

Sbírka zákonů

Československé socialistické republiky

Částka 24

Vydána dne 10. března 1964

Cena 90 hal.

OBSAH:

51. Zákon o drahách
52. Vyhláška ministerstva dopravy, kterou se provádí zákon o drahách
53. Zákon o udělování vědeckých hodností a o Státní komisi pro vědecké hodnosti

51

ZÁKON

ze dne 26. února 1964

o drahách

Národní shromáždění Československé socialistické republiky se usneslo na tomto zákoně:

Úvodní ustanovení

§ 1

Dráhy se významně podílejí na rozvoji socialistické společnosti a na vytváření předpokladů pro postupný přechod ke komunismu. Jejich bezpečný a pravidelný provoz je důležitým předpokladem pro zajištění rozvoje všech ostatních odvětví národního hospodářství a pro zvýšení životní úrovně obyvatelstva. Mají velký význam i pro zajištění mezinárodních hospodářských styků, jakož i pro obranu státu.

§ 2

[1] Dráhami podle tohoto zákona jsou železnice, tramvajové, trolejbusové a lanové dráhy s výjimkou těch, které slouží jen provozní potřebě uvnitř podniku (závodu) a nejsou zaústěny do jiných drah, dále drah přenosných a lanových vleků.

[2] Dráhy se podle povahy a účelu člení na dráhy celostátní, vlečky, dráhy městské a dráhy zvláštního určení.

§ 3

[1] Dopravní organizace, jež zřizují a provozují dráhy celostátní, dráhy městské a dráhy zvláštního určení, obstarávají obecné přepravní potřeby podle vyhlášených přepravních podmínek (§ 5).

[2] Jiné organizace, jež zřizují a provozují dráhy, obstarávají vlastní provozní a přepravní potřeby; k obstarávání přepravních potřeb pro jiné osoby nebo organizace potřebují povolení drážního správního orgánu (§ 19). Provozuje-li organizace dráhu jako činnost vedlejší nebo pomocnou, musí být stanovena odborně způsobilá osoba odpovědná za stavbu a provoz dráhy.

Hlava první

Provoz

§ 4

[1] Základním úkolem drah je plnit ve spolupráci s ostatními druhy dopravy státní plán přepravy.

[2] K zabezpečení plynulého provozu drah a řádného uspokojování přepravních potřeb vydává ministerstvo dopravy v dohodě se zúčastněnými

ústředními orgány pravidla pro styk drah a přepravní řády a po projednání s nimi pravidla technického provozu a tarify.

§ 5

(1) Pravidla technického provozu stanoví základní podmínky pro stavbu technických a provozních zařízení drah i pro provoz na dráhách.

(2) Pravidla pro styk drah stanoví základní podmínky pro styk vzájemně zaústěných drah a pro vztahy mezi zúčastněnými organizacemi z toho vyplývající.

(3) Přepravní řády stanoví základní přepravní podmínky, popřípadě též způsob plnění plánu přepravy.

(4) Tarify stanoví podrobné přepravní podmínky, sazby pro výpočet jízdného a přepravného, náhrady za vedlejší úkony, jakož i podrobné podmínky pro styk vzájemně zaústěných drah a pro vztahy mezi zúčastněnými organizacemi z toho vyplývající. Tarify se vyhlášují v Přepravním a tarifním věstníku.

(5) Přepravní řády se nevztahují na přepravu poštovních zásilek a doprovázejících je zaměstnanců, která se řídí podmínkami stanovenými ministerstvem dopravy v dohodě s Ústřední správou spojů.

§ 6

(1) Organizace, jež zřizuje a provozuje dráhu (dále jen „dražní podnik“), je povinna uspořádat provoz na dráze tak, aby zajišťoval bezpečnost osob a věcí, hospodárně a včasné plnění přepravních úkolů a náležitou úroveň cestování. Dražní podnik i přepravci jsou povinni dbát, aby se přepravy uskutečňovaly s nejhospodárnějším využitím dopravních prostředků.

(2) Vyžaduje-li to zrychlení a zhospodárnění přepravy, dražní podnik vytvoří spolu s jinou dopravní organizací v místech, kde přeprava přechází z jednoho druhu dopravy na jiný druh dopravy, vhodné podmínky pro sladění činnosti obou druhů dopravy. V zájmu účelného využití dopravních prostředků je povinen dražní podnik provádět společně s organizací jiného druhu dopravy sdruženou přepravu podle jednotného přepravního řádu.

§ 7

(1) Dražní podnik je povinen uspořádat styk s přepravci a cestujícími účelně a jednoduše a vydat jízdní řády obsahující údaje o jízdách pravidelných vlaků přepravujících osoby a zavazadla. Jízdní řády musí vycházet z celkových hospodářských a kulturních potřeb společnosti, z potřeb jednotlivých oblastí a musí vyhovovat hlediskům hospodárnosti dopravy. Způsob projednávání, schvalování a vyhlášení jízdních řádů stanoví ministerstvo dopravy v dohodě s Ústřední radou odborů.

(2) Při styku se zařízeními drah je každý povinen zachovávat opatrnost přiměřenou povaze provozu dráhy, starat se o vlastní bezpečnost, dbát vyhlášek a pokynů určených k zajištění bezpečnosti provozu a zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provoz dráhy, bezpečnost osob a věcí.

(3) Všechny organizace zúčastněné při přepravě osob jsou povinny pečovat o soustavné zvyšování úrovně cestování.

§ 8

(1) Ministerstvo dopravy stanoví v přepravních řádech, pravidlech pro styk drah a tarifech, že cestující nebo přepravce, který porušil některé ustanovení přepravního řádu, pravidel pro styk drah nebo tarifu, je povinen zaplatit stanovenou částku.

(2) Ministerstvo dopravy může stanovit pevné částky náhrad za způsobené malé poruchy v provozu, poškození nebo znečištění drážních vozidel a zařízení.

§ 9

(1) Pracovníci drážního podniku ve stejnokroji nebo se služebním odznakem jsou v obvodu dráhy (§ 22 odst. 4) oprávněni zjišťovat totožnost osoby, která narušuje nebo ohrožuje drážní provoz, majetek, bezpečnost života nebo zdraví osob nebo se neoprávněně zdržuje v obvodu dráhy. Je-li to nutné, jsou oprávněni takovou osobu zadržet a odevzdat bez zbytečných průtahů orgánům Veřejné bezpečnosti nebo v obvodu celostátních drah železničním ozbrojeným orgánům.

(2) K ochraně celostátních drah ministerstvo dopravy zřídí útvary železniční ozbrojené a požární ochrany, pro něž platí přiměřeně zásady pro výkon služby v ozbrojených silách. Organizaci, početní stavby a ostatní podrobnosti stanoví ministerstvo dopravy v dohodě s ministerstvem vnitra a ministerstvem národní obrany.

§ 10

(1) Styk vzájemně zaústěných drah nesmí být na újmu plnění úkolů, pro které byly dráhy zřízeny. Styk vzájemně zaústěných drah a z toho vyplývající vztahy mezi drážními podniky musí odpovídat pravidlům pro styk drah; upravují se přípojkou (vlečkovou) smlouvou.

(2) Vlečková smlouva uzavírá se o styku celostátní dráhy s vlečkou; její návrh vypracuje drážní podnik provozující celostátní dráhu. Nedojde-li k dohodě o podmínkách vlečkové smlouvy, rozhodne o úpravě vztahů mezi zúčastněnými drážními podniky na žádost drážního podniku, který zřizuje nebo provozuje vlečku (vlečkař), ministerstvo dopravy po projednání s příslušným ústředním orgánem nebo krajským národním výborem; nepožádá-li vlečkař do 30 dnů po obdržení návrhu vlečkové smlouvy ministerstvo dopravy o rozhodnutí, je vlečková smlouva uzavřena ve znění návrhu, který vypracoval drážní podnik provozující celostátní dráhu (Československé státní dráhy).

§ 11

Křižovatky celostátních drah s ostatními dráhami mohou být zřizovány pouze mimo úroveň kolejí; výjimku může povolit ministerstvo dopravy.

