



Č. j.: 11/2014-190-CIS/6



## **METODICKÝ POKYN Č.5 K ORGANIZACI CELOSTÁTNÍHO INFORMAČNÍHO SYSTÉMU O JÍZDNÍCH ŘÁDECH**

### **Čl. 1**

#### **Úvodní ustanovení**

1. Metodický pokyn č. 5 k organizaci celostátního informačního systému o jízdních řádech je vydáván v návaznosti na vydání vyhlášky č. 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy (dále jen „vyhláška“).

2. Zůstávají v platnosti všechna ustanovení metodického pokynu č. 4 vydaného Ministerstvem dopravy pod č. j. 56/2010-190-IDS/1 dne 5. října 2010 týkající se jízdních řádů veřejné drážní osobní dopravy na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové, jakož i dopravy vodní a letecké. Ustanovení metodického pokynu č. 4 týkající se jízdních řádů veřejné linkové osobní dopravy zůstávají v platnosti, pokud nejsou v rozporu s vyhláškou.

3. Zveřejněním metodických pokynů č. 4 a 5 na veřejně přístupných internetových stránkách Ministerstva dopravy je naplněno ustanovení § 6 odst. 3 vyhlášky.

### **Čl. 2**

#### **Komentář k vyhlášce**

1. Pro potřeby uživatelů vyhlášky je v příloze 1 obsažen komentář k ustanovením jejích paragrafů a příloh.

2. V komentáři uváděná internetová webová aplikace CISnet na adrese <http://www.cisjr.cz> slouží dopravcům a dopravním úřadům k předkládání, kontrole a postupování elektronické podoby jízdních řádů do celostátního informačního systému o jízdních řádech (CIS JŘ). Přístup do aplikace CISnet uděluje právnická osoba pověřena Ministerstvem dopravy vedením CIS JŘ.

### **Čl. 3**

#### **Datový formát a datová struktura elektronické podoby jízdních řádů**

1. Od data účinnosti tohoto metodického pokynu je pro elektronickou podobu jízdního řádu zaveden datový formát 1.11 („JDF 1.11“), jehož popis je nedílnou součástí tohoto metodického pokynu jako jeho příloha 2.

2. Zůstává v platnosti jednotný datový formát 1.9 („JDF 1.9“) popsany v příloze č. 1. metodického pokynu č. 4, který může být nadále použit pro jízdni řády veřejné linkové dopravy mimo městskou autobusovou dopravu v rozsahu, v jakém není v rozporu s vyhláškou.

3. Zůstává v platnosti jednotný datový formát 1.10 („JDF 1.10“) popsany v příloze č. 3. metodického pokynu č. 4, který může být nedále použit pro jízdní řády městské autobusové dopravy v rozsahu, v jakém není v rozporu s vyhláškou, a pro jízdní řády veřejné drážní osobní dopravy na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové.

4. Při použití datových formátů JDF 1.9 a JDF 1.10 není vyloučeno, že zpracovatel jízdního řádu linky veřejné linkové dopravy použije některé značky, resp. jejich umístění nebo popis, v rozporu s vyhláškou. Takový jízdní řád však nemůže dopravní úřad schválit.

#### Čl. 4

#### Účinnost

Metodický pokyn č. 5 nabývá účinnosti dne 1. září 2014.

V Praze 6. srpna 2014

**JUDr. Ondřej Michalčík** v. r.  
ředitel  
Odbor veřejné dopravy

Příloha č. 1. Komentář k vyhlášce č. 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy

Příloha č. 2. Popis datového formátu a datové struktury elektronické podoby jízdních řádů JDF 1.11

**Komentář k vyhlášce č. 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy****K § 1**

V úvodním ustanovení jsou definovány pojmy, které jsou ve vyhlášce dále používány na více místech. Dosavadní vyhláška definovala takto pouze časový údaj, tarifní vzdálenost, údaje o dopravci a označení linky. Definice časového údaje a tarifní vzdálenosti jsou jako vyhovující převzaty jen s dílčími úpravami, neměnícími jejich význam. U časového údaje se jedná současně o určité rozšíření jeho významu pro mezinárodní dopravu na hraniční přechody, které jsou do jízdních řádů zařazeny i v případech, kdy zde spoj nezastavuje, ale hraničním bodem pouze projíždí. Obsah definice označení linky je zúžen a podrobnosti o označení, právě tak jako o všech údajích o dopravci, jsou zahrnuty do ustanovení o obsahu jízdního řádu (§ 3), kde jsou věcně a pouze jednou použity.

Nově jsou definovány pojmy z tarifní oblasti, spoje na objednání, podmíněčně provozované spoje a výlukový jízdni řád.

Protí dosavadnímu uvádění vzdálenosti pouze v naturálních délkových jednotkách (kilometrech), která je určující pro výpočet jízdního ve vzdálenostním tarifu, je ve vyhlášce rozšířena možnost pro uvádění údajů o pásmovém či zónovém tarifu včetně jejich modifikací (zónově-relační apod.), které jsou v současné době v souladu s cenovými předpisy využívány v systémech integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících a byly již v minulosti, mnohdy v nejjednodušší podobě zcela jednotného jízdního, využívány v systémech MHD. Je proto uvedeno, co se tarifním pásmem a tarifní zónou rozumí, přičemž pro účely jízdního řádu je podstatné, aby z jejich označení [uváděného dle § 3 odst. 1 písm. d), případně podle § 8 odst. 1 písm. d)] byla odvoditelná výše jízdního v každé přepravní relaci.

Nutnost doplnění nových pojmů o spoje na objednání a podmíněčně provozované spoje vyplývá ze změny provedené zákonem č. 119/2012 Sb., kde v definici linky (§ 2 odst. 13 zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů [„zákon o SD“]) již není obsaženo slovo „pravidelné“, což umožňuje provozovat linky, spoje nebo jejich části tehdy, nastanou-li určité okolnosti. U spojů na objednání se jedná o vznik přepravní potřeby potenciálního cestujícího, který uplatněním svého požadavku stanovenou formou a ve stanoveném časovém předstihu zajistí samo uskutečnění jízdy nebo variantní změnu trasy spoje obsaženého v jízdním řádu. Podmíněčně provozované spoje jsou takové, které jsou zajištěny pouze tehdy, nastanou-li určité vnější skutečnosti, které cestující ovlivnit nemůže. Již v současné době jsou takto provozovány například spoje závislé na sjízdnosti komunikací v zimním období, avšak jsou zveřejňovány způsobem, který neumožňuje cestujícím získat relevantní informace včetně nalezení příslušného dopravního spojení. Nově by tato kategorie mohla zahrnovat např. provoz skibusů (provozovaných pouze za předpokladu dostatečného množství sněhu), vodáckých autobusů (provozovaných pokud vodní stavy umožňují splavnost vodního toku) a turistických autobusů a jízdních souprav (jezdících jen za příznivého počasí).

Výlukový jízdni řád je definován jako jízdni řád přechodný, který nahrazuje platný „řádny“ jízdni řád linky na stanovenou dobu, po jejímž uplynutí se obnovuje platnost tohoto dříve schváleného jízdniho řádu bez dalšího administrativního opatření. Další podrobnosti k výlukovým jízdniím řádům i k tomuto pojmu, který s výrazným věcným posunem nahrazuje dosud částečně užívaný, ale legislativně nezavedený pojem „objížd'kový jízdni řád“ jsou obsaženy v textu k § 2.

**K § 2**

Způsobem zpracování jízdniho řádu se rozumějí pravidla, která musí dopravce respektovat při tvorbě jízdniho řádu, který je chápán v širším pojetí jako technologický předpis pro provozování dopravy na lince. Silniční linková doprava, na rozdíl od dopravy drážní, není významně ovlivněna

kapacitou dopravní cesty s výjimkou zastávek. Není proto třeba zpracovávat komplexní „traťový“ jízdní řád a je možné uvažovat o parametrech každé linky téměř samostatně. Proto není ani podmínkou konstruovat jízdní řád nákrešný (grafikon) a dopravce může v jednodušších případech pracovat jen s jednotlivými časovými údaji. Při jejich určení vychází přirozeně z prvotní potřeby zajištění přepravy cestujících v určitém časovém období a přepravní relaci. Tyto požadavky mohou být zjišťovány samotným dopravcem nebo mohou být formulovány v uzavřených smlouvách o veřejných službách v přepravě cestujících územními samosprávnými celky nebo organizátory dopravy (§ 6 odst. 2 zákona č. 194/2010 Sb.). Sestava jízdního řádu pak spočívá v koordinaci těchto požadavků s technickými, ekonomickými a personálními možnostmi dopravce. Přitom musí být respektovány dopravní a přepravní podmínky každého spoje, z nichž se provoz na lince skládá a z nichž vyplývá doba jízdy mezi jednotlivými zastávkami. Ve vnitrostátní dopravě musí být dále respektovány podmínky provozování dopravy, které jsou, resp. mohou být stanoveny v rozhodnutí o udělení, popř. změně licence. V mezinárodní dopravě, kde se jízdní řád předkládá současně se žádostí o udělení licence či povolení, takové omezení a priori neplatí. S ohledem na průběh připomínkového řízení je třeba na tomto místě připomenout, že žádnou zákonnou povinnost dopravce nelze prováděcím právním předpisem delegovat na jiné právnické osoby, např. organizátory veřejné dopravy.

Jednotlivá ustanovení § 2 stanoví konkrétně, které základní skutečnosti je třeba při zpracování jízdního řádu respektovat. V právním předpisu jsou obsaženy proto, aby bylo dopravním úřadům dáno ve správním řízení o schválení jízdního řádu oprávnění jejich naplnění zjišťovat (jako podklady řízení) a dopravcům byly vymezeny podmínky, jejichž nerespektování by mělo za následek neschválení jízdního řádu. Obecně vycházejí uvedené skutečnosti z jiných platných právních předpisů a jejich naplňování předchází i případným nepříznivým dopadům na ostatní silniční dopravu.

Součástí zpracování jízdního řádu je i určení doby jeho platnosti. Z dikce § 17 a 18 zákona o SD vyplývá, že je předpokládáno schválení jízdního řádu po udělení licence před zahájením provozu na lince a provádění změn v termínech zveřejněných Ministerstvem dopravy (dále jen „ministerstvo“). Dosavadní vyhláška tak bez výslovné právní opory omezovala ve svém § 2 odst. 3 platnost jízdního řádu do „konce platnosti“, k jehož stanovení ale nemá ministerstvo plné zákonné zmocnění. Tento model byl převzat z důvodu věcné návaznosti na celostátní drážní dopravu, kde se každoročně vydává jízdní řád nový. Dosavadní úprava tak omezovala platnost jízdního řádu veřejné linkové dopravy na období jednoho roku (resp. přesně 52 nebo 53 týdnů). Pro dopravu městskou se dovozovala možnost platnosti neomezené, ale pouze nepřímo z ustanovení § 4 odst. 1 písm. h) dosavadní vyhlášky, které umožňovalo konec platnosti na jízdním řádu neuvádět. Nově jsou uvedena ustanovení o platnosti jízdního řádu do plného souladu se zákonem o SD.

Obecně je platnost jízdního řádu vztažena pouze k platnosti licence. Dopravci se však ponechává možnost nechat si schválit jízdní řád na dobu odlišnou, jejíž konec ovšem nemusí být dán jen pravidelným prosincovým termínem změny jízdního řádu drážní železniční dopravy jako dosud, ale může být určen k jakémukoliv již ministerstvem zveřejněnému termínu. Tato doba tedy může být jak kratší než dosud, bude-li změna již předem předpokládána, nebo naopak delší, např. u linek bez vazby na železniční dopravu. Tato volba je ponechána plně na vůli dopravce nebo bude vyplývat ze závazků z uzavřených smluv o veřejných službách v přepravě cestujících. Je tak fakticky zrušena povinnost pravidelného každoročního předkládání všech jízdních řádů ke schválení, která byla založena pouze podzákonným právním předpisem, čímž může dojít k mírnému snížení kumulované administrativní zátěže dopravních úřadů v období ke konci kalendářního roku, kdy s respektováním správních lhůt některé z nich schvalují řádově stovky jízdních řádů k jednomu datu.

