

**INFORMACE O ZAHÁJENÍ A PRŮBĚHU NÁRODNÍHO  
PROGRAMU VÝZKUMU (I) V ROCE 2004 – 2005  
V RESORTU DOPRAVY**

## Obsah:

<b>1. Úvod</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Úloha NPV I. v systému podpory VaV resortu dopravy</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Vztah NPV I. k realizaci ostatních programů v působnosti poskytovatele</b> .....	<b>5</b>
3.1 podíl počtu projektů NPV I na celkovém počtu přijatých projektů resortu .....	5
3.2 podíl finančních prostředků VaV na programy NPV I v rámci prostředků VaV resortu .....	6
<b>4. Základní informace o programové části za roky 2004 a 2005</b> .....	<b>6</b>
4.1 Počet dílčích programů poskytovatele .....	6
4.2 Počet přihlášek do dílčího programu a počet přijatých projektů .....	6
4.3 Počet rad dílčího programu, počet členů .....	7
<b>5. Údaje o projektech</b> .....	<b>7</b>
5.1 Průměrná délka projektu: 3,5 roku .....	8
5.2 Podíl projektů, u kterého je zřizovatel zároveň poskytovatelem: .....	8
5.3 Počet projektů podle právní formy příjemce .....	8
5.4 Regionální rozložení projektů .....	8
5.5 Podíl projektů podle typu výzkumu .....	9
5.6 Průměrná délka projektu: 3,05 roku .....	10
5.7 Podíl projektů, u kterého je zřizovatel zároveň poskytovatelem .....	10
5.8 Počet projektů podle právní formy příjemce .....	10
5.9 Regionální rozložení projektů .....	10
5.10 Podíl projektů podle typu výzkumu .....	10
<b>6. Údaje o financování projektů</b> .....	<b>11</b>
6.1 Průměrná výše celkových nákladů .....	11
6.2 Průměrná výše veřejné podpory na projekt .....	11
6.3 Výše finanční spoluúčasti na projekt .....	11
<b>7. Hodnocení plnění NPV I</b> .....	<b>11</b>
7.1 Splnění výdajů na NPV I podle u. v. 417/2003, státního rozpočtu .....	11
7.2 Včasnost vyhlášení veřejné soutěže .....	11
7.3 Shoda tématické náplně veřejných soutěží s cíli a prioritami NPV I .....	12
7.4 Splnění míry veřejné podpory na program .....	12
<b>8. Hodnocení výsledku projektů</b> .....	<b>12</b>
8.1 Předpokládaný druh výsledku projektu, který bude posuzován .....	12
8.2 Předpokládaný způsob využití výsledků a doba, do které budou využity .....	12
8.3 Způsob ověření dosažených přínosů .....	12

# 1. Úvod

Národní program výzkumu (dále jen NPV) byl připraven s využitím návrhu Národního programu orientovaného výzkumu a vývoje (NPOVaV), který vycházel z Národní politiky výzkumu a vývoje ČR schválené vládním usnesením č.16/2000. Cílem tohoto národního programu bylo zajistit prostředky na financování výzkumu, který byl nezávislými experty určen jako nejdůležitější pro hospodářský a sociální rozvoj České republiky a který je v naší zemi řešen na kvalitní úrovni. Návrh tohoto původního programu (tj. NPOVaV) vzala vláda usnesením č. 517/2002 na vědomí a uložila ministru školství, mládeže a tělovýchovy ve spolupráci s příslušným místopředsedou vlády a ostatními vedoucími ústředních orgánů státní správy předložit vládě na jeho základě návrh Národního programu výzkumu. Tento nový návrh již měl sladit původní dokument s nově přijatými právními předpisy a mezinárodními závazky, především se zákonem č. 130/2002 Sb., o podpoře výzkumu a vývoje, nařízením vlády č. 267/2002 Sb., O informačním systému výzkumu a vývoje a nařízením vlády č. 461/2002 Sb., O účelové podpoře výzkumu a vývoje.

