravních informací (kap. 4.2.9. - str. 12) Vypořádáno, zdůvodněno</p>
	<p>Vlastní materiál, kapitola 3.4. Navrhuje se do výčtu způsobů distribuce doplnit zmínka o nasazení inteligentního dopravního značení.</p>	<p>Inteligentní dopravní značení je v souladu s připravovanými Technickými podmínkami MD řazeno mezi dopravně-telematické aplikace. Vypořádáno, zdůvodněno</p>
	<p>Vlastní materiál, kapitola 4.2.3. Upravit povinnost silničních správních úřadů zadávat a aktualizovat informace od JSDI v novém správním řádu.</p>	<p>V souladu s kap. 4.2.3. bude vyvolaná legislativní úprava subsystému Silniční správní úřady před vlastní realizací projednána s legislativními odbory předkládajících ministerstev a výsledky zapracovány. Vypořádáno, zdůvodněno</p>
	<p>Vlastní materiál, kapitola 4.2.4. Navrhuje se zachovat specifický přístup ke správcům komunikací některých krajů tam, kde již dříve vybudovali vlastní aplikace pro sběr a zpracování dopravních informací.</p>	<p>V kap. 4.2.4. je toto přímo výslovně uvedeno. Pro uzavírky je třeba vycházet ze zákonem dané odpovědnosti Silničního správního úřadu a informace o uzavírkách od Správce komunikací brát jako doplňkové. Vypořádáno, zdůvodněno</p>
Legislativní rada vlády		
	<p>Do materiálu zahrnout jako zdroj dopravních informací i technologie určené pro systém výkonového zpoplatnění komunikací včetně zajištění obousměrného toku informací mezi oběma systémy.</p>	<p>Je již uvedeno v předkládací zprávě, bylo doplněno v kap. 4.2.9. "Prioritou tohoto subsystému je zejména propojení na systém výkonového zpoplatnění komunikací včetně oboustranného využití a výměny informací" a zároveň v souladu se zásadní připomínkou Ministerstva informatiky zahrnuto i do Návrhu usnesení a novely zákona č. 13/1997 Sb. Vypořádáno, upraveno</p>

Ministerstvo zdravotnictví		
	<p>Kapitola 2.2. Požadavky veřejné správy doplnit o informace o dopravní zátěži komunikací a o informace o udělení povolení pro překročení hygienických limitů pro tzv. "starou hlukovou zátěž"</p>	Vypořádáno, upraveno
	<p>Kapitola 3.3. Kapitola 3.1., bod 2.C Zdravotnickou záchrannou službu zařadit mezi subjekty prioritně zapojené do JSDI</p>	Vypořádáno, upraveno
	<p>Kapitola 4.2.12. Příloha V-A Příloha V-B Příloha V-C Doplnit Zdravotnickou záchrannou službu jako samostatný subsystém</p>	<p>ZZS byla původně z poskytování dopravních informací (nikoliv z využívání těchto informací) do JSDI vypuštěna v souladu s názorem, že jejím prioritním úkolem je záchrana zdraví a životů. Na základě připomínky je do materiálu zařazena s tím, že úhrada investice na úpravu HW a SW operačních středisek ZZS 14-ti krajů bude upřesněna až po analýze rozsahu potřebných úprav a bude hrazena zřizovatelem průběžně s ohledem na existenci disponibilních prostředků na úpravu, údržbu a obnovu těchto systémů.</p> <p>Vypořádáno, upraveno</p>
Ministerstvo spravedlnosti		
	<p>Kapitola 4.3. Není vyřešeno vlastnictví dat, jejich copyright a validita.</p>	<p>V souladu s kapitolou 4.3.5. informace určené ke zveřejnění budou v základní podobě za stanovených smluvních podmínek distribuovány v rámci veřejné služby. Na základě připomínek doplněna podmínka odsouhlasení smluvních podmínek Ministerstvem dopravy. Přidanou hodnotu formou dopravních informačních služeb zajišťují privátní i veřejné subjekty. U autorizovaných informací je uváděn skutečný zdroj, neautorizované a předběžné jsou distribuovány až po ověření a zdrojem je tedy CDS.</p> <p>Vypořádáno, upraveno</p>
	<p>Není vymezen právní rámec pro emitenty jednotného systému dopravních informací, které jsou určeny pro účastníky silničního provozu. Doporučuje se navrhnout preambuli, která by explicitně vymezila zodpovědnost emitenta těchto informací. Vypovídací hodnota informací s vysokou dynamikou změn (např. počasí) by měla mít omezenou validitu s ohledem na možnost chybných interpretací a možných právních kauz.</p>	<p>Právní rámec k vydávaným (mediálně šířeným) informacím pro účastníky silničního provozu je dán příslušnými zákony včetně definované odpovědnosti za šířený obsah informací. Omezujícím faktorem chybných interpretací informací s vysokou dynamikou změn je definovaná platnost zprávy, která je nedílnou součástí informace.</p> <p>Vypořádáno, zdůvodněno</p>
Středočeský kraj		
	<p>Bez připomínek. Projekt podporují za předpokladu, že nebude v budoucnu komerčně využíván, za provozovatele CDS požadují státem řízený subjekt.</p>	
	<p>Vlastní materiál, kapitola 3.3. Upřesnit termín "SÚS na úrovni krajů" vzhledem k existenci oblastních SÚS</p>	<p>Termín upraven na "SÚS s působností na úrovni krajů"</p> <p>Vypořádáno, upraveno</p>

