

DTM – Digitální technické mapy

Popis a účel

Projekty digitálních technických map krajů jsou, spolu s projektem digitální mapy veřejné správy, největším geomatickým počinem v historii ČR. Samostatně své projekty DTM uskutečňují také dva klíčoví správci dopravní infrastruktury, a to Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) a Správa železnic (SŽ).

Obsahem DTM krajů jsou údaje o „síťovém“ obsahu – tedy data o dopravní a technické infrastruktuře (DTI) a údaje o „nesíťovém“ polohopisném obsahu – základní povrchové situaci (ZPS). Ohledně aktualizace obsahu DTM odlišuje právní úprava dva odlišné editační režimy. Editorem údajů v DTM o dopravní a technické infrastruktuře jsou napřímo její vlastníci, zatímco u polohopisného obsahu je editorem kraj na základě podkladů od stavebníků. Technologii pro aktualizaci obsahu a výdej dat je přenos dat ve speciálně definovaném výměnném formátu prostřednictvím webových služeb.

Povinností krajů je připravit datovou základnu DTM kraje a zajistit příslušné informační systémy pro její provoz a správu. Centrálním komunikačním uzlem zajišťujícím zejména jednotné rozhraní pro aktualizaci údajů DTM krajů je informační systém digitální mapy veřejné správy (IS DMVS) ve správě ČÚZK. IS DMVS rovněž zajišťuje jednotné bezešvé zobrazení krajských DTM (spolu s ortofotomapou a katastrální mapou) a vede garantovaný zdroj údajů o vlastnících, správcích a provozovateli DTI.

Vytvoření digitálních technických map krajů na území celé České republiky (DTM) a jejich propojení s digitální mapou veřejné správy (DMVS) významně přispěje ke zjednodušení a zrychlení přípravy, umístování a povolování staveb v České republice. Podstatně zjednoduší práci pořizovatelům územních plánů a současně zkvalitní a zjednoduší práci samosprávám při přípravě jak územně analytických podkladů, tak samotných územně plánovacích dokumentací.

DTM přinesou snížení administrativní zátěže pro stavebníky při přípravě investic, zejména liniových a infrastrukturních staveb, a bude též přínosem pro samotné občany České republiky, kteří se při svých podnikatelských i soukromých aktivitách snáze dostanou k aktuálním údajům o území. V neposlední řadě bude mít vznik DTM pozitivní dopad na práci samotných vlastníků a správců infrastrukturních sítí, kterým umožní rychle zjistit případné kolize při plánování a údržbě vlastní infrastruktury s infrastrukturou jiných vlastníků a správců.

Aktuální stav

Aktuální seznam řešených problémů:

Ochrana údajů o technické infrastruktuře

Ve světle výdeje aktuální geopolitické situace zesílil tlak na „veřejnost“ údajů o technické infrastruktuře v DTM. Podmínky „zprísnění“ dostupnosti o údajů v DTM si vyžádaly změnu právní úpravy – nově budou údaje o poloze sítí kritické infrastruktury neveřejné. Z tohoto důvodu se zpožďuje datová stabilizace na jednotlivých krajích, neboť pořízená data DTI a ZPS je do nutné před migrací převést do nové verze souladné s vyhláškou o obsahu DTM.

Change management

Vzhledem k decentralizovanému řešení (1 centrální informační systém jako komunikační uzel + 14 krajských databází DTM) je potřeba řešit procesní zásady, tzn. sjednocení postupů při nasazování nových verzí, testování a odstávek v produkčním provozu, a to s ohledem na nejednotnost smluv uzavřených s jednotlivými dodavateli krajských řešení.

Spolufinancování úprav technických specifikací pro budoucí rozvoj DTM krajů

Je nutné řešit smluvní spolupráci mezi kraji, tj. zadávání veřejných zakázek pro účely IS DTM krajů, vyvolané legislativními změnami. Z pohledu zákona o veřejných zakázkách připadá v úvahu buď:

- horizontální spolupráce »kdy vůči dodavateli jsou uvedeny všechny kraje, byť jednotlivé kraje se mohou na zadávacím řízení podílet různou aktivitou. Jedná se o administrativně velmi náročný proces a nutnost předložení každé zakázky do zastupitelstev krajů.
- centrální zadávání » kdy v rámci smluvního vztahu bude vůči dodavateli vystupovat pouze jeden kraj jako objednatel.