Vztahy mezi dráhou a okolím

§ 12

(1) Další rozvoj drah, jejich bezpečný a plynulý provoz i ochrana hospodářských a kulturních hodnot v okolí dráhy vyžadují, aby dráha nebyla ve svém provozu rušena a sama svou stavbou i provozem neohrožovala nad nezbytnou míru okolí. V okolí dráhy musí být každá činnost vyvíjena tak, aby stavba dráhy nebo bezpečnost, pravidelnost a nerušenost provozu nebyly ohroženy.

(2) Drážní podnik je povinen před zahájením provozu na dráze zabezpečit nemovitosti a jejich příslušenství v ochranném pásmu dráhy v mezích technické a hospodářské účelnosti proti nepříznivým účinkům plynoucím ze stavby a provozu dráhy; při provozu, s nímž je spojeno nebezpečí požáru, je drážní podnik povinen zřídit ochranu proti požáru v prostoru, který stanoví ministerstvo dopravy. Uživatelé nemovitostí a jejich příslušenství jsou povinni takové zabezpečení trpět.

(3) Po zahájení provozu jsou uživatelé budov, jiných objektů, zařízení a pozemků v okolí dráhy povinni na svůj náklad udržovat budovy, jiné objekty, zařízení a pozemky v takovém stavu a užívat je takovým způsobem, aby dráhu a její provoz neohrožovaly a neomezovaly; toho je třeba dbát i při zřizování nových budov, jiných objektů a zařízení i při výsadbě lesních a trvalých zemědělských porostů v okolí dráhy. O potřebě a rozsahu opatření rozhoduje okresní národní výbor v dohodě s drážním správním orgánem.

§ 13

(1) K ochraně drah celostátních, vleček a drah zvláštního určení a jejich provozu slouží ochranné pásmo dráhy. Ochranné pásmo vzniká vydáním územního rozhodnutí a zaniká rozhodnutím o zrušení dráhy; rozsah ochranného pásma pro jednotlivé druhy drah stanoví ministerstvo dopravy.

(2) V ochranném pásmu je dovoleno stavět pouze drážní stavby. Výjimku povoluje drážní správní orgán; stavebník*) je povinen stavbu provést a uživatel ji udržovat tak, aby nepříznivý vliv stavby a provozu dráhy byl vyloučen.

§ 14

(1) Drážní podnik je oprávněn zřizovat, udržovat a provozovat na nemovitostech v okolí dráhy drážní vedení. Za škody způsobené při stavbě, údržbě nebo provozu drážních vedení náleží poškozenému náhrada; jinak drážní podnik neposkytuje za výkon tohoto oprávnění náhradu.

*) Investor.

(2) Nedojde-li o náhradu škody k dohodě, rozhodne o náhradě na žádost poškozeného okresní národní výbor. Nárok musí poškozený uplatnit do 30 dnů ode dne, kdy zjistil výši škody, nejpozději však do 6 měsíců ode dne vzniku škody; jinak nárok zanikne.

§ 15

(1) Hornickou činnost v okolí dráhy a pod dráhou upravuje horní zákon a předpisy vydané k jeho provedení. V okolí dráhy a pod dráhou musí být hornická činnost (např. odvaly, lomny, poruby, nařezávací vrty) plánována a upravena tak, aby nebyl ohrožen provoz dráhy.

(2) K zajištění bezpečného a plynulého provozu na dráze v místech střetu zájmů s hornickou činností vydají ministerstvo dopravy a Ústřední báňský úřad v dohodě s ústředními orgány, v jejichž působnosti se provádí hornická činnost, pravidla pro styk drah s hornickou činností.

§ 16

(1) Při styku (soubehu a křížení) drah s jinými komunikacemi, vedeními a vodami musí být zajištěn bezpečný a plynulý provoz dráhy i jiných komunikací, vedení a vod.

(2) Je-li vedení přímo na tělese dráhy, je uživatel (vlastník) vedení povinen, vyžaduje-li to stavba nebo provoz dráhy, přizpůsobovat je technickým podmínkám drážního provozu, a to úpravou, přeložením nebo odstraněním vedení.

§ 17

(1) Křížení pozemních komunikací s dráhami zřizuje, rozšiřuje nebo jinak upravuje a zabezpečuje ten, v jehož zájmu k tomu dochází. Křížení pozemních komunikací s dráhami celostátními a vlečkami se zřizují zpravidla mimo úroveň kolejí.

(2) Křížení pozemních komunikací s dráhami v úrovni kolejí (přejezdy, přechody, dále jen „přejezdy“) se označují a podle potřeby zabezpečují.

(3) Provoz dráhy má na označených přejezdech přednost před ostatními provozy.

§ 18

(1) Dráhy městské mohou užívat pozemní komunikace. V těchto případech se styk drah s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí neoznačuje ani nezabezpečuje.

(2) Užívá-li dráha městské dopravy pozemní komunikaci společně se silničními vozidly, platí pro její provoz také pravidla silničního provozu.

Působnost státní správy

§ 19

Působnost státní správy ve věcech drah podle tohoto zákona vykonává drážní správní orgán.

Dražním správním orgánem je ministerstvo dopravy, pro dráhy městské a dráhy zvláštního určení krajský národní výbor. Dražní správní orgán může pověřit svou působností jiný orgán.

§ 20

(1) Státní odborný dozor na dráhách vykonává dražní správní orgán.

(2) Státní odborný technický dozor na dráhách přísluší ministerstvu dopravy, které může jeho výkonem pověřit jiný orgán.

(3) Dražní podniky, projektanti a výrobci drážních vozidel a zařízení jsou povinni dát orgánům státního dozoru na dráhách (odstavec 1 a 2) potřebné podklady a vysvětlení, předložit projekty a umožnit vyzkoušení technických zařízení, jež jsou podrobena jejich doзору; dražní podniky jsou povinny také umožnit orgánům státního dozoru pohyb v obvodu dráhy a přepravu po dráze.

(4) Při provádění dozoru opírají se orgány státního dozoru na dráhách o zkušenosti a iniciativu pracujících a spolupracují zejména s orgány dozoru ROH a jinými společenskými organizacemi; u drah provozovaných hornickým podnikem vykonávají dozor v dohodě s orgány státní báňské správy.

(5) Práva orgánů ROH vykonávajících dozor nad bezpečností a ochranou zdraví při práci nejsou těmito ustanoveními dotčena.

§ 21

(1) Dražní podnik při výstavbě i provozu dráhy je povinen dbát zájmů obrany státu. Při výstavbě drah spolupůsobí vojenská správa, která také sleduje z hlediska zabezpečení obrany státu stav, výkonnost a uspořádání provozu na dráze a uplatňuje z toho vyplývající požadavky.

(2) Dražní podnik je povinen přepravovat ozbrojené síly, jejich příslušníky a zásilky označené jako vojenské podle podmínek, které stanoví ministerstvo dopravy v dohodě s příslušným ústředním orgánem.

Hlava druhá

Výstavba, kolaudace a zrušování drah

§ 22

(1) Výstavba drah má spolu s výstavbou ostatních druhů dopravy sledovat v rámci hospodářské účelnosti plynulé uspokojování rostoucích potřeb společnosti, zajišťovat potřeby obrany státu a technický rozvoj dopravy; přitom je třeba sledovat, zda nelze přepravní potřeby uspokojit účelněji jiným druhem dopravy.

(2) U staveb drah a staveb na dráze provádí stavební řízení, vydává stavební povolení a vykonává státní stavební dohled dražní správní orgán; do stavebního povolení zahrnuje dražní správní

orgán též rozhodnutí vojenské správy a jiných orgánů, které provedly řízení společně se stavebním řízením.

(3) Stavbami na dráze jsou stavby a zařízení, které rozšiřují, doplňují, mění nebo zabezpečují dráhu a její provoz, jakož i všechny stavby a zařízení v obvodu dráhy.

(4) Obvod dráhy je území určené k provozu dráhy; rozsah obvodu, pro jednotlivé druhy drah stanoví ministerstvo dopravy.

(5) Při výstavbě drah musí být zachována pravidla technického provozu; pro stavby na dráze může ministerstvo dopravy stanovit odchylky.

§ 23

(1) Provoz na dráze lze zahájit po vydání povolení k zahájení provozu (užívacího povolení), jsou-li splněny předpoklady pro bezpečný a plynulý provoz, zejména přezkoušena opatření k ochraně mimodrážních elektrických vedení, provedeny podrobné (první hlavní) prohlídky, popřípadě zatěžkávací zkoušky mostů, u drah s elektrickým provozem přezkoušeno zajištění okolí dráhy proti škodlivým účinkům elektrického proudu a u drah, s jejichž provozem je spojeno nebezpečí požáru, zajištění okolí dráhy proti nebezpečí požáru.

