

**Studie proveditelnosti
projektu**



žádosti o podporu z  **OPPI**

PROGRAM SPOLUPRÁCE – Technologické platformy

Výzva II



EVROPSKÁ UNIE
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ
INVESTICE DO VAŠÍ BUDOUCNOSTI

OBSAH

A.	Stručný souhrn obsahu projektu.....	4
1	Důvody založení a očekávaný přínos pro členské subjekty a rozvoj odvětví.....	4
1.1	Důvody založení.....	4
1.2	Očekávaný přínos pro členské subjekty.....	5
1.3	Očekávaný přínos pro rozvoj odvětví.....	6
2	Odborné zaměření technologické platformy a způsob propojování VaV s komerční sférou	6
3	Předpokládané způsobilé výdaje a jejich finanční zajištění	7
4	Sídlo technologické platformy a prostor vyhrazený pro její provoz	8
5	Personální a organizační zabezpečení provozu technologické platformy.....	8
6	Stručný časový plán realizace projektu	8
7	Plánované výstupy technologické platformy	10
8	Identifikace technologické platformy – seznam členů technologické platformy.....	11
B.	Profil seskupení a připravenost k realizaci projektu	13
1	Organizace a struktura technologické platformy	13
1.1	Dokumenty.....	13
1.2	Právní forma.....	13
1.3	Základní cíle TP.....	13
1.4	Organizační struktura.....	13
1.5	Kofinancování.....	13
2	Podnikatelské subjekty	14
2.1	KORDIS JMK.....	14
2.2	HBH Projekt spol. s r.o.....	15
2.3	Dopravní podnik města Brna, a.s.....	17
2.4	PRAGOPROJEKT, a.s.....	18
2.5	Kybertec, s.r.o.....	19
3	Profil univerzit a výzkumných institucí	20
3.1	ČVUT Fakulta dopravní.....	20
3.2	VŠB-TU Ostrava, Fakulta strojní, Institut dopravy, Ústav pozemní dopravy.....	23
3.3	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.....	28
4	Profil dalších subjektů.....	41
4.1	Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA.....	41
4.2	Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu.....	42
4.3	Českomoravská asociace dopravního značení.....	44
4.4	Ředitelství silnic a dálnic ČR.....	44
5	Profily dosud nezaregistrovaných subjektů.....	44
5.1	Dopravní fakulta Jana Pernera (Univerzity Pardubice).....	45
5.2	Svaz dovozců automobilů – SDA.....	47
6	Lidské zdroje	47
6.1	Řídicí pracovníci a odborní pracovníci.....	48
6.2	Pracovní skupina Mobilita, silniční doprava a silniční infrastruktura.....	48
6.3	Pracovní skupina Bezpečnost a zabezpečení.....	55
6.4	Pracovní skupina Energie, životní prostředí a zdroje.....	58
C.	Kvalita projektu a jeho přínos pro rozvoj odvětví	62
1	Odvětvové zaměření technologické platformy	62
1.1	Popis stavu a vývoje odvětví v ČR,.....	62
1.2	Popis role a aktivit technologické platformy,.....	62

1.3	Vliv realizace projektu na budoucí vývoj odvětví	64
2	Konkrétní plán rozvoje technologické platformy a konkrétní plán aktivit technologické platformy	65
2.1	Proveditelnost realizace projektu, časový plán postupu řešení projektu, stanovení milníků a rozpočet projektu	65
2.2	Závazné a monitorovací ukazatele projektu	67
2.3	Způsob udržitelnosti TP, dofinancování plánovaných aktivit a způsob získávání finančních prostředků	68
2.4	Finanční řízení projektu	69
3	Strategická výzkumná agenda a implementační akční plán.....	69
4	Napojení na evropskou technologickou platformu ERTRAC.....	69
4.1	Zajištění spolupráce s ERTRAC	69
5	Iniciace VaV projektů, projektů spolupráce mezi výzkumnou a komerční sférou, návaznost projektu s dalšími projekty	71
5.1	Zástupci podnikatelských subjektů se účastní řešení projektů VaV buď přímo nebo jako členové oponentních rad jednotlivých projektů, kde zastupují zájmy realizátorů výsledků VaV	73
6	Plán propagace a medializace technologické platformy, webová stránka technologické platformy	74
6.1	Struktura obsahu webové stránky, zajištění jejího chodu a aktualizace	74
6.2	Propagační materiály, články o činnosti TP v odborných periodících a tisku	75
D.	Přílohy.....	76
	Příloha č. 1: Zakladatelská smlouva.....	77
	Příloha č. 2: Stanovy zájmového sdružení právnických osob Technologická platforma silniční doprava	77
	Příloha č. 3: Organizační struktura zájmového sdružení Technologická platforma silniční doprava	90
	Příloha č. 4: Přehled členů správní rady a revizní komise zájmového sdružení Technologická platforma silniční doprava	91
	Příloha č. 5: Pravidla hospodaření.....	92
	Příloha č. 6: Návrh strategické výzkumné agendy a implementačního akčního plánu ...	97

SEZNAM TABULEK

Tabulka A1: Předpokládané výdaje po dobu trvání projektu.....	7
Tabulka A2: Stručný časový plán realizace projektu.....	10
Tabulka A3: Seznam členů sdružení právnických osob Technologická platforma silniční doprava	11
Tabulka B.1: Základní přehled rozdělení řídicích a odborných pracovníků TPSD	48
Tabulka B.2: Složení pracovní skupiny mobilita, silniční doprava a silniční infrastruktura ...	48
Tabulka B.3: Složení pracovní skupiny bezpečnost a zabezpečení	56
Tabulka B.4: Složení pracovní skupiny energie, životní prostředí a zdroje.....	58
Tabulka B.5: Zástupci v evropské technologické platformě ERTRAC	61
Tabulka C.1: Harmonogram postupu řešení projektu	66

A. Stručný souhrn obsahu projektu

1 Důvody založení a očekávaný přínos pro členské subjekty a rozvoj odvětví

1.1 Důvody založení

Doprava je základní podmínkou ekonomického a sociálního rozvoje jak u nás, tak i v evropském měřítku. Specifickou roli nepochybně hraje silniční doprava, která je nejvýznamnějším druhem dopravy, zejména v přepravě nákladní. Ze statistických údajů vyplývá, že průmysl a služby zajišťující silniční dopravu v Evropě poskytují 14 mil. pracovních míst (10% zaměstnanosti) a silniční doprava se podílí 11% na tvorbě HDP Evropské unie. Obdobně významnou roli postupně zaujímá silniční doprava i v České republice a její role se neustále zvyšuje. Zatímco ještě v roce 1990 zajišťovala železnice 70% přepravního výkonu a po silnicích se přepravilo jen necelých 30%, v roce 2000 se tento poměr již zcela obrátil a od roku 2003 se prakticky ustálil na 75% přepravy po silnici a necelých 25% po železnici.

Silniční doprava však vytváří i nežádoucí dopady na životní prostředí, spotřebu energií a dopravní nehody. Na evropské úrovni, ani v České republice se pravděpodobně nepodaří do roku 2010 snížit o polovinu počet smrtelných nehod tak, jak to bylo vytýčeno v příslušných dopravně-politických dokumentech. Přitom v České republice je počet úmrtí v silniční dopravě vztažený k počtu obyvatel přibližně dvojnásobný ve srovnání s nejvyspělejšími evropskými zeměmi (Nizozemsko, Švédsko, UK). Výstavba kvalitní silniční a dálniční sítě přináší zkrácení cestovních dob, současné však znamená fragmentaci krajiny.

Prudký rozvoj silniční dopravy, kterého jsme u nás svědky od počátku devadesátých let, je podmíněn kvalitní silniční a dálniční sítí. Tempo jejího budování se sice zrychluje, avšak vzhledem k dlouholetému zaostávání je rozsah kvalitní sítě stále nedostačující. Budování sítě rychlostních a dálničních komunikací váže velké objemy finančních prostředků a stavebních kapacit, čehož důsledkem je zanedbávání stavební údržby stávajících komunikací a zejména mostů.

V dohledné budoucnosti bude společnost čelit řadě změn, jejichž dopady na vývoj dopravy, zejména silniční, je v současné době obtížné posoudit. Jedná se o stále rostoucí potřebu mobility osob i zboží, o stárnutí společnosti, mobilitu pracovních míst, snahu o snížení dopadu dopravy na životní prostředí, rostoucí nedostatek fosilních paliv a narůstající urbanizaci. Kromě těchto změn je třeba vzít v úvahu i současnou hospodářskou nestabilitu a snížení hospodářského růstu. Na druhé straně možnosti nabízené novými technologiemi, zejména v oblasti IT, vytvářejí nové potenciály technických řešení, ale současně i negativních dopadů na společnost.

Zmíněná současná situace a nastíněné změny ve výhledu si vynucují komplexní strategický přístup k řešení všech problémů rozvoje hospodářství. V evropském měřítku byla cesta k dalšímu směřování formulována v lisabonských závěrech Evropské rady v roce 2000 s cílem vybudovat „světově nejvíce konkurenceschopnou a dynamickou ekonomiku založenou na znalostech a schopnou zajistit trvalý hospodářský růst, vyšší zaměstnanost a lepší sociální soudržnost“. Klíčová role ve vytvoření podmínek tohoto růstu byla postavena na rozvoji evropského výzkumného prostoru, který se stal hlavním pilířem této strategie. Návazné zasedání Evropské rady v Goteborgu pak vyzvalo průmysl k aktivní účasti na tomto vývoji a širšímu využití technologií šetrných k životnímu prostředí obzvláště v energetické oblasti a v dopravním sektoru.

Tato politická iniciativa vedla k založení evropských technologických platform, které pokrývají nejvýznamnější oblasti evropské ekonomiky. Jejich cílem je společné definování vize rozvoje příslušného oboru, formulace adekvátních výzkumných potřeb, cílů, priorit i jejich časových horizontů a specifikace potřebných finančních prostředků. Důležité je, že tato společná strategie má vycházet ze sladění zájmů Evropské unie, členských států a privátního sektoru. Současně má vytvořit i podmínky pro vzájemné propojení veřejných i soukromých zdrojů. V současné době pracuje celkem 38 evropských technologických platform. V oblasti dopravy vzniklo pět odvětvově orientovaných platform. Jednou z nich je ERTRAC (European Road Transport Research Advisory Council), založený v roce 2003, který sdružuje přes 50 nejvýznamnějších subjektů působících v silniční dopravě počínaje automobilovým průmyslem, výrobcí komponentů, výrobcí a distributory pohonných hmot, přes správce silniční infrastruktury, stavební průmysl, výrobce zařízení a ITS, provozovatele silniční dopravy, představitele měst až po zástupce výzkumu a vysokých škol. Významnou roli v ní hrají i představitelé Evropské komise a zástupci členských států.

Návazně pak byl od roku 2007 iniciován vznik národních technologických platform, které by měly obdobnou roli hrát na národní úrovni. Tyto platformy již existují v Polsku, Maďarsku, Slovinsku, Rakousku a celé řadě dalších států.

V České republice jsou v současné době v dopravě schváleny dvě národní technologické platformy - TP interoperabilita železniční infrastruktury a TP letectví a kosmonautika. Kromě toho existují další tři, které se dopravy částečně dotýkají – bioplyn, vodík a strojírenství.

Technologická platforma silniční doprava (TPSD) byla zřízena na ustavujícím zasedání konaném dne 11. září 2009 v Brně a vytváří přímou národní reflexi evropské platformy ERTRAC. V komunikaci na mezinárodní úrovni je pro ni užíván název „Czech ERTRAC“.

Obsahová náplň navrhované české TP silniční doprava se kryje s náplní ERTRAC a pokrývá komplexně celou problematiku silniční dopravy. O jejím zřízení byli bezprostředně informováni členové ERTRAC, kteří tuto českou aktivitu ocenili a přivítali. Následně byla TPSD představena na National Technology Platforms Meeting konaném dne 28. října 2009 v Gothenburgu v rámci setkání členských států pořádaného v souvislosti se švédským předsednictvím EU.

Do práce ERTRAC je jako český národní zástupce zapojen od jejího založení Ing. Josef Mikulík, CSc., který byl na ustavujícím zasedání národní TPSD zvolen předsedou její správní rady. Tím je zajištěno plné funkční propojení mezi odvětvově působícími platformami na národní a evropské úrovni a garantována jejich úzká spolupráce.

1.2 Očekávaný přínos pro členské subjekty

Všichni členové TPSD jsou významnými hráči v odvětví silniční dopravy, kteří reprezentují její hlavní oblasti a stojí v čele jejího technického rozvoje. Největším přínosem pro členy platformy bude možnost podílet se na zpracování základních výstupů z platformy, tedy jejich možnost přímého spoluvytváření strategických dokumentů rozvoje odvětví silniční dopravy a jejich plné zapojení do následné implementace.

Přínos pro její členy v oblasti výzkumu a vývoje bude spočívat v jejich rychlejší zapojení do evropského výzkumného prostoru (ERA) a pro členy z komerční sféry rychlé využívání nejnovější poznatků v jejich praxi. Platí to zejména pro velké stavební firmy, které v případě zaostávání za evropskou úrovní by ztratily svou konkurenceschopnost na celoevropském trhu a výsledky jejich činnosti by nesplňovaly náročné technické požadavky. Jednou z důležitých činností národní platformy bude zpracovávání vstupů pro technickou normalizaci v rámci evropské normalizace CEN.

1.3 Očekávaný přínos pro rozvoj odvětví

Národní technologická platforma silniční doprava přinese odvětví významné impulsy pro jeho další rozvoj. Tyto impulsy budou jasně definovány v základní materiálech platformy a budou rovněž sloužit pro návrh plánu výzkumu a vývoje odvětví, jehož dalším uživatelem a garantem jeho realizace bude nově formovaná Technologická agentura České republiky. Vypracované strategické materiály budou dále využity při zpracování implementačních plánů technického rozvoje např. Ředitelstvím silnic a dálnic na národní úrovni a jako věcně fundované národní návrhy při tvorbě náplně tématické priority Doprava v rámcových programech EU (7. rámcový program - pracovní program 2011, pracovní program 2012 a především 8. rámcový program).

Již v současné době je ing. Mikulík členem Task Force signatářů Lyonské deklarace sdružující klíčové evropské asociace dopravního výzkum, která začala připravovat návrhy základních parametrů a nástrojů 8. rámcového programu.

TPSD bude při své činnosti v plné míře využívat výsledky evropské technologické platformy silniční doprava ERTRAC. To bude zaručeno aktivním zapojením členů národní platformy do činnosti jednotlivých pracovních skupin ERTRAC. Tato forma spolupráce mezi TPSD a ERTRAC byla iniciována na již zmíněném National Technology Platforms Meeting konaném dne 28. října 2009 v Gothenburgu a byla plně akceptována.

Výsledkem všech těchto činností bude zvýšení kvalitativní úrovně a udržitelného rozvoje silniční dopravy vytvářející podmínky pro trvalé snižování negativních vlivů na životní prostředí.

2 Odborné zaměření technologické platformy a způsob propojování VaV s komerční sférou

Hlavním odborným zaměřením technologické platformy je zvyšování kvalitativní úrovně silniční dopravy při maximálním omezování všech negativní vlivů, který neustálý nárůst silniční dopravy sebou přináší. Tato orientace koresponduje s cíli ERTRAC shrnutými do základního mota – Green, Safe and Smart Road Transport. Tomu odpovídá i složení členů technologické platformy, které reprezentují stavební firmy, výrobce a distributory pohonných hmot, správce silniční infrastruktury, výrobce dopravních zařízení a vybavení, ITS, provozovatele silniční dopravy, univerzity a výzkumné ústavy. Rovněž vnitřní členění platformy zajišťuje úzké propojení výzkumu a vývoje se zástupci komerční sféry.

Národní technologická platforma se bude členit do tří pracovních skupin:

A. Mobilita, silniční doprava a silniční infrastruktura

B. Bezpečnost a zabezpečení

C. Energie, životní prostředí a zdroje

3 Předpokládané způsobilé výdaje a jejich finanční zajištění

Celkové výdaje na realizaci projektu Technologická platforma silniční dopravy za období 36 měsíců byly vyčísleny ve výši 7 277 000 Kč, z toho způsobilé ve výši 6 800 000 Kč, nezpůsobilé ve výši 477 000 Kč.

Príspevek z OP Spolupráce - Technologické platformy ve výši 200 000 EUR (max. výše podpory dle pravidel „de minimis“) činí za předpokladu kurzu 1 EUR = 25 Kč 5 milionů Kč a bude tvořit 73,5 % celkových způsobilých nákladů, tedy méně než povolených 75%.

Podíl dotace ve výši 5 000 000 Kč bude k celkovým výdajům 7 277 000 Kč tvořit 68.7 %, podíl vlastních zdrojů ve výši 2 277 000 Kč k celkovým výdajům bude činit 31,3 %.

Potřebné zdroje budou zajištěny z Operačního programu – Spolupráce - Technologické platformy a finanční účastí členů sdružení.

Tabulka A1: Předpokládané výdaje po dobu trvání projektu

Poř. číslo	Druh výdaje	částka v tis. Kč		% podíl celkových výdajů
		způsobilý	nezpůsobilý	
1.	Hardware a sítě	0		0
2.	Software a data	0		0
3.	Služby expertů a poradců, studie, překlady a tlumočení	3735		51
4.	Tvorba webových stránek	40		1
5.	Semináře, workshopy	500		7
6.	Přístup k informacím a databázím, členství v ETP	0		0
7.	Nájem a kanceláře	75		1
8.	Marketing a propagace	60		1
9.	Povinná publicita	60		1
10.	Mzdy a pojištění zaměstnanců a odměny za práci na dohodu	1500		21
11.	Cestovné	400		5
12.	Elektrická energie, teplo, tel.poplatky, internet, další síťové neskladovatelné dodávky	180		2
13.	Materiál (zejm. kancelářský)	250		3
Celkem		6800		93
	Úhrada za vedení účetnictví včetně mezd		390	5
	Zpracování žádostí o platbu		12	0
	Zpracování monitorovacích zpráv		12	0
	Občerstvení		53	1
	Jiné		10	1
	Celkem		477	7
CELKEM			7277	100

4 Sídlo technologické platformy a prostor vyhrazený pro její provoz

Sídlo sdružení Technologická platforma silniční doprava je v kancelářských prostorách Centra dopravního výzkumu, v.v.i. na adrese:

Líšeňská 33a, 636 00 Brno

5 Personální a organizační zabezpečení provozu technologické platformy

Technologická platforma pracuje jako zájmové sdružení právnických osob, jejímž nejvyšším orgánem je valná hromada. Mezi jednáními valné hromady je sdružení řízeno správní radou, která pracuje ve složení předseda, místopředseda a dalších pět členů zvolených valnou hromadou. Správní rada si volí jednatele.

Z hlediska odborného zaměření je členěna na pracovní skupiny, z nichž každá je řízena jejím předsedou. Pracovní skupiny:

1. Mobilita, silniční doprava a silniční infrastruktura
2. Bezpečnost a zabezpečení
3. Energie, životní prostředí a zdroje

Za ekonomickou stránku sdružení odpovídá ekonom. Kontrolní a revizní činnost bude vykonávat revizní komise.

6 Stručný časový plán realizace projektu

Hlavními aktivitami technologické platformy silniční doprava je:

- vytvoření strategických dokumentů a jejich implementace,
- zapojení členů platformy do evropské platformy ERTRAC,
- iniciace výzkumných a vývojových projektů v komerční a veřejné sféře.

Tyto aktivity budou naplněny vypracováním:

- strategické výzkumné agentury (SVA)
- implementačního akčního plánu (IAP).

Zpracování strategické výzkumné agentury (SVA) proběhne dvou etapách (12 měsíců) a zahrne:

1. Vizi silniční dopravy 2030
2. Návrh strategické výzkumné agentury

Zpracování implementačního akčního plánu proběhne ve čtyřech etapách (24 měsíců) a zahrne:

3. Návrh koncepce implementačního akčního plánu
4. První návrh implementačního akčního plánu
5. Portfolio projektů
6. Konečný návrh implementačního akčního plánu

Nedílnou součástí časového plánu realizace projektu je zachování chodu národní platformy do 28.2.2018 a zachování dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku, který byl zcela nebo částečně pořízen z poskytnuté dotace. Rovněž bude archivována veškerá dokumentace k projektu včetně účetnictví do 28. 2. 2025.

Tabulka A2: Stručný časový plán realizace projektu

Část, etapa	Období														
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Zpracování strategické výzkumné agendy (SVA) Skládá se ze dvou etap		III.-----II.													
			zahrnuje vizi do roku 2030-----												
Zpracování implementačního akčního plánu (IAP) Skládá se ze čtyř etap		III.-----II.													
pokračování činnosti platformy				III.-----II.											
Archivace dokumentů projektu	III.2010-----II.2025														

7 Plánované výstupy technologické platformy

V souladu s cíli a posláním technologické platformy budou v průběhu projektu zpracovány hlavní strategické dokumenty a to:

- strategická výzkumná agenda,
- implementační akční plán.

Kromě toho budou uskutečněny:

Semináře - po ukončení klíčových etap projektu – na kterých budou prezentovány výsledky dosažené při zpracování jednotlivých etap.

V rámci přípravy činnosti Technologické agentury se Technologická platforma silniční doprava bude podílet na národní úrovni na zpracování konkrétní náplně výzev v oblasti silniční dopravy.

Napojení na činnost evropské technologické platformy ERTRAC.

Podrobněji jsou tyto výstupy popsány v části C 2 Konkrétní plán rozvoje TP a konkrétní plán aktivit TP.

8 Identifikace technologické platformy – seznam členů technologické platformy

Členové zájmového sdružení právnických osob, kteří tvoří Technologickou platformu silniční doprava, jsou uvedeni v tabulce 4.

Tabulka A3: Seznam členů sdružení právnických osob Technologická platforma silniční doprava

Poř. Číslo	Člen sdružení právnických osob	Zástupce ve sdružení	Sídlo člena
1	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (CDV)	Ing. Josef Mikulík, CSc.	Brno
2	Ředitelství silnic a dálnic České republiky (ŘSD ČR)	JUDr. PhDr. Michal Hala Výkonný ředitel	Praha
3	HBH Projekt spol. s r.o.	Ing. Ivan Budík, finanční ředitel a jednatel	Brno
4	ČESMAD Bohemia	Ing. Martin Špryňar, Generální tajemník	Praha
5	KORDIS JMK, s.r.o.	Ing. Jaromír Holec jednatel a ředitel společnosti	Brno
6	Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu	Ing. Miloš Podrazil, generální sekretář	Praha
7	Dopravní podnik města Brna, a.s.	Ing. Rudolf John, technický ředitel	Brno
8	PRAGOPROJEKT, a.s.	Ing. Marek Svoboda, generální ředitel	Praha
9	KYBERTEC, s.r.o.	Ing. Oto Sládek ředitel	Chrudim
10	Českomoravská asociace dopravního značení	Ing. Michal Hajoš, předseda	Praha
11	VŠB-TU Ostrava, fakulta metalurgie a materiálového inženýrství, Ústav progresivních technologií pro automobilový průmysl fakulta strojní - fakulta stavební -	 doc. Ing. Tomčík, PhD doc. Ing. Olivková, PhD doc. Ing. Mahdalová, PhD	 Ostrava
12	ČVUT Praha, fakulta dopravní	prof. Ing. Svítek, PhD	Praha
13	VUT v Brně, fakulta stavební, Ústav pozemních komunikací	doc. Radimský, PhD	Brno

Subjekty, které byly schváleny za členy sdružení, ale k 30. 11. 2009 nebyly zaregistrovány:

Poř. Číslo	Člen sdružení právnických osob	Zástupce ve sdružení	Sídlo člena
14	Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera	doc. Ing. Libor Beneš, PhD	Pardubice
15	Svaz dovozců automobilů	Ing. Pavel Tunkl	Praha

B. Profil seskupení a připravenost k realizaci projektu

1 Organizace a struktura technologické platformy

1.1 Dokumenty

Technologická platforma silniční doprava byla založena podpisy zakládací listiny dne 11.9.2009 v Brně, součástí zakládací listiny jsou stanovy sdružení. Tyto dokumenty jsou uvedeny v příloze č. 1 a 2.

1.2 Právní forma

Zájmové sdružení právnických osob s názvem Technologická platforma silniční doprava se sídlem v Brně, Líšeňská 33a, bylo zaregistrováno podle paragrafu 20i odstavce 2 zákona č. 40/1964Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů u Krajského úřadu Jihomoravského kraje dne 17.9.2009 pod č.j. Rg4/2009. Identifikační číslo 720464449 přidělil Český statistický úřad dne 21.9.2009. Daňové identifikační číslo CZ 72046449 přidělil Finanční úřad Brno II dne 21.10.2009.

