

Hodnocení ukončených projektů výzkumu a vývoje v roce 2005 z hlediska gestorského útvaru programu „Optimalizace dopravní soustavy a její udržitelný rozvoj“

1. *Název projektu:* “Informační infrastruktura odborných informací pro výzkum a vývoj a management dopravy“
2. *Identifikační kód – číslo projektu:* 802/210/109
3. *Zadavatel:* Ministerstvo dopravy ČR,
Odbor strategie
styčný pracovník: Ing. Strádal (Bc. Dita Kučírková)
4. *Řešitel:* České dráhy, a.s.
Generální ředitelství
odbor správní
Nábřeží Ludvíka Svobody1222
110 15, Praha 1
tel.č./ e-mail: michalkova@epos.cd.cz; 9722 33 858, 222 247 421
5. *Odpovědný řešitel:* PhDr. Zuzana Michálková
6. *Doba řešení:* 2001 - 2005
7. *Předmět a cíl řešení projektu:*

Základním cílem projektu byla postupná inovace Systému odborných informací v dopravě(SOID) a jeho integrace do informační infrastruktury odborných informací v sektoru dopravy.V průběhu trvání projektu bylo řešeno celkem 14 dílčích realizačních výstupů (RV), které na sebe vzájemně navazovaly. Jednotlivé RV patří do čtyř základních tematických oblastí činnosti SOID:

- a) modernizace technického zázemí
- b) knihovnické služby ÚTKD s využitím VT a internetu
- c) rešeršní služby TRIS s využitím internetu
- d) tematicky orientované ediční služby, zejména s vazbou na EU

8. Dosažené výsledky řešení:

Výsledky řešení jednotlivých úkolů vedly díky zavádění moderních prostředků, metod a postupů do práce ODIS k podstatnému zvýšení úrovně poskytovaných služeb, k úspoře času i finančních nákladů jak zpracovatelů, tak i uživatelů a ke zkvalitnění informačního servisu. Tematicky orientované ediční řady jsou zpřístupněny v elektronické verzi (formát PDF) na veřejném internetu v edičních řadách. Výsledky řešení byly vhodně realizovány do provozovaných služeb SOID a umožnily udržovat požadovanou odbornou úroveň v souladu se zadáním projektu. Elektronický katalog ÚTKD byl zpřístupněn na veřejném internetu, je zapojen do systému meziknihovní výměny dat v rámci ČR. Významně byla inovována databáze TRIS.

Řešené úkoly pružně reagovaly na vývoj zdrojů a informací v oblasti internetu a získané poznatky průběžně uplatňují při aktivním poskytování vlastních informačních služeb

prostřednictvím internetových aplikací zpřístupňovaných nejen pracovníkům MD, ale i široké odborné i laické veřejnosti.

9. Efektivnost výsledku řešení pro daný obor včetně finančních nákladů na řešení:

Na řešení projektu byly ze strany poskytovatele přiděleny celkem následující finanční prostředky (v tis. Kč): neinvestiční: 9 721 investiční: 660 celkem: 10 381

Z toho bylo v roce 2004 vráceno do SR nevyčerpaných 591 020,- Kč. Čerpání přidělených finančních prostředků je v souladu s vynaloženými náklady na řešení.

Finanční prostředky byly v jednotlivých letech vynakládány účelně a odpovídají věcné náplni řešení projektu.

10. Závěrečná zpráva řešení projektu je uložena (k dispozici):

Konkrétní výsledky vycházejí z realizačních výstupů řešeného úkolu, byly prezentovány v časopise Doprava, Dráha a Dopravní noviny. Odborná i laická veřejnost byla seznámena s se službami ODIS na veletrzích GO (Brno) a Holiday (Praha), na konferencích Infotrans (Pardubice) a ISSS – Informační systémy ve státní správě (Hradec Králové).

Závěrečná zpráva projektu je uložena na CD nosiči na Odboru strategie MD.

1. *Název projektu:* Vývoj zkušebních metod pro brždění vozidel vybavených elektronicky ovládanými brzdovými systémy
2. *Identifikační kód – číslo projektu:* 803/110/102
3. *Zadavatel:* Ministerstvo dopravy ČR,
odbor: 150
styčný pracovník: Ing. Petr Sojka
4. *Řešitel:*
název a adresa organizace: Ústav silniční a městské dopravy, a.s.,
Tůrkova 1001, 149 00 Praha 4
tel.č./ e-mail: roman.vaca@usmd.cz
5. *Odpovědný řešitel:* Ing. Jan Beneš
6. *Doba řešení:* 2001 - 2005
7. *Předmět a cíl řešení projektu:* Předmět projektu a cíl byl dosažen.