(2) Povolení k zahájení provozu vydává dražní správní orgán po provedení kolaudačního řízení. V kolaudačním řízení dražní správní orgán zjišťuje, zda je dráha vybudována podle schválené projektové dokumentace a podle stavebního povolení a zjišťuje-li bezpečný a plynulý provoz.

(3) Před povolením k zahájení provozu smí být na dráze vykonáván se souhlasem dražního správního orgánu jen pomocný provoz.

§ 24

Je-li nutné změnit povahu dráhy, rozhoduje o jejím novém zařazení dražní správní orgán v dohodě s vojenskou správou; je-li dána příslušnost dvou dražních správních orgánů, rozhoduje ministerstvo dopravy v dohodě se Státní plánovací komisí a ministerstvem národní obrany.

§ 25

(1) Zaniknou-li trvale přepravní potřeby nebo lze-li je obstarávat hospodárněji jiným druhem dopravy, dráha se zruší. Stejně se dráha zruší, je-li to odůvodněno jinými důležitými obecnými zájmy. O zrušení dráhy rozhoduje dražní správní orgán v dohodě s vojenskou správou; rozhoduje-li jako dražní správní orgán ministerstvo dopravy, činí tak v dohodě se Státní plánovací komisí a ministerstvem národní obrany.

(2) O snesení zrušené dráhy rozhoduje okresní národní výbor, u drah celostátních a vleček v dohodě s vojenskou správou a dražním správním orgánem.

[3] Provoz na dráze může být zastaven nebo omezen, je-li to odůvodněno důležitými obecnými zájmy. Při zastavení provozu na dráze postupuje se podle odstavce 1 obdobně.

Hlava třetí

Drážní vozidla

§ 26

(1) V provozu drah smí být užíváno pouze vozidel zaručujících bezpečnost dopravy. Nová drážní vozidla musí odpovídat pokrokovému zaměření techniky, požadavkům bezpečnosti a hygieny práce a vozidla sloužící přepravě osob i požadavkům kultury cestování. Konstrukce nových vozidel musí být v souladu s požadavky dlouhodobého rozvoje dopravy a ekonomiky provozu na dráhách, musí odpovídat požadavkům typizace, unifikace a normalizace, jakož i požadavkům vyplývajícím z mezinárodních ujednání.

(2) Drážní vozidla musí být stavěna podle technických podmínek pro konstrukci a výrobu drážních vozidel schválených ministerstvem dopravy v dohodě s ministerstvem národní obrany a pokud jde o ochranu zdraví a bezpečnost při práci s Ústřední radou odborů. Nové typy drážních vozidel, která mají být používána na dráhách celostátních, vlečkách a dráhách městských, jejich projekty, hromadnou výrobu i dovoz schvaluje ministerstvo dopravy, nejde-li o vozidla drah městských, v dohodě s ministerstvem národní obrany. Konstrukce nákladních vozů má umožňovat i mechanizaci nakládacích a vykládacích prací a automatizaci třídicích prací a zaručovat bezpečnost pracujících při výkonu těchto prací.

(3) Tato ustanovení platí též pro podstatné změny drážních vozidel i pro zvláštní drážní mechanizační zařízení.

§ 27

(1) Hnací vozidla a zvláštní drážní mechanizační zařízení musí být před zařazením do provozu vyzkoušena; ministerstvo dopravy stanoví, která hnací vozidla o menším výkonu a menší dovolené rychlosti a která zvláštní drážní mechanizační zařízení není třeba zkoušet. Z vozidel tažených musí

být vyzkoušeny vozy osobní dopravy a nákladní vozy se speciálním nebo mechanizačním zařízením.

(2) U celostátních drah, vleček a visutých lanovek provádí zkoušky na žádost drážního podniku ministerstvo dopravy, u ostatních drah krajský národní výbor.

Hlava čtvrtá

Závěrečná ustanovení

§ 28

Nestranoví-li tento zákon jinak, platí při výstavbě drah a úpravě jejich vztahu k okolí ustanovení o stavbách, pozemních komunikacích, hornické činnosti, telekomunikacích, o výrobě a rozvodu elektřiny a plynu, tepla, pohonných látek a ropy, o ochraně zemědělského půdního fondu, lesích a vodním hospodářství.

§ 29

Ministerstvo dopravy vydá k provedení tohoto zákona v dohodě s příslušnými ústředními orgány podrobnější předpisy.

§ 30

Zrušují se:

1. nařízení č. 253/1942 Sb., kterým se vydává železniční stavební a provozní řád;
2. zákon č. 97/1950 Sb., o drahách;
3. vládní nařízení č. 37/1951 Sb., o vybudování a provozu drah, ve znění vládního nařízení č. 38/1954 Sb.;
4. nařízení ministra dopravy č. 50/1951 Sb., o schvalování a uveřejňování tarifů drah;
5. vyhláška č. 108/1952 Č. l., o ochraně dráhy před škodlivou činností v jejím okolí, o vyvlastnění a o styku mezi obecními a drahovými;
6. vyhláška č. 87/1955 Č. l., o ochraně provozu na železnicích;
7. vyhláška č. 235/1959 Č. l., o zrušování vleček.

§ 31

Zákon nabývá účinnosti dnem 1. dubna 1964.

Novotný v. r.

Fierlinger v. r.

Lenárt v. r.

52

VYHLÁŠKA

ministerstva dopravy

ze dne 5. března 1984,

kterou se provádí zákon o dráhách

Ministerstvo dopravy stanoví v dohodě se zúčastněnými ústředními orgány podle § 28 zákona č. 51/1964 Sb., o dráhách:

§ 1

(k § 2 zákona)

(1) Dráhy celostátní jsou dráhy, které slouží všeobecným přepravním potřebám a tvoří souvislou železniční síť bez ohledu na jejich rozchod.

(2) Vlečky jsou dráhy, které slouží především potřebě určitého podniku (závodu) a jsou zaústěny do souvislé železniční sítě buď přímo nebo prostřednictvím jiné vlečky.

(3) Dráhy městské jsou dráhy, které slouží především přepravním potřebám obyvatel měst; jsou to tramvajové dráhy, trolejbusové dráhy a městské rychlodráhy.

(4) Dráhy zvláštního určení jsou dráhy, které slouží místním potřebám a zájmům a nejsou zaústěny do souvislé železniční sítě; jsou to zejména dráhy lesní, důlní, pionýrské a lanové.

(5) Pro styk drah, které slouží jen provozní potřebě uvnitř podniku (závodu) a nejsou zaústěny do jiných drah, dále pro styk drah přenosných s pozemními komunikacemi použije se předpisů o křížení drah s pozemními komunikacemi.

§ 2

(k § 5 zákona)

(1) Tarify, jejich změny a zrušení, nabývají účinnosti nejdříve dnem uveřejnění nebo registrace v Přepřavním a tarifním věstníku. Změny, které znamenají zvýšení jízdného, přepravného nebo jiné zřízení pro cestující a přepravce, nabývají účinnosti nejdříve patnáctý den po uveřejnění; ministerstvo dopravy může v naléhavých případech tuto lhůtu zkrátit až na tři dny.

(2) O uveřejňování a registraci tarifů pro mezinárodní přepravu platí ustanovení mezinárodních smluv a dohod; není-li takových ustanovení, platí ustanovení odstavce 1.

§ 3

(k § 6 zákona)

(1) Dražní podnik je povinen vydat předpisy pro výkon služby.

(2) Pro dráhy zvláštního určení mohou být vydány místo pravidel technického provozu provozní řady; v takových případech se nevydávají předpisy pro výkon služby.

§ 4

(k § 7 zákona)

(1) Občané smějí v obvodu dráhy vstupovat jen na místa k tomu určená.

(2) Nádražní restaurace a ostatní provozy určené pro cestující musí zařídit svůj provoz podle potřeb cestujících a přizpůsobit jej provozu dráhy.