1.3 Základní cíle TP

Cílem činnosti sdružení je propojit potenciál výrobní sféry, provozovatelů, výzkumných, vzdělávacích a projekčních organizací, zástupců veřejné správy, spotřebitelů a uživatelů v oboru silniční doprava a zahrnuje:

- podporu inovací a zvýšení konkurenceschopnosti,
- vytvoření strategických dokumentů budoucího technologického vývoje v oboru silniční doprava a spolupráci při jejich implementaci,
- zapojení členů sdružení do evropské technologické platformy ERTRAC,
- iniciaci výzkumných, vývojových a inovačních projektů v oboru silniční doprava a jejich řešení.

1.4 Organizační struktura

Organizační struktura technologické platformy je uvedena v příloze 3 Organizační struktura zájmového sdružení Technologická platforma silniční doprava

Vnitřní pravidla, orgány, jejich práva a povinnosti, rozhodovací pravomoci, schvalovací mechanismy jsou obsahem stanov sdružení – viz příloha č. 2.

Přehled členů správní rady a revizní komise je uveden v příloze č. 4.

Pravidla hospodaření jsou zakotvena v dokumentu Pravidla hospodaření zájmové sdružení Technologická platforma silniční doprava - jsou uvedena v příloze č.5.

1.5 Kofinancování

Kofinancování bude zajištěno členy Technologické platformy silniční doprava.

2 Podnikatelské subjekty

Podnikatelské subjekty TPSD , které se budou podílet na implementaci vývojových, výzkumných a inovačních projektů zahrnují:

KORDIS JMK spol. s r.o.

HBH Projekt spol. s r.o.

Dopravní podnik města Brna, a.s.

Pragoprojekt, a.s.

Kybertec, s r.o.

2.1 KORDIS JMK

KORDIS JMK byl založen Jihomoravským krajem (51%) a Statutárním městem Brnem (49%) v roce 2002 jako koordinátor Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (zkráceně IDS JMK). KORDIS JMK plní úlohu servisní organizace pro své zakladatele za účelem zajištění dopravní obslužnosti území s cílem dosažení dopravní a ekonomické optimalizace. Společnost KORDIS JMK je zodpovědná za dopravní plánování, rozvíjení, rozšiřování a provozování systému IDS JMK, za přípravu a schvalování jízdních řádů, marketing a propagaci veřejné dopravy a vedení projektů financovaných z fondů EU.

KORDIS JMK má 35 zaměstnanců včetně pracovníků Centrálního dispečinku IDS JMK a přepravní kontroly. Vedení společnosti tvoří zástupci obou vlastníků. Sídlo KORDIS JMK je v krajském městě Brně. IDS JMK byl spuštěn v roce 2004. Pokrývá 5480 km², obsluhuje 513 obcí s 1 030 tisíci obyvateli. Cílem je zaintegrovat celé území Jihomoravského kraje s 1,1 mil. obyvateli a 673 obcemi v roce 2010.

V IDS JMK kooperují všechny druhy veřejné dopravy - vlaky, regionální autobusy, městská doprava v Brně (tramvaje, trolejbusy a autobusy) a městská doprava v Adamově, Blansku, Břeclavi, Hodoníně, Kyjově, Mikulově a Vyškově (autobusy).

V letech 2004 až 2008 se KORDIS JMK podílel na realizaci dvou rozsáhlých projektů spolufinancovaných ze SROP v celkové hodnotě cca 160 mil. Kč. Jejich nositelem byl Jihomoravský kraj, KORDIS JMK zajišťoval veškerý technický a částečně i právní servis. V rámci těchto projektů bylo vybudováno více než 20 přestupních zastávek a terminálů, centrální dispečink IDS JMK, dále bylo dodáno cca 50 elektronických informačních panelů zobrazujících odjezdy v reálném čase a v neposlední řadě byla vybudována nová trolejbusová měnárna ve Šlapanicích. V následujících letech se předpokládá, že KORDIS JMK bude nositelem 3 projektů financovaných ROP Jihovýchod v celkové hodnotě 106 mil. Kč týkajících se zavádění elektronického odbavování cestujících, dopravní telematiky – dopravně informačních a řídicích systémů a dále modernizace přestupních terminálů. KORDIS JMK spolupracuje na dalších dvou projektech – projekt IN-TIME (nositel Telematix Services, a.s.) a na projektu Intespoj (CDV). V oblasti propagace a marketingu je členem konzorcia 8 evropských společností spolupracujících v rámci projektu BENEFIT a podporuje Statutární město Brno při realizaci projektu CIVITAS-ELAN.

2.2 HBH Projekt spol. s r.o.

Společnost HBH Projekt spol. s r.o. vznikla v roce 1991 odchodem majitelů a několika kmenových zaměstnanců od tehdejšího státního podniku Dopravoprojekt Brno. Od samého počátku se společnost zabývá projekcí dopravních staveb, zejména dálnic a rychlostních silnic a to ve všech stupních předprojektové i projektové přípravy. Postupně se do portfolia jejich činností dostala též inženýrská činnost (tedy vyřizování všech souhlasů, oprávnění a povolení nutných pro prosazení záměru investora od jeho samotného prvopočátku až po stavební povolení a to včetně výkupu pozemků, následných kolaudačních řízení a ostatních administrativních úkonů nutných pro zdárné ukončení celé stavby). Komplexní nabídku služeb projektové a inženýrské činnosti společnosti HBH Projekt spol. s r.o. v oboru dopravních a inženýrských staveb pak uzavírá technické dozorování staveb.

Vlastní projektová činnost společnosti zahrnuje nejen projekci silnic a dálnic, v jejímž rámci obvykle společnost vystupuje v pozici generálního projektanta, tedy koordinátora příslušného stupně projektové dokumentace, ale též projekci vodohospodářských staveb, elektro objektů a objektů vegetačních úprav (včetně dendrologických průzkumů a návrhů územních systémů stability). Společnost dále disponuje týmy odborníků na dopravní inženýrství a bezpečnost dopravy a rovněž na problematiku ekologie ve všech jejích aspektech souvisejících s výstavbou dopravních staveb (od zpracování posudků vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí (SEA) a posuzování vlivů záměrů na krajinný ráz, přes oznámení a dokumentace EIA podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, apod. až po dozorování staveb v rozsahu zákona č. 114/92 Sb. – tzv. ekodozor). V neposlední řadě má společnost ve svých řadách též několik kvalifikovaných geodetů. Formou dceřiné společnosti, ve které má HBH Projekt spol. s r.o. majoritní podíl, pak zpracovává též návrhy mostních objektů a to opět ve všech stupních projektové dokumentace. ekologické

Společnost HBH Projekt spol. s r.o. zaměstnává celkem 177 spolupracovníků v mateřské společnosti a 42 ve své slovenské organizační složce. V dceřiných společnostech je pak zaměstnáno dalších cca 90 kolegů. Ze zaměstnanců mateřské společnosti v České republice je celkem 128 vysokoškolsky vzdělaných (72%) a 35 je autorizovaných osob (20%), z toho 4 ve více oborech. Průměrný věk zaměstnanců společnosti HBH Projekt spol. s r.o. v Čechách je 40,7 let.

Organizačně je firma rozdělena do řady ateliérů. Česká mateřská firma má celkem 3 ateliéry silnic a dálnic v Brně (37 projektantů) a 1 ateliér silnic a dálnic v Olomouci (15 projektantů). Další ateliéry pak jsou: ateliér vodohospodářských staveb (7 projektantů), ateliér ekologie (11 spolupracovníků), ateliér ochrany a tvorby krajiny (4 zaměstnanci), ateliér inženýrských služeb v Brně (12 kolegů) a stejný ateliér v Ostravě (5 kolegů), ateliér dopravního inženýrství (9 kolegů), ateliér elektro (3 projektanti) a ateliér dozorování staveb (51 spolupracovníků). Dále máme zřízeno oddělení vizualizací a oddělení správy nemovitostí. Zbývající pracovníci se pak věnují zeměměřičství, zakázkové činnosti, vedení účetnictví a režijním záležitostem. V organizační složce na Slovensku jsou naši spolupracovníci rozděleni do 2 ateliérů silnic a dálnic (dislokovaných v Bratislavě a v Banské Bystrici) a dále též do ateliéru inženýrských činností a ateliéru dopravního inženýrství.

Společnost HBH Projekt spol. s r.o. je majitelem nemovitosti na ulici Kabátníkově v Brně, ve které je umístěno sídlo společnosti, vedení a zakázkové oddělení a naprostá většina projektantů. Dále máme k dispozici v nájmu kancelářské prostory v Brně na třech dalších lokalitách, v Ostravě na dvou lokalitách a v Olomouci na jedné lokalitě. Zaměstnanci

pověření technickým dozorem staveb jsou v závislosti na aktuálně dozorovaných stavbách dislokováni v pronajatých kancelářích v oblasti Hulín, Přerova, Lipníku nad Bečvou, Hladkých Životic, Ostravy a Bohumína. Všichni naši zaměstnanci jsou vybaveni odpovídající výpočetní technikou a všechna pracoviště (nejen HBH Projektu v Čechách a na Slovensku, ale i všech dceřiných společnostech) jsou propojena do jediné vysoce výkonné počítačové sítě zajišťující, mimo běžné potřeby vzájemné komunikace všech složek společnosti též každodenní bezpečnou zálohu veškeré činnosti všech zaměstnanců. Součástí tohoto vybavení je i nezbytný počet licencí všech potřebných softwarů (obvykle instalovaných jako síťové, neboť to umožňuje větší flexibilitu).

Ve společnosti HBH Projekt spol. s r.o. je zaveden systém řízení kvality dle ČSN EN ISO 9001:2001 od roku 1998 a od roku 2007 též systém ekologického řízení jakosti (environmentálního managementu) dle ČSN EN ISO 14001:2005 a systém řízení bezpečnosti práce dle OH SAS 18001:1999.

Z titulu své obvyklé pozice generálního projektanta velkých dopravních staveb je společnost každodenně stavěna do problému komunikovat s celou řadou spolupracujících firem (není neobvyklé, že dálniční stavba zahrnuje několik set stavebních objektů, na nichž se projekčně podílí množství zpracovatelů často z řad subdodavatelů, neboť žádná z projekčních kanceláří není schopna vyřešit vlastní kapacitou veškeré problémy, jež se na takové stavbě vyskytnou). Přitom státní investor v rámci svých zakázek jednoznačně vyžaduje přesnou strukturu veškerých předávaných dat (projektování výhradně v elektronické formě je samozřejmou nutností, v současnosti se začínají objevovat požadavky na zpracování projektové dokumentace ve 3D).

Společnost HBH Projekt je spoluřešitelem projektu GAČR 103/08/1278 „Aspekty životního prostředí a udržitelného rozvoje v mostním a silničním stavitelství“ a nově též partnerem v projektu CZ.1.07/1.3.03/02.0010 „Zvyšování kvalifikace pedagogů pro projektovou výuku, využití informačních a dalších moderních technologií v aplikaci na oblast dopravní výchovy“ v rámci Operačního programu Vzdělávání pro konkurenceschopnost.

Naši pracovníci se pravidelně podílí na vědeckých a výzkumných úkolech a aktivně se účastní řady odborných konferencí a dalších obdobných akcí. Náš progresivní přístup k problematice projektování silničních staveb lze doložit například faktem, že v roce 2006 byl v rámci našeho projektu realizován první vylehčený násyp dálničního tělese z EPS (extrudovaný polystyrén) na stavbě Dálnice D1, stavba 0133 Vyškov – Mořice (stavba získala v roce 2005 titul Stavba Jihomoravského kraje a nominaci na titul Dopravní stavba roku). Obdobně v roce 2004 získala na základě všeobecně progresivních řešení jiná naše stavba, stavba rychlostní silnice R35 stavba 3509 Slavonín – Přáslavice titul Stavba roku a v roce 2008 získal titul Stavba roku objekt dálničního přemostění Odry na dálnici D47, stavba 47091 Ostrava, Hrušov – Bohumín u Antošovic, tedy jeden z klíčových objektů stavby, již jsme byli generálním projektantem. V roce 2009 pak byla další stavba, na níž jsme se projekčně podíleli, tedy dálnice D47 stavba 4707 Bílovec – Ostrava, Rudná nominována na titul Stavba roku, na Cenu Státního fondu životního prostředí ČR a na Cenu Státního fondu dopravní infrastruktury.

2.3 *Dopravní podnik města Brna, a.s.*

Akciová společnost Dopravní podnik města Brna je dominantním dopravcem městské hromadné dopravy v Brně. Je nejstarším dopravním podnikem na území České republiky. neboť první dopravní systém – koňská tramvaj byla uvedena do provozu v roce 1869. Stávající akciová společnost vznikla ze státního podniku a byla založena 1. 1. 1998. má Podnik obsluhuje plochu 250 km², a to nejen na území města Brna. O spokojenost cestujících se stará přibližně 1 300 řidičů a 1 700 dělníků a techniků. Denně podnik přepraví skoro jeden milion cestujících. Přepravu cestujících zajišťují tramvaje, trolejbusy a autobusy. Celkový počet vozidel je cca 720 ks. Podnik zajišťuje rovněž provoz lodní dopravy na Brněnské přehradě. K dispozici je 6 ks lodí s elektrickým akumulátorovým pohonem.

DPMB, a.s. má své provozy v areálech:

Novobranská 18 (útvár GŘ, tarifní odbor, úsek Provozního ředitele, Dopravní dispečink)

Hlinky 151 – Pisárky (provozovna tramvají, infrastruktura podniku, úsek TR a ER, personální odbor, autoškola)

Hudcova 74 – Medlánky (provozovna tramvají, provozovna autobusy, ústřední dílny, vrchní stavba)

Hviezdoslavova 1a – Slatina (provozovna autobusy, provozovna trolejbusy)

Jundrovská 57 – Komín (provozovna trolejbusy)

Svitavská 4 – Husovice (provozovna trolejbusy, infrastruktura provozu)

Přístavní 40 – Bystrc (provozovna lodní dopravy)

Tábor 18 – Žabovřesky (energetický dispečink, infrastruktura provozu)

podnik disponuje celkem s 27 trakčními měnirami, které jsou umístěny i v dalších lokalitách mimo uvedené areály

Výpočetní systémy zajišťuje Odbor informačních technologií a to jak po stránce HW tak i SW, včetně správy sítí. V podniku je využíván pro řízení dopravy Řídící a informační systém (RIS) založený na sledování polohy vozidel prostřednictvím GPS, dále je v podniku využíván ekonomicko-správní systém SAP, dálkové řízení měniren SAT a řada dalších drobnějších SW aplikací.

Podnik je certifikován podle ČSN EN ISO 9001:2009, ČSN EN 13816:2003 a ČSN EN ISO 38434-2:2006 a v podniku je zaveden systém QMS – systém managementu jakosti. Podnik je nositelem licencí pro provozování drážní a autobusové dopravy.

Podnik je členem Sdružení dopravních podniků České republiky (19 dopravních podniků v ČR) a aktivně pracuje v odborných skupinách tohoto sdružení:

- Dopravně-provozní
- Tramvaje
- Trolejbusy
- Autobusy
- Tramvajové tratě
- Pevná trakční zařízení
- Ekonomická
- Převážná kontrola
- Personalistika

Podnik velmi úzce spolupracuje s celou řadou firem působících v oblasti dodávek pro městskou hromadnou dopravu. Z těch nejvýznamnějších jsou to: Škoda Transportation, Iveco CZ, SKD, Eon, JMP, Dopravní stavby Brno, OHL, Firesta, ŽSD, OMV, Shell BUSE a další.

V zahraniční oblasti je podnik členem mezinárodního sdružení veřejné dopravy UITP v Bruselu a spolupracuje s dopravními podniky ve Vídni, Drážďanech, Lipsku, Bratislavě, Košicích a v dalších městech.

Podnik je zapojen do projektů v rámci Regionálního operačního programu (ROP), projektů CIVITAS

Zástupce podniku pracuje v Technické normalizační komisi při Úřadu pro technickou normalizaci.

2.4 PRAGOPROJEKT, a.s.

PRAGOPROJEKT, a.s. (dále jen společnost) je projektově-inženýrská společnost s širokou domácí i zahraniční zkušeností v oboru dopravních a inženýrských staveb. Společnost je česká, plně nezávislá, bez jakéhokoliv vlivu zahraničního kapitálu. Hlavním působištěm společnosti je Česká republika. Svoji základnu má v Praze, regionální projektové ateliéry v Liberci, Karlových Varech a Českých Budějovicích.

Společnost působí na trhu projektových prací v České republice od roku 1969, kdy vznikla oddělením od firmy Dopravoprojekt. V současné době je kapitálově propojena se společnostmi TUBES spol. s r.o. (52 %) – specializace tunely, a Alfa 04 a.s. (40%) – multidisciplinární projektová společnost v Bratislavě.

Hlavní specializací společnosti jsou silniční a dálniční stavby, městské komunikace, pozemní stavby, mosty, tunely, kolektory, železniční a městská kolejová doprava, vše vč. ekonomického posuzování investic metodou HDM-4, dopravních průzkumů a jejich vyhodnocení. Společnost dále provádí kompletní rozsah inženýrských činností včetně supervizí na velkých dopravních stavbách a technických dozorů.

Společnost zabezpečuje také speciální služby, tj. prohlídky a diagnostický průzkum mostů, posouzení vlivu staveb na životní prostředí včetně vyhodnocení vlivu na krajinný ráz, pořizování geodetických podkladů, zajišťování záborových elaborátů a měření, výkupy pozemků, geologické průzkumy, grafické aplikace, aplikace GOS – telematika.

Společnost vyvíjí a prodává svůj vlastní softwarový systém pro projektování silničních staveb i návazných oborů (RoadPAC), spoluvytváří a distribuuje technické předpisy rezortu silničního hospodářství (směrnice, dodací podmínky staveb, TKP a další) a podílí se také na tvorbě předpisů a norem z oblasti dopravní infrastruktury.

Společnost má zavedeny systémy řízení dle ČSN EN ISO 9001:2009, ČSN EN ISO 14001:2005 a ČSN OHSAS 18001:2008. Veškerá snaha společnosti je směřována na vybudování multidisciplinární projektové inženýrské společnosti se širokým profesním záběrem, která svým zákazníkům poskytne komplexní služby v investiční výstavbě, počínaje odbornými konzultacemi, posudky, ekonomickým vyhodnocením investičního záměru, přes pomoc při získávání úvěrů, zpracování projektové dokumentace všech stupňů, vč. provedení potřebných průzkumů, až k zajištění inženýrské činnosti včetně výkupů pozemků a stavebního dozoru při realizaci stavby.

Regionální projektové ateliéry zajišťují přímý kontakt se zákazníkem, což urychluje a usnadňuje pracovní styk s ním a eliminuje se tak případná neoperativnost při komunikaci s centrem společnosti. Tyto pobočky umožňují plně vyhovět potřebám a přání zákazníka,

okamžitě reagovat na vyvolané změny a mají přitom plnou odbornou podporu a pomoc vlastního profesionálního potenciálu v centru společnosti v Praze.

2.5 Kybertec, s.r.o.

Firma Kybertec, s. r. o. je dodavatelská a vývojová organizace pro informační systémy z oblasti dopravy a průmyslu. Společnost byla založena v roce 2003 v Chrudimi jako organizace v oblasti průmyslových informačních systémů, telematiky, oblasti výzkumně vývojových projektů, aplikace pokročilých metod identifikace systémů, matematického modelování a aplikované umělé inteligence. Společnost disponuje vlastními technickými a personálními kapacitami pro návrh, vývoj, implementaci a dlouhodobý servis informačních celků (HW a SW) pro oblast nejen dopravního a průmyslového, ale i obecného použití.

Firma má 15 vysoce kvalifikovaných zaměstnanců. Organizační struktura je plochá, což se osvědčilo pro vývojové, konzultační a dodavatelské služby charakteru, které firma poskytuje.

Společnost sídlí v budově Administrativního a ekonomického centra v Chrudimi, v Tovární ulici. Disponuje dále pracovištěm v Praze na adrese Sokolovská 32, Praha 2. Firma je vybavena výkonným výpočetním HW na bázi vlastního clusteru počítačů pro matematické simulace. SW obsahuje všechny potřebné vývojové prostředky, simulační prostředky a toolboxy pro oblasti simulací v dopravě, průmyslu a obecném vývoji.

Kybertec spolupracuje s mnoha společnostmi, vývojovými organizacemi a výzkumnými institucemi v ČR i v zahraničí (EU). Mezi hlavní domácí spolupracující firmy patří firma SATRA, spol. s r. o. – inženýrská firma s rozsáhlou nabídkou v oblasti investiční výstavby, realizace podzemních staveb a dalších činností, METROSTAV, ELTODO, STRABAG, dále PZP a.s. – inženýrská firma dodávající tepelná čerpadla s vysokou účinností a disponující unikátním know-how pro simulace chování tepelných čerpadel a souvisejících technologií, SUMO, spol. s.r.o. – pro dodávky ASŘTP, SRTP a EMI a dále např. ukrajinská společnost Profikom, se sídlem Lvov, zastupuje firmu na Ukrajině, Společnost rovněž spolupracuje s vysokými školami, Akademii věd a dalšími výzkumnými organizacemi.

Společnost zastupuje na Ukrajině firma PROFIKOM Lvov, pro průmyslové systémy v potravinářství firma Swystem Logic ve Švýcarsku, na polském trhu pak firma LOGICON.

Firma realizuje projekty výzkumu v oblasti dopravy financované MD. Dále projekty pro privátní partnery realizuje společnost v úzké součinnosti se zákazníkem a jeho specifickým potřebám.

Firma se dlouhodobě účastní projektů FP5, FP6 v oblastech dopravy a kosmického průmyslu.

Firma disponuje know how v oblasti telematických dopravních systémů, budování telematických center TIC a systémy hodnocení bezpečnosti na pozemních komunikacích. V těchto oblastech se účastníme i mezinárodních jednání např. ve skupinách ITA AITES COSUF a jedná se tedy o problematiku, kde můžeme nabídnout širokou možnost kontaktů a informací. Tyto znalosti bychom rádi uplatnili v TP.

3 Profil univerzit a výzkumných institucí

Univerzity a výzkumné instituce, které se budou podílet na vývojových, výzkumných a inovačních projektech zahrnují:

ČVUT fakulta dopravní

VŠB TU Ostrava

VUT Brno

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

3.1 ČVUT Fakulta dopravní

Jednou z předních priorit fakulty je oblast vědy a výzkumu. Výzkumné záměry na fakultě i navazující výzkumná činnost vychází z aktuálních potřeb oboru i z kvalifikované vize dlouhodobého rozvoje. Proto jsme se zaměřili na výzkum spolehlivosti dopravních systémů, predikční diagnostiku, na základní výzkum, který se týká informačního výkonu informačních systémů a to zejména v dopravě a telekomunikacích. Fakulta se postupně stala významným výzkumným pracovištěm v oboru dopravní telematiky, přičemž si získala uznání a prestiž i v evropském měřítku. Mezi konkrétní témata vysoko ceněná i v zahraničí patří výzkum procesů spojených se ztrátou bdělosti řidičů, pilotů, operátorů v náročných situacích (tzv. mikrosnávků), predikce kolizních stavů a jejich technické zabezpečení.

O růstu zájmu zahraničních výzkumných týmů spolupracovat s naší fakultou svědčí členství fakulty v několika Evropských sítích excelence. Jako příklad může posloužit síť EURNEX, kde jsou pracovníci fakulty dokonce ve vedoucích koordinačních funkcích, do kterých byli zvoleni reprezentanty více jak 40 vědeckých pracovišť z celé Evropy.

V oblasti pedagogické práce se fakulta dlouhodobě koncepčně zaměřuje na udržení atraktivity studia v akreditovaných oborech ve všech třech stupních studijních programů. Proto udržujeme kontakty se středními školami, informujeme o novinkách ve studiu a dokonce vyhlašujeme soutěže o nejlepší studentskou středoškolskou práci z oblasti dopravy a pro středoškolačky pořádáme konferenci, kde jsou uváděny výsledky těchto prací. Atraktivitu studia na Fakultě dopravní také podporujeme přípravou nových programů. Je jím například studijní obor: „Inteligentní dopravní systémy“ a také zcela nový obor: „Bezpečnost systémů a soustav“. Evropská unie posuzuje vývoj v dopravě ve světle své dopravní politiky, která řadí mezi priority dopravní telematiku, udržitelný rozvoj, preferenci hromadné dopravy, revitalizaci železnice, vyšší standardy bezpečnosti a spolehlivosti.