Byl proveden rozbor a vyhodnocení současného stavu techniky i legislativy. Navržena metodika ověřování brzdových systémů přípojných vozidel vybavených EBS, pro kterou bylo vyvinuto zkušební zařízení. Toto zařízení bylo ověřeno na vozidlech. Dále byl vyvinut a postaven měřicí přívěs pro zjišťování adhezních vlastností pneumatik s příslušnou metodikou měření. Projekt obsahuje návrh doplňků a změn předpisu EHK/OSN č. 13, které vyplynuly z řešení projektu.
Předmět projektu a cíl byl dosažen.
8. *Dosažené výsledky řešení:* V rámci řešení projektu byly v požadovaných termínech splněny jednotlivé etapy a práce byly zapracovány do jednotlivých zpráv. Dle našeho hodnocení a i dle hodnocení oponentů byl splněn cíl projektu. Výstup projektu je jak ve vypracování příslušných metodik, tak i v zajištění zkušebních zařízení. Návrh změn předpisu EHK/OSN č. 13 bude uplatněn v rámci naší účasti na jednání příslušných komisí EHK/OSN.
Výstupy z projektu jsou již využívány v rámci schvalování technické způsobilosti vozidel na pověřené zkušební MD.
9. *Efektivnost výsledku řešení pro daný obor včetně finančních nákladů na řešení:*
Provedené práce byly řešeny efektivně a výsledky projektu jsou využitelné pro rozhodování v rámci schvalování technické způsobilosti vozidel. Na řešení projektu byly ze strany poskytovatele přiděleny celkem finanční prostředky (v tis. Kč) ve výši 6 381 Kč
10. *Závěrečná zpráva řešení projektu je uložena (k dispozici):*
Ano, uložena u příslušného útvaru.

1. *Název projektu:* Komplexní systém řízení kolejové dopravy v krizových situacích

2. *Identifikační kód – číslo projektu:* CE802030105 - 802/030/105

3. *Zadavatel:* Ministerstvo dopravy ČR,
odbor: Odbor krizového řízení (030)
styčný pracovník: Ivan Babka, Ing. (Zdeněk Drašnar, Ing.)

4. *Řešitel:* WAK System spol. s r.o.
název a adresa organizace: Petržilkova 2564/21, 158 00 Praha 5
tel.č./ e-mail: +420 603 419 695 / kasal@waksystem.cz

5. *Odpovědný řešitel:* Ing. Radan Kasal

6. *Doba řešení:* 2001 - 2005

7. *Předmět a cíl řešení projektu:*

Základním cílem projektu bylo zpracování návrhu komplexního systému řízení kolejové dopravy České republiky a to železniční a městské v době krizových situací tak, aby odpovídal standardům zavedeným v zemích Evropské unie a Severoatlantické aliance pro obranné plánování a pro civilní nouzové plánování.

8. *Dosažené výsledky řešení:*

Během pěti let řešení projektu bylo provedeno upřesnění a analýza krizových plánů, plánu technické ochrany železnic ve vazbě na provozování železniční dopravy. Dále byla zpracována koncepce návrhu řešení včetně softwarového řešení a zpracovány detaily jednotlivých částí systému. V závěrečném roce řešení byl vytvořen informační systém aplikovaný do praxe krizového řízení MD.

9. *Efektivnost výsledku řešení pro daný obor včetně finančních nákladů na řešení:*

Vytýčené cíle řešení projektu byly splněny v souladu s rozhodnutím o poskytnutí finančních prostředků na řešení projektu. Dosažené výsledky mají vysokou odbornou úroveň a jsou pro praxi krizového řízení v oblasti kolejové dopravy využitelné. Výsledky přímo navazují na MD provozovaný projekt Krizový informační systém, se kterým je kompatibilní a dále jej rozvíjí pro oblast železniční dopravy. Vynaložené náklady na řešení za rok 2005 ve výši 1.300 tis. Kč a celkové náklady za celou dobu řešení projektu ve výši 6.000 tis. Kč jsou úměrné dosaženým výsledkům.

10. *Závěrečná zpráva řešení projektu je uložena (k dispozici):*

Na odboru krizového řízení (030) – Ing. Ivan Babka (31 245).

1. *Název projektu:* Zásady pro osazování značek a dopravních zařízení na pozemních komunikacích
2. *Identifikační kód – číslo projektu:* 803/110/104, CE803110104
3. *Zadavatel:* Ministerstvo dopravy ČR,
odbor: O 120, styčný pracovník: Ing. Vladislav Hokeš
4. *Řešitel a název a adresa organizace:* Centrum dopravního výzkumu, Líšeňská 33a,
636 00 Brno zastoupené Ing. Josefem Mikulíkem, CSc., ředitelem
tel.č./ e-mail: 548 423 711/ cdv@cdv.cz
5. *Odpovědný řešitel:* Ing. Pavel Tučka
6. *Doba řešení:* 2001 – 2005
7. *Předmět a cíl řešení projektu:*
Aktualizace a doplnění technických podmínek v ediční řadě „Dopravní značení“
8. *Dosažené výsledky řešení:*
Výsledkem řešení projektu je doplněné a aktualizované znění následujících technických předpisů:
 1. Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích,
 2. Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích,
 3. Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích,
 4. Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích,
 5. Zásady pro vyznačování dopravních situací na pozemních komunikacích.
9. *Efektivnost výsledku řešení pro daný obor včetně finančních nákladů na řešení:*
Celkové náklady na řešení 6600 tis. z toho 550 tis investic.
Řešení projektu spočívalo zejména v dopracování jednotné řady řešiteli zpracovaných a navzájem kompatibilních příruček, včetně těch, které se již používají v každodenní praxi příslušnými orgány a organizacemi (silničními správními úřady, majetkovými správci pozemních komunikací, Policií ČR, firmami podnikajícími v oblasti dodávek dopravního značení, výrobci dopravních značek, dopravních zařízení a zařízení pro provozní informace, projekčními firmami apod.). Další předností je fakt, že řešitelé projektu se významně podíleli na zpracovávání podkladů pro novou právní úpravu provozu na pozemních komunikacích.
Byla zpracována a schválena sada technických předpisů v oblasti dopravního zařízení, značení a signalizace a vytvoření základu pro efektivní uplatňování systému jakosti vyhlášeným odborem pozemních komunikací i v těch oblastech, které nebyly dosud žádnými technickými předpisy upraveny s cílem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.
Uvedením nových „Zásad,, do praxe dochází ke zvýšení kvality dopravního značení, jednotnosti a účelnosti v provedení a v užití dopravních značek, což je předpokladem bezpečné a plynulé dopravy.
10. *Závěrečná zpráva řešení projektu je uložena (k dispozici):* U styčného pracovníka