Změny vnějších podmínek vyplynuly především z postupného začleňování České republiky do Evropského výzkumného prostoru v rámci příprav na vstup do EU a z přípravy Memoranda o porozumění mezi Evropskými společenstvími a Českou republikou o přidružení České republiky k 6. Rámcovému programu výzkumu, vývoje technologií a demonstrační činnosti na období 2002-2006.

Národní program výzkumu, který předložilo Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy (MŠMT) ve spolupráci s Radou pro výzkum a vývoj (RVV) na základě úkolů vyplývajících z usnesení vlády č. 517/2002, byl schválen vládou usnesením č. 417/2003 s tím, že bude zahájen v roce 2004.

Tématická náplň NPV byla ve značné míře převzata z NPVaV a odráží ve svých příslušných částech, tzn. tématických a průřezových programech, tehdy platnou národní politiku výzkumu a vývoje.

Výzkumný program pro resort dopravy je součástí tématického programu „Konkurenceschopnost při udržitelném rozvoji“ a je to jeho dílčí program pod názvem „Bezpečná a ekonomická doprava“. Tento výzkumný program je zaměřen na podporu výzkumných a vývojových projektů směřujících k zajištění rozvoje národní dopravní infrastruktury v návaznosti na evropskou, k realizaci trvale udržitelného růstu mobility při plném zabezpečení dopravní obslužnosti a ke zvýšení bezpečnosti v dopravě.

Dílčí program je orientován na podporu konkurenceschopnosti resortu dopravy při udržitelném rozvoji sledováním perspektivních směrů rozvoje rámcově vymezených v zadání s důrazem na komplexní mezioborový přístup (informatika – telematika, životní prostředí) s cílem dosáhnout efektivního rozvoje kvality života.

Dílčí program, jeho cíle, klíčové směry a priority vycházejí jednak z potřeb praxe, jednak ze snahy o rozvoj vědních oborů.

Cíle dílčího programu jsou postupně naplňovány. Jedná se v první řadě o projekty aplikovaného výzkumu s možností financování z veřejných rozpočtů až do výše 100%, dále projekty průmyslového výzkumu, u kterých je výše podpory z veřejných rozpočtů omezena na 50-75%.

Cílem zahájení NPV I bylo hlavně zvýšit výkonnost a efektivnost výzkumu České republiky a tím zvýšit jejich přínos pro ekonomiku a společnost. Soustředit zdroje podpory

a výzkumné kapacity na menší počet vybraných problémů, jejichž řešení považuje široká veřejnost za naléhavé a pro jejichž řešení jsou dostatečné podmínky a předpoklady pro využití dosažených výsledků výzkumu nebo pro jejich funkční posílení.

Dále zajistit dynamickou obnovu a rozvoj výzkumných kapacit v České republice s využitím všech možností mezinárodní spolupráce ve výzkumu. Posilovat a rozvíjet vztahy veřejnosti k výzkumu a vývoji, zbavovat veřejnost případných obav z nežádoucích důsledků výzkumu a vývoje. A neustále zvyšovat odbornou úroveň výzkumné práce a využitelnost výsledků výzkumu v praxi.

## 2. Úloha NPV I v systému podpory VaV resortu dopravy

Dílčí program „Bezpečná a ekonomická doprava“ se začal řešit 1.4. 2004 a příjemci dotace byli k tomuto programu z počátku rozpačiti. Tento stav byl nejspíše způsoben zavedením nového systému podávání návrhů projektů prostřednictvím aplikace „E-projekt“ a stanovením přísnějších kritérií pro hodnocení návrhů projektů.

Kritéria byla rozdělena do dvou skupin:

- splnění podmínek veřejné soutěže ve výzkumu
- splnění vyhlášených pravidel a kritérií veřejné soutěže ve výzkumu

Na základě stanoveného způsobu hodnocení byl určen u každého projektu jeho potenciál, který vyjadřuje očekávanou velikost přínosu projektu a jeho efektivitu. Při stanovení potenciálu projektu a jeho efektivitu byly určeny přednosti a slabiny každého projektu, ze kterých bylo patrné:

- jak významné jsou oblasti potřeb, do kterých směřují výsledky tohoto projektu,
- jaký je předpoklad, že tyto výsledky opravdu přispějí k vyřešení daných potřeb,
- jaký je předpoklad, že těchto výsledků bude opravdu dosaženo,
- s jakými náklady bude těchto výsledků dosaženo a jak efektivní bude vynaložení těchto nákladů.