Ve skutečnosti se ovšem bude většina jízdních řádů v prosincovém termínu každoročně měnit jako dosud, a to s ohledem na již uvedenou věcnou vazbu na drážní dopravu, kde je k tomuto termínu nadále vydáván nový celostátní jízdní řád drah celostátních a regionálních. V něm však přesto na některých tratích nemusí docházet k časovým úpravám jízd vlaků. Dále existují linky

silniční dopravy vůbec nenavázané na drážní dopravu, jako některé linky s převažujícím charakterem přepravy žakovské a dělnické, u nichž jsou časové údaje vázány např. na začátky a konce vyučování či pracovních směn, a dále všechny dálkové linky neprovozované na základě smluv o veřejných službách v přepravě cestujících.

Kdykoliv před ukončením platnosti schváleného jízdního řádu, dokud bude v platnosti licence na příslušnou linku, může dopravce zpracovat změnu jízdního řádu s platností od zveřejněného termínu, tj. jako dosud. Musí ji zpracovat vždy tak, aby mohla být předložena a schválena do ukončení platnosti dříve schváleného jízdního řádu, neboť bez něj linkovou dopravu provozovat nelze (§ 18 písm. c) zákona o SD). Změnu jízdního řádu zpracovává dopravce i při změně licence, pokud se jedná o takovou změnu licence, která si změnu jízdního řádu vyžaduje (např. změna trasy linky, počtu zastávek apod.).

Změny jízdního řádu se zpracovávají se všemi náležitostmi nového jízdního řádu a dopravce může zvolit i jeho platnost ve stejném rozmezí jako u jízdního řádu „nového“. Pro zjednodušení administrativního procesu je explicitně stanoveno, že změnou je dosavadní jízdní řád automaticky nahrazen, a není jej tak třeba rušit samostatným rozhodnutím nebo částí výroku rozhodnutí ve společném řízení, neboť současně může pro každou linku platit pouze jeden jízdní řád. Jedná se o současnou praxi, která je pouze vtělena do právního předpisu.

Podmínky zpracování jízdního řádu obsažené v odstavcích 4 a 5 jsou v zásadě převzaty ze současné úpravy, neboť reflektují obecné požadavky na bezpečnost a pravidelnost linkové dopravy s respektováním objektivních podmínek na jednotlivých dopravních trasách, linkách a spojích.

Nově je doplněn postup dopravce při uzavírkách a objížďkách na pozemních komunikacích a v případech krizového stavu, přičemž je uvažován stav po poslední novele zákona o SD, která umožňuje mimo vyhlášené termíny provádět změny jízdních řádů i v případech plánovaných uzavírek, které byly dosud zcela nelogicky z této možnosti vyloučeny. Použitá formulace vychází ze skutečnosti, že silniční správní orgány svým rozhodnutím často fakticky na přechodnou dobu mění obsah licence, aniž by tuto změnu mohl ve stejných termínech provést formálně stanoveným způsobem dopravní úřad. Pro tyto případy je dopravce ve vztahu k cestujícím vázán ustanoveními cenových předpisů a při objížďce trávající déle než 7 dnů je povinen stanovit nové tarifní vzdálenosti. Nastane-li taková situace, je prakticky vždy nutné upravit i časové údaje jízdy spojů dotčené linky, což nelze provést jinak, než jízdním řádem. Dopravci je proto dána možnost zpracovat na dobu, která je stanovena pro výluky či objížďku rozhodnutím příslušného správního orgánu, výlukový jízdní řád, který v těchto případech nemusí být v souladu s rozhodnutím o udělení licence. Po uplynutí této doby se automaticky obnovuje platnost dříve schváleného jízdního řádu. Stejně podmínky platí pro jízdní řád schválený postupem mimo správní řízení pro období, na které byl vyhlášen krizový stav podle zákona č. 240/2000 Sb.

Zpracování výlukového jízdního řádu je umožněno při uzavírkách a objížďkách na pozemních komunikacích a v případech krizového stavu i v případech, kdy nedojde ke změně trasy a zastávek linky proti platné licenci, ale pouze ke změně časových údajů jízdního řádu. Takový výlukový jízdní řád je možné zpracovat i pro linky, které jsou jen nepřímo dotčeny dočasnou změnou navazující dopravy, ať již drážní nebo linkové, vyvolanou u drážní dopravy technickými nebo dopravními důvody, u dopravy linkové opatřeními na komunikacích. I v těchto případech se jedná o změnu časových údajů, která slouží k zachování dočasně narušených přepravních vazeb mezi časově a prostorově provázanými spoji (vlaky). V těchto případech se nejedná o vazbu na rozhodnutí správního orgánu nebo stav vyplývající z krizové situace, ale pouze o odbornou úvahu dopravce, případně respektování požadavku objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících.

Jiné „dočasné“ (krátkodobé) jízdní řády nejsou přípustné. Pokud například dopravce v městské autobusové dopravě požádá o změnu jízdního řádu na období letních školních prázdnin, musí být po uplynutí jeho platnosti znovu předložen a schválen jízdní řád „celoroční“. O schválení obou takových jízdních řádů může ovšem dopravce požádat společně před začátkem prázdnin, a dopravní úřad pak rozhodne ve společném řízení jediným správním aktem.

Pro všechny uvedené případy dočasných opatření byl zvolen obecný název „výlukový jízdní řád“. Ten je již v současné době užíván téměř výhradně v dopravě městské (a zcela plně ve veškeré dopravě drážní), v silniční dopravě linkové se dosud v některých případech používá méně výstižný a mnohdy nepřesnější termín „objíždčkový“. Za méně výstižný je třeba ho označit nejen z toho důvodu, že nikoliv každá výluka provozu je způsobena objíždčkou (např. krizový stav), ale rovněž proto, že z důvodu uzavírky pozemní komunikace mohou být prováděna taková opatření, která jako „objíždčku“ označit vůbec nelze (např. zkrácení linky). Pouhá změna časových údajů, která rovněž může být obsahem krátkodobě schváleného jízdního řádu, nemá pak s objíždčkou společného vůbec nic (např. dočasné omezení maximální rychlosti na pozemní komunikaci při její opravě).

### **K § 3 a 4**

Dosavadní právní úprava rozlišovala tři podoby jízdního řádu – pro linkovou dopravu, pro městskou autobusovou dopravu a pro mezinárodní linkovou dopravu, přičemž nerozlišovala mezi podobou jízdního řádu předkládaného ke schválení a podobou pro uveřejňování (prezentaci pro cestující veřejnost). V souvislosti s vytvářením integrovaných dopravních systémů, které charakterem poskytovaných přepravních služeb jsou bližší dopravě městské než linkové, a po zahrnutí jízdních řádů městské autobusové dopravy do CIS JŘ již toto dělení a způsob zveřejňování nevyhovuje. Je proto provedeno maximální sjednocení podoby jízdních řádů předkládaných ke schválení dopravním úřadům (popř. ministerstvu), v níž jsou pak jízdní řády obsaženy a pro veřejnost zpřístupněny v CIS JŘ. Z této jednotné podoby jsou pouze v nezbytném rozsahu, který vyplývá z odlišnosti správního řízení i charakteru provozu v mezinárodní dopravě, stanoveny v následujícím § 5 výjimky pro tento druh dopravy.

Stanovená podoba jízdního řádu pro schvalování poskytuje dopravní úřadům veškeré podklady pro řízení o jejich schválení, které se provádí podle zásad správního řízení pro každý případ žádosti dopravce samostatně (případně ve společném řízení po jejich spojení). Vychází ze současného provedení jízdního řádu linkové dopravy, který je užíván bez větších změn obsahu a vnější podoby již více než 60 let. Pro cestující využívající informační potenciál CIS JŘ umožňuje tato úplná podoba získání všech informací, které jsou pro každou linku dostupné, a to ve zcela jednotné formě. Zveřejňování jízdních řádů na označnicích zastávek, případně na jiných místech, naplňuje pro cestující poněkud jinou funkci, kterou lze chápat jako operativnější. Jí je pak přizpůsobena podoba jízdních řádů, určená pro jejich zveřejňování, která je popsána v § 7 a 8.

Proti současnému obsahovému stavu jízdního řádu dochází pouze k následujícím změnám nebo úpravám.

U názvů zastávek je explicitně stanoveno uvedení všech zastávek v logickém uspořádání vždy tak, jak při jízdě jednotlivých spojů po sobě fyzicky následují. Znamená to, že v určitých případech (např. při dvojí obsluze téže zastávky nebo u linek s variantními trasami ve smyslu platné licence) musí být některá zastávka uvedena i vícekrát. Jedná se ovšem pouze o zpřesnění, resp. kodifikování současného stavu. Dopravce není povinen všechny zastávky obsažené v licenci obsluhovat, pokud není tato podmínka v rozhodnutí o udělení licence výslovně stanovena. V jízdním řádu však i takové zastávky musejí být obsaženy, aby byla zachována nezbytná vazba mezi obsahem licence a jízdního řádu.

Nově je umožněno zapracování tarifních údajů zónového a pásmového tarifu s tím, že i pro linky, na nichž je takový tarif zaveden, je zachováno dosavadní povinné uvádění skutečné vzdálenosti v délkových jednotkách (kilometrech). Tento údaj má význam jak pro informování cestujících, tak i pro objednatele dopravy. Pro nadpis tarifních údajů zónového a pásmového tarifu je zavedena univerzální zkratka „TPZ“ ve smyslu „Tarifní Pásmo nebo Zóna“, neboť u některých linek není vyloučena i kombinace obou tarifů.

Podrobnějším způsobem je stanoven způsob uvádění časových údajů, a to pro možnost zahrnutí spojů na objednání a spojů podmíněně provozovaných ve variantních trasách. V těchto případech může dojít k situaci, kdy pro některé zastávky nemůže být určen jednoduše čas příjezdu a odjezdu, který může být závislý na akceptaci objednávek či podmínek v předcházející části trasy.

Je proto stanoven takový způsob, který zajišťuje nemožnost dřívějšího odjezdu za zastávky, při kterém by spoj cestujícímu ujel, a současně umožňuje zajištění časové vazby na přípojně spoje. Zároveň je vhodným způsobem cestujícímu poskytnuta informace o maximální době, o kterou se může skutečný čas lišit od uváděného minimálního časového údaje, rozhodného pro nutnost jeho příchodu na zastávku. Stanovená forma těchto informací umožňuje jejich využití i pro následné aplikace (vyhledání spojení).

Ruší se povinné uvádění opatření pro přechod na letní a z letního času dosud platné pro linkovou dopravu. Při posledním zjišťování činil počet takových spojů na celém území státu pouze pět. Je proto vhodné, aby stejně jako dosud v dopravě městské, bylo ponecháno na vůli dopravce, zda příslušné opatření zapracuje do jízdního řádu při mírném snížení jeho přehlednosti (při roční platnosti zahrnutí až dvou dalších sloupců časových údajů pro spoje jedoucí v přechodových nocích), nebo je bude řešit způsobem obvyklým v městských dopravách, kde je počet takových spojů o mnoho řádů vyšší, tj. např. samostatnými informačními vývěskami.

Rovněž se ruší povinné uvádění údajů o smluvních přepravních podmínkách a tarifu. S ohledem na objem těchto informací, které z prostorových důvodů nemohou být na ploše jízdního řádu publikovány v použitelné podobě, byla tato dřívější povinnost fakticky odbývána pouhým odkazem na místo, kde jsou takové údaje zveřejněny. V současné době se pro publikaci takových údajů využívají prakticky možnosti elektronického dálkového přístupu. Možnost uvádění nejdůležitějších informací o smluvních přepravních podmínkách i tarifu v jízdních řádech je však nadále zachována.