1. *Název projektu:* Výzkum zvyšování bezpečnosti silničního provozu pomocí dopravně-inženýrských a dopravně-organizačních opatření
2. *Identifikační kód – číslo projektu:* 801/110/112
3. *Zadavatel:* Ministerstvo dopravy ČR,
odbor: O 120
styčný pracovník: Ing. Vladislav Hokeš
4. *Řešitel:*
název a adresa organizace: Centrum dopravního výzkumu, Líšeňská 33a
Brno
tel.č./ e-mail: 543 215 050 / 543 215 049 zdenek.hruby@cdv.cz
5. *Odpovědný řešitel:* (2001 – 2002) Ing. Jaroslav Heinrich
(2003 - 2005) Ing. Zdeněk Hrubý
6. *Doba řešení:* 2001 – 2005
7. *Předmět a cíl řešení projektu:*

Zmírnění následků nehodovosti v provozu na pozemních komunikacích. Snížení nehodovosti v silničním provozu a zmírnění jejich následků cestou optimalizace jednotlivých návrhových prvků pozemních komunikací a optimalizace uspořádání prostoru pozemních komunikací včetně novelizace vybraných technických předpisů s ohledem na novou právní úpravu provozu na pozemních komunikacích, dále pak zvýšení bezpečnosti silniční dopravy ve městech pomocí moderních metod řízení a prezentace výsledků ve formě publikace pro širší veřejnost.

8. *Dosažené výsledky řešení:*

Lze jednoznačně konstatovat, že výzkumný projekt, který je mezi širší odbornou veřejností znám pod akronymem BESIDIDO dosáhl všech předpokládaných výsledků a jeho výstupy byly velmi kladně přijaty nejenom oponenty závěrečné zprávy projektu a hodnotící komisí, ale i širší odbornou veřejností, a to i na mezinárodní úrovni. Jeho jednotlivé výsledky:

Rešerše aktuálního stavu předpisů a výzkumných zpráv týkajících se uspořádání dopravního prostoru pozemních komunikací vybraných evropských států k roku 2000

Analýza faktorů usnadňujících vznik dopravních nehod a jejich následků z hlediska pozemních komunikací na základě vyhodnocení a zobecnění soudně-znaleckých posudků především z hlediska uspořádání komunikace, vybavení komunikace, okolí komunikace,

Analýza úrazů vzniklých při dopravních nehodách u jednotlivých skupin účastníků silničního provozu (řidič a spolujezdec v automobilu, motocyklista, cyklista, chodec), určení typických poranění a jejich závažnosti

Analýzy vlivu vybraných, v ČR realizovaných, stavebních opatření a jejich skutečných návrhových parametrů na bezpečnost silničního provozu se zvláštním zaměřením na: přechody pro chodce a přejezdy pro cyklisty, úrovněvé křižovatky, zastávky hromadné dopravy a úseková stavební opatření ke snížení rychlosti

Shrnutí výsledků, doporučení pro aktualizaci TP a norem v oblastech týkajících se uspořádání prostoru komunikace, návrhových prvků opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, dopravního značení a dopravního zařízení

byly průběžně prezentovány české i zahraniční odborné veřejnosti, ale hlavně okamžitě uplatněny při projednávání adekvátních technických předpisů, především ČSN 736110. Hlavní poznatky projektu jsou prezentovány od jara 2005 v publikaci Moderní úpravy pozemních komunikací v obcích a jejich dodatcích z podzimu 2005 a jara 2006. Neméně cenná je však i elektronická databáze soudně znaleckých posudků nehod, která jistě poskytne mnoho cenných poznatků i v budoucnu. Důležité je i sjednocení a standardizace postupu pro vzájemné porovnávání jednotlivých opatření dopravního zklidňování, která byla v projektu sledována. S jednotlivými výstupy projektu byla odborná i širší veřejnost informována na dvoudenním semináři 9. a 10. listopadu 2005 v Brně. Struktura účastníků i příznivé ohlasy potvrdily velký zájem a potřebu se této problematice v České republice věnovat.

Výsledky projektu výborně reprezentují Českou republiku i v mezinárodním měřítku. Jeho prezentace se setkala s velkým zájmem již na Evropské silniční konferenci v roce 2004, v soutěži IRF Road Safety Award 2005 (Cena za bezpečnost silničního provozu Mezinárodní silniční federace 2005) získal mezi všemi přihlášenými aktivitami celkové 2.místo.

9. Efektivnost výsledku řešení pro daný obor včetně finančních nákladů na řešení:

Vzhledem k výše citovaným výsledkům projektu je možno vynaložené prostředky ve výši 12 800 Kč (v tis. Kč) hodnotit jako velmi efektivní investici. Minimalizaci nákladů se podařilo zajistit především využitím již dříve zpracovaných soudně znaleckých posudků, ale také zapojením studentů ČVUT do celé řady měření.