Karlovarský kraj	
Není konkretizována obsahová náplň informací poskytovaných silničními správními úřady.	Obsahová náplň se nemění, JSDI jen zjednodušuje způsob zpracování a distribuci správního rozhodnutí elektronickou formou. Rozhodnutí silničních správních úřadů jsou autorizovanými informacemi bez nutnosti dalšího ověřování (kap. 4.2.3.) Vypořádáno, zdůvodněno
Není vyjasněna finanční náročnost zejména nákladů na HW a SW, přičemž je doporučeno hradit náklady z vlastních rozpočtů.	Zapojením silničních správních úřadů do JSDI nevznikají nad rámec běžného již většinou existujícího přístupu k internetu další náklady na HW a SW. Realizace a provoz aplikace je nákladem CDS. Vypořádáno, zdůvodněno
Obava ze zvýšení věcné a časové zátěže úředníka silničního správního úřadu zapojením do JSDI a realizací Centrální evidence komunikací.	Administrativní úkony při vedení správního řízení a vydávání rozhodnutí se zapojením do JSDI v konečné fázi zjednoduší. Evidence komunikací probíhá již dnes, cílem legislativní úpravy je její centralizace. Ani to nevyvolá nové nároky pokud je tato povinnost již dnes plněna. Vypořádáno, zdůvodněno
Obava z duplicitního rozesílání vydaných správních rozhodnutí vedle zapojení do JSDI	Realizací Centrální evidence uzavírek a její legislativní úpravou budou zavedeny elektronické nástroje státní správy, které nahradí současné postupy. Vypořádáno, zdůvodněno
Královéhradecký kraj	
Vlastní materiál, kapitola 4.2.7. V povolení přepravy nadměrných nákladů stanovit povinnost dopravce informovat o časovém průběhu přepravy, pokud má náklad (šířka) vliv na plynulost provozu.	V kap. 4.2.7. je předpoklad zavedení on line GPS sledování aktuálního pohybu nákladů definovaného rozsahu. Konkrétní detaily budou projednány před vlastní realizací subsystému. Vypořádáno, zdůvodněno
Zlínský kraj	
Vlastní materiál, kapitola 4.2.3. S návrhem souhlasí za předpokladu, že nedejde k zatížení pracovníků silničního správního úřadu. Vkládání informací do Centrální evidence uzavírek musí být jednoduché a časově nenáročné.	Administrativní úkony při vedení správního řízení a vydávání rozhodnutí nástroji elektronické státní správy se zapojením do JSDI v konečné fázi zjednoduší. Vypořádáno, zdůvodněno
Hlavní město Praha	
Chybí kvantifikace podílu jednotlivých subjektů na celkovém objemu dopravních informací.	JSDI předpokládá sběr, zpracování, sdílení a poskytování informací především od subjektů veřejné správy. Nelze vyčíslit podíly, neboť celkový počet informací závisí na četnosti jednotlivých dopravních situací (počtu dopravních nehod, vlivu průběhu zimy na sjízdnost, atd.). Pro autorizaci a ověření je nezbytné mít o jedné situaci co nejvíce informací přičemž nelze předem určit jejich podíl. Vypořádáno, zdůvodněno