Spoje linek, obsažené v jízdním řádu, jsou obecně v provozu po všechny dny jeho platnosti. Pokud takto provozovány nejsou, je časové omezení vyznačeno v záhlaví, a to značkami a symboly, které jsou obsaženy v bodu 1 přílohy č. 2. Kromě značek pro časový rozsah provozu spojů jsou v jízdních řádech používány další značky, a to pro omezené nebo zvláštní využívání spojů a zastávek a pro informace o rozšířených přepravních možnostech a s přepravou souvisejících služeb. Podrobnosti k těmto značkám jsou uvedeny v komentáři k příloze č. 2.

Kromě vlastního obsahu jízdního řádu obsahuje vyhláška i určitá pravidla pro jeho vnější podobu a prostorové (resp. plošné) uspořádání obsažených údajů. Účelem těchto ustanovení je sjednocení formy, ve které jsou obsažené informace přenášeny k jejich adresátům.

Pro zjednodušení tabulky používaných značek (příloha č. 2) je obsaženo ustanovení o textových informacích uváděných v dolní části jízdního řádu, aby bylo patrné, ke kterým značkám musí být rozšiřující informace (kromě vlastního vysvětlení jejich významu) podávány. Příkladem jsou uvedeny i ostatní kategorie textových informací, které je možné a vhodné na tomto místě uvádět.

Možnost uspořádání jízdního řádu jako jednosměrného nebo obousměrného se nemění.

## **K § 5**

Předcházející § 3 a 4 určují jednotný obsah a vnější podobu jízdního řádu. V mezinárodní dopravě existují odlišnosti, které mají na výslednou podobu jízdního řádu určitý dopad, aniž by však znamenaly narušení strukturální jednoty těchto náležitostí. Je proto možné ustanoveními § 5 pouze dílčím způsobem doplnit a zpřesnit obsah některých údajů.

V mezinárodní dopravě je, na rozdíl od dopravy vnitrostátní, nejen možné, ale prakticky i velmi časté provozování jedné linky více dopravci. Cestující musí mít ovšem i v takovém případě k dispozici informaci, který dopravce provozuje určitý konkrétní spoj, a s nímž tak uzavírá přepravní smlouvu. To se prakticky děje v postačujícím rozsahu tak, že údaj v záhlaví jízdního řádu obsahují údaje o všech zúčastněných dopravcích s uvedením čísel spojů, které každý z nich zajišťuje.

Jízdní řád mezinárodní linky obsahuje časový údaj o překročení státní hranice i pro spoje, které zde nemají zastávku pro výstup či nástup cestujících, a to s použitím značky „CLO“. Jedná se o označení, které je v souladu s praxí užívanou i v jiných státech a které v mezinárodní dopravě, kde

povolání neobsahuje konkrétní vymezení trasy linky jednotlivými pozemními komunikacemi, umožňuje dopravním úřadům zamezit dopravcům případné využívání hraničních přechodů, které nejsou svými parametry vhodné k využívání linkovou dopravou.

## **K § 6**

Předcházející vyhláška umožňovala dopravním úřadům v ustanovení § 2 označeném jako „Způsob zpracování jízdního řádu a jeho změn“ stanovit dopravcům způsob a lhůtu předkládání jízdních řádů ke schválení. Změnou zmocňovacího ustanovení § 17 odst. 6 zákona o SD je nyní umožněno zpracovat do prováděcího předpisu ustanovení ke způsobu předkládání jízdního řádu v konkrétní podobě, a tím i jednotněji.

Je zakotveno předložení žádosti o schválení jízdního řádu správnímu orgánu v podobě, v níž byl podle předcházejících ustanovení zpracován (§ 2), a s údaji, které musí obsahovat (§ 3 a 4, event. § 5). Obecně se jedná o řízení o žádosti podle § 44 správního řádu, jehož dalšími ustanoveními se proces schvalování dále řídí. Žádost o schválení včetně přiloženého jízdního řádu se tak může předkládat v podobě hmotné s doručením osobním nebo prostřednictvím poskytovatele poštovních služeb nebo v podobě elektronické s doručením do datové schránky správního orgánu nebo na elektronickou adresu se zaručeným elektronickým podpisem.

Z důvodu včasného poskytování informací obsažených v jízdním řádu je třeba jej zveřejnit s určitým předstihem před zahájením jeho platnosti, a proto musí i proces schválení proběhnout tak, aby řízení bylo ukončeno nikoliv až k datu zahájení platnosti jízdního řádu, nýbrž se zmíněným časovým předstihem. Předcházející vyhláška kromě stanovení lhůty v § 2 ukládala dopravním úřadům v ustanovení § 7, týkajícím se organizace CIS JŘ, postoupit schválený jízdní řád do CIS JŘ nejpozději 15 pracovních dnů před začátkem jeho platnosti. Časové určení ve vazbě na CIS JŘ se osvědčilo jako plně vyhovující, protože však CIS JŘ není jediným zdrojem pro získání informací o jízdních řádech, je nyní toto ustanovení obsaženo v části vyhlášky, která popisuje předkládání jízdního řádu.

V souvislosti se zařazením jízdních řádů městské autobusové dopravy, v níž dochází k častějším změnám, které nejsou nijak zákonem omezeny, se mírně zkracuje výše uvedená lhůta pro postoupení všech jízdních řádů do CIS JŘ z 15 pracovních na 15 kalendářních dnů. Zde je třeba poznamenat, že tato lhůta bude vždy kompromisem mezi žádoucí pružností dopravního systému reagovat na vzniklé přepravní potřeby a informační hodnotou při střednědobém plánování cest cestujícími ve veřejné dopravě. Protože se současně jedná o lhůtu pořádkovou, není vyloučeno, aby v ojedinělých a zvláště zdůvodněných případech ji dopravní úřad nedodržel s vědomím možných důsledků jak pro cestující, tak pro hodnocení vlastní činnosti (riziko nesprávného úředního postupu). Schválení jízdního řádu mimo stanovenou lhůtu by mělo být dopravním úřadem v rozhodnutí o schválení jízdního řádu řádně zdůvodněno.

Pro postupování jízdních řádů do CIS JŘ je nezbytná zcela jednotná elektronická podoba, s exaktně definovaným datovým obsahem a datovou strukturou, a proto musí vyhláška obsahovat ustanovení, které tuto podobu zajišťuje. Dopravce proto musí dopravnímu úřadu kromě žádosti, jejíž obsah vychází ze správního řádu, předložit (tj. zaslat nebo dodat prostřednictvím elektronických prostředků či na elektronickém nosiči) i datovou, jednotně strukturovanou podobu. Zvolený formát i struktura musí umožňovat automatizované zpracování dat pro potřeby CIS JŘ uvedené v § 9. Ve skutečnosti u naprosté většiny dopravců bude jako výchozí existovat tato druhá podoba, v níž se jízdní řád v současné době již téměř výhradně za pomoci výpočetní techniky zpracovává. Vyhláška uvádí podobu fyzicky čitelnou s obsahem podle předcházejících paragrafů vyhlášky, která je zpravidla získána konverzí z podoby elektronické, na významově prvním místě pouze z důvodu zachování zřetelné vazby na proces schvalování, který se řídí správním řádem.

Ustanoveními § 6 je určeno, že v řízení o žádosti o schválení jízdního řádu se vlastní jízdní řád předkládá ve dvou fyzicky odlišných, ale obsahově shodných podobách. Pokud by podmínka shodnosti nebyla naplněna, jednalo by se o vadu žádosti s důsledky podle správního řádu. Rozhodnutím o schválení jízdního řádu je – kromě jiného – správním orgánem deklarováno, že jsou



splněny všechny náležitosti stanovené touto vyhláškou. Za tyto náležitosti je třeba považovat i vzájemný věcný (obsahový) soulad obou předložených podob jízdního řádu.

Jízdní řád v elektronické podobě musí dopravce předat dopravnímu úřadu současně s „písemnou“ žádostí buď na nosiči dat (CD ROM, USB flash) nebo jako přílohu datové zprávy. Dopravní úřad však může za splnění této povinnosti považovat rovněž vložení elektronického souboru jako dávky do aplikace CISnet, které provede dopravce. Jinak vloží (nahraje) soubor s daty do aplikace CISnet dopravní úřad. Před vydáním rozhodnutí o schválení jízdního řádu musí dopravní úřad provést fyzickou kontrolu shodnosti údajů přílohy budoucího rozhodnutí a elektronické podoby vložené do aplikace CISnet (buď jím samým, nebo dopravcem) a pouze v případě zjištěného souladu vydat rozhodnutí o schválení jízdního řádu. Jízdní řád vložený do aplikace CISnet by měl proto vytisknout a tento výtisk vložit do spisu. Po nabytí právní moci (předběžné vykonatelnosti) rozhodnutí pak „postoupí“ jízdní řád do CIS JŘ stanovenými programovými postupy.

Je třeba připomenout, že za shodnost údajů obou podob jízdního řádu je třeba považovat shodnost jejich obsahu podle § 3 a 5 a přiměřeně podle § 4.

## **K § 7**

Předcházející zákonné zmocnění umožňovalo stanovit prováděcím předpisem způsob vyhlášení a vyvěšování jízdních řádů. Nynější zmocnění označuje tento proces univerzálněji a přesněji jako zveřejňování a v tomto smyslu s ním vyhláška pracuje. Ustanovení § 7 navazuje na povinnost dopravce, kterou mu ukládá ustanovení § 18 písm. f) zákona o SD, tj. zveřejnit jízdní řád na označnicku zastávky s výjimkou zastávek městské dopravy určených jen pro výstup. Tato forma zveřejnění je nadále nazývána vyvěšením. Zde bude vhodné do budoucna zvážit zákonnou úpravu v tom smyslu, aby ve výstupních zastávkách nemusely být jízdní řády vyvěšovány v žádném druhu dopravy.

Způsob zveřejnění jízdních řádů prostřednictvím CIS JŘ, kam jsou postupovány dopravními úřady dle ustanovení § 17 odst. 2 zákona o SD, je obsažen v § 9 návrhu vyhlášky.

Označnicku zastávek jsou chápány jako dosavadní zákonný a tradiční „informační kanál“, jímž je cestující veřejnost seznamována s údaji jízdního řádu. Pro mezinárodní dopravu a dopravu vnitrostátní s výjimkou linek, na které se vztahuje § 8, je plně zachována i současná vnější podoba vyvěšovaných jízdních řádů. Tou je „tabulková“ podoba, v níž byl schválen příslušným dopravním úřadem. Pro cestující se jedná o celostátně jednotnou podobu zažitou více než šedesátí roky užívání, pro dopravce je s takovým jediným provedením spojena snadná manipulace, kdy se ve fyzických výtiscích pouze nenáročným způsobem musí doplnit (zvýraznit) určitý údaj pro konkrétní zastávku a jinak může použít shodný tvar jízdního řádu pro celou linku. Zvýraznění názvu zastávky, v níž je jízdní řád vyvěšen, a případně směru jízdy u obousměrných jízdních řádů je nadále nezbytné s ohledem na obtížně vymahatelnou a jen na majitele označnicku se vztahující povinnost vyvěšení názvu zastávky na označnicku dle § 18 písm. f) zákona o SD. Vyznačení zastávky na jízdním řádu zůstává tak mnohdy jediným orientačním prvkem pro cestující bez místních znalostí.

Nově není vyhláškou stanoveno zveřejňování jízdních řádů ve vozidlech linek, které bylo v předcházející úpravě dopravcům ukládáno bez plné opory v zákoně, a nebylo tak nikdy vymahatelné. V minulosti bylo sice věcně naplňováno, neboť jízdní řád v jednotné fyzické podobě byl užíván nejen pro cestující na zastávkách, ale obvykle jako pomůcka i pro řidiče vozidel linkové dopravy, a byl tak bez dalších nároků automaticky ve vozidle linky umístěn. V současné době je však již i pro tento účel obvyklá pouze podoba elektronická, kdy data jízdního řádu jsou nahrána do odbavovacího a informačního systému vozidla. Kromě toho praxe ukázala, že informace o jízdním řádu linky nejsou v průběhu přepravy cestujícími vyžadovány. Přitom další vymahatelná informační povinnost dopravce ve vztahu k jízdním řádům je v přiměřeném rozsahu zajištěna ustanovením § 14 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou dráží a silniční osobní dopravu, které zůstává nedotčeno.