Efektivita účelové podpory byla pak zajištěna tím, že stanovený objem finančních prostředků byl použit pouze na podporu projektů s nejvyšší užitnou hodnotou.

Z tohoto důvodu nebyl vyčerpán celý objem finančních prostředků určený na financování projektů NPV z kapitoly 327. Nevyčerpané prostředky byly v souladu s pravidly RVV převedeny přes rezervní fond do dalšího roku (2005) a využity opět na financování nově zahájených projektů v rámci NPV I. Jednalo se o prostředky v objemu 28 199 tis. Kč.

Postupem času se však dílčí program stal klíčovým výzkumným programem, který zkoumá nové přístupy ke tvorbě, obnově a modernizaci dopravní infrastruktury a systémové podklady pro vývoj dopravních prostředků, vývoj a aplikace palubních diagnostických systémů, komponentů a produktů pro jednotlivé druhy dopravy včetně MHD a regionální dopravu. Významným přínosem jsou průběžné výsledky výzkumu a vývoje nových přístupů k provozování dopravní cesty.

Dále je rozvíjen výzkum možností systematického využívání inteligentních dopravních systémů a efektivní aplikace nových informačních technologií.

Jedním z cílů je posílení výzkumu v oblasti nových ekologických forem dopravy. Pozornost je věnována též logistickým metodám a novým technologiím, které zahrnují vyšší standardy bezpečnosti a spolehlivosti dopravy.

Výzkum se také zaměřuje na hledání a aplikaci nových metod posuzování ekonomické efektivity investování do dopravy. Jde zejména o prohloubení progresivní poznatkové základny a návrhů v odvětví dopravy pro zkvalitnění výkonných a kontrolních činností orgánů státní správy a samosprávy a zajištění řešení potřeb praxe, které vyplývají z důsledků aplikace dopravní politiky, aplikace norem a politik EU a mezinárodních závazků ČR.

Dílčí program „Bezpečná a ekonomická doprava“ je členěn na jednotlivé klíčové výzkumné směry:

1. Zlepšení veřejné dopravy a budování integrovaných systémů přepravy osob (KS1)
2. Zlepšení technického stavu, modernizace dopravní infrastruktury a dopravních prostředků (KS2)
3. Nové způsoby a nástroje investičního modelování rozvoje dopravních sítí (KS3)
4. Dopravní systémy a zařízení pro udržitelnou a bezpečnou dopravu (KS4)
5. Pozemní komunikace nové generace (KS5)

Všechny tyto klíčové směry jsou naplněny prioritami v rámci, kterých se řeší projekty výzkumu a vývoje. Výčet počtu projektů v jednotlivých klíčových směrech je následující:

Klíčový směr	Počet zahajovaných projektů v roce 2004	Počet zahajovaných projektů v roce 2005	Finance na jednotlivé KS v roce 2004 v tis.Kč	Finance na jednotlivé KS v roce 2005 v tis.Kč
KS1	4	3	4.938,-	4.493,-
KS2	4	6	4.816,-	6.152,-
KS3	5	3	4.334,-	3.929,-
KS4	18	31	20.649,-	41.505,-
KS5	11	10	13.861,-	9.402,-
<b>CELKEM</b>	<b>42</b>	<b>53</b>	<b>48.598,-</b>	<b>65.481</b>

### 3. Vztah NPV I k realizaci ostatních programů v působnosti poskytovatele

#### 3.1 Podíl počtu projektů NPV I. na celkovém počtu přijatých projektů resortu

V resortu dopravy se v současné době řeší dva programy výzkumu a vývoje. První se nazývá „Optimalizace dopravní soustavy a její udržitelný rozvoj“, program je řešený v působnosti poskytovatele a je registrovaný jako samostatný závazný ukazatel v rámci

výdajů státního rozpočtu na výzkum a vývoj. V rámci tohoto programu bylo v roce 2004 řešeno 21 projektů.