	<p>Chybí vazba na vznikající regionální dopravní informační centra a vazba na TP 172 Dopravní informační centra</p>	<p>Do materiálu bylo doplněno na str. 2 předkládací zprávy "- integruje data z regionálních dopravních informačních center, pokud je z hlediska koncentrace dopravy a místních podmínek silničního provozu existence centra nezbytná." Dále do kapitoly 4.2.9. doplněna regionální dopravní informační centra jako specifický typ ITS systému. Oblast dopravních informací a jejich poskytovatelů byla do TP 172 zapracována na základě výsledků projektu vědy a výzkumu "Metodika..." a obdobně i do tohoto materiálu. Oba dokumenty byly vytvářeny v úzké součinnosti. Vypořádáno, upraveno</p>
	<p>V materiálu je podceněna role autoklubů a jejich současných již existujících systémů (str.6)</p>	<p>JSDI roli autoklubů posiluje a přímo podporuje. Autokluby získají pro své aktivity aktuální dopravní informace zejména od subjektů veřejné správy, které mohou po doplnění přidanou hodnotou i komerčně využívat v rámci stávajících i budoucích dopravních informačních služeb. Dojde i k přímé úspoře prostředků autoklubů za jejich současný duplicitní sběr těchto informací. Materiál navrhuje i možnou finanční podporu Subsystému dopravních zpravodajů. Vypořádáno, zdůvodněno</p>
	<p>Kapitola 3.5. Pro zprovoznění RDS-TMC není nezbytnou podmínkou existence CDS</p>	<p>V materiálu v kapitole 3.5. formulace upravena: "existence dostatečného množství aktuálních ...", což je hlavním smyslem existence CDS. Vypořádáno, upraveno</p>
	<p>Příloha V-C obsahuje nelogickou strukturu obsahující přehled subsystémů</p>	<p>Struktura managementu JSDI předpokládá vytvoření dílčích pracovních skupin jednotlivých postupně realizovaných nebo začleňovaných subsystémů. V rámci realizovaného DIC Praha je možno tuto pracovní skupinu nahradit pravidelnou účastí koordinátora na jednání již existujícího Řídícího výboru DIC. Ve struktuře zaveden návrh specifického subsystému pro DIC. Vypořádáno, upraveno</p>
	<p>Financování JSDI pokud jde o celostátní systém by mělo být celostátní a nepřeneset tuto povinnost na jiné subjekty (str. 3).</p>	<p>Systém je budován jako modulární propojením již existujících systémů a center a zároveň i vytvořením aplikací informační podpory procesů dosud neexistujících. Cílem je vybudovat komplexní systémové prostředí pro koordinovaný sběr, zpracování, sdílení a poskytování dopravních informací na různých úrovních celostátních i regionálních. Vypořádáno, zdůvodněno</p>

V Praze dne 1. 4. 2005

č.j. MI 1021/2005 21

Věc: Stanovisko Ministerstva informatiky k vypořádání zásadních připomínek k materiálu „Návrh realizace projektu Jednotného systému dopravních informací pro ČR“

Vážený pane řediteli,

dne 1. 4. 2005 jsem od Vás obdržela fax č.j. 104/2005-120-ORG/1, který mi byl zaslán jako oprávněné osobě k vypořádání připomínek Ministerstva informatiky k materiálu „Návrh realizace projektu Jednotného systému dopravních informací pro ČR“, ve kterém žádáte o souhlas s vypořádáním připomínek Ministerstva informatiky.

Tímto dopisem Vám sděluji, že Ministerstvo informatiky souhlasí s vypořádáním zásadních připomínek a že u žádné připomínky neexistuje rozpor.

S pozdravem

Mgr. Alena Jermářová.