§ 5

(k § 10 zákona)

(1) Dražní podnik (vlečkař) je povinen zřídit vlečku v takovém rozsahu a udržovat ji v takovém stavu, který zajistí plynulý a rychlý oběh železničních vozů; je povinen přizpůsobovat stav vlečky rozsahu nároků na přepravu, technickému stavu dráhy celostátní (nápravový tlak, zabezpečovací zařízení, směrové poměry, druh trakce, průjezdný průřez atd.) i jeho změně.

(2) Vlečka přístavu zajišťuje plynulý přechod zásilek ze železniční dopravy na vodní dopravu, a naopak; provozovatelé obou druhů dopravy vytvoří v přístavech podmínky pro sladění jejich činnosti tak, aby byl zajištěn plynulý přechod zásilek z jednoho druhu dopravy na druhý a aby byly účelně využity dopravní prostředky a zařízení obou druhů dopravy.

§ 6

(k § 12 zákona)

(1) Uživatelé objektů a zařízení v okolí dráhy, kteří zřizují světelné zdroje a barevné plochy nebo jich používají, musí učinit opatření, aby nemohlo dojít k záměně světla nebo barevného odstínu

s dražními návěstními znaky nebo k jinému ohrožení provozu dráhy.

(2) Nové násypy, zdi, ploty apod. nesmějí být zřizovány tak, aby se na tělesa dráhy tvořily závěse nebo ztěžoval rozhled. V oplocení pozemků, přiléhajících k celostátní dráze, nesmějí být zřizovány východy vedoucí přímo do obvodu dráhy. Konstrukce staveb v okolí dráhy musí brát zřetel na otřesy, vznikající provozem dráhy.

(3) Vlastník stromů a keřů je povinen bez nároků na náhradu oklestit popř. odstranit stromy a keře, které ruší provoz dráhy nebo omezují potřebný rozhled. Je-li nebezpečí z prodlení, provede jejich okleštění nebo odstranění na náklad vlastníka drážní podniku; dřevo zůstává vlastníku.

(4) Při provozu podniků v okolí dráhy je třeba dbát bezpečnosti a nerušenosti provozu dráhy; u skladišť výbušnin, hořlavých nebo jinak nebezpečných látek musí být zachovány vzdálenosti od provozních budov a tělesa dráhy jako od obytných budov. K provedení odstřelů všeho druhu v obvodu dráhy i v jejím okolí je třeba souhlasu drážního správního orgánu, který stanoví podmínky pro odstřely z hlediska bezpečnosti provozu.

Ochrana proti požáru u drah s parním provozem

§ 7

(k § 12 zákona)

(1) V okolí dráhy s parním provozem je každý povinen zachovávat opatrnost přiměřenou povaze provozu dráhy, činit potřebná protipožární opatření a počínat si tak, aby nezavdal příčinu ke vzniku požáru. Stavby v ochranném pásmu musí být vybudovány tak, aby byly bezpečné proti požáru, veškeré otvory ve stavbě obrácené směrem ke dráze musí být zaskleny nebo zařízeny tak, aby vniknutí jisker dovnitř stavby nebylo možné. Drážní podnik je povinen učinit opatření k omezení jiskření lokomotiv na nejmenší možnou míru.

(2) Před zahájením provozu na dráze je drážní podnik povinen zabezpečit nemovitosti a jejich příslušenství proti nebezpečí požáru v prostoru omezeném myšlenou stěchou se sklonem 1 : 3, jejíž hřeben probíhá v ose krajní koleje ve výši 10 m nad niveletou pražce, a svislými plochami vedenými 30 m od osy koleje. Vlastník (uživatel) nemovitostí je povinen provedené úpravy udržovat vlastním nákladem.

(3) V ochranném pásmu nesmějí být prováděny otevřené výmlaty. Věci snadno zápalné mohou být ukládány nebo ponechány jen v místnostech, zajištěných proti požáru; tyto místnosti musí být spolehlivě uzavřeny. Snadno zápalné zemědělské plodiny je třeba ihned po posečení odklidit z ochranného pásma. Kromě toho je třeba zříditi, jde-li o plodinu bez podsevu, ochranný pruh v šíři alespoň 1 m.

Ochranný pruh musí být zkypten a zbaven snadno zápalných zbytků sklizně.

(4) V lesích podél dráhy se zřizují pruhy zkyptené země zbavené travního porostu (úhorky), izolační pruhy, ochranné lesní pásy, popřípadě se přikročí k odlesnění a podle potřeby se zavádějí požární hlídky. Úhorky, izolační pruhy, ochranné lesní pásy zřizuje, popřípadě odlesnění provádí před zahájením provozu na dráze drážní podnik. Po zahájení provozu na dráze udržuje úhorky, izolační pruhy, ochranné lesní pásy, popřípadě je zřizuje a odlesnění provádí uživatel lesa (kupř. při změně složení porostů, zalesnění nových nelesních půd).

§ 8

(k § 12 zákona)

(1) Úhorky (na vlnkách místech vyhloubené příkopy) se zřizují v šíři 1—1½ m. Je-li trať v náspu nebo v úrovni okolního terénu, založí se úhorky ve vzdálenosti 15—25 m od osy krajní koleje. Je-li trať v zářezu v hlubším než 3 m, zřídí se úhorky ve vzdálenosti 2—5 m od horní hrany zářezu. Úhorky se nezřizují tam, kde jejich funkcí přejímají vodní toky, pozemní komunikace, popřípadě jiný vegetační prostý a přiměřeně široký pruh.

(2) V oblastech vystavených zvýšenému nebezpečí požáru zřídí se izolační pruh tím, že se vytvoří další úhorek rovnoběžně s prvním ve vzdálenosti 12—15 m; úhorky se vzájemně spojí příčnými úhorky podle stáří porostu ve vzdálenosti 20—40 m.

(3) V místech častého výskytu požáru zřídí se z nesnadno zápalných dřevin ochranný lesní pás. V ochranném lesním pásmu podél dráhy nejsou přípustné holé seče. Lesní porosty v tomto pásmu musí být obhospodařovány výběrným nebo podrobným způsobem tak, aby byly trvale udržovány v zápoji, nepřipouštějícím zatravnění lesní půdy. Před ochranným lesním pásem se zřídí úhorek. Šířka ochranného lesního pásu se stanoví podle místních poměrů 20—30 m.

(4) K odlesnění lze přikročit jen tehdy, jestliže dožadovatel protipožární opatření sethala.

§ 9

(k § 12 zákona)

(1) V ochranném pásmu dráhy nesmí uživatel lesa ponechávat hromady kletu a odpadků po těžbě dřeva ani jiné snadno zápalné předměty. Na místech zvláště ohrožených, zejména v borových porostech, může okresní národní výbor na žádost drážního podniku uložit uživateli lesa další vhodná opatření.

(2) Na holínách, jakož i na svazích tělesa dráhy, nesmí být ponechána vysoká tráva; posečená tráva musí být ihned odstraněna.

(3) V období zvýšeného nebezpečí vzniku požáru, zvláště za suchého počasí, zřizuje drážní podnik

nik a uživatel lesa nebo zemědělského pozemku v úsecích ohrožených požáry požární hlídky.

§ 10

(k § 13 zákona)

Ochranné pásmo

(1) Ochranné pásmo dráhy je určeno svislými plochami, vedenými po obou stranách u drah celostátních 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy, u vlečků, městských rychlodrah a drah zvláštního určení 30 m od osy krajní koleje. U visutých lanových drah je to pásmo určeno svislými plochami, vedenými 10 m od nosného lana.

(2) Ustanovení odstavce 1 se nevztahuje na dráhy zvláštního určení, zaústěné do drah městské dopravy a na vlečky v uzavřeném prostoru závodu nebo v obvodu přístavu.

(3) Výjimky pro stavby v ochranném pásmu dráhy lze povolit pro stavby pozemních komunikací, vodních děl, zařízení a vedení, měřických znaků a signálů a jen v odůvodněných a okresním národním výborem doporučených případech pro ostatní stavby, zejména pozemní. Drážní správní orgán přitom stanoví podmínky, za kterých se výjimka povoluje.

§ 11

(k § 14 zákona)

Oprávnění k cizím nemovitostem

(1) K nemovitostem v okolí dráhy přísluší drážnímu podniku tato oprávnění:

- a) zřizovat a provozovat na cizích nemovitostech za podmínek stanovených příslušnými předpisy vodovodní a jiná potrubí, elektrická, sdělovací a zabezpečovací vedení nadzemní i kabelová, zřizovat na nemovitostech podpěrné (závěsné) body a kontrolní či jiná zařízení,
- b) vstupovat a vjíždět v nezbytně nutném rozsahu na nemovitosti při zřizování a udržování drážních vedení a jejich zařízení.