Druhý program, řešený v resortu dopravy, je dílčím programem NPV a nazývá se „Bezpečná a ekonomická doprava“. Program byl zahájen 1.4. 2004 a v rámci něho se začalo řešit 42 projektů od 1.4. 2004 a od 1.1. 2005 bylo zahájeno dalších 53 projektů.

Z výše uvedeného vyplývá, že v rámci NPV je v resortu dopravy řešeno 80% projektů a v působnosti poskytovatele (tedy MD) je řešeno zbývajících 20%.

### **3.2 Podíl finančních prostředků VaV na programy NPV I v rámci prostředků VaV resortu**

Objem finančních prostředků vynaložených v roce 2004 na řešení projektů programu v působnosti poskytovatele byl 58 294 tis. Kč. Na tento program se v roce 2005 počítá s finančními prostředky v objemu 41 885 tis. Kč.

Na financování dílčího programu NPV I byly dosud vynaloženy prostředky ve výši 76 077 tis. Kč a v roce 2005 jsou plánovány prostředky ve výši 97 852 tis. Kč. V roce 2004 nebyly plně využity finance určené na NPV v resortu dopravy, z tohoto důvodu byly prostředky převedeny prostřednictvím rezervního fondu a využity v roce 2005 k navýšení financí ve prospěch NPV, a to v objemu 28 199 tis. Kč.

Z výše uvedeného vyplývá, že v roce 2004 z celkových účelových prostředků v kapitole 327 bylo využito k financování NPV 57% a zbylých 43% bylo využito na řešení programu v působnosti poskytovatele.

## **4. Základní informace o programové části za roky 2004 a 2005**

Národní program výzkumu na období 2004 – 2009 byl schválen usnesením vlády ČR č. 417 ze dne 28. dubna 2003 a je složen z pěti tématických a ze třech průřezových programů, které se dále člení na tzv. dílčí programy.

V rámci tématického programu číslo 3 „Konkurenceschopnost při udržitelném rozvoji“ je pro resort dopravy dílčím programem „Bezpečná a ekonomická doprava“.

### **4.1 Počet dílčích programů poskytovatele**

V resortu dopravy je řešen jeden dílčí program, a to „Bezpečná a ekonomická doprava“ pro léta 2004-2009. Ministerstvo dopravy ČR doposud vyhlásilo dvě jednostupňové veřejné soutěže na řešení projektů výzkumu a vývoje.

### **4.2 Počet přihlášek do dílčího programu a počet přijatých projektů**

První soutěž byla vyhlášena v říjnu 2003. V řádném termínu bylo doručeno celkem 101 návrhů projektů, z nichž „Komise pro přijímání návrhů projektů“ vyloučila 18 projektů z důvodu nesplnění zadávacích podmínek dle § 18 zákona č. 130/2002 Sb. a nepostoupila tyto projekty k dalšímu projednávání. Pro další hodnocení bylo předloženo 83 návrhů projektů, které hodnotící komise dle priorit projednaly. K řešení a financování od 1. 4. 2004 bylo doporučeno 42 projektů.

Druhá soutěž byla vyhlášena v červnu 2004. V řádném termínu bylo doručeno celkem 126 nabídek. „Komise pro přijímání návrhů projektů“ postoupila pro další hodnocení 124 návrhů projektů, které splnily podmínky předepsané zadávací dokumentací a ustanovením § 18, odst. 2 zákona č. 130/2002 Sb.. Hodnotící komise po projednání

nabídek doporučily k řešení a financování 53 návrhů projektů, jejichž řešení bylo zahájeno 1. 1. 2005.

#### 4.3 Počet rad dílčího programu, počet členů

V rámci hodnocení a projednávání návrhů projektů výzkumu a vývoje výše zmíněných jednostupňových veřejných soutěží zasedalo 5 rad dle 5 klíčových směrů dílčího programu „Bezpečná a ekonomická doprava“. Z celkového počtu 28 členů 5 rad je 5 členů z průmyslového sektoru.