10. Závěrečná zpráva řešení projektu je uložena (k dispozici):

Styčný pracovník ing. Vladislav Hokeš odbor 120

Ústřední knihovna, archiv MD, Hyberská ulice Praha

Databáze RIV, (řešitel předá část výstupů projektu do databáze do 15. května 2006)

1. *Název projektu:* Výzkum metod ověřování vozidel s pohonem na alternativní paliva z hlediska jejich význačných technických parametrů
2. *Identifikační kód – číslo projektu:* 810/110/101
3. *Zadavatel:* Ministerstvo dopravy ČR
odbor: 150
styčný pracovník: Ing. Josef Pokorný
4. *Řešitel:*
název a adresa organizace: Ústav silniční a městské dopravy, a.s.,
Tůrkova 1001, 149 00 Praha 4
tel.č./ e-mail: petr.riha@usmd.cz
5. *Odpovědný řešitel:* Ing. Petr Říha
6. *Doba řešení:* 2001 - 2005
7. *Předmět a cíl řešení projektu:*
Byl proveden rozbor a vyhodnocení v současnosti používaných systémů u motorů na alternativní paliva, zjišťování jejich výkonových parametrů a navržen systém hodnocení dle použitého pohonu a kategorie vozidla. Byly ověřeny vlivy výkonu motoru a tvorba škodlivých emisí.
Předmět projektu a cíl byl dosažen.
8. *Dosažené výsledky řešení:*
V rámci řešení projektu byly v požadovaných termínech splněny jednotlivé etapy a práce byly zapracovány do jednotlivých zpráv. Dle našeho hodnocení a i dle hodnocení oponentů byl splněn cíl projektu. Výstup projektu je návrh nové metody hodnocení vlivu alternativního pohonu na parametry motoru při použití současných palubních řídicích jednotek.
Výstupy z projektu jsou již využívány v rámci schvalování technické způsobilosti vozidel na pověřené zkušební MD.
9. *Efektivnost výsledku řešení pro daný obor včetně finančních nákladů na řešení:*
Provedené práce byly řešeny efektivně a výsledky projektu jsou využitelné pro rozhodování v rámci schvalování technické způsobilosti vozidel.
10. *Závěrečná zpráva řešení projektu je uložena (k dispozici):*
Ano, uložena u příslušného útvaru.

1. *Název projektu:* Noční a denní viditelnost vodorovného dopravního značení a noční viditelnost svislého dopravního značení

2. *Identifikační kód – číslo projektu:* 801/110/102

3. *Zadavatel:* Ministerstvo dopravy ČR,
odbor: O 120
styčný pracovník: Ing. Vladislav Hokeš

4. *Řešitel:* Silniční vývoj – ZDZ spol. s r.o.
název a adresa organizace: Jílkova 76, 615 00 Brno
tel.č./ e-mail: 548424211, zdz@silvyvoj.cz

5. *Odpovědný řešitel:* Ing. Irena Šašinková, CSc.

6. *Doba řešení:* 2001 – 2005

7. *Předmět a cíl řešení projektu:*

Předmětem řešení projektu bylo zjištění vztahu noční a denní viditelnosti vodorovného dopravního značení za různých podmínek a změn těchto parametrů v určitém časovém období, dále stanovení změn retroreflexe folií svislých dopravních značek v čase a optického účinku značek na řidiče.

Cílem projektu bylo vysledování závislosti mezi hodnotou retroreflexe vodorovného dopravního značení měřené za sucha, vlhka a mokra a vysledování závislosti poklesu retroreflexe folií svislého dopravního značení ve vztahu k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a vynaloženým finančním prostředkům.

8. *Dosažené výsledky řešení:*

Výsledky řešení projektu naplnily jeho cíle a zvýšily úroveň poznání problematiky dopravního značení.

Byly vysledovány změny a průběh základních parametrů vodorovného dopravního značení v čase a za různých podmínek včetně porovnání vlivu použitých materiálů na dodatečný posyp a jejich dávkování na tyto parametry. Jednoznačně byl prokázán vliv všech aplikačních podmínek na kvalitu značení. Především se jedná o nutnost dodržení odzkoušeného systému hmota+posyp, dávkování obou jeho složek a klimatických podmínek.

Při posouzení vhodnosti užití vodorovného dopravního značení z hlediska akustického efektu lze konstatovat, že sledované typy strukturálního / profilovaného vodorovného dopravního značení je možné s ohledem na dosažené výsledky použít jak v extravilánu, tak i intravilánu, neboť naměřené hodnoty hluku vně i uvnitř vozidel jsou v souladu s NV č. 502/2000 Sb., v platném znění.

Na základě zobrazení výsledků měření retroreflexe svislých dopravních značek, rozborů osvětlovacích a pozorovacích úhlů a prostorového rozložení svítivosti reflektorů vozidel, byly sestaveny soubory, které byly vloženy do programu ERGO 2001. Program pak umožňuje na základě zvoleného, nasimulovaného umístění vozidla a svislé dopravní značky na libovolné komunikaci vypočítat jas této značky, neboli viditelnost značky za různých situací. Program lze využívat všude tam, kde je potřeba objektivně posoudit vhodnost umístění dopravní značky nebo dopravního zařízení na pozemní komunikaci. Vhodné umístění svislé dopravní značky nebo dopravního zařízení pak přispívá k bezpečnosti silničního provozu.

Byly zjištěny změny a průběh retroreflexe svíslého dopravního značení v určitém časovém období.