Jako možná věcná změna oproti schválené podobě je u všech vyvěšených jízdních řádů umožněno doplnění časových údajů o přípoje, které nejsou a nemohou být součástí jízdního řádu schváleného, neboť se týkají jiného druhu dopravy, jiných linek nebo jiných dopravců, a ten dopravce, který jízdní řád předkládá ke schválení ve správním řízení, tak za ně nemůže odpovídat. Věcně se tím může významně rozšířit okruh informací, které cestující potřebuje pro vykonání cesty složené z použití jízdy několika dopravními prostředky.

Zcela nově je zavedena možnost vyvěšování jízdních řádů souhrnných, obsahujících společně údaje o více linkách stejného nebo různých dopravců, vedených ve shodných nebo podobných trasách a zajišťujících tak shodné nebo velmi podobné přepravní potřeby. Bude-li souhrnný jízdní řád obsahovat všechny náležitosti schválených jízdních řádů, může je plně nahradit, v opačném případě by na označnicku zastávky musely být k naplnění povinností dopravce vyvěšeny obě podoby.

## **K § 8**

Z důvodů obsažených již v obecné části této důvodové zprávy je zřejmé, že v mnoha případech není vhodné, a někdy ani možné, používat úplnou formu schváleného jízdního řádu městské a nově i integrované dopravy pro vyvěšování na označnicích, a to z důvodu rozsahu jejich údajů, z něhož vyplývá plošný rozsah neodpovídající možnostem umístění na prostorově omezených zařízeních označnicků. Za definovaných podmínek je tak nutné umožnit omezení rozsahu těchto údajů, jak je uvedeno níže.

K procesu uveřejňování je třeba ještě podotknout, že v obou předmětných druzích dopravy, na které se ustanovení § 8 vztahuje, přebírají mnohdy část činností dopravců ve vztahu k plánování a přípravě provozu organizátoři dopravy, jejichž existenci a postavení vymezil zákon č. 194/2010 Sb. Touto činností ovšem nejsou nijak omezeny zákonné povinnosti dopravců, kteří nadále odpovídají za jejich naplnění dopravním úřadům, což platí jednoznačně i pro proces schvalování a uveřejňování jízdních řádů. Ani uveřejňování jízdních řádů na označnicích zastávek tak nelze bez úpravy zákona na organizátory dopravy delegovat. Je ovšem třeba současně připomenout, že již od počátku platnosti zákona o SD není dostatečně vyjasněn vztah mezi majitelem označnicku a ostatními jej využívajícími dopravci, který má pouze smluvní charakter. K tomu v poslední době přistupuje i snaha organizátorů dopravy o možnost technického zajišťování této činnosti pro celý integrovaný systém v jejich působnosti na obdobném smluvním základě. Tyto skutečnosti budou zřejmě v budoucnosti vyžadovat určité úpravy vyšších právních předpisů. Nicméně i v současné době právní předpisy nebrání tomu, aby dopravci smluvně pověřili fyzickým vyvěšením jízdního řádu na označnicku zastávky druhou smluvní stranu (tedy např. i organizátora dopravy), ale z pohledu odpovědnosti za splnění zákonné povinnosti vyvěsit jízdní řád na označnicku zastávky ponese (a může nést) sankční odpovědnost pouze dopravce.

V uveřejňování jízdních řádů došlo již v minulosti k individualizaci jejich podoby, a to nejen u dopravy městské, kde to bylo právním předpisem výslovně umožněno, ale i v některých systémech (krajských) integrovaných dopravních systémů (integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících). Zde spíše zvykovým výkladem právní předpis předepisoval jednotnou (schválenou) podobu, při podrobnější analýze však bylo možné dospět k závěru o věcné, nikoli však vizuální konformitě obou provedení. Jak bylo možné ze zkušeností v městské autobusové dopravě předpokládat, nečiní taková individualizace, uplatněná v „rozumných“ mezích, žádné praktické problémy, neboť nesnižuje informační hodnotu publikovaného jízdního řádu. Jediným striktním požadavkem je zachování shodnosti údajů se schválenými jízdními řády, přičemž odpovědnost za to s ohledem na ustanovení zákona o SD však zatím zůstává na každém dopravci, bez ohledu na obsah smluv s objednateli dopravy. Grafická podoba jízdních řádů u těchto druhů dopravy není klíčová a pro její určité rozvolnění v jednotlivých samostatných městských či krajských systémech lze najít i věcné argumenty, související s lokálními rozdíly konkrétního uspořádání a organizace veřejných služeb v přepravě cestujících.

Ve vyvěšených jízdních řádech se připouští možnost uvádění zjednodušeného označení linky, pokud je obsaženo v rozhodnutí o udělení licence, nemusejí být uváděny zastávky předcházející zastávku, na které je jízdní řád vyvěšen, některé údaje mohou být uvedeny společně pro všechny linky v zastávce zastavující nebo nemusejí být uvedeny vůbec.

Nejzřetelnější odlišností uveřejňování schváleného obsahu je však možnost vytváření „zastávkových“ jízdních řádů, tj. jízdních řádů obsahujících (na rozdíl od schválených jízdních řádů „linkových“) časové údaje odjezdů pouze ze zastávky, na jejímž označnicku jsou vyvěšeny. Pro zachování informační hodnoty pro cestující u takového jízdního řádu musí být ovšem stanoveny údaje, které musí dále obsahovat, a další pravidla, kterými se řídí uvádění časových údajů odjezdů z příslušné zastávky. To se týká zejména případů, kdy spoje linky za zastávkou, ve které je jízdní řád vyvěšen, nejsou vedeny po shodných trasách nebo neobsluhují všechny zastávky, např. z důvodu, že nedojíždějí až do cílové zastávky linky.

U městské autobusové dopravy provozované jen na území města je umožněno užívat v uveřejněných jízdních řádech zjednodušené názvy zastávek bez opakování názvu města. To ušetří prostor na vyvěšeném jízdním řádu a učiní ho přehlednější bez nebezpečí možnosti nesprávné interpretace takového neúplného názvu. Není ovšem možné toto zjednodušení připustit u linek, které hranice jednoho města přesahují, neboť by zde mohlo dojít k nepřijatelné multiplicitě názvů.

Souhrnné jízdní řády, jejichž uveřejňování umožňuje ustanovení předcházejícího paragrafu, budou mít význam zejména v systémech integrovaných dopravních služeb, kde byla tato možnost ze strany organizátorů vyžadována již v minulosti, a to z důvodu častého souběhu linek s menším počtem spojů, které teprve ve svém souhrnu vytvářejí kvalitní přepravní spojení v určité relaci.

Nově nebyla do vyhlášky zahrnuta lhůta, v níž má dopravce na označnicku zastávky vyvěšovat jízdní řád před začátkem jeho platnosti. Tato úprava nebyla v úplném souladu se zákonem o SD, který v § 18 písm. f) pouze stanovuje povinnost vyvěšení schváleného jízdního řádu.

## **K § 9**

Proti současné úpravě nedochází k zásadním změnám v obsahu CIS JŘ neboť právní úprava pro jeho existenci a provoz i pro jeho nadstavbové složky (vyhledání přepravního spojení) se ukázala zcela funkční. Právě tato skutečnost vedla zákonodárce k rozšíření jeho obsahu i na linky městské autobusové dopravy (a dopravu drážní). Z připomínkového řízení však vyplynula nutnost doplnění některých ustanovení vztahujících se k veřejnému přístupu k informacím obsaženým v CIS JŘ. Proto byla precizována podoba obsažených jízdních řádů a doplněny povinnosti ve vztahu k jejich poskytování veřejnosti včetně možnosti dalšího zpracování.

Nově je jako samostatná část CIS JŘ chápán seznam zastávek. Nejedná se v tomto případě o nový „registř“ ve smyslu zákona č. 111/1999 Sb., který vymezuje obsah základních registrů, informačního systému základních registrů a informačního systému územní identifikace a stanoví práva a povinnosti, které souvisejí s jejich vytvářením, užíváním a provozem, nýbrž pouze o soubor údajů, nezbytných pro činnost CIS JŘ. Název zastávky je totiž klíčovým údajem pro elektronické systémy vyhledávání dopravního spojení. Proto je fixována taková jeho podoba, která tvoří obvykle na základě rozhodnutí dopravních úřadů o udělení licencí pevný datový údaj v CIS JŘ. Na základě výsledků připomínkového řízení je však zahrnuta možnost dopravního úřadu zařadit do seznamu novou zastávku (nebo změnit její název) ještě před vydáním rozhodnutí o udělení či změně licence.

Vybavením některých zastávek je bezbariérovým přístupem umožněno rozšíření přepravních možností a jsou zde poskytovány i další služby, včetně povinných služeb na určených terminálech ve smyslu čl. 12 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011. Údaje o těchto možnostech a službách jsou v CIS JŘ významově spojeny s názvem zastávky.

Do seznamu zastávek se vkládají údaje v rámci CIS JŘ na základě oznámení místně a věcně příslušných dopravních úřadů. Rovněž údaje o rozšířených přepravních možnostech a dalších službách, vztažené k názvu zastávky, se budou vkládat na základě oznámení těchto úřadů. Ty budou mít nyní více možností uvádět údaje o možnostech přestupu na jiné dopravní prostředky

prostřednictvím nově zavedených značek (bod 3 přílohy č. 2). Z důvodu zachování přehlednosti jízdních řádů budou ovšem muset volit z použitelných značek takové, které jsou pro cestující nejvýznamnější.

Proces schvalování jízdního řádů u správních orgánů podle správního řádu probíhá nad podobou fyzicky čitelnou podle § 6 odst. 1 nebo 2. Do CIS JŘ jsou však správní orgány České republiky povinny postoupit schválené jízdní řády v elektronické podobě podle § 6 odst. 3, tj. v datovém formátu, které zveřejní ministerstvo. Schválený jízdní řád je takový jízdní řád, jehož schválení je provedeno pravomocným rozhodnutím. U výlukových jízdních řádů však mohou nastat takové časové okolnosti, které dovedou dopravní úřad k vydání předběžně vykonatelného rozhodnutí. I tento jízdní řád se postupuje do CIS JŘ, a je proto pro účely tohoto ustanovení vyhlášky pokládán za schválený. Vyhláška ukládá postoupit schválené jízdní řády do CIS JŘ neprodleně, což nesouvisí s „předstihovou“ lhůtou podle § 6, ale znamená to pouze, že úkon „postoupení“ následuje bezprostředně po nabytí právní moci (předběžné vykonatelnosti) příslušného rozhodnutí.

Zvláštní ustanovení platí pro podobu jízdních řádů mezinárodních linek, na které nevydalo licenci (povolení) ministerstvo, což znamená, že jejich jízdní řády jsou schvalovány orgány jiných států.

Jízdní řád je schvalován na dobu určitou a obsahuje proto vždy datum, do kterého platí. Po jeho uplynutí je z CIS JŘ automaticky vyřazen. Pozbude-li však z jakéhokoliv důvodu licence platnosti dle § 16 zákona o SD, končí tím (předčasně) i platnost jízdního řádu, aniž by bylo třeba samostatně o této skutečnosti rozhodovat. Aby takový jízdní řád byl odstraněn z CIS JŘ, je uložena správním orgánům povinnost takovou skutečnost oznamovat, a to opět neprodleně – v tomto případě v časové vazbě na okamžik, kdy se o takové skutečnosti dozví.

Pro širokou veřejnost jsou elektronické údaje CIS JŘ interpretovány ve fyzicky čitelné jednotné podobě, která nerozlišuje linky mezinárodní, vnitrostátní a městské, linky zařazené nebo nezařazené do systémů integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, ani linky provozované v čistém obchodním zájmu dopravců nebo provozované na základě smluv o veřejných službách v přepravě cestujících. Touto podobou je jízdní řád se všemi náležitostmi ve smyslu § 3 až 5 bez možnosti doplnění, úprav a zjednodušení obsahu nebo odlišení grafické podoby dle § 7 a 8. Tato podoba je v CIS JŘ generována z podoby elektronické podle § 6 odst. 3.