- Rada č. 1 KS1 - 5 členů
- Rada č. 2 KS2 - 5 členů
- Rada č. 3 KS3 - 5 členů
- Rada č. 4 KS4 - 7 členů
- Rada č. 5 KS5 - 6 členů

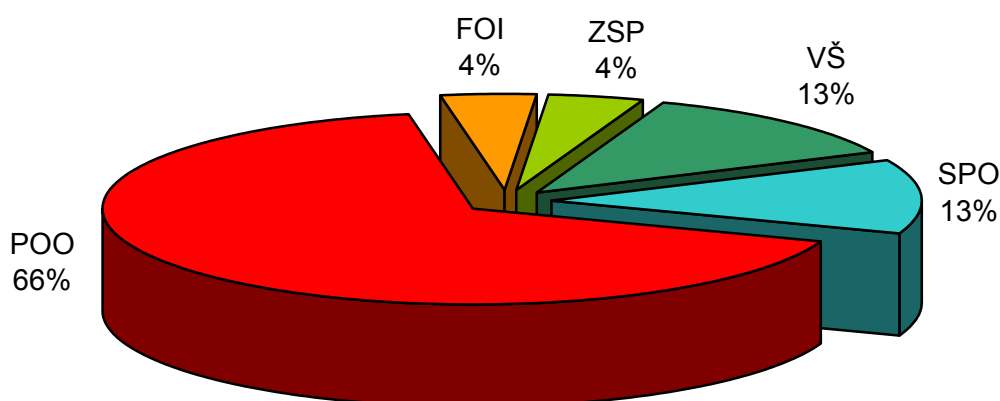
## 5. Údaje o projektech

### Projekty v rámci soutěže „VS2004“ s počátkem řešení od 1.4.2004

V soutěži VS 2004 bylo přijato k řešení celkem 42 projektů VaV, které jsou řešeny celkem 24 řešiteli (VŠ, SPO, POO, FOI, ZSP, OPS)<sup>1</sup>, v tom:

VŠ	3
SPO	3
(v tom 1 SPO zřízená poskytovatelem)	
POO	16
ostatní:	FOI 1
	ZSP 1

#### Právní forma příjemce - procentuální zastoupení



<sup>1</sup> VŠ – vysoká škola; SPO – státní příspěvková organizace; POO – právnická osoba zapsaná v obchodním rejstříku; FOI – fyzická osoba; ZSP – zájmové sdružení; OPS – obecně prospěšná společnost

**5.1 Průměrná délka projektu:** 3,5 roku

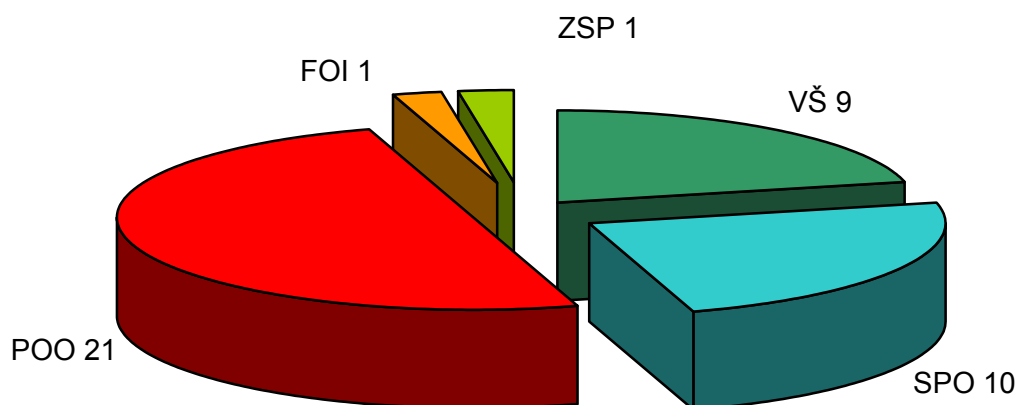
**5.2 Podíl projektů, u kterého je zřizovatel zároveň poskytovatelem:**