Legislativně-právní odbor
Ministerstvo informatiky
Havelkova 2
Praha 3
130 00
Tel.: 221 008 260
Fax: 222 720 737
e-mail: alena.jermarova@mcr.cz

MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ, MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY

Karmelitská 7, 118 12 Praha 1

Mgr. Miroslav Š i m ů n e k

ředitel odboru legislativního a právního

Tel. 257193 231

Fax: 257193 405

E-mail: simunekm@msmt.cz

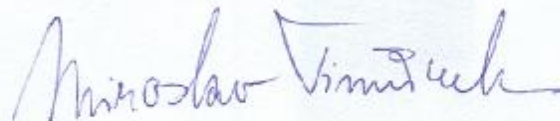
V Praze dne 6.4.2005

Č.j: 14 575/2005-14

Vážený pane inženýre,

k Vašemu návrhu na vypořádání připomínek Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy k materiálu „Návrh realizace Projektu jednotného systému dopravních informací pro ČR“ pod č.j. 70/2005-120/STSP/3, sdělujeme, že po projednání s příslušnou skupinou Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy k tomuto návrhu nemáme připomínky.

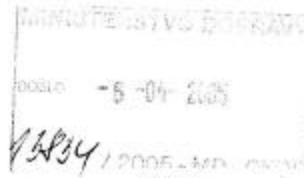
S pozdravem



Vážený pan
Ing. Pavel Š u s t r
ved. odd. odboru pozemních komunikací
Ministerstvo dopravy
nábf. Ludvika Svobody 12/1222
110 00 Praha 1

NO 120

Kraj Vysočina



JUDr. Simeona Zikmundová, ředitelka

Žižkova 57, 587 33 Jihlava
Česká republika

Tel: 564 602 250
Fax: 564 602 480
E-mail: epodatelna@kr-vysocina.cz
Internet: www.kr-vysocina.cz

Ministerstvo dopravy
P.O.BOX 9
nábf. Ludvíka Svobody 12/1222
110 15 Praha 1



VÁŠ DOPIS ZNAČKY / ZE DNE 18. 3. 2003	ČÍSLO JEDNACÍ KUJI 4064/2005 KUJIP00BK4KV	VYŘIZUJE	JIHLAVA 2005-04-01
--	---	----------	-----------------------

Souhlas s vypořádáním připomínek k „Návrhu realizace projektu Jednotného systému dopravních informací pro ČR“

Souhlasíme s Vaším návrhem vypořádání připomínek k „Návrhu realizace projektu Jednotného systému dopravních informací pro ČR“ ze dne 18. 3. 2005.