Jednou z předních priorit fakulty je oblast vědy a výzkumu. Výzkumné záměry na fakultě i navazující výzkumná činnost vychází z aktuálních potřeb oboru i z kvalifikované vize dlouhodobého rozvoje. Proto jsme se zaměřili na výzkum spolehlivosti dopravních systémů, predikční diagnostiku, na základní výzkum, který se týká informačního výkonu informačních systémů a to zejména v dopravě a telekomunikacích. Fakulta se postupně stala významným výzkumným pracovištěm v oboru dopravní telematiky, přičemž si získala uznání a prestiž i v evropském měřítku. Mezi konkrétní témata vysoko ceněná i v zahraničí patří výzkum procesů spojených se ztrátou bdělosti řidičů, pilotů, operátorů v náročných situacích (tzv. mikrosnávků), predikce kolizních stavů a jejich technické zabezpečení.

Hlavní oblasti výzkumu a vývoje, na které se Fakulta dopravní ČVUT zaměřuje jsou:

- Rozvoj metod systémové analýzy, algoritmů a statistických metod pro dopravu a spoje.
- Automatické systémy v dopravě, diagnostika dopravních systémů a procesů.
- Modely dopravy a řízení dopravních procesů v území.
- Modelování chování konstrukcí dopravních cest při zatížení dopravními prostředky v reálném prostředí.
- Vliv, úloha a bezpečnost člověka v dopravním procesu.
- Rovněž probíhá intenzivní výzkum v dalších oblastech, jako jsou:
- Detekce a predikce mikrosprávků.
- Telematika a přenos informací.
- Zkoumání mechaniky kolizních dějů mezi účastníky dopravního procesu.
- Úrazová biomechanika.
- Využití GIS systémů v modelování dopravy.
- Certifikace v železniční a letecké dopravě.
- Modelování emergenčních myšlenkových procesů řidičů a pilotů.
- Interaktivní vztahy mezi vozidly v silniční dopravě, cyklisty a chodci.
- Interakce operátor-vozidlo.
- Hodnocení investic v dopravě
- Monitorování a kontrola přepravy nebezpečných nákladů
- Znalostní systémy pro dopravu
- Prevence dopravních nehod

FD má unikátní pracoviště pro výzkum a vývoj, které mohou být využívány jak v rámci výzkumu, tak i v doplňkové činnosti.

Významná mezinárodní spolupráce ve výzkumu a vývoji

V roce 2008 pokračovala Fakulta dopravní ČVUT ve výzkumné a vědeckoorganizační práci v European Rail Research Network of Excellence – EURNEX (Prof. Ing. Petr Moos, CSc.-viceprezident). Na řešení problematiky „Validation and testing methods and product qualification“ (kordinátor-Prof. Ing. Petr Moos, CSc.) pracují univerzity, výzkumné ústavy z regionální sítě Central and East European Countries (CEEC) společně s FAV Berlin, Birmingham University UK, INRETS France, NITEL Italy a International Union of Railways.

V rámci integrovaného projektu FP6 – Innovative Track Systems probíhá mezinárodní spolupráce s DB Netz AG, SNCF, Laboratoire Central des Ponts et Chaussées, Banverket, University Karlsruhe, Manchester Metropolitan University, University of Birmingham a UIC. Tato spolupráce na výzkumu systémů a prvků železniční evropské infrastruktury umožňuje a uplatnit výsledky výzkumu na tvorbě evropských dispozic pro železniční infrastrukturu v zemích EU. Cílem projektu je snížit náklady v rámci celého životního cyklu (Life Cycle Cost) a současně zlepšovat charakteristiky v oblasti spolehlivosti, dostupnosti, udržitelnosti a bezpečnosti (RAMS) transevropského konvenčního smíšeného železničního systému.

Úzká spolupráce Fakulty dopravní ČVUT s vědeckými pracovišti a firmami z oblasti železniční infrastruktury v ČR umožnila vytvořit národní Technologickou platformu – Interoperabilita železniční infrastruktury, která sdružuje 12 českých firem, 3 univerzity (ČVUT, VUT Brno, Univerzita Pardubice), 3 výzkumné ústavy (VÚŽ, VÚKV, TAZUS) a 1 projektový ústav (SUDOP) a Vyšší odbornou školu v Děčíně. Cílem tohoto sdružení je za

pomocí nejnovějších poznatků dosáhnout v oblasti výstavby železničních tratí, jejich elektrifikace a produkce sdělovacího a zabezpečovacího zařízení souladu s technickými podmínkami interoperability požadované EU. V rámci této aktivity je navázána významná spolupráce s European Railway Research Advisory Council (ERRAC) a s European Federation of Railway Track Work Contractors (EFRTC).

Zahraniční vztahy ČVUT FD jsou soustředěny na partnerské univerzity, společné studijní projekty formou "double degree" nebo "join degree" a naplňováním programu Erasmus a to nejen výměnou studentů. V rámci programu ERASMUS se dohodla ČVUT FD s Vocational College of Traffic and Transport v Mariboru, Slovinsko na výměně pedagogů a studentů a zavedení dvou výukových programů v anglickém jazyce v Praze a v Mariboru.

V roce 2008 vstoupila ČVUT FD do sítě ITS EduNet, jejíž posláním je harmonizace studia a následné vzdělávání odborné veřejnosti v oboru Inteligentních dopravních systémů. Této síti se účastní následující partnerské univerzity:

Istituto Superiore Mario Boella (ISMB) - <http://www.ismb.it>

Technische Universitaet Muenchen (TUM) - <http://portal.mytum.de>

Transportation Research Group (TRG) - <http://www.trg.soton.ac.uk>

Technikum Wien (FHTW) - <http://www.technikum-wien.at>

Traffic Technical Institute (TTI) - University of Ljubljana - <http://www.pti.fgg.uni-lj.si>

ČVUT FD se přímo podílí na přípravě a realizaci výukových akcí této skupiny a v roce 2009 je dohodnuta lektorská účast ČVUT FD např. v „V2X Communications“ kurzu pro specialisty především z automobilového průmyslu (Ingolstadt, SRN).

Na základě spolupráce v rámci sítě ITS EduNet byl odsouhlasen program společného studia programu ITS formou "double degree" s univerzitami:

Technikum Wien (FHTW) - <http://www.technikum-wien.at>

Linköping University, Sweden - <http://www.ida.liu.se>

Pracovníci ČVUT FD zastupují ČR též ve standardizačních komisích – např. CEN/TC278/WG1, ISO/TC204/WG5 a i v rámci vyšší správní úrovně této organizace. Aktivní účast pracovníků ČVUT FD dotvrzuje např. fakt, že pracovní skupina WG1 oficiálně potvrdila zájem ověření principů právě dokončovaného standardu ISO 17575 v prostředí českého pilotního projektu „Hybridního mýtného systému“.

V roce 2008 byl projednán konkrétní plán spolupráce mezi ČVUT FD a University of Texas at El Paso (v roce 2005 byla podepsána smlouva o spolupráci mezi ČVUT a University of Texas at El Paso (UTEP), která se týká celého rozsahu pedagogické a výzkumné činnosti obou institucí;

V souladu se plánem ČVUT FD zavedení nového oboru „Bezpečnostní inženýrství v dopravě“, byla ČVUT FD přizvána na práci v rámci skupiny ESRIFF (European Security Research and Innovation Forum).

ČVUT FD se účastnila v roce 2008 jako jeden z partnerů jednoho ze čtyř pilotních projektů budoucího evropského technologického institutu (EIT - European Institute of Technology),

kdy uspěla v projektu GAST (Green and Safe Road Transportation). Cílem tohoto projektu je navázat kontakty a pokusit se o pilotní spolupráci v rámci dalších univerzit a komerčních partnerů.

ČVUT Fakulta dopravní se do TP zapojí v oblasti vědy a výzkumu a to v celé šíři aktivit, kterými se fakulta zabývá.

3.2 *VŠB-TU Ostrava, Fakulta strojní, Institut dopravy, Ústav pozemní dopravy*

Ústav pozemní dopravy vznikl 1.10. 2008 jako nástupnický útvar Ústavu kolejové dopravy a Ústavů silniční dopravy, jejichž historie sahá do roku 1994. Vědecko – výzkumná činnost pracovníků ústavu je zaměřena na řešení problémů dynamiky jízdy dopravních prostředků, spolehlivosti dopravních prostředků a dopravních systémů, na řešení logistických systémů. Pracovníci ústavu se podílejí na řešení celé řady projektů v rámci operačních programů financovaných ze zdrojů EU a spolupráce s praxí (Škoda Transportation Plzeň, Vagónka Vítkovice, MSV Elektronika, s.r.o. Studénka, TÜV SÜD, s.r.o., Drážní inspekce ČR, Policie České republiky). Spolupráce se rozvíjí také s akademickými pracovišti, zejména s Dopravní fakultou J. Pernera Univerzity Pardubice a dalšími vzdělávacími institucemi. Náplní činnosti ústavu je dále výchova studentů ve všech stupních vysokoškolského studia počínaje bakalářským až po doktorský stupeň v prezenční i kombinované formě. V oblasti pedagogické se pozornost soustředí na výuku technických a technologických disciplín souvisejících se stavbou a provozem silničních a kolejových dopravních prostředků, technologie, organizace a řízení v dopravních systémech a logistiky. Důraz je kladen také na výuku informačních technologií. Součástí ústavu pozemní dopravy jsou také laboratoř kolejové dopravy, laboratoř silniční dopravy a laboratoř silničních vozidel.

Popis dosavadních činností v oblasti organizace a provozu silniční a městské dopravy a silničních vozidel s ohledem na zapojení do projektu Technologická platforma silniční doprava:

1. V oblasti **organizace a provozu silniční a městské dopravy** v rámci Laboratoře silniční dopravy:

Současná činnost:

- sledování a hodnocení chování účastníků dopravy z hlediska bezpečnosti silničního provozu pomocí videoaparatury s využitím Folprechtovy videoanalýzy konfliktních situací - metodiky, která byla vyvinuta pracovníky Laboratoře silniční dopravy
- měření rychlostí, intenzit a složení dopravního proudu zařízením Viacount II a jeho následné vyhodnocení speciálním software ViaGraph
- měření a vyhodnocování přepravních a dopravních charakteristik v hromadné osobní dopravě
- měření spokojenosti a hodnocení kvality MHD dle metodiky vyvinuté pracovníky Laboratoře silniční dopravy

Další plánovaná činnost:

- podrobnější analýzy dopravních proudů s využitím radaru, sčítacích karet apod. umožňující rozlišení osobních a nákladních vozidel, převedení záznamů do elektronického formátu dále zpracovatelného na PC
- modelování dopravních proudů s využitím moderního softwarového vybavení (videodetekce, návrh signalizace, liniové koordinace apod.)
- videosimulace, pomocí které lze sledovat chování účastníků silničního provozu při různých dopravních situacích
- měření hlukových a plyných emisí a sledování jejich vlivu na životní prostředí
- na základě výše uvedeného zdokonalovat úroveň výuky, výzkumu, podnětů pro dopravní orgány města a kraje apod.
- další spolupráce s firmami na konkrétních dopravních problémech

Realizované projekty, studie a další akce:

- řešení studie „Studie autobusové dopravy ve městě Ostrava“
- projekt „Optimalizace sítě linek MHD Opava“
- vzdělávací projekt ESF "Zvyšování kvalifikace v oblasti Doprava"
- vzdělávací projekt ESF „Zvyšování kvalifikace v oblasti Doprava - Manažer silniční dopravy“
- vzdělávací projekt ESF "E-learningové prvky pro podporu výuky odborných a technických předmětů"
- akce „Škola bezpečné jízdy“
- projekt FRVŠ „Multimediální studijní materiály pro prezenční i kombinovanou formu studia předmětu Městská hromadná doprava“
- projekt FRVŠ "Studijní multimediální materiály pro výuku předmětu Organizace a řízení dopravy"
- grant Grantové agentury ČR "Návrh metodiky financování dopravní obslužnosti"
- připomínky ke znění zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích

Technické vybavení Laboratoře silniční dopravy využívané v současné době:

- sčítací zařízení Viacount II
- digitální videokamera Sony DCR-TRV60E s příslušenstvím, vč. software na zpracování videa a stativem Velbon CX-560
- ostatní běžné vybavení – rollmetr, digitální fotoaparáty, diktafony, PC, tiskárny apod.

Využití výsledků činnosti Laboratoře silniční dopravy ve výzkumu apod.:

- odborné přednášky, publikování na odborných konferencích, granty, studie, odborné zprávy apod. v oblasti silniční a městské dopravy

Spolupráce Laboratoře silniční dopravy s firmami:

- UDIMO, s.r.o.
- Ostravské komunikace, a.s.

- Centrum dopravního výzkumu, Brno
- Ministerstvo dopravy, oddělení BESIP, Praha
- Dopravní podnik Ostrava, a.s.
- CONNEX Morava, a.s., Ostrava
- Koordinátor ostravského dopravního integrovaného systému, s.r.o. (KODIS)
- Magistrát města Ostravy (MMO)
- Ing. Petr Gross, s.r.o. Milotice nad Bečvou - výroba plastových dílů pro bílou techniku a díly pro automobilový průmysl

Současná činnost

V současné době využívá Laboratoře silničních vozidel pro výuku a měření dva automobily Škoda (Fabia a Octavia) a následující technické vybavení:

Válcová výkonová zkušebna **Maha LPS 2000**

Válcová výkonová zkušebna Maha LPS 2000 umožňuje provádět následující typy měření:

- měření výkonu při konstantní rychlosti nebo tažné síle
- simulace jízdních odporů
- kontrola tachometru (rychlost a ujeté kilometry)
- stopky k měření zrychlení mezi dvěma volně volitelnými rychlostmi
- grafické a numerické znázornění výkonu přeneseného na kola, ztrátového výkonu a výkonu motoru

Tester řídicích jednotek **Atal AT 520**

TESTER AT 520 je stavebnicový systém pro diagnostiku elektronických i jiných systémů v motorových vozidlech. Přístroj je určen pro diagnostiku všech systémů (motor, ABS, ASR, airbag, navigace, ...) po sériové lince na vozidlech VW, ŠKODA, AUDI, SEAT

Analyzátor výfukových plynů **Atal AT 501**

Přístroj je určený pro emisní kontroly zážehových, případně vznětových motorů ve stanicích měření emisí. Čtyřsložkový analyzátor výfukových plynů je proti běžným analyzátorům rozšířen o speciální funkce používané při kontrole motorů s elektronickým řízením přípravy směsi a zapalování vybavených katalyzátorem a lambda sondou. Mimo zmíněného lambda testu umožňuje provést i základní nastavení zapalování.

Realizované projekty, studie a další akce

- ve spolupráci Laboratoře silničních vozidel a Výzkumného energetického centra VŠB – TU Ostrava bylo realizováno měření obsahu dusíku ve výfukových plynech.
- laboratoř silničních vozidel svým vybavením a spoluúčastí také pomáhá doplňovat výuku studentů a umožňuje realizovat experimenty. V rámci těchto činností byly realizovány práce „Metodiky určování objemu zavazadlového prostoru osobních automobilů“, „Úpravy osobních automobilů pro zlepšení jejich parametrů“ atd.
- ve spolupráci Laboratoře silničních vozidel, Laboratoře silniční dopravy, Výzkumného energetického centra VŠB – TU Ostrava a Policie ČR je realizována řada měření emisí vozidel ve vztahu k různým jízdním situacím, složení dopravního proudu, modelujícím

reálný provoz (např. obsahu dusíku ve výfukových plynech, existence nesledovaných emisních složek, atd.)

- sledování výkonových charakteristik a emisí vozidel v závislosti na složení paliva (benzín, plyn)
- sledování změny brzdných účinků silničních vozidel v návaznosti na jejich kilometrický proběh
- spolupráce s Autorizovaným metrologickým střediskem – tachografy, sledování vozidel, jízdní režimy

Spolupráce Laboratoře silničních vozidel s firmami:

- Výzkumné energetické centrum VŠB – TU Ostrava;
- Policie ČR,
- Škoda-Auto a.s., apod.

Fakulta stavební, katedra dopravního stavitelství

Katedra dopravního stavitelství na Fakultě stavební VŠB-TU Ostrava zabezpečuje vysokoškolské a celoživotní vzdělávání v oborech dopravní stavitelství a dopravní inženýrství. Podílí se na výzkumné činnosti, provádí posudkovou a znaleckou činnost v oblasti svého působení. V rámci spolupráce s praxí a se státní správou zpracovává studie a vykonává i projektovou činnost.

Katedra svými pracovníky pokrývá oblast kolejové i nekolejové dopravy. Členy katedry jsou tři autorizovaní inženýři pro obor Dopravní stavby a jeden autorizovaný technik pro obor Dopravní stavby – nekolejová doprava. Dva členové katedry absolvovali školení Bezpečnostní audit pozemních komunikací.

Katedra disponuje sčítacím zařízením VIACOUNT pro automatizované provádění dopravně inženýrských průzkumů a vlastní některé softwarové nástroje pro modelování dopravy.

Členové katedry se aktivně podílejí na přípravě a tvorbě legislativních předpisů v oblasti svého působení, a to aktivním působením v Technicko normalizačních komisích při Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a zkušebnictví. Zástupci katedry se účastní také na projednávání revizí a změn ČSN. V rámci své odbornosti zpracovávají příslušníci katedry oponentní posudky projektů výzkumu a vývoje pro tuzemské poskytovatele i pro slovenskou Agenturu na podporu výskumu a vývoje (APVV).

V předchozím období Katedra dopravního stavitelství ve spolupráci s Institutem dopravy na Fakultě strojní VŠB-TUO a s Centrem dopravního výzkumu v Brně úspěšně realizovala projekt ESF Zvyšování kvalifikace v oblasti Doprava.

V současnosti Katedra dopravního stavitelství řeší výzkumný projekt Ministerstva dopravy č. CG911-008-910 Vliv geometrie stavebních prvků na bezpečnost a plynulost provozu na okružních křižovatkách a možnost predikce vzniku dopravních nehod.

Vysoké učení technické v Brně, fakulta stavební, Ústav pozemních komunikací,

Primárně se Ústav pozemních komunikací zabývá pedagogickou činností se specializací na:

- dopravní inženýrství, teorie dopravního proudu, sběr a vyhodnocení dat, kapacitní výpočty
- návrh trasy, detailní projektování silničních konstrukcí, aplikace silničních norem
- zemní konstrukce a zemní práce
- materiály a technologie pro stavbu silnic
- návrh a výpočetní posouzení vrstev vozovky

- městské komunikace
- křižovatky
- dopravní zklidňování
- mechanizace a provádění silničních staveb
- software pro projektování silnic
- Odborné zaměření ústavu pozemních komunikací se dá shrnout do následujících bodů:
- ověřování a posuzování projektových standardů pozemních komunikací
- teorie dopravního proudu a kapacitních výpočtů
- ověřování vhodnosti materiálů pro údržbu pozemních komunikací
- technologie údržby a oprav vozovek
- zásady pro územní plánování
- organizace a řízení dopravy
- dopravní průzkumy a modely (IAD, MHD)
- životní prostředí
- bezpečnost silniční dopravy
- posuzování vozovek
- návrh údržby a oprav vozovek
- vývoj nových krytů pro konstrukční vrstvy vozovek

Doplňkovou činností Ústavu pozemních komunikací je:

Hospodářská činnost je zaměřena na tvorbu technických norem, do oblasti studií a projektování PK včetně měření a počítačového zpracování, na dopravní řešení PK, na organizaci a řízení dopravy, na sčítání dopravy a jejich vyhodnocování, na posuzování vozovek a návrhy opatření na údržbu a opravu, na návrh směsí do konstrukčních vrstev, posouzení kameniv, asfaltových pojiv a asfaltových zálivek.

Kooperace a spolupráce se zahraničními partnery: CONSULTTEST, Švýcarsko, konzultační činnost a laboratorní zkoušky, Bundesforschungs- und prüfzentrum ARSENAL WIEN, Rakousko, konzultační činnost a laboratorní zkoušky, Technische universitaet WIEN, Rakousko, výuka PHONIX PAVEMENT CONSULTANTS VEJEN, Dánsko, konzultační činnost a laboratorní zkoušky

poradenská a konzultační činnost: studie, projektování, dopravní průzkumy - IAD, MHD, dopravní modely (IAD, MHD), soudně znalecké posudky, odborné expertizy

Ústav pozemních komunikací se podílel na řešení celé řady projektů z oblastí zvyšování bezpečnosti silničního provozu, dopravního inženýrství a návrhu nových technologií pro konstrukce vozovek.

Ověřené technologie a certifikované metodiky za posledních 5 let

Recyklace asfaltových vrstev za studena na místě asfaltovou emulzí	20.10.2006
Technický předpis pro recyklaci asfaltových vrstev za studena na místě asfaltovou emulzí	15. 4. 2007
Metodika identifikace nehodových úseků a návrh údržby a oprav	20. 8. 2007

Gumoasfaltová směs pro kryty vozovek	25. 10. 2007
ČSN EN 14227-12 Směsi stmelené hydraulickými pojivy - Specifikace – Část 12: Zeminy upravené struskou	1. 4. 2008
ČSN EN 14227-2 Směsi stmelené hydraulickými pojivy - Specifikace - Část 2: Směsi stmelené struskou	1. 4. 2008
ČSN 73 6127-2 Stavba vozovek - Prolévané vrstvy - Část 2: Penetrační makadam	1. 4. 2008
ČSN 73 6127-2 Stavba vozovek - Prolévané vrstvy - Část 4: Kamenivo zpevněné popílkovou suspenzí	1. 4. 2008
ČSN 73 6160 Zkoušení asfaltových směsí - Laboratorní návrh asfaltové směsi	1. 4. 2008
Zkoušky hotových úprav - asfaltových vrstev	1. 4. 2008
Recyklace hutněných asfaltových vrstev vozovek za studena na místě s použitím asfaltové emulze	1. 9. 2008
Hutněné asfaltové vrstvy s pojivem modifikovaným pryžovým granulátem z pneumatik	26. 10. 2008
Drenážní koberec s asfaltem modifikovaným pryžovým granulátem	10. 11. 2008
Hutněné asfaltové vrstvy s pojivem modifikovaným pryžovým granulátem z pneumatik	19. 12. 2008

3.3 Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV) je veřejnou výzkumnou institucí a jedinou dopravní vědecko-výzkumnou organizací v působnosti Ministerstva dopravy (MD). Bylo zřízeno v roce 1992 jako právní nástupce českých částí Výzkumného ústavu dopravního v Žilině. CDV tak úspěšně pokračuje v činnosti, která má již více než padesátiletou tradici.

Základním posláním CDV je výzkumná, vývojová a expertní činnost s celostátní působností pro všechny obory dopravy a zajišťování servisních činností pro MD a další orgány a organizace státního, veřejného i soukromého sektoru.

CDV zaměstnává přes sto čtyřicet odborných pracovníků v oblastech bezpečnosti silničního provozu, životního prostředí, dopravního inženýrství, technologie, systémů hospodaření i diagnostiky dopravní infrastruktury, dopravní telematiky, humánních aspektů v dopravě,

dopravní psychologie, sociologie, urbanismu, osobní, nákladní, cyklistické, pěší a kombinované dopravy, průřezových oborů dopravy na pozemních komunikacích, železnicích a v letecké dopravě. CDV je významně zapojeno do mezinárodní vědecko-výzkumné spolupráce. Přibližně 20 % z výzkumných finančních prostředků je ze zahraničí. Prostřednictvím svého informačního střediska i pořádáním konferencí, seminářů a školení pomáhá CDV rozšiřovat výsledky výzkumu i nejnovější zahraniční poznatky mezi dopravní veřejnost.

V roce 2007 proběhla transformace původní státní příspěvkové organizace na novou právní formu veřejné výzkumné instituce. Odborná témata jsou sdružena do tří divizí:

divize rozvoje dopravy
 divize dopravní infrastruktury a životního prostředí
 divize bezpečnosti a dopravního inženýrství.

CDV má zavedeno projektové řízení zakázek, certifikován systém managementu jakosti podle ISO 9001 a akreditované laboratoře divize dopravní infrastruktury a životního prostředí.

Nová právní forma zachovala zřizovatelskou roli ministerstva dopravy, které je pro CDV nadále nejvýznamnějším strategickým partnerem, avšak otevřela možnosti k užší spolupráci s ostatními ministerstvy, zejména s ministerstvem životního prostředí, vnitra a s ministerstvem pro místní rozvoj. Velmi slibně se rozvíjí spolupráce s kraji, městy i obcemi, s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, drážními organizacemi a také s vysokými školami.