Měřením barev svíslých dopravních značek osvětlených xenonovými a halogenovými světly vozidla a jejich vzájemným porovnáním bylo zjištěno, že barevné plochy dopravních značek při nočním pozorování se řidičům jeví stejně. Při řešení tohoto projektu byly získány poznatky, které jsou aplikovatelné v silničním hospodářství. Na základě výše uvedených výsledků lze konstatovat, že cíle projektu byly splněny.

9. Efektivnost výsledku řešení pro daný obor včetně finančních nákladů na řešení:

V rámci řešení celého projektu byl dodržen časový i věcný postup. Jednotlivé etapy projektu byly plněny v souladu s plánem daným v zadání projektu. Finanční prostředky za celou dobu řešení v celkové výši 5 890 000 Kč, byly účelně vynaloženy.

Závěry ze sledování noční viditelnosti byly zásadním přínosem při revizi TP 70 „Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení“. Jednalo se zejména o vodorovné dopravní značení typu I a II.

Program ERGO 2001 lze využívat všude tam, kde je potřeba objektivně posoudit vhodnost umístění dopravní značky nebo dopravního zařízení na pozemní komunikaci. Vhodné umístění svíslé dopravní značky nebo dopravního zařízení pak přispívá k bezpečnosti silničního provozu.

Praktické poznatky získané při řešení projektu byly využity při vypracování stanovisek ČR k návrhům evropských norem, jejich revizím, a to EN 1436, EN 1824, h-EN 1871, h-EN 1790, EN 12899-1, prEN 12899-2 a prEN 12899-3. Tyto poznatky také sloužily k vytvoření národní přílohy k ČSN EN 1436, kde jsou specifikovány minimální požadavky na vodorovné dopravní značení. Tato norma nahradila ČSN 018020.

10. Závěrečná zpráva řešení projektu je uložena (k dispozici): U styčného pracovníka.

1. *Název projektu:* Bezpečnost dětí v silničním provozu v souvislosti s dětskými zádržnými systémy v motorových vozidlech, ověřování zkouškami podle předpisu EHK OSN č. 44
2. *Identifikační kód – číslo projektu:* 801/110/104
3. *Zadavatel:* Ministerstvo dopravy ČR,
odbor: schvalování vozidel a předpisů,
styčný pracovník: Ing. Jan Skřivánek
4. *Řešitel:* Ústav silniční a městské dopravy; a.s. (dále jen „ÚSMD, a.s.“)
Türkova 1001, 149 00 PRAHA 4, IČ: 49240188
5. *Odpovědný řešitel:* Ing. Petr Šedivý tel.: 284 001 230 e-mail: petr.sedivy@usmd.cz
6. *Doba řešení:* 2001 - 2005
7. *Předmět a cíl řešení projektu:*
 - a. **vyvinout, odzkoušet a uvést do provozu** zkušební zařízení pro testy dětských zádržných systémů, podle posledního znění předpisu EHK OSN č. 44,
 - b. **ověřit** parametry dětských zádržných systémů různých druhů, které jsou dostupné na českém trhu, v rámci vývoje zkušebních zařízení,
 - c. **využít** získané poznatky ke zpracování stanoviska k vnitrostátním a mezinárodním jednáním o konstrukci, vlastnostech a způsobu ověření těchto vlastností a k vývoji předpisů o dětských zádržných systémech.
8. *Dosažené výsledky řešení:* Předložené výsledky řešení odpovídají plánovaným záměrům projektu. **Cílů stanovených projektem bylo dosaženo.**
 - d. **je k dispozici** pracoviště a pracovníci, kteří jsou schopni provést zkoušky dětských zádržných systémů podle předpisu EHK OSN č. 44,
 - e. **byla provedena kontrola** dětských zádržných systémů na českém trhu nabízených,
 - f. **jsou k dispozici výsledky** projektu, které může využívat státní správa.
9. *Efektivnost výsledku řešení pro daný obor včetně finančních nákladů na řešení:*

V oblasti, kterou se projekt zabýval, nelze standardně vyčíslit efektivnost výsledků dosažených řešením. Výsledky řešení odpovídají záměrům projektu, viz předchozí bod 8 a podle názoru věcného odboru a závěrů hodnotitelské komise byly finanční prostředky na řešení vynaloženy efektivně.

Na řešení projektu poskytl stát 5,428 mil. Kč a řešitel vykázal příspěvek na projekt ve výši dalších 0,889 mil. Kč, tj. celkové náklady na řešení projektu byly vykázány ve výši 6,317 mil. Kč.
10. *Závěrečná zpráva řešení projektu je uložena (k dispozici):* V písemné a elektronické podobě v odboru strategie Ministerstva dopravy (O 520), včetně zápisů z hodnotitelské komise a závěrečného hodnocení č.j. 7/2004-150-METO/32 ze dne 21. února 2006, které zpracoval jménem zadavatele odbor schvalování silničních vozidel a předpisů (O 150).