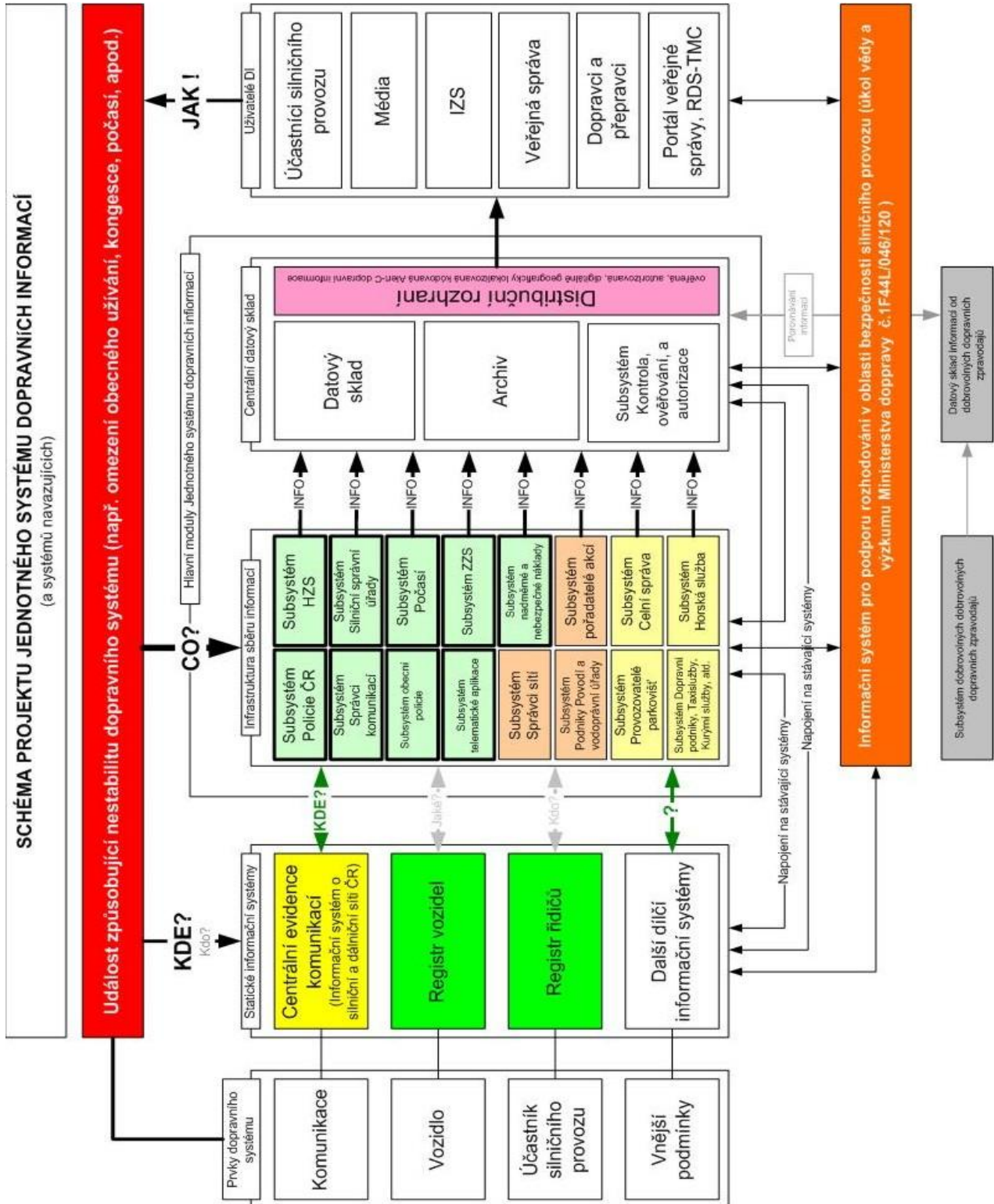
Děkujeme za spolupráci.
S pozdravem

KRAJ VYSOČINA
Krajský úřad
Odbor sekretariátu ředitele
a krajského živnostenského úřadu
Žižkova 57, 587 33 Jihlava
-5-

JUDr. Simeona Zikmundová
ředitelka úřadu

V. Přílohy

Příloha V-A
Schéma Jednotného systému dopravních informací



Příloha V-B

Odhad ekonomických nákladů na realizaci projektu Jednotného systému dopravních informací

Subsystém	Stručný popis úkolů	Vyvolané náklady investiční		Vyvolané náklady provozní			
		výše nákladů	hradí	vkládání informací	hradí	provoz aplikace	hradí
Infrastruktura sběru dopravních informací							
Policie ČR	úprava informačního systému CDI (datová struktura Alert-C, GIS lokalizace), přímé napojení do internetu a CDS mimo ČRo	4.000.000 Kč	rozpočtová kapitola MV	automatický přenos	PČR	zapojením do JSDI náklady nenarostou	PČR
HZS ČR	úprava HW a SW systému operačních a informačních středisek HZS krajů	300.000 Kč	MV (HZS ČR)	automatický přenos	HZS krajů	zapojením do JSDI náklady nenarostou	HZS krajů
Silniční správní úřady	zhotovení aplikace Národní evidence uzavírek a omezení obecného užívání komunikací	4.000.000 Kč	provozovatel CDS	náplň práce úředníků naroste minimálně	Silniční správní úřady	500.000 Kč	provozovatel CDS
Silniční správní úřad MHM Praha	úprava aplikace MP ORGA nebo využití aplikace JSDI	po projednání varianty a rozsahu úprav	MHM Praha	náplň práce úředníků naroste minimálně	MHM Praha	zapojením do JSDI nenarostou	MHM Praha
Silniční správní úřad MM Ostrava	úprava aplikace MM Ostrava nebo využití aplikace JSDI	po projednání varianty a rozsahu úprav	MM Ostrava	náplň práce úředníků naroste minimálně	MM Ostrava	zapojením do JSDI nenarostou	MM Ostrava
Správci komunikací	zhotovení aplikace Správa a údržba (letní a zimní), zároveň základ univerzální webové aplikace pro sběr dopravních informací	2.000.000 Kč	provozovatel CDS	náplň práce dispečerů naroste minimálně	Správci komunikací	300.000 Kč	provozovatel CDS
Správci komunikací - kraj Vysočina a kraj Plzeňský	úprava aplikace Krajů nebo využití aplikace JSDI	úprava aplikace krajů	Kraje	nejsou	Kraje	nejsou	Kraje
Obecní policie	nasazení univerzální webové aplikace	nad rámec univerzální aplikace ne	provozovatel CDS	náplň práce strážníků naroste minimálně	Obecní policie	součást provozních nákladů CDS	provozovatel CDS
Počasí	úprava výstupu z aplikace ČHMÚ a propojení do CDS (rozšíření stávající vazby na ŘSD ČR)	po jednání s ČHMÚ	ČHMÚ	nejsou	ČHMÚ, ŘSD ČR	nejsou	ČHMÚ, ŘSD ČR
Nadměrné a nebezpečné náklady	zhotovení aplikace Nadměrné a nebezpečné náklady	4.000.000 Kč	provozovatel CDS	výše předmětem jednání	převravci	500.000 Kč	provozovatel CDS, převravci