(2) Při výkonu těchto oprávnění je drážní podnik povinen ce nejvíce šetřit nemovitostí, zemědělských a lesních pozemků, nerostného bohatství, jakož i práv uživatelů. Po ukončení prací je drážní podnik povinen pozemky rekultivovat, a došlo-li k poškození objektů, uvést tyto do původního stavu.

(3) Před prováděním prací uvedených v odstavci 1 je drážní podnik povinen včas oznámit místnímu národnímu výboru místo a čas plánovaných prací a pravděpodobný rozsah zásahu do práv uživatelů nemovitostí: místní národní výbor uvedomí o tom uživatele dotčených nemovitostí.

§ 12

(k § 16 zákona)

Styk s vodami

(1) Svádět vodu do obvodu dráhy (do drážních příkopů a jani v sousedství dráhy nebo do dráž-

ních objektů) lze jen se souhlasem drážního správního orgánu.

(2) Při styku vodních toků a vodních děl s dráhou je třeba dbát toho, aby drážní těleso nebylo podměčeno a aby odváděním vody drážními objekty nedocházelo k rozrušování zdiva ani k prohlubování dna, které by mohlo mít škodlivý vliv na stabilitu opěr a pilířů.

(3) Vodní a jiná podobná díla s hladinou vody v úrovni nebo nad niveletou pražce mohou být zřizována v okolí dráhy pouze tehdy, bude-li zajištěna bezpečnost provozu dráhy. Vzdálenost spodní krajní hrany úpatí hráze vodních děl, usazovacích nádrží a podobných objektů od hranice obvodu dráhy stanoví drážní správní orgán podle důležitosti drážního objektu a rozsahu vodního díla v dohodě s vodohospodářským orgánem.

Křížení drah s pozemními komunikacemi

§ 13

(k § 17 zákona)

(1) Přejezdy musí svou úpravou vyhovovat potřebám drážního a silničního provozu.

(2) Přejezdové zabezpečovací zařízení musí včas upozorňovat, že se k přejezdu blíží vlak nebo drážní vozidlo, kterému musí dát uživatel pozemní komunikace přednost v jízdě.

(3) Zřízení přejezdu, jeho zabezpečení, změna zabezpečení a zrušení přejezdu se projednává jako stavba na dráze.

(4) Takového projednání není třeba u přejezdů uvnitř závodů, kam nemohou zajiždět vozidla nepatřící závodu a přes které se pouze posunuje, u přejezdů v železničních stanicích, používaných cestujícími při nástupu a výstupu z vlaků, drážními pracovníky a pro železniční a poštovní manipulaci.

(5) Okresní národní výbor za účasti drážního podniku, správce pozemní komunikace a orgánů veřejné bezpečnosti provede jednou za pět let obhlídku přejezdu, zjistí případné závady a přezkoumá, zda se nezměnily podstatné podmínky, rozhodné pro způsob zabezpečení přejezdu, stanoví nebo doporučí v dohodě s drážním správním orgánem opatření k odstranění závad.

§ 14

(k § 17 zákona)

(1) Nové křížení dráhy s pozemní komunikací (přejezdy, mosty nad dráhou, železniční mosty) zřizuje při výstavbě nové dráhy a při přeložce dráhy nebo její části drážní podnik. Při výstavbě, přeložce a úpravě pozemní komunikace zřizuje nové křížení dráhy s pozemní komunikací stavebník pozemní komunikace.

(2) Přestavbu křížení dráhy s pozemní komunikací zajišťuje a provádí stavebník pozemní komunikace, je-li přestavba odůvodněna nevyhovujícími smerovými poměry v místě křížení nebo tím, že železniční most má nevyhovující podjezdovou výšku nebo šířku, popř. tím, že přejezd svou šířkou, označením (zabezpečením) nebo most nad dráhou nevyhovují požadavkům silničního provozu.

(3) Přestavbu křížení dráhy s pozemní komunikací zajišťuje a provádí drážní podnik, změní-li se způsob drážního zabezpečení a tím i způsob zabezpečení přejezdu, nevyhovuje-li most nad dráhou železničnímu průjezdnému průřezu, popř. jestliže železniční most nevyhovuje požadavkům železničního provozu.

(4) Nevyhovuje-li křížení oběma komunikacím a je proto přestavba obsažena v plánech výstavby silnic i drah, přispějí organizace, které přestavbu nezajišťují a neprovádějí, stavebníkovi odpovídajícím podílem nákladů, které si přestavba vyžádá, čili-li jejich podíly celkem alespoň 10 % nákladů.

(5) Nahrazení přejezdu mimoúrovňovým křížením zajišťuje a provádí správce pozemní komunikace. Drážní podnik zajišťuje nahrazení přejezdu mimoúrovňovým křížením jen tehdy, dochází-li k tomu v souvislosti s přestavbou železniční stanice, železniční tratě nebo v souvislosti se změnou trakce. Ustanovení odstavce 4 platí obdobně.

§ 15

(k § 17 zákona)

(1) Přejezdy spravuje a udržuje drážní podnik.

(2) Mosty (lávky) nad dráhou spravuje a udržuje správce pozemní komunikace.

(3) Železniční mosty spravuje a udržuje drážní podnik. Pozemní komunikace pod železničním mostem včetně odvodnění spravuje a udržuje i osvětluje správce pozemní komunikace, vodní toky pod železničním mostem spravuje a udržuje správce vodního toku.

Působnost státní správy

§ 16

(k § 20 zákona)

Státní odborný technický dozor na dráhách

(1) Při výkonu státního odborného dozoru drážní správní orgán sleduje:

- a) zda je dráha vystavěna, udržována a provozována podle pravidel technického provozu,
- b) vyhovují-li vlakové soupravy a drážní prostory po stránce provozní (přepravní), odpovídají-li požadavkům bezpečnosti a hygieny, zejména jsou-li udržovány v náležité čistotě a pořádku,
- c) je-li pracovník odpovědný za provoz dráhy odborně způsobilý,

d) jsou-li pracovníci zdravotně i odborně způsobilí k výkonu služby a jsou-li obeznámeni s předpisy pro výkon služby a s předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci,

e) je-li dodržován jízdní řád a jsou-li cestující a přepravci s ním i s přepravními podmínkami včas a stanoveným způsobem seznámeni.

(2) Ministerstvo dopravy se přesvědčuje o výkonu státního odborného dozoru na dráhách, který provádějí jiné orgány.

§ 17

(k § 20 zákona)

Státní odborný technický dozor na dráhách

(1) Státní odborný technický dozor na dráhách se vztahuje na drážní technická zařízení (parní a horkovodní kotle a jiné tlakové nádoby, elektrickou výzbroj vozidel a ostatní elektrická silnoproudá a trakční zařízení, hromosvody, zdvihací zařízení a zařízení v oboru technických plynů). Na celostátních dráhách podléhají státnímu odbornému technickému dozoru na dráhách technická zařízení, i když nejsou drážní, avšak jsou v obvodu dráhy. Na vlečkách podléhají státnímu odbornému technickému dozoru na dráhách drážní technická zařízení na drážních vozidlech, drážní technická zařízení, která slouží výlučně k vykládání a nakládání drážních vozidel, a elektrická trakční zařízení.

(2) Ministerstvo dopravy při výkonu státního odborného technického dozoru na dráhách sleduje zejména,

- a) zda drážní technická zařízení jsou správně konstruována, vyráběna a v provozu obsluhována, udržována a hospodárně používána,
- b) zda pracovníci zúčastnění na výrobě nebo provádějí dozor, obsluhu nebo údržbu drážních technických zařízení, mají předepsané zkoušky a odborné znalosti.

(3) Podrobnosti o provádění státního odborného technického dozoru na dráhách a povinnosti drážních podniků, projektantů a výrobců drážních vozidel a zařízení stanoví směrnice pro výkon státního odborného technického dozoru na dráhách.

§ 18

(k § 21 zákona)

Drážní podnik je povinen poskytnout vojenské správě prostředky a zařízení podle ujednání mezi ministerstvem dopravy a ministerstvem národní obrany.