CDV vyhledává spolupráci s komerčními firmami, jimž chceme být oporou a partnerem při zavádění nových technologií získaných buď vlastním výzkumem v CDV nebo prostřednictvím transferu technologií od široké sítě zahraničních partnerů.

Posláním CDV je tedy být uznávanou a odborně nezávislou organizací, jejíž výsledky práce jsou přínosné pro rozvoj dopravního sektoru, a to jak z pohledu občanů, státu, vlády, ministerstva dopravy, samosprávy krajské, městské i obecní, vysokých škol, médií, tak i z pohledu komerčního sektoru. Z toho vyplývá krátce formulovaná mise ústavu: ***Naše znalosti Vaším zdrojem.***

Relevanci Centra dopravního výzkumu, v.v.i. pro rozvoj daného odvětví a TP rovněž dokládají přihlášky patentů a zapsané užitné vzory uvedené v následující tabulce.

Patenty a užitné vzory

Laboratorní geotechnické zkušební pole
Zapojení pro měření zrychlení ve třech osách
Mobilní měřicí zařízení pro pasport pozemních komunikací
Stacionární měřicí zařízení pro měření dopravně-inženýrských charakteristik pozemních komunikací
Komunikační a ovládací zařízení pro varovné a výstražné informační či navigační systémy, využívané zejména v dopravních prostředcích
Automatický preventivní systém monitorování dopravy
Laboratorní míchačka
Laboratorní geotechnické zkušební pole pro provádění cyklických zkoušek
Komunikační a ovládací zařízení pro varovné a výstražné informační či navigační systémy,

využívané zejména v dopravních prostředcích
Kapsle z vlákna a lepidla pro zpevněný vláknobeton a směs pro výrobu zpevněného vláknobetonu
Kapsle z vlákna a zmražené vody pro zpevněný vláknobeton a směs pro výrobu zpevněného vláknobetonu
Mobilní zařízení pro prostorově časová sledování charakteristik dopravního proudu
Geosyntetická mříž
Monitorovací zařízení pro poruchy na kolejnicích
Stavební systém zvláště pro budování zastávek
Zařízení na kladení geosyntetik
Mobilní zobrazovací zařízení
Zařízení pro varování účastníků silničního provozu před kolizí na silniční síti
Pouliční navigační systém pro chodce

Výzkumné a vývojové kapacity zaměřené na oblast dopravy a její infrastruktury jsou z velké části orientovány na výzkum aplikovaný relevantní pro průmysl v daném odvětví. Jde zejména o rozvoj poznatků využitelných pro aplikaci v jednotlivých oborech dopravních věd s cílem dosáhnout větší efektivity a spolehlivosti dopravních systémů, zvýšit bezpečnost provozu, snížit dopady na životní prostředí, optimalizovat náklady na výstavbu a provoz dopravní infrastruktury včetně její údržby apod. Výstupem takto zaměřeného výzkumu jsou pak návrhy metodik, které mají výše uvedené cíle dovést do praxe, dále návrhy úprav zákonů a předpisů společně s publikacemi sloužícími k vědecké i odborné diskusi výsledků výzkumu. Výsledky výzkumu v dopravě též resultují ve vytváření nových postupů či technologií.

Přestože těžiště výzkumu v dopravní oblasti spočívá v aplikovaném výzkumu, určité části činností spadají do výzkumu základního. Zde je možno uvést výzkum v oblasti nelineární spektroskopie, akustické emise, humánních aspektů v dopravě, včetně kognitivně-behaviorálních fenoménů, rozvoje teorie dopravního proudu, včetně synergických dopadů teorie chaosu apod. Základní výzkum v naznačených oblastech vyžaduje zapojení vědeckých kapacit různých oborů a zaměření.

Na výzkumné práci se podílí více než 140 odborných pracovníků v jednotlivých oblastech tří divizí CDV – divize rozvoje dopravy, divize dopravní infrastruktury a životního prostředí a divize bezpečnosti silničního provozu a dopravního inženýrství.

Divize dopravní infrastruktury a životního prostředí řeší široké spektrum problémů jak na celostátní, tak regionální nebo lokální úrovni. V oblasti dopravní infrastruktury navazuje na téměř padesátiletou tradici výzkumu pozemních komunikací a letištních ploch bývalého Výzkumného ústavu dopravního. Jeho odborníci významně spolupůsobili při přípravě a realizaci dálnic a při dostavbách a rekonstrukcích dopravních letišť, včetně zpracování příslušných technických norem. V současné době řeší výzkumné úkoly zaměřené na racionalizaci návrhů, výstavby, údržby a oprav pozemních komunikací, drážních staveb a mostních objektů. Zároveň zpracovává podklady pro technickou politiku, diagnostiku a hodnocení provozně technických podmínek. Věnuje se rovněž legislativě, standardizaci a technickým předpisům v oboru dopravní infrastruktury. Součástí divize jsou Laboratoře dopravní infrastruktury a životního prostředí akreditované pro provádění souboru zkoušek testování betonu v čerstvém i ztvrdlém stavu, malt v ztvrdlém stavu a vybraných zkoušek zemin a povrchových vlastností vozovek.

V problematice životního prostředí navazuje na dlouholetou výzkumnou a odbornou činnost v oblasti hodnocení dopadu dopravy na životní prostředí. Je zaměřena především na řešení problematických oblastí jako jsou: komunikace s intenzivní dopravou, městské aglomerace a území se zvláštním režimem ochrany, systematický výzkum a trvalý monitoring zátěže životního prostředí dopravou, stanovení hodnot vybraných indikátorů, vyhodnocení jejich trendů, tvorbu metodických postupů a návrh konkrétních realizačních opatření, vedoucích ke snížení zátěže na jednotlivé složky životního prostředí a zdraví člověka, zpracovávání podkladů pro legislativu, politiku a standardizaci technických předpisů

Divize bezpečnosti a dopravního inženýrství se v profiluje v oblastech

- politiky a strategie bezpečnosti silničního provozu
- dopravního inženýrství
- statistických analýz a dopravních průzkumů
- analýzy dopravních nehod
- sociologie v bezpečnosti silničního provozu
- psychologie v bezpečnosti silničního provozu
- výchovy a vzdělávání v dopravě.

V oblasti výzkumu je divize zaměřena zejména na výzkum:

- teorie dopravního proudu
- podrobná analýza dopravních nehod
- kauzální model dopravních nehod
- analýza bezpečnosti pozemních komunikací a hodnocení vlivu opatření na bezpečnost
- analýza konfliktních situací a jejich souvislosti s nehodovostí
- nové metody výuky, výcviku a výchovy řidičů
- výzkum agresivního chování účastníků silničního provozu
- prostorová mobilita a její vliv na kvalitu života obyvatel
- příprava a realizace motivačního a rehabilitačního systému pro začínající řidiče.

V divizi pracují kromě dopravních inženýrů i psychologové, sociologové, urbanisté a pedagogové, což umožňuje multidisciplinární přístup k řešeným úkolům. Těžiště činnosti oblasti politiky a strategie bezpečnosti silničního provozu je v hledání a uplatňování nástrojů pro zmírňování dopravní nehodovosti jak na úrovni globální (koncepty bezpečnosti pro dopravní politiku státu a krajů), tak i uplatňování těchto nástrojů pro řešení místních problémů (např. řešení nehodových lokalit, zklidňování dopravy v městských čtvrtích apod.).

Divize rozvoje dopravy provádí ve své hlavní činnosti výzkumné, expertní a servisní činnosti pro MD a další organizační složky státu nebo územní samosprávné celky. Provádí výzkum v oblasti koncepční činnosti při rozvoji dopravního sektoru, silniční, integrované a kombinované dopravy, dopravní informatiky a telematiky, nemotorové dopravy, civilního letectví a průřezových problémů v dopravě.

Ve své další činnosti poskytuje konzultační, informační poradenské a servisní činnosti ostatním subjektům působícím v odvětví dopravy:

- tvorba dopravní politiky, expertní posudky rozvojových záměrů dopravy pro všechny její obory
- zkoumání dopravní obsluhy regionů a navrhuje řešení této problematiky a její optimalizaci

- zajišťování podkladů pro koordinaci státního a resortního statistického zjišťování MD
- sleduje a vytváří nejnovější trendy vývoje na poli inteligentních dopravních systémů (ITS)
- osvětový program praktických návrhů podpory nemotorové dopravy, ať už na úrovni státní správy, samosprávy či zájmové sféry
- problematika civilního letectví a jeho postavením ve vztahu k ostatním druhům dopravy
- řešení průřezových problémů ekonomiky dopravy a vyvíjí koncepční činnost při plánování výzkumu v této oblasti.

Z výše uvedeného popisu kapacit pro výzkum a vývoj je zřejmá jejich rozsáhlost a relevantnost rovněž pro průmysl daného odvětví. Nejvýznamnější národní a mezinárodní projekty řešené případně spoluřešené Centrem dopravního výzkumu, v.v.i., které odrážejí tuto skutečnost, jsou prezentovány v následující části.

Uživatelé, aplikační sférou, výzkumu prováděného CDV jsou:

Ministerstvo dopravy:

- technické podmínky MD (resortní normy pro výstavbu a údržbu dopravní infrastruktury) s cílem implementovat výsledky výzkumu do aplikační oblasti, včetně zamezení použití neproověřených technologií prosazovaných výrobci,
- podklady pro úpravu zákonů a předpisů nižší právní síly (např. v souvislosti s rychlostí na silnicích a dálnicích, dopravním značením, bezpečnostními audity a inspekcemi, omezením jízd kamionů, problematiky řidičů – zkoušek, způsobilosti apod.).

Ostatní ministerstva, např. dopady dopravy a dopravní infrastruktury na životní prostředí, hloubková analýza dopravních nehod, ovlivňování účastníků dopravy, „security“ v dopravě, projekty mezinárodní spolupráce a její podpory, ovlivňování rozvoje venkova a měst implementací nástrojů dopravních systémů apod.

Správci dopravní infrastruktury, zejména Ředitelství silnic a dálnic, Správa železniční a dopravní cesty a krajské (městské) správy údržby silnic:

- aplikace výsledků výzkumu do systému hospodaření s dopravní infrastrukturou (vozovky, mosty...) – optimalizace nákladů na údržbu,
- zvyšování bezpečnosti provozu na dopravní infrastruktuře: implementace bezpečnostních auditů (u nově připravovaných staveb) a bezpečnostních inspekcí (pravidelně u provozovaných staveb),
- minimalizace dopadu na životní prostředí (protihluková opatření, biokoridory, opatření ke snižování emisí a imisí...)

Státní správa a samospráva, např. implementace výsledků výzkumu s cílem zlepšit správu a údržbu dopravní infrastruktury, zvýšit bezpečnost provozované sítě, veřejnou (městskou) dopravu, dopravní obsluhu a obslužnost, minimalizovat dopady dopravy na životní prostředí, včetně ryze specializovaných a úzkých záležitostí jako je např. regulace a rozvoj taxislužby apod.

Policie České republiky – implementace výsledků výzkumu do práce policie na poli vyšetřování příčin dopravních nehod, chování řidičů, dopravních opatření apod.

Široká uživatelská veřejnost: na základě provedeného výzkumu jsou sestavovány výukové materiály s cílem podpořit bezpečné chování všech účastníků dopravy se zaměřením na různé věkové skupiny od nejmenších dětí až po seniory,

Soukromý sektor:

- stavební firmy: aplikace nových technologií do stavební praxe, ověření funkčnosti technologií, včetně jejich teoretického rozboru, podpoření inovačního potenciálu stavebních firem,
- projektanti: dlouhodobá spolupráce s cílem zvyšovat úroveň projektové dokumentace seznamováním s poznatky získanými výzkumem, objektivizace informací, které jsou poskytovány výrobcí či distributory technologií.

Vysoké školy a výzkumné ústavy:

- spolupráce s vysokými školami (již navázaná s VUT, VŠB-TUO, DFJP Univerzity Pardubice) na výuce v bakalářských, magisterských i doktorských studijních programech, včetně vedení diplomových i disertačních prací s využitím výzkumných kapacit CDV,
- spolupráce s vysokými školami na výzkumu ve všech výše zmíněných oblastech,
- rozvoj spolupráce s výzkumnými ústavu Akademie věd ČR, zejména v teoreticky náročných oblastech základního výzkumu.

Následující tabelární přehled shrnuje nejvýznamnější národní a mezinárodní projekty řešené případně spoluřešené Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. dle jednotlivých zadavatelů a projektových kategorií.

Ministerstva - VaV

MD

Název	Od	Do
Cementobetonové vozovky – nové technologie výstavby, rekonstrukcí a oprav, včetně srovnání AB a CB technologií, vazba na povrchové vlastnosti dlouhodobé sledování	01.01.2005	31.12.2008
Environmentální a ekonomické posouzení opatření podpory čistých vozidel ve městech	01.01.2009	31.12.2010
Metodika stanovení emisního toku silniční dopravy pro sledování, hodnocení a řízení kvality ovzduší	01.01.2005	31.12.2008
Geosyntetika a lehké materiály v zemním tělese PK	01.04.2004	31.03.2007
Metodika zpracování akčních plánů pro okolí hlavních silnic, hlavních železničních tratí a hlavních letišť	01.01.2005	31.12.2007
Vliv srážkoodtokových poměrů dálnic a rychlostních komunikací a jejich dopad na vodní útvary ve smyslu Směrnice 2000/60/ES ustavující rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky	01.01.2005	31.12.2007
Ověření úspěšnosti oprav a rekonstrukcí mostů. Identifikace alkalické reakce kameniva v betonu a nalezení jejích příčin	01.04.2004	31.12.2007
Měření a výpočty emisních faktorů nelimitovaných polutantů	01.01.2005	31.12.2006

při spalování směsných biopaliv v závislosti na jejich složení a provozních režimech		
Emise persistentních organických polutantů z dopravy	01.01.2009	31.12.2010
Samozhutnitelný beton v mostních stavbách	01.04.2004	31.03.2007
Časová dostupnost jako dopravní indikátor nekontrolovaného rozůstání měst	01.01.2009	31.12.2010
Zvláštní podmínky pro provádění ochrany, údržby a obnovy na pozemních komunikacích v ČR za krizových stavů a opatření orgánů krizového řízení v dopravě k jejich stanovení prostřednictvím krizového informačního systému MD	01.02.2008	31.12.2009
Kvantifikace externích nákladů dopravy v podmínkách České republiky	01.04.2007	31.12.2011
Optimalizace technických opatření pro snížení hlukové zátěže v okolí pozemních komunikací	01.04.2007	31.12.2010
Stanovení postupu při realizaci závazků ČR přijatých v rámci mezinárodních konferencí v oblasti vlivu dopravy na stav životního prostředí	01.03.2001	31.12.2005
Výzkum zátěže životního prostředí z dopravy	01.03.2001	31.12.2005

MŠMT

Název	Od	Do
Podpora projektu ENACT	01.01.2008	31.12.2009
KITE-spolufinancování	01.01.2008	14.04.2009
Podpora účasti zástupce z ČR ve výborech TRB	01.01.2009	31.12.2010
Možnosti předpoklady k zavedení veřejné dopravy s vysokou kvalitou	01.01.2009	20.10.2011

MŽP

Název	Od	Do
Analýza životního cyklu fosilních motorových paliv a biopaliv pro tvorbu koncepčních dokumentů zavedení daně z CO ₂ v oblasti mobilních zdrojů znečišťování	01.11.2007	31.12.2009
Morfologie, chemická a toxikologická charakteristika pouličního prachu a suspendovaných prachových částic, včetně určení zdrojů původu	01.03.2008	31.12.2010

VZ – 2004-2008

Název	Od	Do
Aktualizace české dopravní politiky	01.01.2007	31.12.2009
Výzkum účinnosti bezpečnostního auditu	01.01.2005	31.12.2008
Výzkum vlivu zásadních opatření na národní úrovni bezpečnosti	01.01.2005	31.12.2008
Výnosová analýza opatření pro zvýšení bezpečnosti	01.01.2005	31.12.2008

Dopravní podnikání-civilní letectví	01.01.2007	31.12.2009
Dopravní strategie měst - doprava ve městech	01.01.2005	31.12.2009
Problematika dopravních sítí	01.01.2007	31.12.2009
Výzkum vlivu drog na řízení	01.01.2006	31.12.2008
Encyklopedie bezpečnosti	01.01.2006	31.12.2008
Vybrané problémy policejní kontroly	01.01.2006	31.12.2008
Doprava a životní prostředí	01.01.2004	31.12.2008
Podpora účasti zástupce CDV v řídicím výboru FERSI	01.01.2007	31.12.2008
Financování regionálních tratí	01.01.2007	31.12.2010
Územně vázaná data a informace a jejich využití v oblasti dopravy	01.01.2007	31.12.2009
Klinická analýza nehod	01.01.2005	31.12.2008
Rámec řízení inteligentní intermodální dopravy	01.01.2007	31.12.2009
Předávání poznatků a výsledků projektů ITS	01.01.2007	31.12.2009
Databáze JGD a aplikace Vector map	01.01.2004	31.12.2008
Metodika hodnocení efektivnosti bezpečnostních kampaní	01.01.2006	31.12.2008
Dopravní podnikání v osobní dopravě KITE	01.01.2007	31.12.2009
Studie vzniku kongescí v urbánních oblastech	01.01.2007	31.12.2009
Kooperace senzorů v silniční dopravě	01.01.2007	31.12.2009
Zjišťování lokální zátěže na ŽP, způsobené sil. dopravou pomocí ITS	01.01.2008	31.12.2009
Výzkum uplatnění nekonvenčních prostředků městské dopravy v ČR	01.01.2008	31.12.2009
Mobility management	01.01.2007	31.12.2009
Dopravní podnikání v nákladní dopravě	08.01.2007	31.12.2009
Využití možností metod matematické statistiky a analýzy dat	01.01.2007	31.12.2009
Podpora účasti zástupce CDV v OECD	01.01.2007	31.12.2008
Výzkum vlivu vybraných osobnostních charakteristik a psychické výkonnosti ve vztahu k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích	01.01.2005	31.12.2008
Výzkum vybraných dopravně-inženýrských parametrů ve vztahu k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích	01.01.2005	31.12.2008
Výzkum nových metod výchovy a výuky řidičů	01.01.2005	31.12.2008
Problémy mobility stárnoucí populace v ČR	01.01.2005	31.12.2008
Doprava a osoby se sníženou schopností pohybu a orientace	01.01.2007	31.12.2009
Sociální politika v dopravě	01.01.2007	31.12.2008
Materiály, technologie a hospodaření v dopravní infrastruktuře	01.01.2004	31.12.2008
Výzkum vlivu propagace programů s prvky dopravní výchovy	01.01.2005	31.12.2008

VZ – 2009-2011

Název	Od	Do
Výzkum agresivního chování účastníků silničního provozu	02.01.2009	31.12.2011
Encyklopedie bezpečnosti silničního provozu	02.01.2009	31.12.2011
Doprava a životní prostředí	01.01.2009	31.12.2011
Geoinformatika	01.01.2009	31.12.2011
Výzkum souvislostí vzniku dopravních nehod na místě	02.01.2009	31.12.2011
Analýza konfliktních situací a jejich souvislosti s nehodovostí	02.01.2009	31.12.2011

Prostorová mobilita a její vliv na kvalitu života obyvatel	02.01.2009	31.12.2011
Kauzální model dopravních nehod	02.01.2009	31.12.2011
Analýza bezpečnosti pozemních komunikací a hodnocení vlivu opatření na bezpečnost	02.01.2009	31.12.2011
Nové metody výuky, výcviku a výchovy řidičů	02.01.2009	31.12.2011
Materiály, technologie a hospodaření v dopravní infrastruktuře	01.01.2009	31.12.2011
Podpora účasti zástupce CDV v OECD, FERSI a PIARC	01.01.2009	31.12.2011
Cyklistická infrastruktura	01.01.2009	31.12.2009

Grantová agentura ČR

Název	Od	Do
Monitorování analýzy koroze výztužné oceli v železobetonových konstrukcích metodou akustické emise	01.01.2003	31.12.2005
Defektoskopie železobetonových dílců a konstrukcí metodami nelineární akustické spektroskopie	01.01.2006	31.12.2009
Vícekanálový georadar jako nástroj pro monitorování poruch pozemních komunikací a mostních konstrukcí	01.01.2009	31.12.2011

Komerční projekty

MD

Název	Od	Do
Využití alternativních paliv v dopravě	01.01.2005	31.12.2006
Staré ekologické zátěže v resortu dopravy	01.01.2005	31.12.2006
Snížení emisí v silniční a městské hromadné dopravě	01.01.2005	31.12.2006
Elektronický průvodce udržitelnou dopravou	01.01.2005	31.12.2006
Používání chemických rozmrazovacích materiálů v ochranných pásmech vodních zdrojů při zimní údržbě	01.01.2006	30.11.2008
Inventarizace emisí skleníkových plynů z dopravy	01.01.2005	31.12.2006
Metrologie v odvětví dopravy	01.01.2005	31.12.2006
Prognóza reálného vývoje emisí ze silniční dopravy do roku 2020	01.01.2006	31.12.2006
Studie využití CNG v nestátních organizacích.	01.01.2008	30.11.2008
Detekce škodlivin v kontaminovaných vodách a ovzduší	01.01.2005	31.12.2006
Metodika zimní údržby v ochranných pásmech vodních zdrojů	01.01.2007	30.11.2009
Vliv suburbanizace na dopravní infrastrukturu a životní prostředí	01.11.2008	31.12.2008
Technická podpora poskytování dat do databáze CARE	01.01.2007	30.11.2008
Bezpečná cesta do školy	01.01.2005	31.12.2006
Standardizační činnost v oblasti dopravní telematiky (ČNI TNK 136)	02.01.2008	30.11.2008
Poskytování technické podpory v rozvoji cyklistické dopravy v ČR	24.09.2009	31.12.2009
Predikce a scénáře pro dopravní prognózu	01.01.2007	28.11.2008
Nákladové zatížení dopravců v ČR v kontextu se situací dopravců v EU, návrhy na harmonizaci trhu v ČR	01.01.2008	31.12.2009

Technicko-ekonomické zhodnocení systému elektronických dálničních kupónů pro ČR	02.05.2008	30.06.2008
eTesty	01.01.2007	31.03.2008
Expertíza dokumentací a supervize staveb	01.01.2007	31.12.2009
Formuláře ICAO	01.01.2007	31.12.2009
Implementace a monitoring strategických dokumentů	01.01.2008	31.12.2009
Shromáždění dat a naplnění databáze IRTAD	01.01.2005	30.11.2008
Jednotná dopravní vektorová mapa	01.01.2005	31.12.2009
Metodika pro zvýšení plynulosti dopravního proudu pomocí omezení jízd nákl. vozidel v levém jízdním pruhu na dálnicích	02.01.2008	30.11.2008
Statistické šetření o výkonech v MHD	01.01.2007	31.12.2009
Revize Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (NSBSP)	01.01.2008	31.12.2008
Vytvoření národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2011-2020	01.01.2009	31.12.2010
Odborná podpora v rámci implementace INSPIRE	10.10.2008	31.12.2009
Statistika počtu pracovních dnů řidičů	01.11.2009	27.11.2009
Dynamické přeznačování jízdních pruhů	01.01.2005	31.12.2005
Zpracování dat přímých a nepřímých ukazatelů bezp. silnič. provozu s rozdělením podle regionů pro systematické porovnání těchto ukazatelů ve všech krajích ČR	03.11.2008	10.12.2008
Přezkušování profesionálních řidičů	01.01.2005	30.11.2008
Poskytování technické podpory pro rozhodovací procesy na vrcholové úrovni orgánů Evropské unie	01.07.2008	31.12.2008
Výběrové statistické šetření vozidel v silniční nákladní dopravě	01.01.2009	31.12.2010
Systém dopravní statistiky	01.01.2007	31.12.2009
Aktualizace sítí TENT-T	01.01.2008	31.12.2009
Posuzování územně plánovací dokumentace z hlediska zájmů dopravy	01.01.2007	31.12.2009
Podpora implementace elektronické výměny dat v dopravě	01.01.2007	31.12.2008
Analýzy a podklady z oblasti železniční dopravy	01.01.2008	31.12.2009
Technická podpora poskytování dat do databáze IRTAD	02.01.2009	30.11.2009
Posuzování ÚPD z hlediska zájmů dopravy	01.01.2006	30.11.2009

MŽP

Název	Od	Do
Zhodnocení potřebného rozsahu a vlivu pátečního omezení provozu nákladních vozidel nad 7,5 tuny	11.08.2008	15.09.2008
Politika ochrany klimatu v České republice - část doprava	24.06.2008	30.09.2008
Odborná asistence při přípravě předsednictví v EU - část emise z letecké a námořní dopravy	01.11.2007	31.07.2009
Studie o vývoji dopravy z hlediska životního prostředí za rok 2008	01.01.2005	31.12.2012
THE PEP Workshop - Safe and healthy walking and cycling in urban areas	01.07.2009	15.10.2009

Výše uvedený tabelární přehled, který shrnuje nejvýznamnější národní a mezinárodní projekty řešené případně spoluřešené Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. dle jednotlivých zadavatelů a projektových kategorií, dokládá význačný rozsah jak dosavadní spolupráce s průmyslem, tak i spolupráce mezi členy TP a Centrem dopravního výzkumu, v.v.i.