Správci sítí	nasazení univerzální webové aplikace	nad rámec univerzální aplikace ne	provozovatel CDS	náplň práce naroste minimálně	Správce sítí	součást provozních nákladů CDS	provozovatel CDS
Dopravně-telematické aplikace	úprava datového výstupu dopravně-telematické aplikace a propojení do CDS	po projednání každého případu	provozovatel Dopravně-telematické aplikace, provozovatel CDS	nejsou	provozovatel Dopravně-telematické aplikace	nejsou za předpokladu předávání dat internetem	provozovatel Dopravně-telematické aplikace, provozovatel CDS
Pořadatelé akcí	nasazení univerzální webové aplikace	nad rámec univerzální aplikace ne	provozovatel CDS	nejsou, náplň práce naroste minimálně	Pořadatelé akcí	součást provozních nákladů CDS	provozovatel CDS
Povodí a vodoprávní úřady	propojení aplikací Povodí do CDS, získání map záplavových území s vyznačením ohrožených míst komunikací, aktualizace databáze povodňových orgánů	1.500.000 Kč	provozovatel CDS	nejsou	podmínky Povodí, provozovatel CDS	nejsou	provozovatel CDS
Ostatní	nasazení univerzální webové aplikace	nad rámec univerzální aplikace ne	provozovatel CDS	nejsou, náplň práce naroste minimálně	Ostatní	součást provozních nákladů CDS	provozovatel CDS
ZZS	úprava HW a SW systému operačních a informačních středisek HZS krajů	po projednání rozsahu úprav	zřizovatel ZZS	automatický přenos	zřizovatel ZZS	zapojením do JSDI provozní náklady nenarostou	zřizovatel ZZS
CENTRÁLNÍ DATOVÝ SKLAD							
Kontrola, ověřování a autorizace	vybudování redakčního systému a aplikací navazujících	15.000.000 Kč	provozovatel CDS			1.500.000 Kč provoz a údržba	
Centrální datový sklad	úprava dopravně-telematických registrů v ISSDS ČR, báze pravidel pro dopravní informace, rozšíření HW	30.000.000 Kč	provozovatel CDS			4.000.000 Kč provoz a údržba	
Distribuční datové rozhraní	aplikace pro distribuci dopravních informací ve všech formátech v základním rozsahu	1.000.000 Kč	provozovatel CDS				
RDS-TMC	zprovoznění služby	2.000.000 Kč	provozovatel CDS			1.000.000 Kč provoz datové linky	

Investiční náklady na vybudování Jednotného systému dopravních informací jsou v horním odhadu předpokládány v průběhu 2-3 let celkem 64 mil. Kč. Celkové roční provozní náklady jsou v horním odhadu předpokládány 15 mil. Kč.

Příloha V-C

Struktura managementu a řízení projektu „Jednotného systému dopravních informací“