1. *Název projektu:* Rozvoj dopravních sítí v České republice do roku 2010 s výhledem do roku 2015
2. *Identifikační kód – číslo projektu:* 804/210/105
3. *Zadavatel:* Ministerstvo dopravy ČR,
odbor: Strategie O 520
styčný pracovník: Ing. Jindřich Fajka
4. *Řešitel:* SBP Consult, s.r.o.
název a adresa organizace: SBP Consult, s.r.o., Černá 8, 110 00 Praha 1
tel.č./ e-mail: +420 224 934 380 (473), sbp@sbp.cz
5. *Odpovědný řešitel:* Ing. Pavel Šejna
6. *Doba řešení:* 2001 - 2005
7. *Předmět a cíl řešení projektu:* Na základě významných změn vývoje dopravních nároků a makroekonomické situace státu vypracovat systém alokace investičních aktivit v čase a v prostoru pro dopravní infrastrukturu na základě zpřesněných vstupních potřeb včetně aktualizovaných intenzit dopravy (sčítání) a prognóz přepravního trhu a na základě procesu TINA. Obsahem projektu je návrh a vyhodnocení rozvoje dopravních sítí do roku 2015, vypracování metody hodnocení variant a systému pro alokaci finančních prostředků do dopravní infrastruktury, vytvoření počítačového modelu RDS – 2 pro alokaci investičních projektů a hodnocení variant rozvoje a návrh aktualizace usnesení vlády č. 741/1999 k rozvoji dopravních sítí do roku 2015.
8. *Dosažené výsledky řešení:*

Byla provedena analýza stavu dopravních sítí ČR.
Bylo provedeno posouzení kapacity dopravních sítí z hlediska výkonů. Byl vyhodnocen pokles výkonů železniční nákladní a osobní dopravy s výhledem na mírný nárůst do roku 2015. U výkonů silniční nákladní dopravy a IAD a je očekáván další růst.
Bylo provedeno kapacitní posouzení dopravních sítí programem VISION/VISUM. Koncepce rozvoje dopravních sítí je správná a z hlediska kapacity je není třeba doplňovat o další dálnice, rychlostní silnice a železniční koridory.
Byly zpracovány tři varianty rozvoje dopravních sítí podle finanční náročnosti: optimální, reálná, minimální. Bylo doporučeno realizovat aktualizovaný program rozvoje dopravních sítí podle reálné varianty s ohledem na vyvážený rozvoj dopravních sítí a regionů, napojení ČR na evropské dopravní sítě, snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí a zvýšení bezpečnosti provozu.
9. *Efektivnost výsledku řešení pro daný obor včetně finančních nákladů na řešení:*

Finanční prostředky v celkové výši 4 648 Kč (v tis. Kč) byly využity v souladu s předpokládanou výší dotace při zadání projektu výzkumu a vývoje.
10. *Závěrečná zpráva řešení projektu je uložena (k dispozici):* Na Ministerstvu dopravy ČR, odbor strategie, oddělení dopravní politika a životní prostředí, Ing. Jindřich Fajka

1. *Název projektu:* Inteligentní dopravní systémy v podmínkách dopravně-telekomunikačního prostředí ČR
2. *Identifikační kód – číslo projektu:* 802/210/108
3. *Zadavatel:* Ministerstvo dopravy ČR,
odbor: Strategie O 520
styčný pracovník: Ing. Martin Pichl
4. *Řešitel:* České Vysoké Učení Technické v Praze, Fakulta Dopravní
název a adresa organizace: České Vysoké Učení Technické v Praze, Fakulta Dopravní, Konviktská 20, 110 00 Praha 1
tel.č./ e-mail: +420 224 359 547, svitek@fd.cvut.cz
5. *Odpovědný řešitel:* Dr. Ing. Miroslav Svítek
6. *Doba řešení:* 2001 - 2005
7. *Předmět a cíl řešení projektu:* Cílem řešení projektu "ITS v podmínkách dopravně-telekomunikačního prostředí ČR" je podrobná analýza podmínek tvorby ITS v existujícím dopravně telekomunikačním prostředí a návrh způsobu jejich dalšího efektivního rozvoje včetně definování úlohy státní a veřejné správy v tomto procesu. Výhodiskem pro splnění tohoto cíle je systémová definice oboru dopravní telematiky, procesní analýza a definice jednotlivých telematických aplikací tak, aby je bylo možno využít ve všech druzích doprav a aby docházelo ke koncepční tvorbě celého integrovaného telematického systému modulární výstavbou.
8. *Dosažené výsledky řešení:*

Byla vytvořena architektura ITS v podmínkách ČR v návaznosti na obecnější architekturu ITS zpracovávanou pro úroveň EU

Řešení sleduje principy architektury, vytváří funkční systémy, které slouží svému účelu, pracují optimálně a vytváří užité vlastnosti té které organizace.

Na adrese www.its-portal.cz jsou k volnému užití umístěny všechny zprávy tohoto projektu a je zde též umístěno grafické rozhraní databáze ITS architektury ČR. Prostřednictvím tohoto rozhraní je možno procházet ITS architekturou a zobrazovat její jednotlivé prvky - funkce, databáze, informační vazby, fyzické subsystémy, fyzické komunikační vazby, požadavky uživatelů. Dále je možno zobrazit k jednotlivým prvkům ITS architektury prvky ITS datového registru a jednotlivé ITS standardy včetně popisu těchto standardů. Na ITS portálu je umístěn i softwarový nástroj s podrobným manuálem i vzorovými příklady, který umožňuje lepší zobrazování databází ITS architektury. Pomocí volně dostupných dokumentů a softwaru je možno provádět návrh ITS aplikací, což byl základní cíl projektu ITS v dopravně-telekomunikačním prostředí ČR.

Aby se ITS architektura ČR stala živým a používaným dokumentem, byla začleněna do připravovaných Technických podmínek (TP). TP jsou připravovány jak pro telematiku silnic a dálnic, tak pro telematiku ve městech. U významného projektu, kterým je Jednotný systém sběru dopravních informací, byla vytvořena detailní architektura

navrženého systému sběru dopravních informací, která je též v souladu s ITS architekturou ČR.