Organizace zřízená MD -Centrum dopravního výzkumu, řeší celkem 8 projektů

**5.3 Počet projektů podle právní formy příjemce**

VŠ:	9 projektů
SPO:	10 projektů
(v tom: 8 projektů řeší organizace zřízená poskytovatelem)	
POO:	21 projektů
ostatní:FOI:	1 projekt
ZSP	1 projekt

**Počet projektů dle právní formy příjemce**

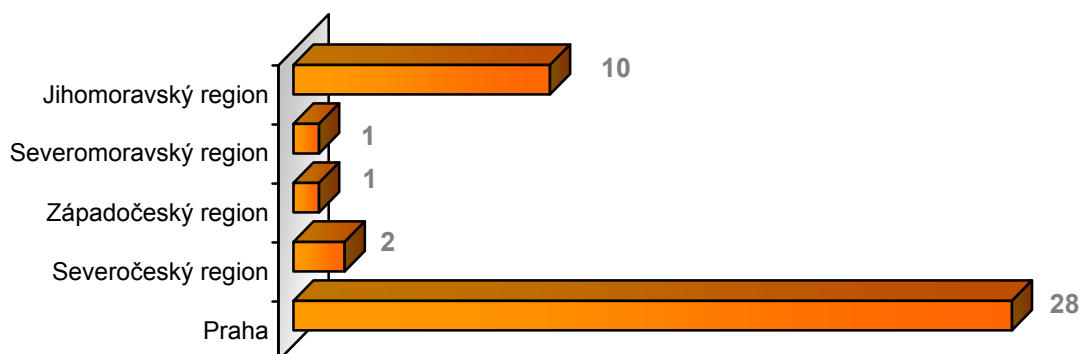


**5.4 Regionální rozložení projektů:**

Praha:	28 projektů
Severočeský reg.:	2 projekty
Západočeský reg.:	1 projekt
Severomoravský reg.:	1 projekt
Jihomoravský reg.:	10 projektů

(v tom v Jhm.reg. je 8 projektů řešeno organizací zřízenou poskytovatelem)

## Regionální rozložení projektů (počet projektů)



### 5.5 Podíl projektů podle typu výzkumu

U všech projektů se jedná o aplikovaný výzkum s veřejnou podporou do výše až 100 %. V roce 2004 byla průměrná veřejná podpora ve výši 95 %.

V KS1(4 projekty) a KS2 (4 projekty) byla 100% veřejná podpora. V KS3 (5 projektů) byla průměrná veřejná podpora 83%, v KS4 (18 projektů) 94% a v KS5 (11 projektů) 95%.

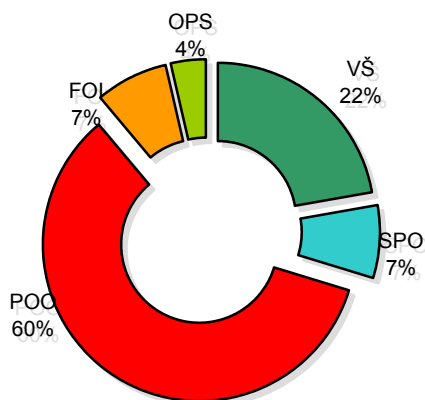
Z výše uvedeného vyplývá, že v resortu dopravy je ve velké míře poskytována veřejná podpora. Podpora z jiných tj. vlastních zdrojů je v průměru 5%.

## Projekty v rámci soutěže „VS 2005“ s počátkem řešení od 1.1.2005

V soutěži VS 2005 bylo přijato k řešení celkem 53 projektů VaV, které jsou řešeny celkem 28 řešiteli, v tom:

VŠ 6  
SPO 2  
(v tom 1 SPO zřízená poskytovatelem)  
POO 16  
ostatní: FOI 2  
OPS 2

Projekty dle právní formy příjemce  
(vyjádřeno v %)



**5.6 Průměrná délka projektu:** 3,05 roku

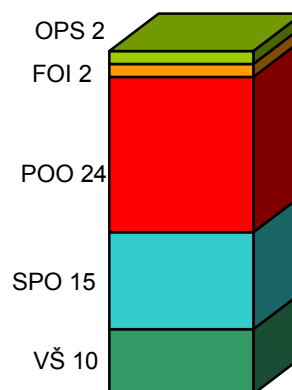
**5.7 Podíl projektů, u kterého je zřizovatel zároveň poskytovatelem:**

Organizace zřízená MD -Centrum dopravního výzkumu- řeší celkem 14 projektů, tj. 25,5 % z celkového počtu řešených projektů.