Výstavba drah

§ 19

(k § 22 zákona)

(1) Při výstavbě dráhy nebo při výstavbě objektů v okolí dráhy, které svým provozem zvýší ná-

roky na dopravu, je stavebník povinen předložit přípravnou dokumentaci k zaujetí stanoviska drážnímu správnímu orgánu. Drážní správní orgán posoudí předloženou dokumentaci a do 30 dnů ji vrátí s připomínkami.

14. Jinak platí pro vypracování, projednávání a schvalování přípravné dokumentace a projektové dokumentace pro výstavbu drah předpisy o dokumentaci staveb.

15. Má-li dojít ke zřízení nebo ke zrušení stanice (zastávky) anebo ke změně její výpravní oprávněnosti, rozhodne o tom na návrh místního národního výboru nebo drážního podniku drážní správní orgán. Před rozhodnutím o zřízení nebo zrušení nákladací a vykládací stanice si vyžádá drážní správní orgán vyjádření okresního národního výboru. Způsob projednání a bližší podmínky pro stanovení názvu stanice (zastávky) stanoví zvláštní směrnice.

§ 20

(k § 22 zákona)

U staveb drah se při výběru staveniště zpravidla omezí podrobná prohlídka staveniště na úseky v zastavěném území a v území s hustou sítí komunikací a na úseky, kde se dráhy stýkají s vodami a vodními díly. U ostatních úseků postačí vyjádření příslušných orgánů státní správy a organizací, jejichž zájmy mohou být stavbou dotčeny.

§ 21

(k § 22 zákona)

1) Před započatím přípravných prací pro stavbu dráhy nebo stavbu na dráze, popřípadě, není-li jich třeba, před započatím vlastních stavebních prací je stavebník povinen požádat drážní správní orgán o vydání stavebního povolení. K žádosti musí být připojena trojmo projektová dokumentace.

2) Před vydáním stavebního povolení projedná drážní správní orgán předloženou žádost v místním šetření. Drážní správní orgán pozve účastníky řízení nejméně 7 dní před konáním místního šetření písemně nebo prostřednictvím okresního národního výboru; dobu a místo šetření stanoví okresní národní výbor. V pozvání musí být uvedeno, kde lze nahlédnout do dokumentace navrhované stavby a že námítky lze uplatnit nejpozději při místním šetření.

3) V zájmu komplexního projednání žádosti o vydání stavebního povolení provedou se na návrh drážního správního orgánu společně s další řízení, předepsaná jinými předpisy a prováděná jinými orgány.

4) Stavební povolení lze vydat i bez místního šetření, nedotkne-li se stavba zastavěného území, dosavadních i plánovaných veřejných komunikací, vod, vodních děl, území, v němž jsou dobývány nerosty nebo v němž jsou stanoveny mimodrážní

ochranná pásma nebo jiná ochranná zařízení, nebude-li zapotřebí zajištění proti nebezpečí požáru nebo opatření k ochraně mimodrážních elektrických vedení, nebo bude-li vykázan souhlas orgánů, jimž přísluší hájit dotčené veřejné zájmy. U spojových staveb, pokud nepodléhají stavebnímu řízení podle zákona o stavebním řádu, stavební povolení nahrazuje souhlas drážního správního orgánu s technickou dokumentací.

5) U stavby, která je pouze zčásti v obvodu dráhy a slouží účelům dráhy, vydává stavební povolení drážní správní orgán se souhlasem stavebního úřadu; neslouží-li taková stavba účelům dráhy, vydává stavební povolení stavební úřad se souhlasem drážního správního orgánu.

§ 22

(k § 22 zákona)

1) O průběhu jednání a výsledku místního šetření sepiše se zápis. Bylo-li současně s řízením o povolení stavby prováděno i řízení podle jiných předpisů, sepiše se společný zápis.

2) Po provedeném místním šetření a podle jeho výsledků rozhodne drážní správní orgán o námítkách účastníků řízení, které byly během řízení vzneseny a o nichž nebylo dosaženo dohody, a stanoví závazné podmínky pro vydání stavebního povolení.

3) Jakmile rozhodnutí o námítkách se stane vykonatelným a plnění uložených podmínek je zajištěno schválením projektové dokumentace, vydá drážní správní orgán v dohodě s vojenskou správou stavební povolení. Stavební povolení možno vydat přímo při místním šetření, jestliže nebyly proti projednávanému návrhu vzneseny námítky a byl k tomu dán souhlas stavebním úřadem.

4) Stavební povolení pozbývá platnosti uplynutím dvou let od jeho vydání, nebylo-li v této lhůtě započato se stavebními pracemi. Drážní správní orgán může platnost stavebního povolení i jinak omezit. Na žádost stavebníka, podanou nejméně 30 dnů před uplynutím lhůty, může drážní správní orgán prodloužit platnost stavebního povolení.

§ 23

(k § 22 zákona)

Stavební řízení se nekoná a stavební povolení se nevydává o změnách, které souvisí s udržováním a úpravami dráhy nebo jejího zařízení, nemění-li se tím povaha a rozsah dráhy nebo jejího zařízení, o změnách a stavbách drážních zařízení a vedení, nejsou-li tím dotčeny zájmy třetích osob, o přizpůsobení šířky přejezdu šířce pozemní komunikace, o dočasných opatřeních proti závějím a o jiných drobných úpravách.

§ 24

(k § 22 zákona)

Obvod dráhy

Obvod dráhy je vymezen u drah celostátních hranicemi drážních pozemků, u vleček, drah městských a drah zvláštního určení svislými plochami vedenými 3 m od osy koleje (od nosného lana osy trolejového vedení), nejméně však 1,5 m od staveb drážního tělesa. Obvod dráhy vzniká nejpozději při vydání stavebního povolení.

§ 25

(k § 22 zákona)

Stavby na dráze

Pro stavby na dráze platí ustanovení o výstavbě drah a uvádění drah do provozu přiměřeně. Podle povahy věci je možné jednotlivá řízení sloučit a zjednodušit.

Uvádění drah do provozu

(kolaudace)

§ 26

(k § 23 zákona)

Drážní správní orgán zahájí kolaudační řízení na žádost stavebníka po odevzdání a převzetí stavby nebo její části. K žádosti musí být připojeny přehledná zpráva o průběhu výstavby, prováděcí projekt opravený podle skutečného provedení prací, stavební povolení, provozní dokumentace a doklady o organizačním zajištění provozu a vybavení dráhy předepsanými ochrannými zařízeními, pomůckami a zálohami materiálu. Dále musí být připojeny zejména tyto doklady:

1. o komplexním vyzkoušení stavby,
2. o provozní způsobilosti zařízení, podléhajících státnímu odbornému technickému dozoru na dráhách,
3. o přezkoušení zajištění okolí dráhy proti nebezpečí požáru u drah s parním provozem,
4. o přezkoušení zajištění okolí dráhy proti škodlivým účinkům elektrického proudu u drah s elektrickým provozem a o přezkoušení opatření k ochraně mimodrážních elektrických vedení,
5. o provedení podrobné (první hlavní) prohlídky mostů, popřípadě i o provedené zatěžkávací zkoušce železničních mostů, jakož i mostů nad dráhou,
6. o provedení předběžné technické revize zařízení dráhy, jehož přezkoušení by při technicko-bezpečnostní zkoušce (§ 31 odst. 1) pro jeho složitost nebylo vhodné.

§ 27

(k § 23 zákona)

[1] Zajištění okolí dráhy proti nebezpečí požáru u drah s parním provozem přezkoušuje na žádost stavebníka orgán požární ochrany v součinnosti se stavebním úřadem; o výsledku přezkoušení sepíše zápis.

[2] K žádosti musí být připojena dokumentace podle skutečného provedení; odchylky od schválené dokumentace musí být zvlášť vyznačeny a zdůvodněny. Dále je nutno připojit:

- a) seznam staveb a trvalých zařízení v prostoru podle § 7 odst. 2 s údajem jména a bydliště vlastníků a popisem provedených zajištění,
- b) příčné řezy a půdorysy, v nichž jsou zakresleny zajišťované objekty podle skutečného provedení,
- c) zdůvodnění případných odchylek od původně projednané dokumentace.