CIS JŘ je informačním systémem veřejné správy vedený v elektronické podobě a v něm obsažené datové údaje z něj mohou být získávány a dále zpracovávány. Proto je vyhláškou nastaveno zveřejňování těchto údajů poskytovaných správními orgány neprodleně a v podobě, která umožňuje jejich automatizované zpracování. Výjimkou jsou jízdní řády mezinárodních linek, schválené orgány jiných států, které se zveřejňují v podobě, ve které jsou postoupené ministerstvu.

## **K § 10**

Účinnost vyhlášky je v § 12 navržena tak, aby podle ní mohly být schvalovány jízdní řády na období 2014/2015, platné od 14. prosince 2014, které mohou být předkládány někdy již koncem října, běžně pak v průběhu listopadu. Na dobu od navržené účinnosti do uvedeného data jsou upravena některá řízení přechodnými ustanoveními, neboť bez nich by od data účinnosti musela být použita nová úprava výhradně.

Prvním z nich je obvyklé ustanovení týkající se řízení, která k datu účinnosti probíhají, čili byla zahájena podáním žádosti dopravce před účinností vyhlášky, ale nebyla ukončena nabytím právní moci příslušného rozhodnutí. S ohledem na obvyklé lhůty, v nichž bývá řízení o žádosti o schválení jízdního řádu ukončeno, se jedná o ustanovení prakticky nepatrného dosahu.

Významná jsou ustanovení dalších odstavců, která se týkají pouze vnitrostátní linkové dopravy. Po nabytí účinnosti nové vyhlášky budou v platnosti všechny jízdní řády schválené před tímto datem. Jízdní řády vnitrostátní dopravy v užším smyslu, tj. bez městské autobusové dopravy, jsou schváleny téměř bez výjimky do 13. prosince 2014. V období mezi nabytím účinnosti vyhlášky

a koncem platnosti mohou být provedeny pouze jejich změny z důvodu veřejného zájmu nebo výluky, neboť již není vyhlášen termín, kdy mohou být prováděny změny bez nastání tohoto důvodu. Je účelné, aby takové změny platných jízdních řádů byly provedeny podle stejné právní úpravy, podle níž byly jízdní řády schváleny.

Jízdní řády městské autobusové dopravy mohou být měněny podle § 17 odst. 5 zákona o SD kdykoliv a jejich platnost v řadě systémů městské dopravy není navázána na datum celostátní změny jízdních řádů. Proto se na ně ustanovení odstavce 2 nevztahuje a všechny žádosti o jejich schválení podané po datu nabytí účinnosti této vyhlášky budou již projednávány podle nové úpravy.

U linek městské autobusové dopravy nebyla jednoznačně vyloučena možnost jejich schválení na delší dobu než jeden rok, případně i na dobu neurčitou (omezenou pouze platností licence). Není známo, zda a kolik takových linek skutečně existuje. Teoreticky nelze ani vyloučit, že mohlo dojít – zde spíše nedopatřením – k takovému schválení i u vnitrostátní linky, která nepatří mezi linky městské autobusové dopravy, a proto není toto ustanovení omezeno pouze na dopravu městskou. Z důvodu právní jistoty se výslovně stanoví, že platnost všech takto schválených jízdních řádů k určitému datu končí. Toto datum bylo však zvoleno s ohledem na situaci v dopravě městské tak, aby vytvořilo jednak dostatečný časový prostor pro změny postupné a současně bylo datem, k němuž ve značné míře ke změnám v tomto druhu dopravy dochází s ohledem na podstatnou změnu přepravních nároků v období letních školních prázdnin a čerpání dovolených. Tím je eliminována možnost zvýšeného administrativního zatížení dopravních úřadů pro městskou autobusovou dopravu.

## **K § 12**

Konkrétní datum nabytí účinnosti vyhlášky bylo zvoleno 1. září 2014. Od tohoto data budou podle ní schvalovány jízdní řády nových linek.

Ve vnitrostátní linkové dopravě jsou již nyní pro jízdní řád 2013/2014 stanovena data změn podle současné právní úpravy a poslední z těchto změn se uskuteční v neděli 31. srpna 2014. Vyhláška tak bude plně uplatnitelná pro schvalování jízdních řádů (a následně jejich změn) pro období 2014/2015, které bude probíhat zhruba od začátku listopadu 2014.

Schvalování případných změn jízdních řádů veřejné linkové dopravy (kromě dopravy městské) ve veřejném zájmu nebo dočasných jízdních řádů v období od 1. září do 13. prosince 2014 se bude řídit přechodným ustanovením podle § 10.

S ohledem na obsah platné smlouvy, uzavřené mezi ministerstvem a právnickou osobou pověřenou k vedení CIS JŘ, je zavedení povinnosti zveřejňovat údaje v podobě umožňující automatizované zpracování časově odloženo o jeden rok.

## **K příloze č. 1**

Obsah tabulky je věcnou kodifikací současného stavu, založeného dosud respektovaným metodickým pokynem vydaným v roce 1994 ministerstvem pro dřívější okresní úřady. Přidělení unikátního čísla každé lince veřejné dopravy na území státu je jednou z podmínek funkce CIS JŘ.



I když ve vyhlášce vydávané na základě zmocnění zákona o SD nemohou být obsažena pravidla pro označování linek drážní dopravy (metra, tramvají, trolejbusů a lanovek) a případně dopravy vodní, stanovené číselné intervaly umožňují drážním správním orgánům (po dohodě s dopravními úřady) zahrnutí i těchto linek do shodného systému.


## **K příloze č. 2**

Značky časového rozsahu spojů obsažené v bodě 1 dřívější vyhlášky jsou převzaty jen s jednou nevýznamnou změnou, kterou je – na základě připomínek z projednávání návrhu vyhlášky – rozšíření řady čísel tzv. negativní značky do 99 (dosud jen do 79). Jedná se o systém značek dlouhodobě používaný, kde žádná změna není nutná a naopak by byla z hlediska stability poskytovaných informací nežádoucí.



Pracovně bylo zvažováno přidělení některých čísel negativních značek pevnému významu (např. **24** s významem „nejede 24. 12.“). Vzhledem k tomu, že negativní značky nemohou být vzájemně kombinovány, a mohou tak být používány pouze samostatně nebo spolu s devíti pevnými značkami pro označení dnů, ve kterých spoj jede, nebylo by takové přiřazení účelné, neboť by bylo jen velmi málo využitelné. Je tak ponecháno na dopravcích, případně jejich zájmových sdruženích nebo na organizátorech, aby případně koordinovali použití těchto značek a používali je jednotně např. v určitém období či regionu.

Skupina „značek informativních“ obsažených v bodě 2 dřívější vyhlášky byla rozdělena do dvou skupin s výstižnějšími názvy (když určitou informaci poskytuje každá značka) a rozdílným charakterem. U dosud používaných značek byly jejich význam a umístění na ploše jízdního řádu pouze zpřesněny, nikoliv měněny, s výjimkou značek pro návaznosti a přípoje, které jsou nyní umístěny přímo u časových údajů spoje. Nové značky byly v některých případech doplněny podle již užívaných značek a významu v informačních materiálech mimo jízdní řády, některé jsou doplněny zcela nově.


Do bodu 2. jsou zařazeny značky pro omezené nebo zvláštní využívání spojů nebo zastávek. Jedná se o značky poskytující důležité informace vztahující se bezprostředně k přepravnímu procesu, které mají (s výjimkou zastávky na znamení) význam i pro algoritmy k vyhledání spojení. Nové značky v této skupině jsou pouze dvě a vztahují se k dopravě na objednání (značka  pro „spoj jede jen na objednání“, resp. „spoj zastávku obsluhuje jen na objednání“) a k dopravě podmíněčné (značka  s analogickým významem). Značku „§“ („v označených zastávkách není povolen nástup cestujících za účelem přepravy do ostatních shodně označených zastávek“) je nově pomocí doplňujícího číselného indexu možné použít pro více samostatných prostorově souvisejících i nesouvisejících úseků na téže lince. Nutnost tohoto opatření, které je již v současné době zavedeno, avšak bez výslovného zmocnění, vyplynula z četnější aplikace naplnění ustanovení § 12 odst. 2 písm. a) zákona o SD v rozhodnutích dopravních úřadů o udělení licence v důsledku rozšiřování systému veřejných služeb v přepravě cestujících.

Do bodu 3. jsou nyní zahrnuty značky vztahující se k rozšířeným přepravním možnostem a k poskytování doplňujících přepravních a ostatních služeb. Proti současnému stavu je nově doplněna značka  pro zastávky (terminály) na němž je poskytována pomoc osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí podle čl. 12 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011. Rozšířen je sortiment značek, které informují o možnosti přestupu na jiný dopravní prostředek či o samotné existenci jiného dopravního zařízení v blízkosti zastávky. Údaje o možnostech, které jsou jimi vyjádřeny, budou součástí seznamu zastávek podle § 9 odst. 2. Jak vyplývá z dikce tohoto ustanovení, není třeba použití těchto značek považovat za povinné v celém rozsahu. Bude na volbě dopravních úřadů, které z nich budou v konkrétních případech použity z hlediska optimálního rozsahu poskytovaných informací.

Další novou značkou doplněnou na základě výsledků připomínkového řízení je značka „p“ odkazující na textovou poznámku vztahující se pouze ke konkrétnímu spoji (spojům). Její umístění v záhlaví spoje lépe upoutá pozornost cestujícího k často důležité textové poznámce umístěné pod tabulkou časových údajů, než sama tato poznámka v množství textu často zanikající.

Značky pro návaznosti a přípoje (, ) budou nyní umístovány přímo u časového údaje spoje v zastávce, k níž se vztahují. Jejich dosavadní umístění v záhlaví spoje poskytované informace o celém spoji zatěžovalo, když mělo význam jen pro obvykle úzký okruh cestujících, využívajících tyto návaznosti zpravidla jen v jedné zastávce.

V rámci připomínkového řízení byly uplatněny požadavky na zařazení některých dalších značek. Při jejich posuzování se vycházelo z univerzálnosti použití na celém území státu a značky, jejichž význam je pouze lokální, do vyhlášky zahrnuty nebyly. Jelikož se jednalo povětšinou o značky k linkám zahrnutým do systémů integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, je ovšem možné jejich užití v uveřejňovaných jízdních řádech podle § 8.

Vypuštěna byla nevyužívaná alfabetská značka „IDS“ pro spoj v systému integrované dopravy (tento pojem již není v zákoně o SD obsažen, ale v jízdních řádech se prakticky ani dříve nevyskytoval) a značka  pro spoj se samoobslužným způsobem odbavování cestujících, která má význam pouze v dopravě drážní a v silniční dopravě byla nevyužita. Vypuštění této druhé značky umožní v uveřejňovaných jízdních řádech podle § 8 využívat tvarově podobnou značku pro systém návazné drážní dopravy v některých systémech integrovaných dopravních služeb (tzv. „esko“), která sice nebyla do vyhlášky zahrnuta z důvodu regionální výlučnosti, ale přesto může mít svůj lokální informační význam.

**Popis datového formátu a datové struktury elektronické podoby jízdních řádů JDF 1.11****Hlavní změny JDF 1.11 oproti JDF 1.10:**

- změna v souboru Zastavky (přidání povolených znaků pevných kódů)
- změna v souboru Pevnykod (úprava stávajících a přidání nových pevných kódů)
- změna v souboru Linky (přidán příznak Jednosměrný JŘ, povinné koncové datum platnosti JŘ)
- změna v souboru Spoje (přidání povolených znaků pevných kódů)
- změna v souboru Zasspoje (úprava údajů o příjezdu a odjezdu spoje)
- změna v souboru Caskody (přidána poznámka ke spojmům na objednání či podmíněčně provozovaných)
- změna v souboru Navaznosti (přidána poznámka)

**Formát dat:** CSV (comma separated values) – záznamově orientovaný formát dat s oddělovači (pole oddělena čárkou, záznamy odděleny středníkem a CRLF). Všechny údaje jsou uvedeny v textovém tvaru (textová pole uzavřená ve znacích uvozovky nahoře). Uvozovky uvnitř textu není třeba zdvojit.