CDV je významně zapojeno do mezinárodní vědecko-výzkumné spolupráce a spolupracuje s předními dopravně výzkumnými institucemi a organizacemi v Evropě i ve světě a je aktivním členem v těchto mezinárodních sdruženích v jejichž rámci se také významně podílí na příslušných ETP.

ECTRI	European Conference of Surface Transport Research Institutes Evropské sdružení výzkumných organizací v oboru pozemní dopravy
FERSI	Forum of European Road Safety Research Institutes Fórum evropských výzkumných ústavů silniční bezpečnosti
FEHRL	Forum of European National Highway Research Laboratories Fórum evropských národních silničních výzkumných laboratoří
CEI	Central European Initiative Středoevropská iniciativa
IENE	Infra Eco Network Europe Evropská síť Infra Eko
POLIS	European Cities And Regions Networking For New Transport Solutions Síť evropských měst a regionů pro nové dopravní řešení
ICTCT	International Co-operation on Theories and Concepts in Traffic Safety Organizace dopravních psychologů, sociologů a odborníků na dopravní bezpečnost
ETSC	European Transport Safety Council Evropská rada bezpečnosti dopravy
ELLPAG	European Long-Life Pavement Group ELITE European Logistics Infrastructure and Transport Expertise Network
AESOP	Association of European Schools of Planning
THE PEP	Transport, Health and Environment Pan-European Programme
HUMANIST VCE	HUMANIST Virtual Centre of Excellence
ELLPAG	European Long-Life Pavement Group
SETAC T	The Society of Environmental Toxicology and Chemistry
SECOTOX	The International Society of Ecotoxicology and Environmental Safety and its Regional Sections
SAE	SAE International

CDV uzavřelo následující dvoustranné dohody o mezinárodní spolupráci:

GB -TRL	Spolupráce na přihláškách do projektů mezinárodního výzkumu, výměna informací, stáže expertů v partnerském ústavu
US - T2	Výměna informací a technologií z oboru dopravy s Federálním ministerstvem dopravy USA a Výzkumným střediskem státu Virginia, zajišťování činnosti kontaktního střediska pro transfer technologií v zemích Střední Evropy
NO – TOI	Spolupráce na přihláškách do projektů mezinárodního výzkumu a podpora zapojení CDV do norských výzkumných programů

ČLR – RIOH Výměna znalostí a zkušeností z činnosti obou ústavů, spolupráce na zapojení čínského ústavu a CDV do výzkumných programů v Asii

SK – VUD Spolupráce na přihláškách do projektů mezinárodního výzkumu, výměna informací, stáže expertů v partnerském ústavu

Dohoda

MD CZ – NL Na základě smlouvy mezi ministerstvy dopravy České republiky a Nizozemského království probíhají společně řešené projekty, výměny expertů, pracovní cesty, výměna informací a stanovisek, vzájemné konzultace a společné semináře v oblasti dopravní politiky, udržitelné mobility, životního prostředí, bezpečnosti, telematiky, partnerství veřejného a soukromého sektoru a silniční infrastruktury

Aktivní zapojení do mezinárodní spolupráce se odráží v množství řešených případně spoluřešených projektů v jednotlivých rámcových programech EU a dalších mezinárodních programech.

6. RP

Název	Od	Do
NETworking Transport ReseArch Resources, Competencies and Knowledge within the new boundaries of ERA	01.10.2005	31.12.2007
ARCHES - Hodnocení a správa středoevropských mostních konstrukcí	01.04.2006	31.08.2009
Assessing sensitiveness to transport - ASSET	01.05.2007	31.12.2009
BESTUFS II	01.01.2006	31.08.2008
CAST - Strategie bezpečnostních informačních kampaní	01.01.2005	31.01.2009
CERTAIN - Central European Research in Transport Infrastructure	01.04.2006	31.05.2010
Řízení pod vlivem drog, alkoholu a léků (DRUID)	15.10.2006	14.10.2010
Energy Conservation in Road Pavement Design, Maintenance and Utilisation	01.01.2007	31.12.2009
eIMPACT	01.01.2005	30.06.2008
ENACT	01.05.2007	30.11.2009
FREIGHTWISE - WP11, WP13, WP19	01.01.2007	31.12.2009
FREIGHTWISE - WP 16 Dissemination	01.01.2007	31.12.2009
HUMANIST	01.01.2005	30.05.2008
IN SAFETY	01.01.2005	31.01.2008
KITE intermodální doprava osob	01.01.2006	14.04.200
LIFETIME - Engineering v pozemním stavitelství a v infrastruktuře	01.01.2005	31.12.2005
PEPPER	01.03.2006	31.08.2008
Vývoj výcvikového programu pro zlepšení bezpečnosti na pracovních místech (PREVENT)	01.01.2005	31.12.2005
PROMIT	01.09.2006	28.02.2009
RANKERS	01.01.2005	30.06.2008
RIPCORDER - ISEREST	01.01.2005	30.06.2008
ROSEBUD	01.01.2005	31.12.2005
SafetyNet	01.01.2005	31.10.2008
SPENS- Udržitelné vozovky pro nové členské země EU		31.08.2009
SUPREME	01.01.2007	31.12.2007

TITaM - Transport infrastructure Technologies and Management	01.03.2006	31.12.2008
TRACKSS	01.01.2007	30.10.2008
Transport Research Knowledge Centre	01.10.2005	01.06.2010

Projekty 7.RP s účastí CDV jsou uvedeny v kapitole 5

IEE

Název	Od	Do
EPOMM PLUS	01.06.2009	31.05.2012
OBIS - Optimising Bike Sharing in European Cities	01.09.2008	31.12.2009
BYPAD-Platform	01.01.2007	30.09.2008

COST

Název	Od	Do
COST 349 - Přístupnost zájezdových autokarů a dálkových autobusů pro osoby s omezenou pohyblivostí	01.01.2005	31.12.2006
COST 352 - Vliv moderních informačních systémů v automobilu na bezpečnost silničního provozu	01.01.2005	31.12.2008
COST 355 - Změna chování za účelem trvale udržitelného rozvoje	03.01.2005	31.12.2008
COST 358 - Potřeby chodců vzhledem ke kvalitě života	01.12.2006	31.12.2010
COST C20 - Vytváření urbanistických studií Vytváření evropského fóra přeshraniční spolupráce při vytváření urbanistických znalostí a Know-How na komplexní urbanistické problémy	01.01.2006	31.12.2009
COST C27 - Role dopravních služeb a mobility obyvatel deprivovaných periferních regionech - SWOT analýza a strategie rozvoje	01.01.2006	31.12.2009
Posouzení ekologické únosnosti území ve vztahu k dopravě	01.01.2004	31.10.2006
Drenážní systémy vozovkových nestmelených vrstev z alternativních a obvyklých materiálů	01.01.2004	30.04.2007
Kontaminace vod polutanty obsaženými v konstrukčních vrstvách vozovek	01.01.2005	31.12.2006
COST 353 - Srovnávací test systémů hlásičů náledí na testovacím úseku CDV	01.01.2005	31.12.2007
COST 354 - Zhodnocení indexů pro stanovení stavu PK z hlediska významu pro ČR	01.01.2005	31.12.2008
COST 356 Udržitelná doprava v citlivých oblastech – hodnocení a zavádění	01.03.2007	31.12.2009
Pevné částice produkované dopravou	01.01.2005	31.12.2007
Expozice cestujících městské hromadné dopravy pevnými částicemi	01.01.2007	31.12.2007
Pevné částice produkované dopravou	01.01.2004	31.12.2007

INGO

Název	Od	Do
Spolupráce s organizací AESOP	01.01.2005	31.12.2006
Podpora účasti ve výborech ASTM International	01.01.2009	31.12.2012
Podpora výkonu funkce člena výboru ve sdružení ELITE	01.01.2007	31.12.2012
Podpora zastoupení ČR v technologické platformě ERTRAC	01.04.2006	31.12.2009
Členství CDV v mezinárodní výzkumné asociaci HUMANIST VCE	02.02.2009	01.12.2012
Zastupování v organizaci ICTCT	01.01.2005	31.12.2006
INGO - Spolupráce s FEHRL	01.01.2005	31.12.2006
Podpora zastoupení CDV v mezinárodní organizaci IENE	01.01.2005	31.12.2007
INGO - Podpora zapojení CDV do PIARC	01.01.2005	31.12.2006
INGO - Podpora zastoupení CDV v pracovní skupině SEI Životní prostředí a doprava	01.01.2005	31.12.2008
INGO - Podpora zastoupení CDV v celoevropském programu doprava, zdraví a životní prostředí (THE PEP)	01.01.2006	31.12.2009
INGO - Zapojení ČR do mezinárodní databáze ITRD	01.01.2005	31.12.2006
INGO - Podpora zapojení CDV do ECTRI	01.03.2007	31.12.2010

Výše uvedený přehled mezinárodních projektů, který navazuje na část c) a rozšiřuje ji o mezinárodní rozměr, dokládá účast Centra dopravního výzkumu, v.v.i. na relevantních programech aplikovaného výzkumu i na transferu technologií relevantních i zaměření TP.

4 Profil dalších subjektů

Další subjekty TPSD, které přispějí k rozvoji TP a naplnění jejich cílů a na implementaci vývojových, výzkumných a inovačních projektů zahrnují:

ČESMAD BOHEMIA

Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu

Českomoravská asociace dopravního značení

Ředitelství silnic a dálnic České republiky

4.1 Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA

Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA je největším sdružením dopravců, podnikajících ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní a osobní silniční dopravě. V současné době sdružuje více než 2000 podnikatelských subjektů s téměř 20 000 vozidly.

Základním posláním sdružení je hájit zájmy svých členů ve vztahu ke státní správě a k jiným právníkům a fyzickým osobám, a to i na mezinárodním poli. Hlavní funkcí sdružení je poskytovat autodopracům komplexní služby umožňující podnikání v tomto oboru.

ČESMAD BOHEMIA

Je partnerem státní správy při jednání o přípravě a při tvorbě českých zákonů, které mají vliv na provozování silniční dopravy a podílí se i na přípravě mezinárodních dohod a smluv. Prostřednictvím členství v Mezinárodní unii silniční dopravy IRU má možnost se vyjadřovat a ovlivňovat legislativu EU. Na základě smluvních vztahů s IRU a Ministerstvem financí ČR - GŘC vykonává funkci záručního sdružení podle Celní úmluvy TIR.

Je pro své členy i dopravní veřejnost informačním zdrojem, monitorujícím legislativní podmínky i aktuální situaci na evropských silnicích. Vytváří systém informací vydáváním publikací, příruček a časopisu Transport magazín, je provozovatelem internetových stránek na adrese www.cesmad-bohemia.cz a poskytuje služby usnadňující podnikání v silniční dopravě.

Poskytuje komplexní systém profesního vzdělávání v oblasti silniční dopravy prostřednictvím svého školicího střediska.

Zaměstnává 89 pracovníků, z toho 51 na sekretariátu v Praze. Zaměstnanci působí v Divizi služeb zabývající se poskytováním služeb dopravcům v oblasti celní problematiky, prodeje zboží a provizních služeb a pojištění, Divizi ekonomiky a vnitřní správy, zabezpečující vnitřní chod sdružení v oblasti ekonomiky a administrativně technické správy, výpočetní techniky a informatiky, ve Školicím a poradenském středisku, zabezpečující služby v oblasti vzdělávací, poradenské, včetně dotačního managementu a v Kanceláři generálního tajemníka, s kompetencemi v problematice dopravní legislativy a mezinárodních vztahů, dopravně informačního servisu, public relations, práva a řízení lidských zdrojů.

38 pracovníků působí na Regionálních pracovištích v Praze, Brně, Ostravě, Hradci Králové, Ústí nad Labem, Českých Budějovicích a Plzni, která jsou kontaktními místy pro poskytování služeb.

Úzce spolupracuje se svou dceřinou společností Institutem silniční dopravy Česmad Bohemia s.r.o., která nabízí svým klientům, z řad členů sdružení kompletní služby v oblastech výchovy, přípravy a náboru pracovníků pro vnitrostátní i mezinárodní nákladní a osobní silniční dopravu.

Členství v mezinárodních organizacích:

Mezinárodní unie silniční dopravy IRU se sídlem v Ženevě

Evropské sdružení školicích organizací v oblasti dopravy a logistiky EuroTra se sídlem v Bruselu

4.2 Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu

ČAPPO se sídlem v Praze sdružuje na dobrovolném principu tuzemské a zahraniční firmy podnikající na území ČR v petrolejářském průmyslu, obchodu, výzkumu a vývoje a užití petrolejářských výrobků, zejména motorových paliv z ropy a alternativních paliv. V současné době sdružuje 14 firem, které mají celkem 87 % podíl na trhu s petrolejářskými produkty a 33 % podíl na veřejné síti čerpacích stanic pohonných hmot. Zabývá se především problematikou motorových paliv, topných olejů, mazacích olejů a asfaltů a dále pak problematikou alternativních paliv, zejména využitím biopaliv první generace a vlivu těchto produktů na životní prostředí, užité vlastnosti motorových paliv a bezpečnost jejich užití. Hlavní činnost je zaměřena na spolupráci na tvorbě legislativních předpisů a technických norem, sběru dat a informací z oboru a jejich vyhodnocování. Dále se věnuje zpracování podkladů pro školení a výuku z oboru ropa, alternativní paliva a ochrana životního prostředí pro členy, studenty a odbornou veřejnost. Úzce spolupracuje se základním výzkumem a vývojem v oblasti

zpracování ropy a alternativních paliv a rovněž se systematicky zabývá aplikovaným výzkumem a transformací jeho výsledků do praxe. ČAPPO je zapojena do řady významných evropských a světových výzkumných a profesních organizací a sdružení jako je sdružení evropských petrolejářských společností EUROPIA a poradenská a výzkumná organizace CONCAWE a Světové petrolejářské uskupení. ČAPPO dále úzce spolupracuje se zahraničními asociacemi z petrolejářského průmyslu. Dále spolupracuje s orgány státní správy, státními institucemi, SGS/Ústavem paliv a maziv Praha, Vysokou školou chemicko technologickou (VŠCHT) Praha a dalšími pracovišti. To mu dovoluje využívat nejnovějších poznatků a přístupů, které jsou v Evropě i jinde ve světě rozvíjeny v oboru výroby a distribuce motorových paliv. ČAPPO dále organizuje vlastní vzdělávací činnost formou konferencí, seminářů, kulatých stolů a workshopů. Někteří členové přednášejí pravidelně na VŠCHT a tuzemských a mezinárodních konferencích a seminářích. Využívá k tomu expertů členů ČAPPO a spolupracujících organizací.

Dále poskytuje členům a odborné veřejnosti data a informace z oboru zpracování ropy a alternativních paliv, která nejsou předmětem obchodního tajemství. ČAPPO bylo také zpracovatelem několika projektů zadaných státní zprávou. Poslední byly z oblasti nakládání s odpadními ropnými produkty (pro MŽP) a CDV spolupracuje na projektu *SPII4il/33/07/ „Analýza životního cyklu fosilních motorových paliv a biopaliv pro tvorbu koncepčních dokumentů zavedení daně z oxidu uhličitého v oblasti mobilních zdrojů znečišťování“*.

ČAPPO bude zapojena především na tyto oblasti: motorová paliva, alternativní paliva se zaměřením na biopaliva, CNG a LPG, zpracování ropy a logistika přepravy paliv, distribuční síť čerpacích stanic, užité vlastnosti paliv, ochrana životního prostředí, omezení emisí skleníkových plynů z paliv). Aktivita budou zaměřeny na vybrané problémy v těchto oblastech jako je vyšší využití energie v palivech, snižování emisí z výroby paliv, zlepšení ekologických parametrů paliv a zajišťování zdrojů včetně energetické bezpečnosti. K tomu bude využívat odborný potenciál členů ČAPPO prostřednictvím svých pracovních skupin pro rozvoj petrolejářského průmyslu, pro mezinárodní spolupráci, pro bezpečnost a pro biopaliva. Zároveň bude zajišťovat vyhledávání dalších vhodných partnerů z oblasti energie a alternativních paliv, ekologie paliv, zpracování ropy a bude hledat příležitosti pro navazování odborných kvalifikovaných kontaktů pro řešení projektu a výměnu technických informací. Garantom těchto činností budou členové a sekretariát ČAPPO a osvědčení spolupracovníci z oboru. K tomu budou využívat kontakty na odborníky z SGS/Ústavu paliv a maziv, VŠCHT, zkušených odborníků samosprávy, státních orgánů, členů profesních sdružení a i odborné veřejnosti.

ČAPPO má zkušenosti z účasti na řešení projektů z oblasti ekologie motorových paliv jakostních ukazatelů a bezpečnosti zajištění motorových paliv. Členové ČAPPO přednášejí odborná témata v posledních ročnících VŠCHT a v různých krátkodobých odborných projektech z oblasti alternativních paliv pro dopravu a mazacích olejů. Dále se aktivně zúčastňují tuzemských a zahraničních odborných konferencí, seminářů a workshopů odbornými referáty. Posledním projektem vzdělávání byl projekt EUROPIA *Jezděte ekologicky a hospodárně*. K této činnosti využívá odborného potenciálu členských firem a spolupráce se zahraničními profesními sdruženími obdobného zaměření. ČAPPO je dále partnerem portálu PETROLEUM pro studenty, členy asociace a veřejnost organizovaného VŠCHT a Českou rafinérskou. ČAPPO je dále členem České technologické platformy pro využití biopaliv v dopravě a chemickém průmyslu. ČAPPO zpracovává vlastní internetové stránky, na kterých zveřejňuje odborné referáty a články.

ČAPPO od svého založení spolupracuje s SGS/Ústavem paliv a maziv, VŠCHT Praha, Ústavem pro vývoj motorových vozidel, Univerzitou Pardubice, VŠB-TU Ostrava a VÚZTE Praha a řadou dalších institucí. Je organizátorem nebo spolupořadatelem řady setkání odborníků a konferencí pro účastníky z nejrozličnějších pracovních pozic (zaměstnanci státní správy, zaměstnanců komunální sféry, projektantů, pracovníků podniků, akademických pracovníků vysokých škol, zaměstnanců výzkumu a vývoje a dalších). Od roku 1996 každoročně organizuje pravidelné odborné semináře na téma *Moderní motorová paliva a maziva* v rámci doprovodných programů veletrhů AUTOSALON a AUTOTEC Brno a je účastníkem konference BRNOSAFETY. Dále je pravidelným aktivním účastníkem projektu PETROLsummit, který organizuje společnost PETROLmedia. ČAPPO dále vydává metodické pokyny a instrukce z oboru, které jsou určeny pro vzdělávání v oblasti ochrany životního prostředí při nakládání s ropnými výrobky a alternativními palivy a v logistice těchto produktů.

4.3 *Českomoravská asociace dopravního značení*

Českomoravská asociace dopravního značení je občanské sdružení osob podnikajících v oboru dopravního značení. Spolupracuje s orgány státní správy na tvorbě legislativních předpisů, organizuje vzdělávací a osvětovou činnost. Provádí kontrolní činnost nad dodržováním předpisů souvisejících s předmětem činnosti. Spolupracuje s výrobcí zařízení, technologií a základních materiálů.

4.4 *Ředitelství silnic a dálnic ČR*

Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) je státní příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy ČR. Základním předmětem činnosti organizace ŘSD je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, zabezpečení správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy. Vnitřní organizační struktura je určena organizačním řádem. Vzhledem k celostátní působnosti organizace jsou její útvary dislokovány na území celé republiky.

5 Profily dosud nezaregistrovaných subjektů

Subjekty, které k 30.11. 2009 nejsou zaregistrovány jako členové zájmového sdružení Technologická platforma silniční doprava, které se však rozhodly do sdružení vstoupit a jejich přistoupení bylo schváleno v souladu se stanovami valnou hromadou. Zahrnují :

Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera
Svaz dovozců automobilů

5.1 *Dopravní fakulta Jana Pernera (Univerzity Pardubice)*

Dopravní fakulta Jana Pernera (Univerzity Pardubice) je součástí veřejné vysoké školy, zabezpečující výuku bakalářských, magisterských i doktorských studijních programů. Dopravní fakulta Jana Pernera je koncipována jako fakulta multidisciplinárního charakteru obchodně-ekonomického a technologicko-technického zaměření. Vychovává odborníky pro soukromé a státní dopravní společnosti a podniky, výrobní, stavební i obchodní firmy, výzkumné a projektové organizace, státní správu i školství. Její absolventi jsou připraveni kvalifikovaně navrhovat, organizovat a řídit technologické procesy v dopravních a poštovních systémech, efektivně komunikovat se zákazníky i nadřízenými orgány, provádět akviziční, přepravně-obchodní a spediční činnost, zabezpečovat konstrukci, provoz, údržbu a obnovu dopravních prostředků (silničních a kolejových), posuzovat spolehlivost silničních a kolejových vozidel, navrhovat a dohlížet na budování železničních a pozemních komunikací, konstrukcí inženýrských staveb (mosty masivní, betonové, ocelové), řídit výrobu a provoz elektrotechnických zařízení v dopravě, a to jak sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a systémů v dopravě a spojích, tak i elektrických pohonů, trakčních a napájecích zařízení elektrických drah či samostatně řešit zadané úkoly provozního charakteru, které souvisejí s ochranou životního prostředí.

V technických oborech fakulta vzdělává studenty strojíního, stavebního a elektrotechnického zaměření, kde je kladen důraz stavbu a provoz dopravních prostředků - se zaměřením na silniční a kolejová vozidla, dále na dopravní stavitelství a zabezpečovací techniku. Všechna zmíněná zaměření jsou akreditována pro bakalářské, magisterské i doktorské studium.

Z hlediska personálního zajištění může dopravní fakulta Jana Pernera nabídnout značný potenciál lidských zdrojů. Výuku, vědeckovýzkumnou činnost na fakultě zabezpečuje 121 pedagogů z toho 10 profesorů, 21 docentů, 44 odborných asistentů 46 asistentů a 8 výzkumných pracovníků. Fakulta disponuje také potřebných laboratorním zázemím, které je důležitým předpokladem pro rozvoj vědecko-výzkumných aktivit. Odborná způsobilost je zřejmá i z vyřešených úloh a publikací z různých oblastí dopravní techniky a staveb, ale i bezpečnosti dopravy. Jedná se o výzkumné úlohy a projekty MŠMT, Grantové agentury ČR, Ministerstva dopravy nebo Ministerstva průmyslu a obchodu. Výsledky výzkumu jsou publikovány v odborných časopisech a na domácích i mezinárodních konferencích, ve VŠ skriptech a výzkumných zprávách.

Dopravní fakulta Jana Pernera při své činnosti spolupracuje s průmyslovými subjekty na řešení projektů z několika hlavních oblastí. Těmi jsou oblast dopravních staveb, interakce vozidel a materiálového inženýrství. V oblasti dopravních staveb spolupracuje se SSŽ, SÚS Pardubice, ŘSD, Skanska a.s., Chládek & Tintěra, Metrostav, SUDOP Pardubice, Syntézia Pardubice. V oblasti interakce kolejových vozidel a dopravní cesty spolupracuje s Dopravním podnikem města Brna, ČD, DT - Výhybkárna a strojírna, a.s., Traťová a strojní společnost a.s., Tatravagonka Poprad, Dopravní podnik hl. města Praha, ŠKODA TRANSPORTATION, Plzeň, SŽDC, s.o. V oblasti materiálového inženýrství jsou to DT - Výhybkárna a strojírna, a.s.; Technická ústředna DC; Mechanizace traťového hospodářství a.s.; Lötschbergbahn AG, Anlagen-Fahrbahn Infrastruktur, Bern, Sliz. DFJP dále spolupracuje s řadou institucí terciálního vzdělávání např. ČVUT fakulty stavební, strojí a dopravní, VUT Brno FSI a FAST, AV ČR (ÚSMH). V této spolupráci se jedná především o společné řešení výzk. projektů, grantů apod.