[3] Nebylo-li okolí dráhy proti nebezpečí požáru zajištěno podle schválené dokumentace a nezaručuje-li provedení žádoucí zabezpečení proti požáru, orgán požární ochrany uloží stavebníku odstranit nedostatky, provést další nutná opatření a stanoví k tomu lhůtu.

[4] Po zjištění, že stavby a trvalá zařízení jsou zajištěny proti nebezpečí požáru, vydá orgán požární ochrany stavebníku potvrzení o výsledku přezkoušení.

§ 28

(k § 23 zákona)

Zajištění okolí dráhy proti škodlivým účinkům elektrického proudu u drah s elektrickým provozem a opatření k ochraně mimodrážních elektrických vedení přezkoušejí na žádost stavebníka okresní národní výbory. Jinak platí obdobně ustanovení § 27.

§ 29

(k § 23 zákona)

[1] Podrobnou (první hlavní) prohlídku železničních mostů a zatěžkávací zkoušku provádí ministerstvo dopravy, popřípadě jím pověřený orgán. Podrobnou (první hlavní) prohlídku mostů nad dráhou a zatěžkávací zkoušku provádí příslušný národní výbor.*]

[2] U kterých mostů je nutno provádět zatěžkávací zkoušku, jakož i její způsob a rozsah, stanoví směrnice ministerstva dopravy.

[3] O výsledku podrobné prohlídky mostů a o výsledku zatěžkávací zkoušky se sepíše zápis.

*) Zákon č. 135/1961 Sb.

§ 30

(k § 23 zákona)

[¹] Předběžnou technickou revizí se prověřují a přezkušují zařízení, jejichž přezkoušení by nebylo pro jejich složitost při technicko-bezpečnostní zkoušce vhodné.

[²] Předběžnou technickou revizí provádějí odborné orgány nebo ústavy k tomu určené. U drah celostátních a vleček jsou to odborné orgány Československých státních drah.

[³] O provedení předběžné technické revize se sepiše zápis, ve kterém se vytknou odchylky od schválené dokumentace, nedostatky v provedení stavby a stanoví lhůta k jejich odstranění.

§ 31

(k § 23 zákona)

[¹] Drážní správní orgán přezkouší žádost o povolení k zahájení provozu [§ 28] i připojené doklady. Shledá-li závady, vrátí žádost s doklady k doplnění. Neshledá-li závady nebo byly-li zjištěné závady odstraněny, provede technicko-bezpečnostní zkoušku. Touto zkouškou se zjišťuje, že stavba a její zařízení vyhovují všem technickým podmínkám a zaručují bezpečnost a plynulost provozu; u železničních tratí provede se zkušební jízda hnacím vozidlem největší dovolenou traťovou rychlostí oběma směry.

[²] Drážní správní orgán přizve k technicko-bezpečnostní zkoušce stavebníka a zástupce orgánů, jímž přísluší zajišťovat obecné zájmy.

[³] O výsledku kolaudačního řízení sepiše drážní správní orgán zápis.

§ 32

(k § 23 zákona)

[¹] Jsou-li splněny všechny podmínky pro zahájení provozu, vydá drážní správní orgán povolení k zahájení provozu (užívací povolení); povolení k zahájení provozu zahrne do zápisu o kolaudačním řízení nebo je vydá nejpozději do 15 dnů od skončení kolaudačního řízení.

[²] Kde je to stanoveno technickými normami, technickými přejímacími podmínkami, příp. jinými předpisy a směrnicemi nebo stanoví-li to v jednotlivých případech ministerstvo dopravy, vydá drážní správní orgán povolení k zahájení provozu, v němž stanoví povinnost provést zkušební provoz a jeho podmínky. Zkušební provoz slouží především k ověření bezvadné funkce dokončené stavby nebo její části. Účelem zkušebního provozu je:

a) dosáhnout trvalého a hospodárného provozu v rozsahu předvídaném projektem,

b) seznámit provozní zaměstnance s veškerým zařízením a zajistit spolehlivou obsluhu těchto zařízení,

c) zjistit a odstranit vady a nedostatky, které by bránily plynulému, bezpečnému a hospodárnému provozu.

[³] Bylo-li v zkušebním provozu zjištěno, že stavba nebo její část je připravena technicky a organizačně k obstarávání bezpečného, hospodárného a plynulého provozu, dá drážní správní orgán souhlas k zahájení trvalého provozu. Před udělením souhlasu musí být zejména zajištěna provozní spolehlivost pro plný projektovaný výkon za normálních podmínek, vyhodnocen zkušební provoz, odstraněny zjištěné vady a nedostatky a vytvořeny veškeré podmínky pro zahájení trvalého provozu (zaškolení zaměstnanců, vydání předpisů pro výkon služby).

§ 33

(k § 23 zákona)

Souhlas k zahájení pomocného provozu na dráze ve stavbě dá drážní správní orgán, prokáže-li se předběžnou technickou revizí, že bezpečnost pomocné dopravy je na dráze zajištěna.

§ 34

(k § 25 zákona)

Před rozhodnutím o zrušení dráhy projedná drážní správní orgán s příslušnými národními výbory, zda zrušení dráhy je v souladu s plánem rozvoje příslušné oblasti.

§ 35

(k § 25 zákona)

[¹] Před vydáním rozhodnutí o snesení zrušené dráhy provede se podle povahy věci místní šetření podle ustanovení o výstavbě drah. Řízení o snesení zrušené dráhy se spojí, pokud to rozsah věci nevyklučuje, s řízením o zrušení dráhy.

[²] V rozhodnutí o snesení dráhy stanoví okresní národní výbor, jaké úpravy a v jaké lhůtě mají být provedeny, a rozhodne, komu připadne správa objektů, které nebudou sneseny.

Drážní vozidla

§ 36

(k § 26 zákona)

[¹] Za podstatné změny drážního vozidla se považují ty, které mění některou součást nebo parametr vozidla tak, že se stává vozidlem jiného charakteru. Je to změna druhu a typu hnacího motoru, změna převodu na hnací nápravy, změna výkonu hnacího motoru o $\pm 5\%$, změna největší dovolené rychlosti, rozchodu a rozvoru, počtu náprav, změna obrysu vozidla a brzdového zařízení. Rovněž změna

schématu elektrických zařízení se považuje za podstatnou.

(2) Seznam zvláštních drážních mechanizačních zařízení vyhlásí ministerstvo dopravy.

§ 37

(k § 27 zákona)

(1) Zkouškou se prokazuje, že vozidlo anebo zvláštní drážní mechanizační zařízení byla vyrobena podle schválených technických podmínek pro jejich konstrukci a výrobu a pokud jde o vozidlo,

že též vyhovuje všem požadavkům bezpečné jízdy i při dosažení nejvyšší dovolené rychlosti.

(2) Podrobnosti o způsobu provádění zkoušky a o době zkušebního provozu (včetně záběhu) vozidla stanoví směrnice ministerstva dopravy.

(3) Hnací vozidla o výkonu menším než 50 koní a o dovolené rychlosti menší než 30 km/hod. se nemusí zkoušet.

§ 38

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. dubna 1964.

Ministr:

Indra v. r.

53

Z Á K O N

ze dne 28. února 1964

o udělování vědeckých hodností a o Státní komisi pro vědecké hodnosti

Národní shromáždění Československé socialistické republiky se usneslo na tomto zákoně:

[3] Akademie věd a vysoké školy vydávají diplomy o vědeckých hodnostech, které udělily.

§ 1

Rozvoj socialistické společnosti je podmíněn zvyšováním podílu tvůrčí vědecké práce ve všech oblastech hospodářské i kulturní výstavby. Proto socialistická společnost pečuje o neustálý růst úrovně vědecké práce a pracovníkům, kteří veřejně prokázali vědeckou kvalifikaci původní vědeckou nebo vědeckovýzkumnou činností ve prospěch míru a socialistické výstavby nebo pro rozvoj vědeckého bádání samého, uděluje vědecké hodnosti jako uznání jejich tvůrčích způsobilostí a významu jejich vědecké činnosti.

ČÁST PRVNÍ

Vědecké hodnosti

§ 2

[1] Vědecké hodnosti se udělují ve dvou stupních, a to

- a) hodnost kandidáta věd,
- b) hodnost doktora věd
- připojením označení příslušné skupiny věd (§ 4).