9. *Efektivnost výsledku řešení pro daný obor včetně finančních nákladů na řešení:* Finanční prostředky v celkové výši 8 550 Kč (v tis. Kč) byly využity v souladu s předpokládanou výší dotace při zadání projektu výzkumu a vývoje.
10. *Závěrečná zpráva řešení projektu je uložena (k dispozici):* K volnému užití jsou na adrese www.mdcr.cz a www.its-portal.cz umístěny všechny zprávy tohoto projektu a je zde též umístěno grafické rozhraní databáze ITS architektury ČR. Tištěné verze zpráv jsou k dispozici v Ústřední technické knihovně dopravy a na oddělení dopravní politiky a životního prostředí odboru strategie.

1. *Název projektu:* Stanovení postupů při realizaci závazků ČR přijatých na mezinárodních konferencích v oblasti vlivu dopravy na stav životního prostředí
2. *Identifikační kód – číslo projektu:* 801/210/110
3. *Zadavatel:* Ministerstvo dopravy ČR,
odbor: Strategie O 520
styčný pracovník: Ing. Jiří Schmidt
4. *Řešitel:* Centrum Dopravního Výzkumu
název a adresa organizace: Centrum Dopravního Výzkumu, Líšeňská 33a,
636 00 Brno
tel.č./ e-mail: +420 541 633 721, vladimir.adamec@cdv.cz
5. *Odpovědný řešitel:* Ing. Vladimír Adamec, CSc.
6. *Doba řešení:* 2001 - 2005
7. *Předmět a cíl řešení projektu:* Návrh odpovídajících opatření, resp. stanovení postupů, zajišťujících realizaci závazků a doporučení vyplývajících ze závěrů mezinárodních konferencí vztahujících se k oblasti vlivu dopravy na životní prostředí a zdraví, v konkrétních podmínkách ČR.
8. *Dosažené výsledky řešení:*

Byl zpracován soubor opatření ke snížení zátěže životního prostředí z dopravy. Je zpracován formou identifikačních listů. Slouží jako podkladový materiál pro rozhodování v zájmu udržitelné dopravy

Metodický pokyn Doprava a životní prostředí – Je určen pro učitele základních a středních škol. Pokrývá komplexně problematiku výchovy k udržitelné dopravě v České republice

Problematika EVVO ve vztahu doprava a životní prostředí – Pro další rozvoj této problematiky je možno využít výsledků výzkumu. Změny vzorců chování, postojů a hodnot.

Návrh certifikovaného dobrovolného programu management mobility

Určení hodnoty statistického života – Základní veličina pro kvantifikaci externích nákladů dopravních nehod. Je jí možno využít také jako vodítko pro odhadování ohodnocení těžkých a lehkých zranění při dopravních nehodách.

Byl zpracován souhrnný přehled kvantifikace externích nákladů v dopravě

Vybudování laboratoře plynové chromatografie, používání špičkových zařízení pro odběry vzorků ovzduší a odbornost přispělo k tomu, že se pracoviště zařadilo na přední místo v resortu dopravy.
9. *Efektivnost výsledku řešení pro daný obor včetně finančních nákladů na řešení:* Finanční prostředky ve výši 8 300 Kč (v tis. Kč) byly sníženy na 7 252 Kč.
10. *Závěrečná zpráva řešení projektu je uložena (k dispozici):* Na Ministerstvu dopravy ČR, odbor strategie, oddělení dopravní politika a životní prostředí, Ing. Jindřich Fajka

1. *Název projektu:* Výzkum zátěže životního prostředí z dopravy
2. *Identifikační kód – číslo projektu:* 801/210/109
3. *Zadavatel:* Ministerstvo dopravy ČR,
odbor: Strategie O 520
styčný pracovník: RNDr. Soňa Beroušková, Ing. Jiří Schmidt
4. *Řešitel:* Centrum Dopravního Výzkumu
název a adresa organizace: Centrum Dopravního Výzkumu, Líšeňská 33a,
636 00 Brno
tel.č./ e-mail: +420 541 633 721, vladimir.adamec@cdv.cz
5. *Odpovědný řešitel:* Ing. Vladimír Adamec, CSc.
6. *Doba řešení:* 2001 - 2005
7. *Předmět a cíl řešení projektu:* Na základě systematického a komplexního výzkumu kvantifikovat současnou zátěž životního prostředí z dopravy v ČR a metodicky navrhnout nástroje, jak tuto zátěž postupně snižovat či eliminovat.
8. *Dosažené výsledky řešení:* Výsledný soubor opatření představuje základ pro zaměření politiky na snižování dopadů dopravy na životní prostředí. Transpozice směrnic Evropského společenství jsou plně reflektovány v nové české legislativě.
Dosažené výsledky projektu:
Pro vytipování komunikací s největším ohrožením kvality vod a horninového prostředí lze jako podkladů využít metodiky ŽELMET a METKOM.
Pro stanovení hlukové zátěže obyvatel se může použít metodický pokyn, který obsahuje postupy vedoucí k údajům o hlukové zátěži způsobené dopravou v okolí silničních komunikací.
Jako podklad pro jednotný postup při řešení ochrany před nadměrným hlukem z dopravy se mohou použít doporučení vycházející z ověřování Novely metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy v problematice vícepruhových komunikací.
Metodické zásady časových omezení dopravy je možné využít k řízení kvality ovzduší, aby nebyly překračovány imisní koncentrace
U starších silničních komunikací, kde při výstavbě nebyl brán v úvahu bariérový efekt komunikace je nutné tento problém řešit při jejich rekonstrukcích.
Pro sledování vlivu dopravy na životní prostředí byla navržena baterie biotestů na třech trofických úrovních a sada indikátorů pro hodnocení dopravy ve vztahu k udržitelnému rozvoji
Databáze METRO – (výzkum zátěže životního prostředí z dopravy) sjednocuje výsledky výzkumu z různých oblastí životního prostředí do jednotné databáze
Ke kontrole plnění národních emisních stropů a k posouzení příspěvku dopravy na celkové bilanci poslouží prognostická data zátěže životního prostředí dopravou
Vypočtené externí náklady v dopravě – použití zejména při zásadě „znečišťovatel platí“, kterou mohou uplatňovat orgány státní správy. Model pro tento výpočet je určený pro vyčíslování externích nákladů dopravních nehod, emisí, hluku, vhodnosti plánovaných staveb, ochranných opatření, daňových a dotačních opatření.