DFJP je také aktivním členem v odborných organizacích na národní úrovni (např. Sdružení automobilového průmyslu, technologická platforma Interoperabilita železniční infrastruktury) a mezinárodní úrovni (ERA-NET TRANSPORT, European Research Area - ERA, Programme Committee - 7th Framework Programme, EUCEET - European Civil Engineering Education and Training, EVU - Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse eV., Royal Geographical Society, European Academy of Architecture, the European Association on Antennas and Propagation IEEE, The Institute of Electrical and Electronics Engineers, -EUROSYS - The European Professional Society for Systems, Federal Railway Authority, International Union of Radio Science, IRF - International Road Federation, ITA/AITES - International Tunnelling Association Rad-Schiene, HTW – Dresden, UITP - International Association of Public Transport).

Dopravní fakulta Jana Pernera je rovněž členem Sdružení EURNEX (European Railway Research Network of Excellence), které bylo založeno v roce 2007 jako pokračování projektu EURNEX (2004-2007) v rámci 6. rámcového programu EU. Fakulta aktivně spolupracuje v oblasti zlepšování efektivního testování a modelování, a vývoje metod hodnocení pro implementaci Technických specifikací pro interoperabilitu v železniční dopravě v rámci celé Evropy. V rámci 6. rámcového programu EU fakulta dále participuje od října 2006 na řešení projektu 2TRAIN, který je zaměřený na výcvik strojvedoucích v bezpečnostních otázkách. Mezinárodní spolupráce ve výzkumu a vývoji realizované na základě mezinárodních smluv uzavřených ČR: European Union for Education of Civil Engineers and Technicians (EUC) při EC; Eisenbahn-Bundesamt, Anerkennung für die Prüfung von Fahrzeugen – Bereich: Fahrund; Lauftechnik, Identifikationsnummer; European Commission for Standardisation; Comité Européen de la Transmission Oilhydraulique et Pneumatique; 6. rámcový program EU - projekt UIC ERRI „INTERACT“.

V oblasti vědecko-výzkumné nelze opomenout významnou roli, kterou plní Výzkumný záměr (VZ) „Teorie dopravních systémů“. Na DFJP je řešen od roku 2005 výzkumný záměr (VZ) Teorie dopravních systémů, projekt je schválený na 7 let, tj. řešení projektu je plánováno do konce roku 2011. Na řešení se podílí 56 řešitelů, z toho 44 z DFJP, 12 z Fakulty elektrotechniky a informatiky Univerzity Pardubice. Uznané náklady na řešení v roce 2009 jsou ve výši 16107 tis. Kč, z toho institucionální podpora z MŠMT 15 463 tis. Kč, vklad DFJP 644 tis. Kč.

Hlavním cílem VZ je rozvoj teorie dopravních systémů zejména cestou optimalizace a řízení procesů v dopravních systémech a v integraci těchto systémů, založené na bázi modelování a progresivních matematických metod při respektování všech omezujících podmínek a rozhodujících kritérií. Hlavní etapy řešení jsou koncipovány do několika dílčích oblastí:

Oblast rozvoje dopravních systémů v nových sociálně ekonomických podmínkách se koncentruje na modelování vlivu sociálních, ekonomických, ekologických a legislativních faktorů a faktorů uživatele, které působí na rozvoj a omezování dopravního systému. Byla provedena analýza kategorií nákladů dopravního systému z hlediska uživatelů a ostatních zainteresovaných subjektů, komplexní rozbor benefitů plynoucích z dopravy, analýzy faktorů vnímaných uživatelem při posuzování nákladů a užítu a návrhu nákladově-užitkového modelu dopravního systému.

Oblast optimalizace technologických procesů a řízení v dopravních systémech je zaměřena na vytvoření metodiky časového rozvrhování při zajišťování dopravní obsluhy území, tvorbu turnusů náležitostí pro veřejnou linkovou dopravu a optimalizaci přestupních dob. Dále je řešena kapacita dopravní sítě při standardních i nestandardních stavech včetně modelování negativních důsledků krizových situací ve vztahu k dopravě. Ve vztahu k nákladní dopravě byly řešeny lokačně-alokační úlohy pro návrh sítě logistických terminálů a návrh modelů

obsluhy logistických center. Oblast teorie informačních technologií a optimalizačních úloh v dopravě se koncentruje na vypracování metodiky modelování dopravního systému z pohledu přidělování zdrojů a řešení stavů uvážnutí, metodiky tvorby modelů dopravních technologických procesů formalizovaných pomocí Petriho sítí. Dále byla zpracována metodika tvorby rozhodovacích komponentů simulačních modelů dopravního systému uplatňující matematické metody vícekritériálního hodnocení variant a metodiky vytváření mikroskopických a mezzoskopických simulačních modelů provozu dopravních uzlů.

DFJP je rovněž aktivně zapojena do projektu Výzkumné centrum kolejových vozidel. Realizací projektu je zajištěna vazba aplikovaného výzkumu se základní i průmyslovým výzkumem. Na řešení projektu se podílí vyváženě kapacity subjektů univerzitní sféry (Fakulty strojní a aplikovaných věd Západočeské univerzity v Plzni, DFJP Univerzity Pardubice) a výzkumných organizací z průmyslové sféry (ŠKODA VÝZKUM s.r.o. a VÚKV a.s.). Spoluzakladatelem centra je výrobce kolejových vozidel ŠKODA TRANSPORTATION s.r.o.

5.2 Svaz dovozců automobilů – SDA

Svaz dovozců automobilů byl ustaven 1.4. 1994 s působností pro Českou republiku jako samostatné dobrovolné zájmové sdružení právnických osob ve smyslu Občanského zákoníku §20, písm. f). Navázal tak na stejnojmenné sdružení, které vzniklo k 1.1. 1992 s působností pro bývalou ČSFR při Sdružení automobilového průmyslu jako samostatná divize dovozců automobilů.

Poslání Svazu

Základními cíli Svazu, jako sdružení právnických subjektů působících v oblasti dovozu a obchodu se silničními vozidly v ČR i servisních služeb k nim, při samozřejmém respektování českého popř. mezinárodního právního řádu a etiky jsou především
vytváření optimálních podmínek pro rozvoj tohoto druhu činnosti
systematické zvyšování úrovně prodeje a poskytovaných služeb zákazníkům
prosazování a hájení společných i individuálních zájmů členů, pokud nejsou vzájemně v rozporu
vzájemná informovanost i podpora v duchu korektní volné soutěže na trhu
koordinace prosazování a hájení společných zájmů s jinými podobnými zájmovými skupinami či sdruženími a svazy
udržovat styky s obdobnými zahraničními sdruženími a svazy a podle potřeby je i rozvíjet
podle svých možností podporovat technický, ekonomický, sociální, politický a kulturní rozvoj české společnosti

6 Lidské zdroje

Technologická platforma disponuje prostřednictvím svých členských organizací dostatečným počtem vysoce kvalifikovaných pracovníků pro dosažení všech cílů technologické platformy, její odborné úrovně, zajištění chodu platformy i zpracování věcné náplně. Jejich zapojení je pro přehlednost strukturováno v následujících tabulkách.

6.1 Řídící pracovníci a odborní pracovníci

Základní údaje o struktuře a zajištění lidských zdrojů shrnuje Tabulka B.1

Tabulka B.1: Základní přehled rozdělení řídicích a odborných pracovníků TPSD

Orgán technologické platformy	počet	věkový průměr	kvalifikace	odměňování
Valná hromada	13	44,3	VŠ	-
Předseda správní rady	1	64	VŠ	dohoda
Ostatní členové správní rady	6	48,8	VŠ	dohoda
Jednatel a ekonom	2	59,0	VŠ	pracovní smlouva
Předsedové pracovních skupin	3	54,6	VŠ	dohoda
Členové pracovních skupin	34	47,3	VŠ	Dohoda /řešitel studie
Revizní komise	3	39,3	VŠ	-
Zástupci v evropské technologické platformě ERTRAC	6	53,5	VŠ	dohoda
Další experti a znalci	dle potřeby		VŠ	Dohoda /řešitel studie

6.2 Pracovní skupina Mobilita, silniční doprava a silniční infrastruktura

Náplň pracovní skupiny **Mobilita, silniční doprava a silniční infrastruktura** bude zahrnovat otázky mobility, městské a meziměstské dopravy včetně otázek výstavby a údržby silniční infrastruktury.

Tabulka B.2: Složení pracovní skupiny mobilita, silniční doprava a silniční infrastruktura

Jméno	Organizace	Vzdělání	Věk	Odborné zaměření
Ing. Martin Pípa	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.	VŠ	31	ITS
Vedoucí skupiny		VŠ	31	Silniční infrastruktura
Ing. Aleš Frýbort		VŠ	63	mobilita
Ing. Václav Fencel				
Ing. Otakar Vacín	Ředitelství silnic a dálnic České republiky	VŠ	65	Silniční infrastruktura
Ing. Ivan Budík	HBH Projekt spol. s r.o.	VŠ	50	Silniční infrastruktura
Ing. Jan Nedved'	ČESMAD Bohemia	VŠ	48	Silniční doprava
Ing. Jaromír Holec	KORDIS JMK	VŠ	53	Silniční doprava, ITS

Ing. Zdeněk Jarolín	Dopravní podnik města Brna, a.s.	VŠ	38	Silniční doprava, ITS
Ing. Lukáš Svoboda	PRAGOPROJEKT, a.s.	VŠ	28	Silniční infrastruktura
Ing. Oto Sládek	KYBERTEC, s.r.o.	VŠ	40	ITS
Ing. František Baroch	Českomoravská asociace dopravního značení	VŠ	65	Silniční infrastruktura
Doc. Ivana Mahdalová Doc. Ivana Olivková	VŠB-TU Ostrava	VŠ		Silniční infrastruktura Silniční doprava
Prof. Miroslav Svítek	ČVUT Praha	VŠ	40	ITS
Doc. Jan Kudrna Ing. Michal Radimský	VUT v Brně	VŠ	64	Silniční infrastruktura
Prof. Václav Cempírek Doc. Libor Beneš	Univerzita Pardubice	VŠ	55	Silniční doprava
		VŠ	41	Silniční infrastruktura

Následně jsou uvedeny stručné životopisy některých členů pracovní skupiny.

Ing. Martin Pípa

Ing. Pípa absolvoval Fakultu elektrotechniky a informatiky na VŠB-TU Ostrava v červnu 2003. Od dubna 2004 pracuje v sekci dopravní telematiky Centra dopravního výzkumu v Brně. Od roku 2007 zde působí na pozici vedoucího oblasti dopravní telematiky.

Mezi jeho odborné zahraniční zkušenosti patří čtyřměsíční pobyt ve Španělsku ve společnosti CARTIF, kde spolupracoval na projektu týkajícího se elektrochemických palivových článků pro motorová vozidla. Dále se účastnil čtyřměsíčního tréninku v rámci mezinárodní asociace FEHRL (Forum of European National Highway Research Laboratories) se sídlem v Bruselu. V rámci této asociace je aktivní jako výzkumný koordinátor a člen výkonného výboru. Je také členem nové pracovní skupiny CEN TC 278/ WG16.

Je odpovědným řešitelem několika projektů VaV a spoluřešitelem dalších národních i mezinárodních projektů v oblasti inteligentních dopravních systémů.

Ing. Aleš Frýbort

Ing. Frýbort je absolventem Vysokého učení technického v Brně, Fakulty stavební, oboru Stavebně materiálové inženýrství (1997-2003). V CDV pracuje od dubna 2004, od začátku roku 2009 je vedoucím Oblasti materiálů, spolupracuje především na testování mechanicko-fyzikálních vlastností a mikrostruktury betonu (elektronová rastrovací mikroskopie), nedestruktivním zkušebnictvím. Jazykové znalosti: angličtina

Ing. Václav Fencel, CSc.

Po absolvování ročního studijního pobytu ve Švédské silniční správě ukončil Václav Fencel studium na VUT Brno FAST v roce 1970. Pak pracoval jako dopravní inženýr pro město

Brno a byl zapojen do řady dopravně inženýrských studií, např. Studie městské hromadné dopravy v Brně. Poté nastoupil do Ústavu silniční a městské dopravy Praha, pobočka Brno jako výzkumný pracovník v oboru dopravního inženýrství a hromadné dopravy. V průběhu dalších let se podílel na řadě projektů v oboru bezpečnosti silničního provozu, systému hospodaření s vozovkou a byl odpovědný za sběr dat o povrchových vlastnostech vozovek v silniční databance v Silničním vývoji Brno.

V roce 1994 byl členem týmu švédské firmy SWEROAD, který z pověření Evropské banky pro investice a rozvoj vypracoval studii Systém hospodaření s vozovkou pro Slovenskou republiku.

V roce 2001 nastoupil v Centra dopravního výzkumu do funkce náměstka pro zahraniční spolupráci, ve které byl zodpovědný za účast CDV v mezinárodních programech výzkumu a vývoje, zejména v rámcových programech EU. 4. rámcového programu se zúčastnil jako řešitel české části projektu DUMAS a 5. rámcového programu jako řešitel projektu EDICT a LIFETIME. Od konce roku 2007 pracuje v oblasti průřezových problémů v dopravě.

Je členem Svazu českých stavebních inženýrů a je aktivní v sekci povrchových vlastností vozovek Společnosti silniční. Zastupuje Českou republiku v programovém výboru 7. rámcového programu (tématická priorita Doprava včetně letectví).

Další vzdělání: CSc., VUT Brno, FAST, 1986,

Jazykové znalosti: angličtina, němčina, švédština, ruština

Ing. Jan Nedved'

Narodil se 21. března 1961. Absolvoval VŠE Praha v roce 1991. Ve Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA působí od roku 2002.

Držitel „Certificate in Market Economy Logistics“ z Princeton University a VŠE, „Certificate Course in General Transportation“ z JICA Japan a Certificate of Professional Competence z NEA Holland.

V letech 1990 – 2002 zaměstnanec ministerstva dopravy ČR se zaměřením na vztahy v mezinárodní silniční dopravě a dvoustranné dohody, zástupce ČR v konferenci CEMT a EHK OSN, vedoucí dvoustranných mezivládních komisí o silniční dopravě. V letech 2002 a 2003 člen řídicího výboru PHARE Multicoutry Transport Programme Vocational Training Centres in Road Transport; Training of Trainers.

Spoluautor knih „Dvoustranné dohody v mezinárodní silniční dopravě“ a „Dvoustranné mezistátní dohody v silniční dopravě a její regulace“

Lektor knih JUDr. Novák – „Mezinárodní kamionová doprava“ a „Mezinárodní kamionová doprava plus“. Školitel a konzultant vedoucích pracovníků dopravních společností v rámci získávání a zvyšování odborné způsobilosti. V současné době studuje MBA na Business School Netherlands.

Ing. Jaromír Holec

Jednatel a ředitel KORDIS JMK, spol. s r.o., organizátora veřejné dopravy v Jihomoravském kraji. Vystudoval Vysoké učení technické v Brně se specializací pro silniční a městské dopravní inženýrství. Po absolvování od roku 1980 pracoval v Dopravně inženýrské organizaci města Brna jak v oblastech plánování veřejné dopravy tak v oblastech investorské činnosti dopravních a kolejových staveb. V letech 1991 až 1994 pracoval v Dopravním podniku města Brna jako vedoucí investičního oddělení, následně působil v obdobných

činnostech v soukromém sektoru. Od založení společnosti KORDIS v roce 2002 pracuje v pozici ředitele.

Ing. Zdeněk Jarolín

V letech 1994 až 1999 absolvoval vysokoškolské studium na MZLU v Brně – obor ekonomie-informatika a současně dálkově čtyři semestry Dopravní fakulty Jana Pernera v Pardubicích – obor Management a dopravní logistika. Po ukončení studia nastoupil do Dopravního podniku města Brna, kde pracuje dodnes. Pracuje na Technickém odboru, kde měl zpočátku na starosti především projekt zavádění Řídicího a informačního systému, v roce 2004 se stal vedoucím Technického odboru. Do činností Technického odboru spadá kromě technického rozvoje také energetika a ekologie. V současné době také koordinuje v DPMB projekty EU Civitas, do kterého je DPMB zapojen společně se Statutárním městem Brnem.

Dipl. Ing. Oto Sládek Ph.D.

Po absolvování inženýrského studia strojní fakulty ČVUT zaměřeného na automatizaci řízení a inženýrskou informatiku pracoval jako systémový programátor a vedoucí vývoje software. V roce 2002 inicioval založení firmy Kybertec a stal se jejím ředitelem. Na fakultě strojní ČVUT dokončil postgraduální dálkové studium s hlavní specializací na technickou kybernetiku a vedlejší specializací na genetické a evoluční programování. Je členem České společnosti chemických inženýrů, České nukleární společnosti, národního výboru pro předcházení následků přírodních katastrof CNV ONK. Rovněž je členem COSUF AG3 a AG2 za ČR a American Chemical Society. Zastupuje ČR pro oblasti komunikací v ERTICO a je viceprezidentem ITS Czech Republic. Je poradcem CzechInvestu pro informatiku a transfer pokročilých technologií a technickým poradcem za ČR pro implementaci norem telematiky RIS pracovní skupiny EU. Účastní se projektů průmysl-university (+AV) a dlouhodobě spolupracuje s universitami u nás i v EU. Má zkušenosti se všemi částmi obchodního cyklu HiTech produktů a aplikací. Byl řešitelem více jak 100 projektů v průmyslu. Dlouhodobě se zabývá studiem marketingových metod se zaměřením na technické produkty s vysokou přidanou hodnotou (software, hardware, hi-tech výrobky). Má dlouhodobé zkušenosti s prezentací na veletrzích, odborných konferencích, mezinárodních jednáních apod. Je autorem několika odborných článků u nás i v zahraničí, příspěvků na odborných konferencích, přednášek v zahraničí a recenzí odborných publikací. Publikační činnosti se věnuje zejména v oblasti normalizace a technických předpisů ŘS, SCADA, telematiky, simulací a implementací pro státní i privátní sektor. Je spoluautorem publikace Teleinformatika v průmyslové praxi, která byla přeložena do 7 evropských jazyků.

Ing.František Baroch

Po absolvování ČVUT Praha, fakulta stavební – obor dopravní stavby, pracoval krátce u SSaŽ (stavební správa Litvínov). Později jako stavební technik v Jablonci nad Nisou. V dalších letech pak pracoval ve funkci ředitele Správy a údržby silnic v Jablonci nad Nisou. Souběžně byl předsedou Sdružení SÚS ČR. Od roku 1993 byl členem rady ministra dopravy ČR. Dále byl dlouhá léta členem rady a předsednictva ČSVTS společnosti silniční a členem redakční rady časopisu Silniční obzor. Od roku 2000 pracoval na Ministerstvu dopravy ve funkci

ředitele odboru pozemních komunikací. Od roku 2005 je v důchodu a aktivně působí v Českomoravské asociaci dopravního značení jako tajemník této společnosti.

doc. Ing. Ivana Olivková, Ph.D.

V roce 1993 absolvovala obor Provoz a ekonomika silniční a městské dopravy na Vysoké škole dopravy a spojů v Žilině, Fakultě provozu a ekonomiky dopravy a spojů. Po ukončení inženýrského studia byla přijata na interní doktorské studium oboru Dopravní technika a technologie, Institut dopravy VŠB-TU Ostrava a v roce 2000 završila studium obhajobou doktorské disertační práce. V roce 2003 absolvovala kurz IGIP (Internationale Gesellschaft für Ingenieurpädagogik) - "Vysokoškolská pedagogika pro učitele inženýry podle evropských standardů IGIP" a získala titul ING-PAED IGIP. V roce 2009 získala vědecko-pedagogický titul docent v oboru Dopravné služby na Žilinské univerzitě v Žilině. Od roku 1996 pracuje jako odborná asistentka a od roku 2009 jako docentka na Institutu dopravy, Fakulty strojní, VŠB-TU Ostrava. Podílela se na řešení studií, projektů a grantového projektu. Byla spoluřešitelkou projektů FRVŠ a vzdělávacích projektů ESF. Podílí se na vědecko-výzkumné činnosti jako pracovník Laboratoře silniční dopravy při Institutu dopravy na Fakultě strojní VŠB – Technické univerzity Ostrava v oblasti měření a vyhodnocování přepravních a dopravních charakteristik v hromadné osobní dopravě, měření spokojenosti cestujících a hodnocení kvality městské hromadné dopravy a na další spolupráci s firmami na konkrétních dopravních problémech. Je autorkou a spoluautorkou vysokoškolské knižní učebnice, skript, učebních textů, multimediálního studijního materiálu a více než 50 článků publikovaných v tuzemských i zahraničních sbornících a časopisech, vedoucí diplomových a bakalářských prací, garantkou a vyučující přednášek a cvičení předmětů vyučovaných na Fakultě strojní VŠB-TU Ostrava.

Prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek

Prof. Svítek působí na Katedře řídicí techniky a telematiky a zároveň zastává funkci zástupce děkana a proděkana pro pedagogickou činnost Fakulty dopravní, ČVUT. Je též mimořádným profesorem aplikované informatiky na Katedře informatiky, Fakulty přírodních věd na Univerzitě Matěje Bela v Banské Bystrici a čestným profesorem na Universidad Autonoma de Bucaramanga v Kolumbii. V teoretickém výzkumu se zabývá modelováním systémů a procesů, redukcí dimenzionality složitých systémů a kvantovým modelováním systémů. V aplikačním výzkumu se zaměřuje na modelování a implementaci složitých dopravně-telematických systémů. Prof. Svítek se podílel na vedení mnoha národních projektů vědy a výzkumu v oblasti dopravní telematiky např. "ITS v dopravně-telekomunikačním prostředí ČR", pilotních projektů: "Informační systém pro sledování přepravy nebezpečných nákladů", "Informační systém pro sledování pohyblivých objektů po pohybové ploše letiště", "Ekonomické, ekologické a bezpečnostní elektronické mýtné", "Účinnost ITS systémů", atd. Podílel se též na řešení řady výzkumných projektů EU, např. "CASTLE" (Clusters in Aerospace and Satellite Navigation Technologies linked to Entrepreneurial Innovation), "VERONICA" (Vehicle Event Recording based on intelligent crash assessment), "ETNITE" (European Network on ITS Training and Education), "CAPTIVE" (Common Application of Traffic Violations Enforcement), "SISTER" (SatComms in Support of Transport on European Roads), "eMOTION" (European-wide multi-modal traffic information on-trip), atd. Je autorem či spoluautorem přibližně 200 odborných publikací a 5 monografií.

Doc. Ing. Jan Kudrna, CSc.

Absolvoval v roce 1969 obor konstrukce a dopravní stavby VUT FAST a návazně pracoval v Silničním vývoji Brno. První dva roky byl ve funkci mistra a stavbyvedoucího na dopravních stavbách a po té jako vývojový pracovník, vědecko technický pracovník. Titul kandidáta věd získal v roce 1996 na Českém vysokém učení technickém v Praze v roce 1987. Od roku 1991 pracuje na Vysokém učení technickém v Brně, fakultě stavební postupně jako odborný asistent, docent, vedoucí Ústavu pozemních komunikací a vedoucí oboru Konstrukce a dopravní stavby. Za dobu svého působení byl zodpovědným řešitelem celkem 15 dlouhodobých výzkumných projektů pro Ministerstvo dopravy, Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy a mezinárodního výzkumu SAMARIS v rámci 5. výzkumného programu se zaměřením na navrhování, stavbu údržbu a opravu vozovek včetně ovlivňování bezpečnosti a hlučnosti povrchem vozovek pozemních komunikací. Je autorem celkem 25 ČSN, Technických podmínek MD a příruček příruček pro obor pozemní komunikace. Publikoval na 200 odborných článků a příspěvků na konferencích, přičemž 15 jich bylo publikováno v zahraničí.

Je členem vědecké rady fakulty stavební a redakční rady Silniční obzor a Akreditačního střediska pozemních komunikací. Činnost v zahraničí je dokumentována členstvím v předsednictvu Agentury pro výzkum a vývoj Slovenské republiky, v letech 1995 až 2001 byl českým zástupcem v CSN/TC227 a CEN/CT227/WG1 a vedl odpovídající normalizaci problematiky v ČR a je členem redakční rady International Journal of Pavement Research, USA.

Ing. Michal Radimský, Ph.D.

Roku 2001 absolvoval na Vysokém učení technickém v Brně, Fakultě stavební, oboru Konstrukce a dopravní stavby s diplomovou prací zaměřenou na pozemní komunikace. Na témže oboru následně pokračoval v prezenčním doktorském studiu. V roce 2005 nastoupil do pracovního poměru na Vysokém učení technickém v Brně, Fakultě stavební, Ústavu pozemních komunikací na pozici asistenta. Roku 2008 obhájil doktorskou disertační práci a nastoupil na pozici odborného asistenta na témže ústavu.