**Povolené kódování dat:** CP1250 (Windows)

**Nahrávané soubory:**

<b>název souboru</b>	<b>popis souboru</b>	<b>stav</b>
<b>VerzeJDF</b>	Verze jednotného datového formátu	povinný
<b>Zastavky</b>	Zastávky	povinný
<b>Oznacniky</b>	Označníky zastávek	nepovinný
<b>Dopravci</b>	Dopravci	povinný
<b>Linky</b>	Linky	povinný
<b>LinExt</b>	Linky v MHD (IDS)	nepovinný
<b>Zaslinky</b>	Zastávky linky	povinný
<b>Spoje</b>	Spoje	povinný
<b>SpojSkup</b>	Skupiny spojmů	nepovinný
<b>Zasspoje</b>	Zastávky spoje	povinný
<b>Udaje</b>	Další údaje potřebné pro informování cestujících	nepovinný
<b>Pevnykod</b>	Pevný kód - seznam pevných kódů použitých na lince	povinný
<b>Caskody</b>	Časové kódy spojmů	povinný
<b>Navaznosti</b>	Strojově zpracovatelné informace o možnosti přestupu	nepovinný
<b>Altdop</b>	Alternativní dopravci na lince	nepovinný
<b>Altlinky</b>	Alternativní čísla linek	nepovinný
<b>Mistenky</b>	Doplňující údaje o předprodeji místenek	nepovinný



**DATOVÝ POPIS SOUBORŮ****1) VerzeJDF**

Soubor nese informaci o použité verzi jednotného datového formátu a údaje identifikující datový obsah. V JDF – verze 1.11 (dále jen JDF 1.11) bude povinný textový údaj Číslo verze JDF vyplněn hodnotou „1.11“.

<b>název pole</b>	<b>charakter a popis pole</b>	<b>formát dat</b>
Číslo verze JDF	- povinný text	hodnota „1.11“
Číslo DÚ	- nepovinné trojmístné číslo	DbLong
Okres/Kraj	- nepovinný text	DbString (2)
Identifikace dávky	- nepovinný text	DbString (20)
Datum výroby dávky	- povinné datum (DDMMRRRR)	DbDate
Jméno	- nepovinný text	DbString (60)

**2) Zastavky**

Soubor Zastavky slouží jako číselník zastávek pro předávanou dávku. Vazba je realizována přes číslo zastávky (ze souborů Zasspoje a Zaslinky). Celý název zastávky je pro tiskové výstupy vytvořen složením ze všech tří částí oddělených čárkami, tj. <Název obce>,<Část obce>,<Blížeší místo> a doplněn atributy zastávky ze souboru Pevnykod (jestliže mají vztah k zastávce – tj. x, MHD, WC, atd.). Pokud je u mezinárodní linky ve smyslu ustanovení § 5 odst. 3 vyhlášky uveden název hraničního přechodu, který slouží pouze pro účely pasového a celního odbavení, uvede se do atributů v souboru Zaslinky pevný kód "\$" (CLO). Tento pevný kód se neuvádí, pokud je na hraničním přechodu zastávka pro nástup a výstup cestujících. Pole Stát je povinné vždy. Pole Blízká obec je povinné jen pro zastávky na území ČR a SR.

<b>název pole</b>	<b>charakter a popis pole</b>	<b>formát dat</b>
Číslo zastávky	- povinné číslo	DbLong
Název obce	- povinný text	DbString (48)
Část obce	- nepovinný text	DbString (48)
Blížeší místo	- nepovinný text	DbString (48)
Blízká obec	- povinná, jestliže stát je CZ nebo SK	DbString (3)
Stát	- povinný	DbString (3)
Pev. kód 1	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod *)	DbString (5)
Pev. kód 2	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod *)	DbString (5)
Pev. kód 3	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod *)	DbString (5)
Pev. kód 4	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod *)	DbString (5)
Pev. kód 5	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod *)	DbString (5)
Pev. kód 6	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod *)	DbString (5)

\*) atributy zastávky dle bodů 2 a 3 přílohy č. 2 k vyhlášce (vazba do interního číselníku = souboru Pevnykod); u zastávky jsou povoleny následující atributy zastávky, vyjádřené znaky pevného kódu v JDF 1.11, uvedené v Tabulce pevných kódů v souboru Pevnykod:

@	%	W	w	~	}	v	x	(
)	\$	t	b	U	S	J	P	

### 3) Označnický

Soubor Označnický slouží jako číselník označnicků pro předávanou dávku. Označnický je vázán na právě jednu zastávku (vazba do Zastávky). Označnický jedné zastávky jsou rozlišeny polem Kód označnický, hodnota musí odpovídat celostátnímu registru zastávek CIS JŘ.

název pole	charakter a popis pole	formát dat
Číslo zastávky	- povinné číslo	DbLong
Kód označnický	- povinné číslo	DbLong
Název	- nepovinný text	DbString (48)
Směr/popis	- nepovinný text	DbString (48)
Stanoviště	- nepovinný text, označení pro veřejnost	DbString (12)
Rezerva	- nepovinný text	DbString (254)
Rezerva	- nepovinný text	DbString (254)

### 4) Pevný kód

Soubor Pevný kód je číselník pevných kódů pro symboly stanovené v bodech 1a, 2 a 3 přílohy č. 2 k vyhlášce.

název pole	charakter a popis pole	formát dat
Číslo pevného kódu	- povinné (max. pětimístné) číslo	DbString (5)
Označení pevného kódu	- povinný text, max. 1 znak * <sub>a</sub> )	DbString (1)
Rezerva	- nepovinný text	DbString (254)

Grafické symboly dané body 1a, 2 a 3 přílohy č. 2 k vyhlášce musí být v poli Označení pevného kódu \*<sub>a</sub>) nahrazeny znaky pevného kódu JDF 1.11 podle Tabulky pevných kódů.

#### Tabulka pevných kódů

popis významu pevného kódu dle přílohy č. 2 k vyhlášce	znak pevného kódu v JDF 1.11	symbol dle přílohy č. 2 k vyhlášce
jede v pracovních dnech	X	⊗
jede v neděli a ve státem uznané svátky	+	†
jede v pondělí	1	①
jede v úterý	2	②
jede ve středu	3	③
jede ve čtvrtek	4	④
jede v pátek	5	⑤
jede v sobotu	6	⑥
jede v neděli	7	⑦
k jízdence je možné zakoupit místenku	R	R
spoj je možné použít jen s místenkou	#	Ⓜ
spoj zastávkou projíždí		
spoj jede po jiné trase	<	>
spoj s bezbariérově přístupným vozidlem	@	♿
bezbariérově přístupná zastávka	@	♿
spoj s možností občerstvení	%	⊗
občerstvení nebo restaurace v objektu zastávky	%	⊗
veřejné WC v objektu zastávky	W	WC

veřejné WC s bezbariérovým přístupem v objektu zastávky	w	WC♿
spoj zastavuje jen na znamení nebo požádání	x	×
zastávka jen na znamení nebo požádání	x	×
zastávka s možností přestupu na městskou hromadnou dopravu	~	MHD
spoj zastavuje jen pro vystupování	(	◀
zastávka jen pro výstup	(	◀
spoj zastavuje jen pro nastupování	)	▶
zastávka jen pro nástup	)	▶
na hraničním přechodu není zřízena zastávka pro výstup a nástup cestujících	\$	CLO
spoj s částečně bezbariérově přístupným vozidlem, nutná pomoc průvodce	{	♿
zastávka upravená pro osoby s těžkým zrakovým postižením	}	♿
spoj přepravuje cestovní zavazadla	[	🧳
spoj přepravuje jízdní kola	O	🚲
zastávka s možností přestupu na železniční dopravu	v	🚆
v označených zastávkách není povolen nástup cestujících za účelem přepravy do ostatních shodně označených zastávek spoje	§	§
v označených zastávkách není povolen nástup cestujících za účelem přepravy do ostatních shodně označených zastávek spoje	A	§ <sub>1</sub>
v označených zastávkách není povolen nástup cestujících za účelem přepravy do ostatních shodně označených zastávek spoje	B	§ <sub>2</sub>
v označených zastávkách není povolen nástup cestujících za účelem přepravy do ostatních shodně označených zastávek spoje	C	§ <sub>3</sub>
spoj jede jen na objednání	T	📞
spoj zastávku obsluhuje jen na objednání	T	📞
spoj jede jen podmíněčně	!	⚠
spoj zastávku obsluhuje jen podmíněčně	!	⚠
určený terminál s poskytováním pomoc osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí	t	T♿
zastávka s možností přestupu na linkovou dopravu	b	🚌
zastávka s možností přestupu na metro	U	🚇
zastávka u přístaviště osobní lodní dopravy	S	🚢
zastávka u veřejného letiště	J	✈
zastávka u parkoviště systému „Park and ride“	P	P+R

## 5) Dopravci

Soubor Dopravci je číselník dopravců linek předávaných v dávce. Vazba je vytvořena přes IČ a Rozlišení dopravce ze souboru Linky. Přiřazení více dopravců k jedné lince je podporováno pomocí souboru Altdop. V případě potřeby přiřadit k jednotlivým linkám různé dopravce se stejným IČ je nezbytné rozlišit tyto záznamy v poli Rozlišení dopravce.

název pole	charakter a popis pole	formát dat
IČ	- povinné osmimístné číslo	DbString (10)
DIČ	- nepovinný text	DbString (14)
Obchodní jméno	- povinný text	DbString (254)

Druh firmy	- povinné, musí být prvkem {1, 2} * <sub>b</sub> )	DbLong
Jméno fyz.osoby	- povinný text v případě, že druh firmy = fyz. osoba	DbString (254)
Sídlo (adresa)	- povinný text	DbString (254)
Telefon sídla	- povinný text	DbString (48)
Telefon dispečink	- nepovinný text	DbString (48)
Telefon informace	- nepovinný text	DbString (48)
Fax	- nepovinný text	DbString (48)
E-mail	- nepovinný text	DbString (48)
www	- nepovinný text	DbString (48)
Rozlišení dopravce	- povinné číslo	DbLong

\*<sub>b</sub>) Druh firmy: 1 – právnická osoba, 2 – fyzická osoba

## 6) Linky

Soubor Linky obsahuje pro každou verzi linky jeden záznam. Různé verze téže linky (jízdni řády s různou platností) je třeba rozlišit v poli Rozlišení linky. Pokud je nastaven příznak Seskupení spojů, pak každý spoj linky musí obsahovat vazbu do souboru SpojSkup. Pokud je nastaven příznak Použití označnicků, pak u každého zastavení spoje linky v souboru Zassoje musí být vazba do souboru Označnicky.

název pole	charakter a popis pole	formát dat
Číslo linky	- povinné šestimístné číslo	DbLong
Název linky	- povinný text	DbString (254)
IČ dopravce	- povinné osmimístné číslo, vazba do Dopravci	DbString (10)
Typ linky	- povinný znak z {A, B, N, P, V, Z, D} * <sub>c</sub> )	DbString (1)
Dopravní prostředek	- povinný znak z {A, E, L, M, P, T} * <sub>d</sub> )	DbString (1)
Výlukový JŘ	- povinný znak z {0, 1}	Bit
Seskupení spojů	- povinný znak z {0, 1}	Bit
Použití označnicků	- povinný znak z {0, 1}	Bit
Jednosměrný JŘ	- povinný znak z {0, 1}	Bit
Rezerva	- nepovinný text	DbString (5)
Číslo licence	- nepovinný text	DbString (48)
Platnost lic. od	- nepovinné datum (DDMMRRRR)	DbDate
Platnost lic. do	- nepovinné datum (DDMMRRRR)	DbDate
Platnost JŘ od	- povinné datum (DDMMRRRR)	DbDate
Platnost JŘ do	- povinné datum (DDMMRRRR)	DbDate
Rozlišení dopravce	- povinné číslo, vazba do Dopravci	DbLong
Rozlišení linky	- povinné číslo	DbLong

\*<sub>c</sub>) znak typ linky má význam podle následující tabulky:

A	Městská
B	Městská s obsluhou příměstských oblastí
N	Mezinárodní – s vyloučenou vnitrostátní dopravou
P	Mezinárodní – s povolenou vnitrostátní dopravou
V	Vnitrostátní – vnitrokrajská
Z	Vnitrostátní – mezikrajská
D	Vnitrostátní – dálková

\*<sub>d</sub>) znak dopravní prostředek má význam podle následující tabulky:

A	Autobus
E	Tramvaj
L	Lanová dráha
M	Metro
P	Přívoz (plavidlo, loď)
T	Trolejbus

## 7) LinExt

Soubor LinExt obsahuje informace o příslušnosti linky k městské hromadné dopravě či integrovanému dopravnímu systému. Pro konkrétní verzi linky může maximálně jeden záznam nést nastavený příznak Preference označení, údaje z takového záznamu budou preferovány při vizualizaci JŘ linky.

název pole	charakter a popis pole	formát dat
Číslo linky	- povinné šestimístné číslo	DbLong
Pořadí	- povinné číslo, pořadí v rámci linky	DbLong
Kód dopravy	- povinný text z číselníku MHD CIS JŘ	DbLong
Označení linky	- povinný text, místní označení linky	DbString (10)
Preference označení	- povinný znak z {0, 1}	Bit
Rezerva	- nepovinný text	DbString (254)
Rozlišení linky	- povinné číslo	DbLong

## 8) Spoje

Soubor Spoje obsahuje pro každý spoj jeden záznam. Definuje číslo spoje, vazbu na linku, časový rozsah provozu spoje a značky ke spoji podle přílohy č. 2 k vyhlášce.