**5.8 Počet projektů podle právní formy příjemce**

VŠ	10 projektů
SPO:	15 projektů
(v tom 14 projektů řešených organizací zřízenou poskytovatelem)	
POO:	24 projektů
ostatní:FOI	2 projekty
OPS:	2 projekty

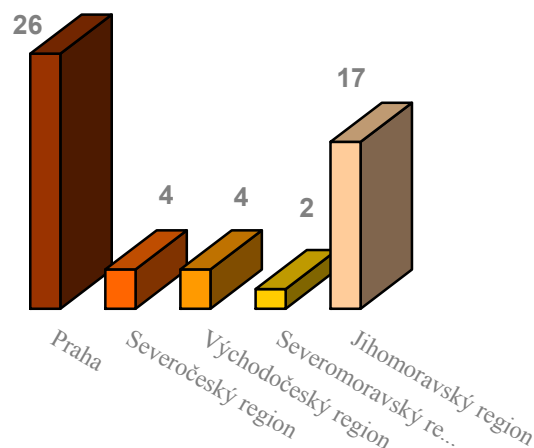
**Počet projektů na typ příjemce**



**5.9 Regionální rozložení projektů:**

Praha:	26 projektů
Severočeský reg.:	4 projekty
Východočeský reg.:	4 projekty
Severomoravský reg.:	2 projekty
Jihomoravský reg.:	17 projektů
(v tom v Jhm.reg. je řešeno 14 projektů org. zřízenou poskytovatelem)	

**Zastoupení projektů v daném regionu**



**5.10 Podíl projektů podle typu výzkumu**

U všech projektů se jedná o aplikovaný výzkum s veřejnou podporou až do výše 100 %. Podíl podpory z jiných zdrojů je v roce 2005 na podobné úrovni jako v roce předcházejícím, a to na 7%.

V KS1 je 100% financování projektů z veřejných zdrojů. V KS2 je 92%, v KS3 85 %, v KS4 je 94% a v KS5 98% financování z veřejných zdrojů.

## 6. Údaje o financování projektů

### 6.1 Průměrná výše celkových nákladů

Průměrná výše celkových výdajů i z neveřejných zdrojů na projekt činí 1 300 000,- Kč.

### 6.2 Průměrná výše veřejné podpory na projekt

Průměrná výše veřejné podpory na projekt je 1 230 000,- Kč.

### 6.3 Výše finanční spoluúčasti na projekt

Výše finanční spoluúčasti příjemce na projekt je asi 7% tj. v průměru asi 85 tis. Kč na jednoho příjemce dotace.

## 7. Hodnocení plnění NPV I

### 7.1 Splnění výdajů na NPV I podle u. v. 417/2003, státního rozpočtu

Národní program výzkumu schválený vládou usnesením č. 417/2003 stanovil v tabulce č. 3 financování tematických a průřezových programů z veřejných prostředků jednotlivých poskytovatelů a v tabulce č. 4 předpokládané celkové náklady jednotlivých částí NPV I. Tabulka č. 3 na rok 2004 pro Ministerstvo dopravy ČR určuje objem finančních prostředků z veřejných zdrojů ve výši 85 mil. Kč. Tabulka č. 4 určuje objem předpokládaných celkových finančních prostředků na rok 2004 ve výši 113 mil. Kč.