Praktické zkušenosti získával od roku 2000 také prací v projekční kanceláři HBH projekt s.r.o. zaměřující se na projektování pozemních komunikací.

- garant výuky předmětů „Projektování pozemních komunikací“ a „Praktické aplikace v pozemních komunikacích“ na VUT v Brně, FAST
- výuka předmětů „Pozemní komunikace I“ a „Konstrukce a dopravní stavby“ na VUT v Brně, FAST
- výuka předmětu „Pozemní dopravní cesty“ na Ústavu soudního inženýrství VUT v Brně
- expertní posudky pro Ředitelství silnic a dálnic a pro Regionální operační program NUTS 2 jihovýchod
- bezpečnostní inspekce nehodových lokalit Zlínského a Libereckého kraje pro ŘSD
- projekční činnost – více jak 50 projektů od chodníků po dálnice, ve stupních projektové dokumentace od Studie po Realizační dokumentace stavby
- autorské dozory staveb
- spolupráce na výzkumech v oblastech:

- systém hospodaření s vozovkami
- řešení přecházení chodců přes pozemní komunikace
- hluk z dopravy
- telematika
- přilnavost asfaltu ke kamenivu

Prof. Ing. Václav Cempírek, PhD

Absolvoval doktorské studium na Dopravní fakultě Jana Pernera v Pardubicích, studijní obor „Technologie a management v dopravě a telekomunikacích“; doktorská práce na téma „Modelování logistických přepravních řetězců v kombinované dopravě“, udělen titul Ph.D. postgraduální studium na Evropském institutu pro postgraduální vzdělávání při TU Dresden, studijní obor „Evropské integrační studium vývoje v dopravě“; závěrečná práce na téma „Vývoj přepravní organizace v kombinované přepravě pro listovní zásilky na základě případových příkladů a prošetření překládací techniky a přepravních prostředků“; udělen titul EUR Ing.; habilitační docentské řízení v oboru „Technologie a management v dopravě a telekomunikacích“, habilitační práce na téma „Logistické technologie v přepravních řetězcích“, udělen titul Doc.; profesorské řízení v oboru „Technologie a management v dopravě a telekomunikacích“, udělen titul prof.

Přednášková činnost v profesním vzdělávacím programu „Spediční expert“ při Institutu J.Pernera, o.p.s. Praha (odborné zaměření letecká expedice, skladování, intermodální přeprava, logistické technologie); přednášková činnost na IMODS s.r.o., Praha (Institut mezinárodního obchodu, dopravy a expedice); člen redakční rady časopisu Logistika, New Logistics; přednášková činnost u společnosti RELIANT s.r.o. Praha (logistika, doprava); vedoucí katedry technologie a řízení dopravy na DFJP UPa.

Odborná spolupráce se subjekty:

OKD Doprava, a.s., Ostrava - systém odvalovacích kontejnerů ACTS,

ČSAD a.s., Hodonín - logistické systémy pro distribuci,

ČD, a.s. - systémy v osobní dopravě,

ČD Cargo - logistické a technologické systémy v nákladní dopravě

Preymesser Logistik, s.r.o., Mladá Boleslav - logistické systémy pro distribuci a skladování, TQM a.s., Opava - logistické systémy pro distribuci.

Doc. Dr. Ing. Libor Beneš

Doc. Beneš je autorem značného počtu materiálových expertíz. Oblast jeho vědecké práce reprezentují i dvě desítky přidělených grantových projektů od řady poskytovatelů, ve kterých byl odpovědným řešitelem. Výzkumné aktivity byly orientovány zejména na studium tribologických dějů v kontaktu kolo-kolejnice, resp. vývoj a experimentálně-teoretické ověření původní technologie navařování exponovaných úseků kolejových tratí tvrdonávarem s předehřevem (podány 3 užité vzory, technologie navíc zařazena do „*Předpisu pro svářečské práce na součástech kolejového svršku*“).

- Byl rovněž hlavním řešitelem dvou grantových projektů GAČR, zaměřených na Studium procesů při dynamickém kontaktu reálných kovových těles ve vztahu k materiálovým změnám (projekt GAČR 101/04/0033) a Analýzu mezních stavů povrchových vrstev

temene kolejnice z hlediska kontaktního zatížení účinkem kolových sil při průjezdu kolejového vozidla (projekt GAČR 101/07/0727).

- Je třeba zmínit i aktivní podíl na řešení výzkumných záměrů Univerzity Pardubice (Id. kód MSM 255100002), kde byly řešeny otázky *Interakce dopravních prostředků a dopravní cesty* - vypracovány 3 závěrečné zprávy z řešení jednotlivých etap, jakož i ve *Výzkumném centru kolejových vozidel* (1M4977751302) - 4 dílčí závěrečné zprávy.

Ve vědecko-výzkumné oblasti dlouhodobě spolupracuje nejen s domácími institucemi a podniky, které se na jeho mateřské pracoviště obracejí s problémy materiálového a technologického charakteru, ale rovněž lze zmínit řadu zahraničních institucí, vysokých škol a výzkumných ústavů, zabývajících se touto problematikou - *National Research Council Canada* - *Centre for Surface Transportation*, *Technology Shanghai Jiaotong University*, *Attiko METRO Athens*, *South African Rail Commuter Corporation Ltd. Woodmead*, *Technical University of Budapest*, *Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden*, *Politechnika Zielonogorska* - *Zielona Gora*, *High Pressure Institute Warsaw* a především pak *Žilinská Univerzita* a *Czestochowa University of Technology*.

Publikační činnost:

Navrhovaný je autorem nebo spoluautorem celkem **168** prací. Z toho počtu připadá **12** na články v zahraničních časopisech, **45** na příspěvky publikované ve sbornících zahraničních konferencí, **24** na články v domácích odborných časopisech a **87** na příspěvky publikované ve sbornících tuzemských konferencí. Jeden článek je uveden v databázi ISI Web of Knowledge. Rovněž se podílel na vypracování **45** technických zpráv (expertíz), je spoluautorem tří učebních textů na DFJP a dvou monografií, resp. pěti kapitol v monografii, vydané v zahraničí.

Uznání vědeckou a odbornou veřejností:

38 ohlasů na publikované práce za zahraničí a 31 ohlasů domácích (3 zahr.vyžádané příspěvky a 2 přednášky).

Člen vědecké rady DFJP, Univerzita Pardubice

Člen oborové rady doktorského studia ve studijním programu *Technika a technologie v dopravě a spojích*

Zástupce ČR za oblast "Doprava" v EUROPEAN COMMISSION (*Program Committee - Frame Program 7*), theme: Transport (including Aeronautics) - jako člen programového výboru.

Člen European Research Area (ERA) a zástupce ČR v evropské železniční síti Excellence - 6.RP: Sustainable Surface Transport, **EUropean Rail Research Network of EXcellence - EURNEX**, WP 4.

Člen komise FRVŠ-G1 a hodnotících komisí u závěrečných oponentních řízení (několik desítek posudků).

6.3 Pracovní skupina Bezpečnost a zabezpečení

Náplň pracovní skupiny **Bezpečnost a zabezpečení** budou tvořit komplexně problémy bezpečnosti silničního provozu a řízení rizik.

Tabulka B.3: Složení pracovní skupiny bezpečnost a zabezpečení

Jméno	Organizace	Vzdělání	Věk	Odborné zaměření
Ing. Pavel Tučka	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.	VŠ	43	Bezpečnost
Vedoucí skupiny Ing. Jindřich Frič, PhD		VŠ	32	
Ing. Otakar Vacín	Ředitelství silnic a dálnic ČR	VŠ	65	Bezpečnost
Ing. Martin Špryňar	ČESMAD Bohemia	VŠ	40	Bezpečnost
Ing. Lukáš Svoboda	PRAGOPROJEKT, a.s.	VŠ	26	Bezpečnost
Doc. Miroslav Tesař	Universita Pardubice	VŠ	60	Zabezpečení
Doc. Miloslav Řezáč	VŠB-TU Ostrava	VŠ	51	Zabezpečení
Ing. Jaroslav Heinrich	HBH Projekt spol. s r.o.	VŠ	54	Bezpečnost
Ing. Lukáš Fidrmuc	DPmB	VŠ	26	Zabezpečení

Následně jsou uvedeny stručné životopisy některých členů pracovní skupiny

Ing. Pavel Tučka

Ing. Tučka se narodil 24.7.1966 v Brně, kde také vystudoval VUT FAST, specializaci silniční a městské dopravní inženýrství. Nyní pracuje v Centru dopravního výzkumu, v.v.i. v oblasti bezpečnosti silniční dopravy na pozici vedoucího oblasti „Dopravního inženýrství a bezpečnostního auditu“. Je rovněž členem rady instituce.

Zabývá se výzkumnou a vývojovou činností v dopravě. Zpracovává technické předpisy pro dopravní značení a dopravní zařízení, provádí školení v této oblasti pro státní správu a jinou odbornou veřejnost. Dále se zabývá výzkumem vybraných dopravně-inženýrských parametrů ve vztahu k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, bezpečnostními audity a inspekcemi, expertními systémy pro řešení nehodových míst a zklidňováním dopravy.

Nejvýznamnější publikace/technické předpisy:

- Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích
- Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
- Zásady pro proměnné dopravní značení na pozemních komunikacích
- Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích
- Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- Systémový program zvyšování bezpečnosti silničního provozu z hlediska pozemních komunikací
- Bezpečnostní audit na pozemních komunikacích

Ing. Jindřich Frič

V roce 2001 absolvoval fakultu strojní VŠB – TU v Ostravě, obor Technologie dopravy, kde nadále působí jako odborný asistent a externí doktorand (Institut dopravy, ústav Silniční dopravy). V roce 2003 skládá státní doktorskou zkoušku s tématem disertační práce *Vliv*

úprav organizace silničního provozu v intravilánu na bezpečnost a plynulost dopravy. Z dalšího pedagogického působení lze jmenovat funkce zástupce vedoucího Laboratoře silničních vozidel a zástupce vedoucího Výzkumného ústavu dopravy (2002 – 2005) nebo stáž na Jyväskylän Polytechnic Finland – fakulta dopravy a logistiky v rámci programu Socrates Erasmus (2003).

Od roku 2004 působil na Ministerstvu dopravy (oddělení BESIP) jako vrchní/ministerský rada, styčný pracovník projektů VaV, člen redakční rady, bezpečnostní auditor, člen komise programu SFDI – bezpečnostní úpravy, člen hodnotící komise dopravní soutěže Zklidňování, expert pracovní skupiny EK pro přípravu směrnice „Infrastruktura“ SEK(2006) 1232 a zástupce MD ČR v CIECA. Od roku 2008 je ředitelem Divize bezpečnosti a dopravního inženýrství Centra dopravního výzkumu. V roce 2008 úspěšně dosáhl doktorského titulu v oboru dopravní technika a technologie na strojní fakultě VŠB – TU v Ostravě.

Ing. Martin Špryňar

Narodil se 4. října 1969. Absolvoval VŠE Praha v roce 1992. Ve Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA působí od roku 1995, z čehož posledních 8 let ve funkci generálního tajemníka. V roce 2006 dokončil studia MBA na Business School Netherlands.

V letech 1999 – 2000 působil jako koordinátor Multinárodního projektu Phare na založení školicích středisek pro silniční dopravu v zemích S-V Evropy, z něhož vzniklo i dnešní školicí středisko Sdružení ČESMAD BOHEMIA. Aktivně působil v různých orgánech Mezinárodní unie silniční dopravy IRU, kde v letech 2000 – 2004 zasedal v Akreditačním výboru Akademie IRU, 1999 – 2002 zastával funkci viceprezidenta Komise pro služby dopravcům IRU a v letech 2002 – 2003 vedl Skupinu expertů pro profesní vzdělávání IRU. Dodnes reprezentuje sdružení v Mezinárodní asociaci školicích center v dopravě EUROTRA.

Doc. Ing. Miroslav Tesař, CSc.

V roce 1980 ukončil studium na VA Brno, obor automobilní technika. Do roku 1985 vykonával technické funkce v oblasti organizace a řízení provozu a oprav automobilní techniky v AČR. V letech 1985 až 1995 působil jako pedagog na VA Brno na katedře automobilů. V letech 1995 až 1998 působil u firmy US MOTORS a.s. Brno, jako vedoucí autoservisu. Od roku 1998 dosud je pedagogem na Univerzitě Pardubice, na Dopravní fakultě Jana Pernera, kde vykonává funkci vedoucího katedry dopravních prostředků a diagnostiky.

Je členem vědecké rady fakulty, členem státních zkušebních komisí bakalářského, magisterského i doktorandského studia na DFJPa na TU v Liberci. Je členem oborové rady doktorského studia DFJP. Podílel se na řešení řady projektů v rámci GAČR, nebo projektů MPO, MŠMT a to jako řešitel nebo jako spoluřešitel. Organizuje spolupráci s firmami a podniky zejména z oblasti automobilové výroby. Zúčastnil se týdenní stáže na Institute of Automotive Engineering v Arnhemu v Holandsku v rámci spolupráce s HAN University Arnhem.

Ve své vědecké práci se zaměřuje na jízdní a směrovou stabilitu automobilů, zejména na klopnou stabilitu cisternových vozidel. Je autorem řady článků prezentovaných na odborných konferencích. Je autorem nebo spoluautorem několika výzkumných zpráv, zejména v oblasti zkoušení automobilní techniky.

Ing. Jaroslav Heinrich

Absolvoval v roce 1979 obor konstrukce a dopravní stavby VUT FAST a návazně pracoval jako dopravní inženýr a projektant dopravních staveb v Dopravoprojektu Brno. V letech 1991 – 1996 byl členem technického oddělení ŘSD Brno, kde se podílel především na procesu stabilizace tras výhledových komunikací v územně plánovací dokumentaci všech stupňů a v koordinaci jednotlivých zájmů dopravy v ÚPD. Od roku 1997 do roku 2006 působil v Centru dopravního výzkumu, a to především v oblasti bezpečnosti silničního provozu. V letech 2000 – 2007 koordinoval celou řadu výzkumných projektů v oblasti bezpečnosti silničního provozu na národní úrovni, zároveň byl i odborným garantem české účasti v řadě výzkumných projektů 4, 5. a 6. rámcového programu EU především v oblastech bezpečnosti a mobility. Aktivně se podílel na činnosti řady mezinárodních sdružení především FERSI a ETSC. V letech 2004 – 2007 byl členem řídicího výboru FERSI. V letech 2002 – 2006 byl rovněž členem řady pracovních skupin OECD zaměřených na problematiku bezpečnosti silničního provozu. Od roku 2008 je Ing. Heinrich vedoucím Ateliéru Dopravního inženýrství ve firmě HBH Projekt spol. s r.o.. Je členem pracovní skupiny Bezpečnost při Světové silniční federaci IRF, členem sboru poradců Světového parkovacího kongresu, členem redakční rady časopisu Dopravní inženýrství a tajemníkem sekce bezpečnosti při České silniční společnosti. Ing. Heinrich je autorem několika desítek odborných článků především v oboru bezpečnosti silničního provozu a dopravního inženýrství.

Ing. Lukáš Fidrmuc

V letech 2003 – 2008 absolvoval studium na Univerzitě Pardubice – Dopravní fakulta Jana Pernera se zaměřením na technologie a řízení provozu. Od roku 2008 vykonává práci v Dopravním podniku města Brna, a.s. na referátu rozvoje a kvality v dopravě. Podstatou pracovní náplně je příprava ideových záměrů a projektů v rámci rozvoje MHD včetně posuzování dopravních staveb z hlediska bezpečnosti, komfortu a plynulosti MHD.

6.4 Pracovní skupina Energie, životní prostředí a zdroje

Náplň pracovní skupiny **Energie, životní prostředí a zdroje** budou tvořit zejména problémy: minimalizace dopadů na životní prostředí a na veřejné zdraví, snižování emisí a skleníkových plynů v oblasti silniční dopravy, snižování dopravního hluku a alternativních zdrojů paliva.

Tabulka B.4: Složení pracovní skupiny energie, životní prostředí a zdroje

Jméno	Organizace	Vzdělání	Věk	Odborné zaměření
Ing. Libor Špička	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.	VŠ	35	Alternativní zdroje, životní prostředí
Ing. Miloš Podrazil	Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu	VŠ	71	Energie, alternativní zdroje
Vedoucí skupiny Ing. Václav Pražák		VŠ	56	
Ing. Rudolf John	Dopravní podnik města Brna, a.s.	VŠ	62	Energie, alternativní zdroje
Doc. Petr Tomčík	VŠB-TU Ostrava	VŠ	46	Alternativní zdroje Životní prostředí
Ing. Eva Ožanová		VŠ		

Mgr. Tomáš Šikula	HBH	VŠ	36	Životní prostředí
Doc. Libor Beneš	Universita Pardubice	VŠ	41	Energie, alternativní zdroje

Následně jsou uvedeny stručné životopisy některých členů pracovní skupiny

Ing. et Ing. Libor Špička

Ing. Špička, narozený 20.6.1975, absolvent VUT v Brně, obor Dopravní a manipulační stroje se specializací Motorová vozidla a traktory a obor Strojírenská technologie a průmyslový management. V současné době pracuje v CDV na pozici výzkumný pracovník, obor alternativní paliva a pohony. V průběhu své praxe pracoval v autoopravárenství. Od roku 2008 se zabývá dopravním výzkumem. Podílí se mimo jiné projektech a pracích pro MD a MŽP týkajících se především alternativních paliv.

Ing. Miloš Podrazil

Je absolventem Vysoké školy chemicko technologické v Pardubicích. Po promoci v roce 1962 nastoupil do bývalého n.p. Kaučuk Kralupy nad Vltavou do výroby syntetického kaučuku, kde pracoval na různých technických funkcích jako směnový mistr, vrchní mistr, technolog a vedoucí výroby syntetického kaučuku. Od roku 1976 do roku 1980 pracoval jako vedoucí Nové rafinérie Kralupy. V roce 1981 přešel do bývalé VHJ Chemopetrol, Praha. Na generálním ředitelství této VHJ pracoval nejprve ve funkci vedoucího odboru výroby a pak vedoucího odboru technického rozvoje. V polovině roku 1990 nastoupil na ministerstvo průmyslu a obchodu do funkce vedoucího oddělení ropy a petrochemie. Na ministerstvu pracoval do roku 1995. Pak nastoupil do České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu kde pracuje dodnes jako generální sekretář.

V roce 1978 absolvoval střednědobou stáž u petrolejářské společnosti TOTAL France. Dále absolvoval v letech 1977 až 1995 různé krátkodobé stáže u českých podniků a kurzy z oblasti ekonomiky, řízení zdrojů a ochrany životního prostředí.

Je členem poradního orgánu ministra životního prostředí pro odpadové hospodářství se zaměřením na problematiku odpadních minerálních olejů. Dále je členem pracovní skupiny ministerstva průmyslu a obchodu pro kontrolu biopaliv a skupiny pro biopaliva II. generace. Pracuje dále v interních skupinách pro rozvoj petrolejářského průmyslu, výroby a distribuce alternativních paliv a životního prostředí se zaměřením na dopravu a zpracování ropy.

Podílel se na zpracování projektu CDV SPII4il/33/07/ „Analýza životního cyklu fosilních motorových paliv a biopaliv pro tvorbu koncepčních dokumentů zavedení daně z oxidu uhličitého v oblasti mobilních zdrojů znečišťování“ a projektu EUROPIA Jezděte ekologicky a hospodárně.

V roce 2009 se stal nositelem ocenění Osobnost roku v soutěži PETROLawards.

Je autorem celé řady odborných článků z oblasti motorových a alternativních paliv, odborných prezentací a přednášek, které byly zveřejněny v bodovaných časopisech a publikacích.

Ing. Rudolf John

V roce 1970 absolvoval Strojní fakultu Vysoké školy dopravní v Žilině v oboru Kolejová vozidla. Od roku 1970 pracuje v Dopravním podniku města Brna ve funkcích technika tramvajové provozovny, vedoucího plánovacího oddělení, vedoucího odboru technického rozvoje, vedoucího ústředních dílen, technického náměstka a technického ředitele.

V 80. letech působil jako externí učitel Katedry elektrotechniky na Strojní fakultě VUT v Brně.

V současné době je členem Rady výzkumného centra kolejových vozidel při Strojní fakultě Západočeské univerzity v Plzni, tajemníkem Odborné skupiny Tramvaje Sdružení dopravních podniků ČR a členem Light Rail Committee při UITP v Bruselu.

Je autorem řady zlepšovacích návrhů a zodpovědným manažerem při zavádění řady inovačních projektů v rámci Dopravního podniku města Brna.

doc. Ing. Petr Tomčík, Ph.D.

Petr Tomčík se narodil 11. července 1973 v Ostravě. Vystudoval strojírenskou technologii na Vysoké škole báňské – Technické univerzitě v Ostravě, kde také na Fakultě strojírenské získal doktorát na téma: „Vliv magnetického pole na plastickou deformaci oceli za studena“. Na jaře 2009 ukončil habilitační řízení a byl jmenován docentem v oboru „Materiálové vědy a inženýrství“. Tématem jeho habilitační práce byl: „Vliv magnetických a elektrických polí na technologické a materiálové vlastnosti“.

Od roku 2000 do 2004 byl pracovníkem vědy a výzkumu v Materiálově technologickém výzkumném centru na VŠB – TUO. Od roku 2005 do poloviny roku 2007 byl vedoucím sekce strojírenského výzkumu na Centru pokročilých inovačních technologií na VŠB – TUO.

Od druhé poloviny roku 2007 pracuje pod Katedrou slévárenství na Fakultě metalurgie a materiálového inženýrství na VŠB – TUO. V roce 2008 zakládá pod Katedrou slévárenství, Ústav progresivních technologií pro automobilový průmysl, který také v současné době vede. Zajímá se o využití magnetických a elektrických polí při technologických procesech zpracování kovů, vývoji a inovaci technologií, fyzikální modelování technologických procesů. O studium vlivu magnetického pole na plasticitu, vliv magnetického pole na stárnutí materiálu, magnetické pulzní zpracování za účelem snížení vnitřního pnutí a technologie stavby automobilů. Od roku 2000 je úspěšným řešitelem řady grantových projektů a úkolů průmyslové praxe.

Je autorem nebo spoluautorem více než 36 článků, z toho 13 zahraničních, publikovaných v odborných časopisech a sbornících konferencí jak domácích, tak zahraničních, jedné recenzované monografie „Vliv magnetických a elektrických polí na technologické a materiálové vlastnosti“, a 7 výzkumných zpráv, 1 ověřené technologie, spoluautor průmyslového vzoru na design karoserie sportovního vozu.

Je členem vědeckého výboru konferencí TechMat a PROMATTEN. Člen komise pro státní závěrečné zkoušky pro obor Strojírenská technologie, FS, VŠB-TUO. Člen komise pro státní závěrečné zkoušky pro obor Dopravní prostředky studijní program Dopravní technologie a spoje, a pro obor Dopravní prostředky studijní program Dopravní inženýrství a spoje, Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice. Oponent FRVŠ pro vstupní i závěrečné posudky.

Mgr. Tomáš Šikula

Mgr. Šikula je držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č.100/2001 Sb. (EIA), autorizace k provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č.114/1992 Sb. a konečně je též odborně způsobilý pro účely posuzování vlivů na životní prostředí podle § 61 zákona č.24/2006 Z.z. (tzv. slovenská EIA).

Tabulka B.5: Zástupci v evropské technologické platformě ERTRAC

Jméno a organizace	Funkce v ERTRAC	Vzdělání	Věk	Odborné zaměření
Ing. Josef Mikulík, CSc. CDV	Zástupce České republiky	VŠ	64	Silniční doprava, infrastruktura Silniční doprava
Doc. Libor Beneš Universita Pardubice	Zástupce v tematickém okruhu 1 – energie a životní prostředí	VŠ	41	Energie a životní prostředí
Ing. Rudolf John DPmB Ing. Václav Fencel CDV	Zástupci v tematickém okruhu 2 – mobilita ve městech	VŠ VŠ	62 63	Městská doprava Městská doprava
Ing. Jan Nedved' ČESMAD	Zástupce v tematickém okruhu 3 – dálková doprava	VŠ	48	Dálková doprava
Ing. Pavel Tučka CDV	Zástupce v tematickém okruhu 4 – bezpečnost silničního provozu	VŠ	43	Bezpečnost

Ing. Josef Mikulík, CSc.