Ke spoji, který je zcela či zčásti na objednání či podmíněčně provozovaný, je nutné uvést způsob objednání či podmínky provozu formou příslušné poznámky v souboru Caskody.

název pole	charakter a popis pole	formát dat
Číslo linky	- povinné šestimístné číslo, vazba do Linky	DbLong
Číslo spoje	- povinné číslo - liché číslo u spojů vedených ve směru vedení linky - sudé číslo u spojů vedených ve směru zpět	DbLong
Pev. kód 1	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod * <sub>e</sub> )	DbString (5)
Pev. kód 2	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod * <sub>e</sub> )	DbString (5)
Pev. kód 3	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod * <sub>e</sub> )	DbString (5)
Pev. kód 4	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod * <sub>e</sub> )	DbString (5)
Pev. kód 5	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod * <sub>e</sub> )	DbString (5)
Pev. kód 6	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod * <sub>e</sub> )	DbString (5)
Pev. kód 7	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod * <sub>e</sub> )	DbString (5)
Pev. kód 8	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod * <sub>e</sub> )	DbString (5)
Pev. kód 9	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod * <sub>e</sub> )	DbString (5)
Pev. kód 10	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod * <sub>e</sub> )	DbString (5)

Kód skupiny spojů	- povinné číslo v případě, že je nastaven příznak Seskupení spojů v záznamu linky v souboru Linky - vazba do souboru SpojSkup	DbLong
Rozlišení linky	- povinné číslo, vazba do Linky	DbLong

\*<sub>e</sub>) povoleny jsou následující znaky pevného kódu v JDF 1.11 vyjadřující atributy spoje:

<b>X</b>	<b>+</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>R</b>	<b>#</b>	<b>@</b>	<b>%</b>	<b>{</b>	<b>[</b>	<b>O</b>	<b>T</b>	<b>!</b>
znaky pevných kódů v JDF 1.11, stanovující časový rozsah provozu spoje dle bodu 1a) přílohy č. 2 k vyhlášce									znaky pevných kódů v JDF 1.11 stanovené pro značky uvedené v bodech 2 a 3 přílohy č. 2 k vyhlášce								

## 9) SpojSkup

Soubor obsahuje číselník skupin spojů v rámci dávky. Pokud je nastaven příznak Seskupení spojů v záznamu linky v souboru Linky, pak každý spoj linky musí náležet do některé skupiny. Skupina umožňuje spoje prezentovat pod společným nadpisem (například „Pracovní dny“).

název pole	charakter a popis pole	formát dat
Kód skupiny spojů	- povinné číslo	DbLong
Pořadí	- povinné číslo, pořadí v rámci linky	DbLong
Název	- povinný text, označení skupiny spojů	DbString (48)
Popis	- nepovinný text, jednořádková textová poznámka	DbString (254)
Rezerva	- nepovinný text	DbString (254)

## 10) Zaslinky

Soubor Zaslinky obsahuje seznam zastávek všech linek předávaných v dávce. Jednoznačnost je dána číslem linky, rozlišením linky a tarifním číslem zastávky, které vyjadřuje posloupnost zastávek v rámci linky. Konkrétní zastávka je přiřazena ze souboru Zastavky přes číslo zastávky. Je-li uveden nějaký atribut zastávky (vazba do souboru Pevnykod), chápe se jako default hodnota pro všechny spoje linky.

název pole	charakter a popis pole	formát dat
Číslo linky	- povinné šestimístné číslo, vazba do Linky	DbLong
Číslo tarifní	- povinné číslo	DbLong
Tarifní pásmo	- nepovinný text	DbString(50)
Číslo zastávky	- povinné číslo	DbLong
Průměrná doba	- nepovinný text, minuty od první zastávky linky	DbString (5)
Pev. kód 1	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod * <sub>f</sub> )	DbString (5)
Pev. kód 2	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod * <sub>f</sub> )	DbString (5)
Pev. kód 3	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod * <sub>e</sub> )	DbString (5)
Rozlišení linky	- povinné číslo, vazba do Linky	DbLong

\*<sub>f</sub>) povoleny jsou následující znaky pevného kódu v JDF 1.11 vyjadřující atributy zastávky linky dle bodů 2 a 3 přílohy č. 2 k vyhlášce:

(	)	x	§	A	B	C
---	---	---	---	---	---	---

kombinace znaků ( a ) se vylučují.

## 11) Zasspoje

Soubor Zasspoje obsahuje pro každý spoj a každou zastávku linky jeden záznam. Jednoznačnost záznamu je určena číslem linky, rozlišením linky, číslem spoje a tarifním číslem zastávky. To znamená, že zastávky spojů jsou seřazeny vždy podle zastávek linky, a proto časové a km údaje jsou pro směr zpět (jsou-li záznamy pro spoj setříděny podle tarifních čísel zastávky) uvedeny v opačném pořadí, tj. od cílové zastávky do výchozí. Časové a km údaje pro zastávky před výchozí a za cílovou zastávkou spoje nejsou vyplněny (prázdný údaj). Každý spoj má své km údaje, počínaje výchozí zastávkou spoje – povinně 0 km.

U spojů, které **nejsou zcela či zčásti na objednání či podmíněčně provozované**, musí časové údaje ve směru jízdy tvořit neklesající posloupnost začínající odjezdem z výchozí zastávky spoje a končící příjezdem do cílové zastávky spoje. Pro každou zastávku spoje jsou uvedeny časy odjezdu (pole Čas odjezdu) vyjma případu, kdy spoj zastávkou projíždí (čas odjezdu obsahuje znak "|") nebo jede jiným směrem (čas odjezdu obsahuje znak "<"). Je-li uvedeno, že spoj jede jiným směrem, jsou km údaje prázdné. V případě, že spoj stojí v zastávce déle než 5 minut, musí být uveden i čas příjezdu (v poli Čas příjezdu), ale může být uveden také, je-li doba kratší než 5 minut. Pole Čas příjezdu min. a Čas odjezdu max. zůstávají prázdná.

U spojů, které **jsou zcela či zčásti na objednání či podmíněčně provozované**, jsou povinná pole Čas příjezdu a Čas příjezdu min. vyjma výchozí zastávky spoje. Dále jsou povinná pole Čas odjezdu a Čas odjezdu max. vyjma koncové zastávky spoje. Zmíněná čtyři pole mohou obsahovat znak „|“ v případě, kdy spoj zastávkou projíždí, či znak "<" v případě, kdy spoj jede jiným směrem. Km údaje se udávají pro nejdelší možnou jízdu. Je-li uvedeno, že spoj jede jiným směrem, jsou km údaje prázdné.

Ke spoji, který je zcela či zčásti na objednání či podmíněčně provozovaný, je nutné uvést způsob objednání či podmínky provozu formou příslušné poznámky v souboru Caskody.

název pole	charakter a popis pole	formát dat
Číslo linky	- povinné šestimístné číslo, vazba do Linky	DbLong
Číslo spoje	- povinné číslo	DbLong
Číslo tarifní	- povinné číslo	DbLong
Číslo zastávky	- povinné číslo, vazba do Zastavky	DbLong
Kód označnicku	- povinné číslo v případě, že je nastaven příznak Použití označnicků v záznamu linky v souboru Linky - spolu s Číslem zastávky vazba do souboru Oznacniky	DbLong
Číslo stanoviště	- nepovinné číslo	DbString (48)
Pev. kód 1	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod * <sub>g</sub> )	DbString (5)
Pev. kód 2	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod * <sub>g</sub> )	DbString (5)
Pev. kód 3	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod * <sub>g</sub> )	DbString (5)
Kilometry	- povinné číslo v případě, že je vyplněn čas příjezdu nebo odjezdu, nebo pokud čas příjezdu nebo odjezdu obsahuje	DbLong
Čas příjezdu	- povinný v koncové zastávce, číslo, <,   - povinný (mimo výchozí zastávku) časový údaj příjezdu pro <b>nejdelší</b> možnou jízdu u spojů, které jsou zcela či zčásti na objednání či podmíněčně provozované	DbString (5)

Čas odjezdu	- nepovinný v koncové zastávce, číslo, <,   - časový údaj odjezdu pro <b>nejkratší</b> možnou jízdu u spojů, které jsou zcela či zčásti na objednání či podmíněčně provozované	DbString (5)
Čas příjezdu min.	- číslo, <,   - povinný údaj (mimo výchozí zastávku) jen u spojů, které jsou zcela či zčásti na objednání či podmíněčně provozované - časový údaj příjezdu pro <b>nejkratší</b> možnou jízdu	DbString (5)
Čas odjezdu max.	- číslo, <,   - povinný údaj (mimo koncovou zastávku) jen u spojů, které jsou zcela či zčásti na objednání či podmíněčně provozované - časový údaj odjezdu pro <b>nejdelší</b> možnou jízdu	DbString (5)
Rozlišení linky	- povinné číslo, vazba do Linky	DbLong

\*<sub>g</sub>)povoleny jsou následující znaky pevného kódu v JDF 1.11 vyjadřující atributy zastávky spoje dle bodů 2 a 3 přílohy č. 2 k vyhlášce:

(	)	x	§	A	B	C	T	!
---	---	---	---	---	---	---	---	---

kombinace znaků ( a ) se vyklučují.

## 12) Udaje

Soubor Udaje obsahuje textové informace k lince uvedené pod jízdním řádem linky (další údaje potřebné pro informování cestujících). Pro každý řádek textu je jeden záznam, v rámci linky jsou rozlišeny číslem údaje \*<sub>n</sub>) (tzn. pořadové číslo řádku). Celková délka textových informací pro jednu linku je omezena na 4000 znaků, ostatní znaky jsou ignorovány.

název pole	charakter a popis pole	formát dat
Číslo linky	- povinné šestimístné číslo, vazba do Linky	DbLong
Číslo údaje	- povinné číslo * <sub>n</sub> )	DbLong
Text	- povinný text	DbString (254)
Rozlišení linky	- povinné číslo, vazba do Linky	DbLong

## 13) Caskody

Soubor Caskody je určen k předávání údajů o časovém rozsahu provozu jednotlivých spojů v konkrétních datově určených dnech nebo v určitých intervalech dnů v bodu 1b přílohy č. 2 k vyhlášce a o značkách v bodech 2 a 3 přílohy č. 2 k vyhlášce.

název pole	charakter a popis pole	formát dat
Číslo linky	- povinné šestimístné číslo, vazba do Linky	DbLong
Číslo spoje	- povinné číslo	DbLong
Číslo časového kódu	- povinné číslo (rozlišení časového kódu)	DbLong
Označení časového kódu	- povinný text, max. 2 znaky **)	DbString (2)
Typ časové kódu	- musí být prvkem {1,2,3,4,5,6,7,8} * <sup>1b</sup> ) nebo nevyplněn	DbString (1)



Datum od	- nepovinné datum DDMMRRRR (pro omezení na jeden den stačí vyplnit jen Datum od)	DbDate
Datum do	- nepovinné datum DDMMRRRR	DbDate
Poznámka	- nepovinný text	DbString (254)
Rozlišení linky	- povinné číslo, vazba do Linky	DbLong

Kombinace Označení časového kódu \*\*) s Typem časového kódu \*<sup>1b</sup>) umožňuje stanovit časový rozsah provozu spoje v souladu s ustanovením bodu 1b přílohy č. 2 k vyhlášce a také vyjádřit další údaje potřebné pro informování cestujících v souladu s ustanoveními bodů 2 a 3 přílohy č. 2 k vyhlášce.