Digitalizace stavebního řízení (DSŘ)

Projekty DTM/DMVS jsou integrální částí celkového projektu digitalizace stavebního řízení. Z pohledu udržení aktuálnosti pořízených dat DTM je zásadní, aby účinnost nového stavebního zákona nebyla odložena, neboť tento zákon upravuje povinnosti stavebníků vůči aktualizaci dat DTM. V technické rovině došlo z důvodů prodlžení v realizaci DSŘ v rámci projektů DTM/DMVS k dílčím změnám v realizaci, chybí integrace na portál stavebníka a v datech DTM absentuje identifikační číslo stavby.

Tým a odpovědná osoba

Odpovědná osoba: **Karel Štencel (ČÚZK)**.

Harmonogram

Spuštění IS DMVS do produkčního provozu – 3.7.2023

Všichni vlastníci DTI (včetně obcí) byli postupně vyzváni k registraci do registru subjektů DMVS jako vlastníci dopravní a technické infrastruktury. Registrace subjektů v IS DMVS je nutným předpokladem pro vkládání dat dopravní a technické infrastruktury do DTM. Aktuální stav registrací je cca 5 000 subjektů což jsou cca 2/5 odhadovaného celkového počtu.

Testovací provoz IS DTM/IS DMVS – od 1.7.2023 do 31.12.2023

Krajské IS DTM jsou aktuálně ve fázi testovacího provozu a datové stabilizace. To v praxi znamená, že pořízená data ZPS migrují do datových skladů příslušných IS a předtím jsou striktně kontrolována z hlediska úplnosti, přesnosti i správné klasifikace. ČÚZK vybudoval integrační prostředí, které je dostupné i pro další externí subjekty (síťáře) a kde lze testovat rozhraní webových služeb a validitu vstupních dat.

Pilotní provoz – 1Q 2024

Základní funkcionality informačních systémů budou provozovány již v režimu produkčního provozu. Bude umožněno postupné připojování vlastníků/správčů/provozovatelů DTI. Datové základny DTM krajů již budou konzistentní a stabilizované včetně historizace ve všech krajích. Data o dopravní a technické infrastruktuře, které kraj v rámci datových zakázek pořídil za své obce, budou do krajských DTM zaslána standardními změnovými věťami prostřednictvím IS DMVS.

Produkční provoz – od 1.7.2024

Finální spuštění IS DTM a IS DMVS do produkčního provozu v parametrech a podmínkách daných platnou právní úpravou.

Využití na úrovni kraje

Kraje mají povinnost do 30. června 2023 vybudovat a zpřístupnit DTM kraje. Znamená to nejen pořízení hardwaru a softwaru informačního systému, ale zejména vytvoření vlastní databáze s daty DTM odpovídajícími vyhlášce. Zákon předpokládá využití všech existujících využitelných dat, kromě toho bude nutné mnoho údajů nově pořídit (zmapovat). Prostředky OP PIK mohou kraje využít jak pro vybudování informačních systémů, tak pro pořízení dat, a to včetně dat ve správě jiných veřejnoprávních vlastníků, jako jsou např. obce. Výzva byla ze strany Ministerstva průmyslu a obchodu (MPO) zacílena pouze na kraje ve snaze snížit počet příjemců a tím i administrativní náročnost. Při přípravě výzvy bylo opakovaně deklarováno, že kraje využijí přidělené prostředky i k převzetí, úpravě a využití (tzv. konsolidaci) stávajících dat a k mapování chybějících dat o sítích ve vlastnictví obcí v přiměřeném rozsahu.

Z hlediska datového obsahu je kraj odpovědný za naplnění databáze DTM daty ZPS. Zákon ovšem ukládá obcím a dalším vlastníkům dopravní a technické infrastruktury poskytnout krajům součinnost. Je odpovědností kraje, jestli získaná data ZPS pro naplnění databáze DTM využije nebo data pořídí nově, např. s ohledem na nedostatečnou přesnost a úplnost existujících dat.

Již při přípravě projektů krajů došlo v řadě krajů k oslovení obcí (zejména těch, které provozují vlastní DTM) pro potřeby datových analýz a nastavení obsahu datové části projektů. Zároveň byla navázána úzká spolupráce se správci dopravní a technické infrastruktury s nadregionální působností, jejichž data budou v řadě případů použita jako základ pro budoucí ZPS krajů.

Obecným principem pro úvodní plnění DTM krajů daty je využití existujících dat. Vyhláška č. 393/2020 Sb. k tomu vytváří podmínky tím, že umožňuje evidovat v databázi DTM data různé přesnosti a úplnosti. Při úvodním plnění tedy není povinností obcí zpřesňovat existující data v případě, že nedosahují předpisem stanovené cílové kvality.