Výsledky projektu jsou použitelné v rámci celého resortu dopravy i pro zpracování podkladů pro mezinárodní aktivity v rámci EU a OECD.

9. *Efektivnost výsledku řešení pro daný obor včetně finančních nákladů na řešení:*
Finanční prostředky byly využity v souladu s předpokládanou výší dotace, a to 9 600 Kč (v tis. Kč) při zadání projektu výzkumu a vývoje.

10. *Závěrečná zpráva řešení projektu je uložena (k dispozici):*

Na Ministerstvu dopravy ČR, odbor strategie, oddělení dopravní politika a životní prostředí,
Ing. Jindřich Fajka

1. *Název projektu:* Organizace, technika, technologie provádění pravidelných technických prohlídek a měření emisí silničních vozidel a jejich informační systém
2. *Identifikační kód – číslo projektu:* 803/110/125
3. *Zadavatel:* Ministerstvo dopravy ČR,
odbor: schvalování vozidel a předpisů
styčný pracovník: Ing. Radim Skála, tel. 31 508
4. *Řešitel:*
název a adresa organizace: ÚSTAV SILNIČNÍ A MĚSTSKÉ DOPRAVY a.s.
IČ: 49240188
Türkova 1001, 149 00 Praha 4
tel.č./ e-mail: 267 288 260 / norbert.grosser@usmd.cz
5. *Odpovědný řešitel:* Ing. Norbert Grosser
6. *Doba řešení:* 2001 - 2005
7. *Předmět a cíl řešení projektu:* Cílem projektu bylo zpracování materiálů umožňujících posun a rozvoj v oblasti organizace a řízení pravidelných kontrol vozidel v provozu, informačního systému STK a techniky a technologie provádění pravidelných technických prohlídek vozidel v provozu.
8. *Dosažené výsledky řešení:* K výsledkům řešení projektu je možno konstatovat následující:

Organizace a řízení STK a SME

Řešitel projektu na základě analýzy situace v řízení a organizačním zajištění provádění pravidelných technických prohlídek a měření emisí v ČR a v řadě vyspělých zemí EU konstatoval, že v ČR není vybudována odpovídající řídicí struktura, která by byla schopna zabezpečovat všechny funkce systému. Na základě této analýzy a poznatků ze zahraničí proto navrhl tři varianty organizační struktury řízení STK a SME. Práce na tomto tématickém okruhu byly ukončeny v r. 2003 a splnily očekávání zadavatele projektu. Na základě podkladů dodaných projektem byl věcným odborem MD zpracován návrhový materiál pro poradu ministra na vybudování řádné organizační struktury řízení sítě STK a SME v ČR. Materiál byl přijat a uložena realizace.

Informační systém STK (AIS STK)

Řešitel projektu na základě analýzy aktuálního stavu a dnešních možností výpočetní techniky navrhl generační obnovu AIS STK. Práce na tomto tématickém okruhu byly ukončeny v r. 2004 a splnily očekávání zadavatele projektu. Na základě podkladů dodaných projektem byl věcným odborem MD zpracován návrhový materiál pro poradu ministra na generační obnovu AIS STK. Materiál byl přijat a uložena realizace, při níž v současné době probíhá poloprovozní ověřování s následným zavedením v nejbližší době na první STK. Plné uplatnění však vyžaduje očekávanou změnu legislativy.

Technika a technologie provádění technických prohlídek

Na základě analýzy situace v ČR a řady vyspělých zemí projekt konstatoval, že technika a technologie provádění kontrol je zatím na úrovni srovnatelné se zahraničím. Vytipoval však řadu problémů a problematik, kde je co zlepšovat a co řešit. A k této problematice byla do projektu zařazena řada dílčích úkolů, jejichž výsledky jsou

uvedeny v závěrečné zprávě k projektu. I na tomto tématickém okruhu zadavatel projektu konstatuje, že provedené práce splnily očekávání.

8. *Efektivnost výsledku řešení pro daný obor včetně finančních nákladů na řešení:* Projekt a jeho výsledky byly významným přínosem pro řešení problematiky pravidelných kontrol technického stavu vozidel v provozu a že splnily očekávání zadavatele projektu. Přitom nejpodstatnější návrhové části projektu jsou již ve stadiu realizace. Celkové finanční náklady dosáhly za celou dobu projektu 11 428 tis. Kč, jsou úměrné dosaženým výsledkům.
9. *Závěrečná zpráva řešení projektu je uložena (k dispozici):* v písemné i elektronické podobě u odboru strategie (O520).