Označení časového kódu slouží k definování jednoznačného údaje o tom kdy (v konkrétně datově stanovených dnech, příp. intervalu konkrétně datově stanovených dnů) daný spoj bude nebo nebude provozován. Označení časového kódu musí být vyjádřeno jen číslem z intervalu od 10 do 99 (dále jen Značka). V tiskovém výstupu jízdního řádu se Značka převádí na tzv. „negativní značku“ dle ustanovení bodu 1b přílohy č. 2 k vyhlášce.

Pro stanovení časového rozsahu provozu spoje musí být užit jen vybraný Typ časového kódu – viz **tabulka \*<sup>1b</sup>)**, vždy doplněný konkrétně datově stanovenými dny, případně intervalem vymezeným konkrétně datově stanovenými dny.

V jednom jízdním řádu není možné uvést vzhledově stejnou Značku pro různé spoje a pro různé významy. Stejná Značka může být použita pro označení více spojů jen v případě, pokud je její význam včetně uvedených dat pro více spojů naprosto shodný. Každý spoj může mít pouze jednu Značku.

**Tabulka \*<sup>1b</sup>)**

Označení časového kódu	Typ časového kódu * <sup>1b</sup> )	Význam časového kódu	Stanovené závazné omezení
volitelné číslo z intervalu od 10 do 99	1	jede	
volitelné číslo z intervalu od 10 do 99	2	jede také	<b>nelze užit interval omezení; přípustné pouze jednotlivé datově určené dny</b>
volitelné číslo z intervalu od 10 do 99	3	jede jen	<b>nelze užit interval omezení; přípustné pouze jednotlivé datově určené dny; nelze kombinovat s žádným jiným pevným kódem ani žádným jiným Typem časového kódu</b>
volitelné číslo z intervalu od 10 do 99	4	nejede	
volitelné číslo z intervalu od 10 do 99	5	jede jen v lichých týdnech	
volitelné číslo z intervalu od 10 do 99	6	jede jen v sudých týdnech	
volitelné číslo z intervalu od 10 do 99	7	jede jen v lichých týdnech od...do ...	
volitelné číslo z intervalu od 10 do 99	8	jede jen v sudých týdnech od... do ...	







**NEPOVOLENÉ KOMBINACE Typů časových kódů uvedených v tabulce \*1b):**

5,6,7,8	5,6	5,7,8	6,8	1,8
5,6,7	5,7	6,7,8	7,8	1,7,8
5,6,8	5,8	6,7	1,7	

**Typ časového kódu 3 (jede jen ...)** nelze kombinovat s žádným jiným pevným kódem ani žádným jiným Typem časového kódu – viz tabulka \*1b), neboť vyjadřuje pouze datově určený den nebo pouze datově určené dny, v nichž spoj jede bez vazby na den v týdnu nebo svátek nebo lichý či sudý týden.

**Označení časového kódu** dále slouží k uvedení dalších údajů potřebných pro informování cestujících. Jeho umístění je stanoveno body 2 a 3 přílohy č. 2 k vyhlášce (vazba do interního číselníku dávky = souboru Pevnykod) a je vyjádřeno užitím jen vybraného Označení časového kódu viz tabulka \*1c). Typ časového kódu musí být v takovém případě vždy prázdný (blank). V textu informace není nutno opakovat číslo spoje, protože se při tisku automaticky generuje.

**Tabulka \*1c)**

Označení časového kódu	Význam časového kódu	Symbol dle přílohy č. 2 k vyhlášce
O	spoj přepravuje jízdní kola (současně se uvedou v poli poznámka podmínky pro přepravu jízdních kol)	
[	spoj přepravuje cestovní zavazadla	
p	další údaje potřebné pro informování cestujících (údaj nesmí nést žádnou informaci o časovém rozsahu provozu spoje, o vedení spoje mimo trasu linky, ani o zastavování spoje mimo zastávky linky)	p
T	spoj je nutné objednat ... [uvede se informace o způsobu objednání včetně kontaktu]	
T	obsahu označených zastávek spoje je nutné objednat ... [uvede se informace o způsobu objednání včetně kontaktu]	
!	spoj je provozován za podmínky ... [uvede se informace za jakých podmínek spoj jede]	
!	označené zastávky spoje jsou obsluhovány za podmínky ... [uvede se informace za jakých podmínek jsou zastávky obsluhovány]	

**14) Navaznosti**

Soubor Navaznosti je určen pro předávání strojově zpracovatelných informací i textových informací o vyčkání spoje a možnosti přestupu z/na jinou linku v konkrétní zastávce spoje.

název pole	charakter a popis pole	formát dat
Typ navaznosti	- povinný znak z {m, M} *i)	
Číslo linky	- povinné šestimístné číslo, vazba do Linky	DbLong
Číslo spoje	- povinné číslo, vazba do Spoje	DbLong
Číslo tarifní	- povinné číslo, vazba do Zaslinky	DbLong
Číslo přestupní linky	- nepovinné číslo	DbLong
Číslo zastávky přestupní linky	- nepovinné číslo z registru zastávek CIS JŘ	DbLong

Kód označnicku přestupní linky	- nepovinné číslo z registru zastávek CIS JŘ	DbLong
Číslo výchozí/koncové zastávky spoje přestupní linky	- nepovinné číslo z registru zastávek CIS JŘ	DbLong
Kód výchozího/koncového o označnicku spoje přestupní linky	- nepovinné číslo z registru zastávek CIS JŘ	DbLong
Doba čekání	- nepovinné číslo, údaj v minutách	DbLong
Poznámka	- nepovinný text	DbString (254)
Rozlišení linky	- povinné číslo, vazba do Linky	DbLong

\*i) znak typ návaznosti má význam podle následující tabulky:

Typ návaznosti	Poznámka	Symbol dle přílohy č. 2 k vyhlášce
m	spoj (... ) vyčká (v zastávce ...) na příjezd spoje ... linky ... / vlaku ... / lodní dopravy z ... nejvýše ... minut	△
M	na spoj (...) navazuje (v zastávce ...) spoj ... linky ... / vlak .../ lodní doprava do ...	▲

## 15) Altdop

Pro vyjádření toho, kdy daný dopravce spoj provozuje, jsou povoleny pouze pevné kódy stanovující časový rozsah provozu (jako pro spoje) a časové kódy vyjádřené Typem časového kódu.

Daný záznam může být vytvořen:

- pevným kódem
- typem časového kódu
- pevným kódem a maximálně jedním časovým obdobím, ve kterém je daný spoj provozován uvedeným dopravcem
- typem časového kódu a maximálně jedním časovým obdobím, ve kterém je daný spoj provozován uvedeným dopravcem
- pevným kódem, typem časového kódu a maximálně jedním časovým obdobím, ve kterém je daný spoj provozován uvedeným dopravcem
- jedním časovým obdobím, ve kterém je daný spoj provozován uvedeným dopravcem

Je tedy možno vyjádřit například následující kombinace:

- v úterý, čtvrtek v lichých týdnech, ale jen v období od 1.1. do 31.3. (pevný kód 2, 4, typ časového kódu 5, datum od 1.1 do 31.3.), v pondělí, středu, pátek v sudých týdnech, ale jen v období od 1.1. do 31.3. (pevný kód 1, 3, 5, typ časového kódu 6, datum od 1.1 do 31.3.)
- od 1.7. do 31.7.
- v pracovních dnech od 1.7. do 31.7.
- pouze 24.12.

Pro jeden spoj je možno uvádět více záznamů. Určení dopravce se provádí nalezením prvního vyhovujícího dopravce pro daný den. Není-li nalezen vyhovující dopravce pro daný den, předpokládá se automaticky, že dopravcem je ten, který je uveden v záhlaví linky. Kombinace pevných kódů se nemusí krýt s kombinací použitou u spoje. Pevné kódy u spoje určují, ve kterých dnech spoj jede, zatímco pevné kódy u alternativních dopravců určují, kdo spoj v určitém období provozuje.

název pole	charakter a popis pole	formát dat
Číslo linky	- povinné šestimístné číslo, vazba do Linky	DbLong
Číslo spoje	- povinné číslo (0 – platí pro všechny spoje linky)	DbLong
IČ dopravce	- povinné osmimístné číslo, vazba do Dopravci	DbString (10)
Pev. kód 1	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod	DbString (5)
Pev. kód 2	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod	DbString (5)
Pev. kód 3	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod	DbString (5)
Pev. kód 4	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod	DbString (5)
Pev. kód 5	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod	DbString (5)
Pev. kód 6	- nepovinné číslo, vazba do Pevnykod	DbString (5)
Typ časového kódu	- nepovinné číslo, povoleny hodnoty {5,6}*	DbString (1)
Rezerva	- nepovinný text	DbString (254)
Datum od	- nepovinné datum DDMMRRRR (pro omezení na jeden den stačí vyplnit jen datum_od)	DbDate
Datum do	- nepovinné datum DDMMRRRR	DbDate
Rozlišení dopravce	- povinné číslo, vazba do Dopravci	DbLong
Rozlišení linky	- povinné číslo, vazba do Linky	DbLong

\* 5 – jede jen v lichých týdnech, 6 – jede jen v sudých týdnech

## 16) AltLinky

V souboru se specifikují alternativní čísla linek společně se státem, ve kterém se toto číslo linky používá. Tento údaj má opodstatnění pouze pro mezinárodní linky a pomocí více záznamů v něm lze specifikovat všechna čísla linky používaná v zahraničí.

název pole	charakter a popis pole	formát dat
Číslo linky	- povinné šestimístné číslo, vazba do Linky	DbLong
Alt.číslo linky	- povinný text	DbString (20)
Stát	- povinný text	DbString (3)
Rozlišení linky	- povinné číslo, vazba do Linky	DbLong

## 17) Místenky

V souboru se specifikují doplňkové textové informace ke kódům **R** (k jízdence je možné zakoupit místenku) a **☐** (spoj je možné použít jen s místenkou). Mohou zde být například specifikovány výjimky oproti běžnému místenkovému režimu. Tyto texty budou při tisku JŘ uvedeny za dotyčným pevným kódem jako seznam údajů, poskládaný ze všech spojů linky. Pokud se tedy opomene pevný kód specifikovat i u spojů, tak jsou tyto textové informace ignorovány. V textu informace není nutno opakovat číslo spoje, protože se při tisku automaticky generuje. Důležité přitom je, že je-li využito této funkce u spoje, je výrazně usnadněna orientace cestujícího při vyhledání spojení v elektronické podobě jízdních řádů. Údaj o rozsahu předprodeje ve vztahu ke konkrétnímu spoji je přehledněji zobrazen.

název pole	charakter a popis pole	formát dat
Číslo linky	- povinné šestimístné číslo, vazba do Linky	DbLong
Číslo spoje	- povinné číslo (0 – informace o předprodeji platí pro všechny spoje linky, u kterých je definován předprodej místenek)	DbLong
Text informace	- povinný text	DbString (254)
Rozlišení linky	- povinné číslo, vazba do Linky	DbLong