Účelové prostředky skutečně využitě k financování NPV v roce 2004 z veřejných prostředků byly v objemu 76 797 tis. Kč, což je 89% původně plánovaných finančních prostředků z veřejných zdrojů. Z těchto prostředků bylo využito v tomto kalendářním roce pouze 48 598 tis. Kč a zbytek 28 199 tis. Kč bylo převedeno prostřednictvím rezervního fondu do dalšího roku k financování opět NPV I.

Celkové finanční prostředky využitě k financování NPV v roce 2004 byly v objemu 51 001 tis. Kč, což je 45 % původně předpokládaných celkových prostředků, ale je třeba brát v úvahu, že finanční prostředky z veřejných zdrojů byly využity pouze částečně a z toho důvodu jsou celkové finanční prostředky úměrné k výdajům z veřejných zdrojů .

Tabulka č. 3 ve schváleném materiálu NPV I určuje na rok 2005 pro Ministerstvo dopravy ČR objem finančních prostředků z veřejných zdrojů ve výši 95 mil. Kč. Tabulka č. 4 určuje objem předpokládaných celkových finančních prostředků na rok 2005 ve výši 127 mil. Kč.

Ve skutečnosti budou poskytnuty prostředky na NPV I v resortu dopravy v objemu 97 852 tis. Kč z veřejných zdrojů (je třeba připočítat ještě prostředky převedené prostřednictvím rezervního fondu ve výši 28 199 tis. Kč, součet se rovná 126 051 tis. Kč), což je 132 % předpokládaného objemu finančních prostředků z veřejných zdrojů. Celkové finanční prostředky využitě k financování NPV v roce 2005 budou v objemu 131 088 tis Kč, což je 103 % původně předpokládaných celkových prostředků využitých na financování NPV I v resortu dopravy.

### 7.2 Včasnost vyhlášení veřejné soutěže

Schválený NPV určil, že mohou být vyhlašovány veřejné soutěže v nultém, prvním a druhém roce trvání programu. Ministerstvo dopravy ČR tuto podmínku splnilo tím,

že vyhlásilo veřejnou soutěž již v nultém roce tzn. 15. 10. 2003. Druhou veřejnou soutěž vyhlásilo v prvním roce trvání, a to 9. 6. 2004.

### **7.3 Shoda tématické náplně veřejných soutěží s cíli a prioritami NPV I**

Ministerstvo dopravy ČR využilo do části A zadávací dokumentace pro obě jednostupňové veřejné soutěže – Charakteristika a cíle programu, celou část týkající se dílčího programu „Bezpečná a ekonomická doprava“, která vychází z materiálu schváleného usnesením vlády č. 417/2003. Z toho vyplývá, že podmínka shoda tématické náplně obou veřejných soutěží s cílem a prioritami daného programu byla zcela splněna.

### **7.4 Splnění míry veřejné podpory na program**

NPV I schválený usnesením vlády č. 417/2003 určil státní prostředky na první rok řešení pro dílčí program „Bezpečná a ekonomická doprava“, tzn. na rok 2004, ve výši 85 mil. Kč. Ve skutečnosti byly poskytnuté prostředky na NPV I v resortu dopravy v objemu 76 797 tis. Kč (z nichž však nebylo využito 28 199 tis. Kč, následně byly tyto prostředky převedeny prostřednictvím rezervního fondu k financování NPV I v roce 2005). Z výše uvedeného vyplývá, že byla míra veřejné podpory v roce 2004 splněna z 90%.

V roce 2005 budou poskytnuty prostředky na NPV I v resortu dopravy v objemu 97 852 tis. Kč z veřejných zdrojů (je třeba připočítat ještě prostředky převedené prostřednictvím rezervního fondu ve výši 28 199 tis. Kč, součet se rovná 126 051 tis. Kč), což je 132 % předpokládaného objemu finančních prostředků z veřejných zdrojů. Míra veřejné podpory bude tímto překročena, a to téměř o 32 %.

## **8. Hodnocení výsledku projektů**

### **8.1 Předpokládaný druh výsledku projektu, který bude posuzován**

### **8.2 Předpokládaný způsob využití výsledků a doba, do které budou využity**

### **8.3 Způsob ověření dosažených přínosů**

Celá tato kapitola je uvedena v příloze č. 1.