[2] Vědecké hodnosti se uvádějí buď v plném znění nebo zkratkami CSc. (candidatus scientiarum) pro hodnost kandidáta věd a DrSc. (doctor scientiarum) pro hodnost doktora věd.

§ 3

[1] Vědecké hodnosti udělují

- a) Československá akademie věd a Slovenská akademie věd (dále jen „akademie věd“),
- b) vysoké školy.

[2] Orgány akademií věd a vysokých škol, které jsou oprávněny rozhodovat o udělení vědeckých hodností kandidáta a doktora věd v jednotlivých skupinách věd, vědách, popřípadě oborech, stanoví Státní komise pro vědecké hodnosti (§ 12).

§ 4

[1] Vědecké hodnosti se udělují v těchto skupinách věd:

fyzikálně matematické vědy,	veterinární vědy,
geologicko-mineralogické vědy,	technické vědy,
geografické vědy,	filosofické vědy,
chemické vědy,	ekonomické vědy,
biologické vědy,	právní vědy,
lékařské vědy,	historické vědy,
farmaceutické vědy,	pedagogické vědy,
zemědělsko-lesnické vědy,	psychologické vědy,
	filologické vědy,
	vojenské vědy.

[2] Další skupiny věd, ve kterých se udělují vědecké hodnosti, určí Státní komise pro vědecké hodnosti, která může provést též změny skupin věd uvedených v odstavci 1.

§ 5

[1] Vědecká hodnost kandidáta věd vyjadřuje způsobilost k tvůrčí vědecké práci, prokázanou řešením vědeckého nebo vědeckovýzkumného úkolu, jímž pracovník osvědčil, že ovládá vědecké metody, má hluboké teoretické znalosti a přinesl nové poznatky.

[2] Vědeckou způsobilost, uvedenou v odstavci 1, osvědčuje uchazeč vykonáním kandidátských zkoušek a veřejnou obhajobou kandidátské disertační práce.

[3] Vynikající pracovníci, kteří svými pracovními výsledky ověřenými v praxi, již objektivně prokázali vyšší vědeckou kvalifikaci, mohou osvědčit vědeckou způsobilost podle odstavce 1 bez vykonání zkoušek tím, že ve veřejné vědecké rozpravě před komisí (§ 8) obhájí společenský význam svých vědeckých prací.

§ 6

[1] Vědecká hodnost doktora věd vyjadřuje zvláště vysokou vědeckou kvalifikaci prokázanou vytvořením závažných vědecky originálních prací

důležitých pro rozvoj bádání v určitém vědním oboru nebo pro společenskou praxi a charakterizujících vyhraněnou vědeckou osobnost.

(2) Vědeckou způsobilost, uvedenou v odstavci 1, osvědčuje uchazeč veřejnou obhajobou doktorské disertační práce.

§ 7

(1) Vědecké hodnosti lze udělit pracovníkům, kteří mají ukončené vysokoškolské vzdělání a svou vědeckou tvůrčí činností, založenou na vědeckém světovém názoru i odbornou praxí dávají záruku dalšího vývoje jako socialističtí vědci.

(2) Pracovníkům bez vysokoškolského vzdělání lze udělit vědecké hodnosti se souhlasem Státní komise pro vědecké hodnosti výjimečně, jestliže jinak splňují podmínky uvedené v odstavci 1 a vědeckými pracemi, objevy nebo vynálezy prokázali žádoucí vědeckou tvůrčí úroveň.

§ 8

Způsobilost uchazečů k nabytí vědeckých hodností podle § 5 až 7 se osvědčuje a ověřuje před komisí pro obhajoby.

§ 9

K vyjádření vysoké pocty za zásluhy o pokrok na poli vědy a kultury nebo společenských vztahů a za významné zásluhy o socialistickou výstavbu lze udělit vynikajícím vědeckým nebo veřejným pracovníkům domácím i zahraničním čestnou vědeckou hodnost doktora věd. K udělení čestné vědecké hodnosti doktora věd podle tohoto zákona je třeba souhlasu Státní komise pro vědecké hodnosti.

§ 10

Akademie věd a vysoké školy mohou se souhlasem Státní komise pro vědecké hodnosti nostrifikovat vědecké hodnosti získané v zahraničí, jestliže tyto hodnosti odpovídají svou úrovní vědeckým hodnostem získávaným v Československé socialistické republice.

§ 11

(1) Vědecké hodnosti pozbývají osoby, které se zpronevěří občanské a vědecké cti.

(2) Nenastane-li ztráta vědecké hodnosti již výrokem soudu, rozhodne o jejím odnětí orgán, který ji udělil.

ČÁST DRUHÁ

Státní komise pro vědecké hodnosti

§ 12

(1) Státní komise pro vědecké hodnosti (dále jen „Státní komise“) je celostátní nadresortní orgán

pro řešení otázek týkajících se udělení vědeckých hodností.

(2) Státní komise má tyto hlavní úkoly:

- a) řídit a koordinovat činnost orgánů při udělování vědeckých hodností;
- b) dohlížet na vysokou úroveň uchazečů o vědecké hodnosti a zabezpečovat její jednotné posuzování;
- c) shromažďovat zkušenosti, k nimž dochází při udělování vědeckých hodností, a na tomto základě postupně zdokonalovat způsob udělení vědeckých hodností.

(3) Státní komise v dohodě s Československou akademií věd, s ministerstvem školství a kultury, se Státní komisí pro rozvoj a koordinaci vědy a techniky a se zúčastněnými ústředními orgány vydává podrobné předpisy k provedení tohoto zákona.

(4) Státní komise soustavně dozírá na zachování tohoto zákona i prováděcích předpisů k němu a může na základě oprávněného prostředku a v odůvodněných případech též z vlastního podnětu zrušit rozhodnutí orgánu, který tyto předpisy provádí.

(5) Státní komise při plnění svých úkolů úzce spolupracuje s Československou akademií věd, ministerstvem školství a kultury a se Státní komisí pro rozvoj a koordinaci vědy a techniky.

§ 13

(1) Předsedu Státní komise a její členy jmenuje vláda na návrh ministra školství a kultury, podaný v dohodě s předsedou Československé akademie věd a s předsedou Státní komise pro rozvoj a koordinaci vědy a techniky.

(2) Předseda, místopředsedové, vědecký sekretář a další členové ustanovení předsedou tvoří presidium Státní komise.

(3) Organizační a jednací řád Státní komise schvaluje vláda.

(4) Předseda Státní komise podává zpravidla jedenkrát za rok vládě zprávu o činnosti Státní komise.

§ 14

Činnost Státní komise zajišťuje sekretariát Státní komise.

ČÁST TŘETÍ

Závěrečná ustanovení

§ 15

Vědecké hodnosti nabyté podle § 2 a § 9 zákonného opatření předsednictva Národního shromáždění č. 64/1959 Sb., o udělování vědeckých hodností a o Státní komisí pro vědecké hodnosti, a podle zákonného opatření předsednictva Národního shromáždění č. 10/1955 Sb., kterým se upravuje

udělování hodností doktora věd některým vědeckým pracovníkům, zůstávají nedotčeny.

§ 16

Akademické tituly a stavovská označení, které byly uděleny přede dnem 1. září 1953, a absolventům lékařských a veterinárních fakult přede dnem 1. ledna 1954, zůstávají nedotčeny.

§ 17

Výjimky z ustanovení § 5 až 7 povoluje Státní komise.

§ 18

Zrušuje se zákonné opatření předsednictva Národního shromáždění č. 84/1959 Sb., o udělování vědeckých hodností a o Státní komisi pro vědecké hodnosti; podle předpisů vydaných k provedení tohoto zákonného opatření lze však řízení o udělování vědeckých hodností konat do vydání předpisů podle § 12 odst. 3 tohoto zákona.*]

§ 19

Tento zákon nabývá účinnosti dnem vyhlášení.

Novotný v. r.

Fierlinger v. r.

Lenárt v. r.

*] Vyhláška Státní komise pro vědecké hodnosti č. 200/1959 Ú. l.; vyhláška Státní komise pro vědecké hodnosti č. 11/1960 Sb.; vyhláška Státní komise pro vědecké hodnosti č. 88/1961 Sb.; instrukce Státní komise pro vědecké hodnosti č. 1/1962 Věstníku MŠK; instrukce Státní komise pro vědecké hodnosti č. 2/1959 Věstníku MŠK.