Po roční stáži na TU Karlsruhe absolvoval v roce 1969 obor konstrukce a dopravní stavby VUT FAST a návazně pracoval jako projektant dopravních staveb. Od roku 1976 působí v dopravním výzkumu. V roce 1992 inicioval založení Centra dopravního výzkumu, v letech 1993 – 2007 byl jeho ředitelem. Nyní je poradcem ředitele a předsedou Rady instituce. Byl členem vědecké rady ministra dopravy a stavební fakulty VUT a rady programu COST. Je členem Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu, členem redakčních rad časopisů Doprava a Silniční obzor a vedoucím sekce bezpečnosti silničního provozu ČSS. Je českým zástupcem v JTRC OECD/ITF, IRTAD, technologické platformě ERTRAC, výboru silniční bezpečnosti PIARC. Byl předsedou řídicí skupiny mezinárodní databáze silničních nehod IRTAD v rámci OECD a předsedou Technického výboru pro dopravu evropské výzkumné spolupráce COST. Zapojoval CDV do rámcových projektů Evropské komise, dvoustranných výzkumných spoluprací (Rakousko, Německo, Velká Británie, USA, Čína) i mezinárodních sdružení FERSI, FEHRL, ETSC a nyní působí ve funkci vicepresidenta ECTRI. Je členem německé výzkumné společnosti FGSV a několika výborů amerického Transportation Research Board. Byl řešitelem několika desítek výzkumných projektů a autorem více než 70 odborných článků v oboru bezpečnosti silničního provozu, dopravního inženýrství, dopravní politiky a řízení výzkumu publikovaných v ČR i zahraničí.

Stručné životopisy členů ostatních zástupců již byly uvedeny.

C. Kvalita projektu a jeho přínos pro rozvoj odvětví

1 Odvětvové zaměření technologické platformy

Technologická platforma silniční doprava přináší do odvětví dopravy, přičemž silniční doprava má ve vazbě na přepravní výkony osob i nákladů největší význam.

Technologická platforma pokryje silniční dopravu systémově jako celek, což bude zajištěno navrženým členěním platformy do pracovních skupin, které zahrnují mobilitu, silniční dopravu a silniční infrastrukturu, bezpečnost a zabezpečení, energii, životní prostředí a zdroje.

1.1 *Popis stavu a vývoje odvětví v ČR,*

Popis stavu a vývoje odvětví byl stručně uveden v úvodní kapitole 1 Důvody založení a očekávaný přínos pro členské subjekty a rozvoj odvětví.

Současný stav odvětví z pohledu naplně všech třech pracovních skupinách v České republice lze stručně charakterizovat jako neuspokojivý. Výstavba kvalitní silniční a dálniční sítě zaostává, zanedbávána je potřebná údržba. Výstavba je nákladná, často jsou kritizované vysoké náklady na výstavbu dálniční sítě. Disponibilní finanční zdroje jsou nedostatečné, financování výstavby s využitím soukromých finančních zdrojů není dosud dostatečně využíváno. Přitom úkoly vytyčené v dopravní politice České republiky pro léta 2005-2013 jsou velmi náročné:

- pokračovat ve výstavbě úseku transevropské sítě TEN-T,
- napojit všechny kraje na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic,
- kvalitněji řešit tranzitní dopravu obcemi (zklidňování dopravy, obchvaty),
- zabezpečit dostatečnou kapacitu silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech,
- při navrhování nových tras minimalizovat dopady na životní prostředí a provádět technická opatření pro minimalizaci vlivu výstavby na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví,
- postupně realizovat telematické systémy na dálniční síti.

Realizace těchto cílů naráží na nedostatečný aplikovaný výzkum, protože prováděcí podniky v řadě případů nedisponují vlastními zdroji pro takový druh výzkumu, který by přinášel potřebné podněty pro zavádění inovací. Úloha technologické platformy v definování výzkumných a vývojových aktivit k zabezpečení kvalitní a efektivní výstavby je nezastupitelná.

1.2 *Popis role a aktivit technologické platformy,*

Hlavními nástroji TP silniční doprava pro zlepšení současného neuspokojivého stavu je v souladu s posláním TP propojení potenciálu výzkumných, vzdělávacích, projekčních a stavebních organizací aktivních v oblasti silniční dopravy k definování společného programu

výzkumu a vývoje. Toto bude dosaženo vytvořením strategických dokumentů v odvětví silniční dopravy a to strategické výzkumné agendy a implementačního akčního plánu. Zásadou zapojení členů technologické platformy do činnosti evropské technologické platformy ERTRAC bude zaručena těsná vazba národních strategických dokumentů na podobné materiály vypracované na evropské úrovni. Technologická platforma bude hrát důležitou roli nejen při iniciaci výzkumných a vývojových projektů, nýbrž také při realizaci jejich výsledků, protože technologická platforma sdružuje nejvýznamnější hráče v odvětví silniční dopravy. Zavádění inovací do praxe podnikatelských subjektů přispěje rozhodující měrou nejen ke zvýšení jejich konkurenceschopnosti, nýbrž současně i ke zvýšení konkurenceschopnosti celého odvětví silniční doprava v evropském srovnání.

Pracovní skupina Mobilita, silniční doprava a silniční infrastruktura

Tato pracovní skupina pokrývá širokou škálu problémů silniční dopravy a zahrnuje plánování, výstavbu a údržbu silniční a dálniční sítě včetně mostního stavitelství, telematické aplikace vozidlo-pozemní komunikace, nové materiály na výstavbu a údržbu, recyklace a využití odpadů jako stavebních materiálů, povrchové vlastnosti vozovek, jejich měření a vyhodnocování, zkoušení materiálů pro výstavbu, analýza životního cyklu, standardizace.

Zajištění pokračování ve výstavbě úseků transevropské sítě TEN-T, napojení všech krajů na síť dálnic a rychlostních silnic, řešení tranzitní dopravy obcemi, zabezpečení dostatečné kapacity silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech, výkonové zpoplatnění, otázky řízení mobility (mobility management), sociální trendy ve společnosti (demografické změny, vlivy stárnutí společnosti), financování veřejné silniční dopravy, integrované dopravní systémy, otázky parkování, nové koncepce osobní i nákladní dopravy ve městech (sdílení vozidel, centra pro rozvoz zboží).

Pracovní skupina Bezpečnost a zabezpečení

Bezpečnost jako hlavní aspekt při plánování, výstavbě, provozu a údržbě silniční infrastruktury, další výzkum a rozvoj systémů zvyšujících bezpečnost ve vozidlech, problematika interakce vozidlo-řidič, zvyšování bezpečnosti jednostopých vozidel, systematické zkoumání faktorů ovlivňujících selhání lidského činitele, které mají vliv na vznik dopravních nehod, využití ITS technologií, systematicky prováděná hloubková analýza nehodovosti, prevence a minimalizace dopadů teroristických útoků na dopravní infrastrukturu, dobře fungující systémy sledování rychlosti vozidel a vymáhání pokut.

Pracovní skupina Energie, životní prostředí a zdroje

Tato skupina se zaměří se na minimalizaci dopadů na životní prostředí a na veřejné zdraví, snižování emisí a skleníkových plynů v oblasti silniční dopravy, snižování dopravního hluku a alternativních zdrojů paliva i na mimořádně aktuální hrozbu, kterou přináší rapidní snižování zásob fosilních paliv.

Pozornost se rovněž se rovněž zaměří na alternativní paliva a zdroje pohonu (akumulátory, bionafta, plyn, vodík), hybridní pohony, nové a efektivní způsoby získávání a skladování nových zdrojů pohonu, elektrizace automobilové dopravy.

Elektrizaci automobilové dopravy nebyla dosud věnována dostatečná pozornost a technologická platforma v návrhu strategické výzkumné agendy se na elektrizaci automobilové dopravy rovněž zaměří. Elektrizace automobilové dopravy současně výrazně přispěje k dosažení dalšího celospolečenského cíle, kterým je snižování znečištění ovzduší.

Tuto část budou určitým způsobem pokrývat i jiné platformy – formuluje se platforma elektromobil, existuje platforma vodík. V této platformě bude v uvedených oblastech úzce spolupracováno.

1.3 *Vliv realizace projektu na budoucí vývoj odvětví*

K zabezpečení kvalitní funkce dopravy, která je podmínkou sociálního a hospodářského rozvoje, je naprosto nezbytné včasné předvídání budoucího rozvoje. Tato prognóza musí být harmonizována s ostatními odvětvími ekonomiky. Obzvláště v odvětví dopravy je nesmírně důležité zabezpečit oblast výzkumu a inovací. Aktuálnost této potřeby vyplývá ze skutečnosti, že resort dopravy nebude v příštích letech disponovat položkou na výzkum a vývoj. Jeho zajištění se posouvá do kompetence nově vzniklé Technologické agentury České republiky a tím se nesmírně oslabuje bezprostřední formování výzkumných programů resortem dopravy. O to významnější bude příprava strategických dokumentů TPSD, které Technologická agentura využije jako kompetentní a komplexní program orientace výzkumu a vývoje v odvětví dopravy. Význam takto formulovaného programu, který je založen na spolupráci klíčových subjektů působících v silniční dopravě, je neobyčejně cenným nástrojem dalšího rozvoje tohoto odvětví.

Zavádění technologických inovací do výstavby přinese kvalitnější a rychlejší výstavbu dálniční sítě, což bude znamenat přínosy pro větší počet potřebných regionů v kratší době. Tato skutečnost přinese po dobu výstavby snížení nezaměstnanosti v dotčeném regionu nehledě na další dopady, které zlepšení dopravní dostupnosti přináší.

Při stručném uvedení vlivu realizace projektu na budoucí vývoj odvětví se omezíme jen na výčet přínosů kvalitnějšího dopravního napojení odlehklých regionů na jejich ekonomický rozvoj. Jako příklad lze uvést Moravskoslezský region v čele s městem Ostravou, kam jen zpráva o rozhodnutí vybudovat kvalitní dálniční komunikaci, která napojí region na dálnici D1, přivedla do regionu mnoho zahraničních investorů, pro které byl tento region z důvodů nedostatečné dopravní dostupnosti neatraktivní.

Rozvoj elektrizace dopravy bude pro naše výrobce znamenat mohutný impuls pro jejich technický rozvoj a nabídne jim možnost dostat se znovu na přední místo v Evropě. Tento rozvoj je nevyhnutelný vzhledem k rychle se ztenčujícím zásobám fosilních paliv, což by případně poklesu na kritickou mez znamenalo omezit naši mobilitu, která je jedním z hlavních atributů naší civilizace.

Zapojení do činnosti evropské platformy ERTRAC a zapojení do evropských výzkumných programů (rámcové programy, program CIP – rámcový program pro konkurenceschopnost a inovace) aj.) vytvoří předpoklady rychlý transfer nejnovějších poznatků do praxe podnikatelských subjektů. Z tohoto transferu nebudou těžit jen členové technologické platformy, nýbrž bude přínosem i pro ostatní subjekty, což přispěje k ještě rychlejšímu rozvoji odvětví.

Výsledky výzkumu budou současně podnětem k zakotvení těchto poznatků formou nových norem a standardů a proto se členové platformy zapojí i do tvorby evropských norem v rámci CEN.

2 Konkrétní plán rozvoje technologické platformy a konkrétní plán aktivit technologické platformy

2.1 *Proveditelnost realizace projektu, časový plán postupu řešení projektu, stanovení milníků a rozpočet projektu*

Časový plán postupu řešení projektu je uveden v tabulce C1 Harmonogram postupu řešení projektu, ve které jsou definovány jednotlivé etapy včetně vazby na rozpočet projektu.

První dvě etapy budou zaměřeny na vypracování strategické výzkumné agendy odvětví silniční dopravy. Jako podklad pro zpracování strategické výzkumné agendy bude v první etapa zpracován dokument s názvem Vize 2030, ve kterém bude popsána silniční doprava jako efektivní nástroj sloužící potřebám mobility osob a zboží plně respektující požadavky na ochranu životního prostředí. Již v tomto období se zapojí další členové TP do práce evropské technologické platformy ERTRAC. První etapa bude zakončena seminářem, na kterém bude vize silniční dopravy prezentována odborné veřejnosti.

Druhá etapa bude zahájena zpracováním poznatků z odborného semináře, na kterém byla prezentována vize silniční dopravy v roce 2030. Získané poznatky budou využity při zpracování strategické výzkumné agendy, která jako závazný ukazatel bude dokončena do 12 měsíců od zahájení projektu. Návrh strategické výzkumné agendy silniční dopravy bude předložen naší odborníkům v odvětví silniční dopravy na odborném semináři.

Zpracování implementačního akčního plánu je rozloženo do čtyř etap, každá z nich s délkou trvání 6 měsíců. Implementační akční plán bude zpracován do ukončení projektu.

Ve třetí etapě bude zpracován návrh koncepce implementačního akčního plánu, po kterém bude následovat vypracování 1. návrhu implementačního akčního plánu. Tyto dvě etapy v celkové délce 12 měsíců budou představeny odborné veřejnosti na dvou seminářích.

V 5. a 6. etapě řešení projektu budou vypracovány dva dokumenty: v 5. etapě bude vypracováno portfolio projektů zahrnující věcné návrhy projektů. V 6. závěrečné etapě bude zpracován konečný návrh implementačního akčního plánu a to do konce třetího roku od zahájení projektu.

Tabulka C.1: Harmonogram postupu řešení projektu

Číslo etapy	Název a obsah etapy	1.3.2010-31.8.2010	1.9.2010-28.2.2011	1.3.2011-31.8.2011	1.9.2011-29.2.2012	1.3.2012-31.8.2012	1.9.2012-28.2.2013	Celkové výdaje (v tis. Kč)						Poznámka
								Způsobilé				Nezpůsobilé	Celkem	
								Investiční	Neinvestiční	Celkem	Z toho dotace	Celkem		
1.	SVA - shromáždění podkladů, dotazníkové šetření, webové stránky, zapojení do ERTRAC, dokument vize 2030,							0	1144	1144	841	79	1223	1.seminář
2.	SVA -vyhodnocení poznatků ze semináře, konečný návrh SVA							0	1128	1128	829	79	1207	2.seminář
3.	IAP - návrh koncepce IAP, prezentace koncepce odborné veřejnosti,							0	1127	1127	829	79	1206	3.seminář
4.	1.návrh IAP, prezentace návrhu odborné veřejnosti a veřejná konzultace							0	1130	1130	831	80	1210	4.seminář
5.	IAP- zpracování věcných návrhů projektů - portfolio projektů							0	1137	1137	836	80	1217	5.seminář
6.	IAP- konečný návrh							0	1134	1134	834	80	1214	6.seminář
	CELKEM							0	6800	6800	5000	477	7277	
	Zachování projektu													min.do 28. 2. 2018
	Archivace dokumentů projektu													min.do 28. 2. 2025

2.2 *Závazné a monitorovací ukazatele projektu*

Závazné ukazatele

Strategická výzkumná agenda bude zpracována do jednoho roku od začátku realizace projektu.

Implementační akční plán bude ukončen k datu ukončení projektu, tedy do 36 měsíců od zahájení realizace projektu.

Monitorovací ukazatele

Studie proveditelnosti zahrnuje všechny aktivity, které jsou současně monitorovacími ukazateli:

- **Uspořádané workshopy/semináře**

Po ukončení každé etapy řešení projektu bude uspořádán seminář, na kterém bude odborná veřejnost seznámena s výsledky etapy. Každý seminář bude dokladován zápisem, prezenční listinou a fotodokumentací.

- **Webové stránky**

Webové stránky TP silniční doprava budou otevřeny již na konci první etapy řešení projektu. Webové stránky budou vedeny na doméně 2. stupně a budou obsahovat informace o členech TP a vypracované strategické dokumenty, zejména strategickou výzkumnou agendu v české a anglické mutaci. Podrobnosti o obsahu webové stránky jsou uvedeny v kapitole 6.

- **Účast na zasedání evropské technologické platformy ERTRAC**

Zástupci členů platformy subjektů se budou zúčastňovat zasedání evropské technologické platformy ERTRAC. Účast bude doložena zápisy z pracovních cest. Po dobu trvání projektu se předpokládá účast min. na 9 jednáních.

- **Sdružené subjekty**

Technologická platforma bude sdružovat přední hráče v odvětví silniční doprava. K 30.11.2009 měla Technologická platforma silniční doprava 13 členů. Další dva členové vybavují formální záležitost a jsou uvedeni v kapitole B5. V zájmu komplexního pokrytí aktivit platformy se předpokládá přijetí dalších min. tří členů z oblasti výstavby silniční infrastruktury.

▪ **Mezinárodní projekty výzkumu a vývoje**

Členové TP se zapojí do mezinárodních projektů v oblasti výzkumu a vývoje silniční dopravy. Jejich počet včetně započatých bude součástí monitorovacích zpráv. Dokladem o zapojení budou zprávy (např. výroční) o účasti v projektech VaV. Předpokládá se zapojení min. do deseti mezinárodních projektů VaV.

▪ **Počet subjektů sdružených v TP účastnících se mezinárodních projektů VaV**

Předpokládá se zapojení 8 členů sdružení. Dokladem o počtu budou zprávy o účasti v projektech VaV. Jejich počet bude součástí monitorovacích zpráv.

▪ **Projekty VaV realizované na základě SVA/IAP**

Předpokládá se, že po vypracování implementačního akčního plánu bude realizováno min. 10 projektů VaV. Jejich počet bude součástí monitorovacích zpráv. Dokladem o počtu budou zprávy o účasti v projektech VaV.

▪ **Nově vytvořená přepočtená pracovní místa**

S realizací projektu vznikne 1 nové pracovní místo

▪ **Nově vytvořená přepočtená pracovní místa – z tohoto ženy**

S realizací projektu nevznikne nové pracovní úvazku pro ženy.

▪ **Nově vytvořená přepočtená pracovní místa – VaV**

Při realizaci projektu nevznikne pracovní místo VaV.
Předpokládá se založení celkem 5 pracovních míst u členů platformy.

▪ **Nově vytvořená přepočtená pracovní místa – VaV – z toho ženy**

Při realizaci projektu nevznikne pracovní místo VaV.
Předpokládá se založení celkem z toho 2 pracovních míst žen u členů platformy.

2.3 *Způsob udržitelnosti TP, dofinancování plánovaných aktivit a způsob získávání finančních prostředků*

Plán činnosti technologické platformy bude zajištěn ze tří zdrojů:

- členské příspěvky
- kofinancování projektu členy TPSD
- dotace z programu Spolupráce – Technologické platformy

Po dobu realizace projektu Technologická platforma silniční doprava budou potřebné prostředky pro kofinancování získávány od členů v požadované výši.

Po ukončení podpory z programu Spolupráce- technologické platformy bude zájmové sdružení právnických osob Technologická platforma silniční doprava pokračovat ve své činnosti i nadále a financování její činnosti bude založeno na účasti v konkrétních projektech.

2.4 Finanční řízení projektu

Finanční řízení projektu je zajištěno schválenými pravidly hospodaření Technologické platformy silniční doprava, ve kterých jsou podrobně popsány postupy pro schvalování, vyplácení a vykazování výdajů včetně určení osob pro zpracování a schvalování žádostí o platby.

Pravidla hospodaření jsou uvedena v příloze 5

3 Strategická výzkumná agenda a implementační akční plán

Viz příloha 6

4 Napojení na evropskou technologickou platformu ERTRAC

4.1 Zajištění spolupráce s ERTRAC

Napojení národní TPSD na evropskou technologickou platformu ERTRAC je zajištěno tím nejefektivnějším způsobem.

Na základě pověření Ministerstva školství mládeže a tělovýchovy Ing. Josef Mikulík, CSc. zastupuje Českou republiku v evropské technologické platformě ERTRAC již od doby jejího vzniku v roce 2002. Dne 11. září 2009 byl na ustavujícím zasedání národní TPSD zvolen předsedou její správní rady. Vznikly tím optimální podmínky pro přímou vazbu mezi národní a evropskou platformou v oboru silniční dopravy.

Účast ing. Mikulíka v ERTRAC je rovněž předmětem projektu MŠMT v programu INGO s názvem Podpora zastoupení ČR v technologické platformě ERTRAC.

Technologická platforma silniční doprava je přímou národní reflexí evropské platformy ERTRAC a na mezinárodní úrovni je pro ni užíván název „Czech ERTRAC“. Obsahová náplň se kryje s náplní ERTRAC a pokrývá komplexně celou problematiku silniční dopravy. O zřízení TPSD byli bezprostředně informováni členové ERTRAC. TPSD byla již rovněž na oficiální mezinárodní úrovni představena na National Technology Platforms Meeting konaném dne 28. října 2009 v Gothenburgu v rámci setkání členských států pořádaného v souvislosti se švédským předsednictvím EU. TPSD se tím zařadila mezi 8 národních platform, které vytvářejí mechanismus transferu aktivit ERTRAC na národní úroveň.

TPSD bude při své činnosti v plné míře využívat výsledky evropské technologické platformy silniční doprava ERTRAC. To bude zaručeno aktivním zapojením členů národní platformy do

činnosti jednotlivých pracovních skupin ERTRAC. Tato forma spolupráce mezi TPSD a ERTRAC byla iniciována na již zmíněném National Technology Platforms Meeting konaném dne 28. října 2009 v Gothenburgu a byla plně akceptována.

Předseda správní rady sdružení Ing. Josef Mikulík, CSc. se zúčastňuje všech plenárních zasedání evropské technologické platformy ERTRAC a podílel se na vypracování všech strategických dokumentů, které ERTRAC od doby svého vzniku vypracovala. Po celou dobu své účasti Ing. Josef Mikulík, CSc. vždy důsledně hájil zájmy České republiky a svým aktivním přístupem přispěl k vysoké kvalitě všech materiálů, která evropská technologická platforma ERTRAC vypracovala. V jeho osobě bude zaručena provázanost mezi všemi činnostmi evropské technologické platformy ERTRAC a činnosti národní technologické platformy silniční doprava.

Souhrnně řečeno, výše uvedené parametry napojení národní platformy na evropskou - přímá osobní a odborná provázanost mezi strukturou ERTRAC a managementem TPSD, obsahově shodná reflexe evropské platformy ERTRAC do její národní podoby v České republice a projednaná účast zástupců české platformy v pracovních skupinách ERTRAC dávají TPSD jedinečné nástroje pro naplnění poslání národní technologické platformy v oboru silniční dopravy v České republice.

4.2 Návaznost mezi aktivitami ERTRAC a Technologickou platformou silniční doprava

Evropská technologická platforma v oboru silniční dopravy ERTRAC od svého vzniku vytvořila fungující systém spolupráce mezi klíčovými hráči v silniční dopravě a vypracovala v souladu se svou misí několik dokumentů, které lze označit za mezníky v budoucím rozvoji silniční dopravy

Prvním klíčovým dokumentem byl přehled s názvem Vision 2020 and Challenges vypracovaný v červnu 2004. Tento dokument má zásadní význam, poněvadž je prvním výsledkem konsensu všech podílníků v ERTRAC, kteří reprezentují nejrozličnější zájmové skupiny zapojené do procesu silniční dopravy.

V tomto dokumentu je poprvé strukturována problematika silniční dopravy do čtyř hlavních tématických okruhů:

Tématický okruh 1: Mobilita osob a přeprava zboží

Tématický okruh 2: Bezpečnost a zabezpečení

Tématický okruh 3: Energie, životní prostředí a zdroje

Tématický okruh 4 Projektové a výrobní systémy

Ke každému okruhu byly vypracovány hlavní aspekty formulující vizi jejich budoucí podoby.

Následoval dokument s názvem Strategic Research Agenda - Overview, zpracovaný v říjnu 2004. První etapa činnosti evropské technologické platformy ERTRAC byla ukončena vypracováním materiálu s názvem ERTRAC Research Framework 2007-2015. Tento dokument byl publikován v dubnu 2006 a stal se důležitým podkladem pro návrh pracovního programu 7. rámcového programu v prioritě udržitelná pozemní doprava na období 2007 - 2013.

Nejaktuálnějším dokumentem, který reflektuje zkušenosti z implementačního procesu předchozích dokumentů a současně i významné změny vnějších hospodářských podmínek a jejich dopady na silniční dopravu, je ERTRAC Road Transport Scenario 2030+, Road to Implementation. Současně i využívá strategických dokumentů připravených a schválených na

evropské úrovni v posledních letech. Jeho návrhy v několika verzích procházely v nedávné době intenzivním připomínkovým procesem a jeho prezentace se připravuje v průběhu roku 2010. V jeho obsahu jsou promítnuty dva zásadní aspekty – časový a obsahový. Z hlediska časového byl posunut horizont vize na rok 2030 a dále. Z hlediska obsahové struktury byl modifikován původní tématické okruhy do nových:

energie a životní prostředí
mobilita ve městech
dálková doprava
bezpečnost silničního provozu

Všechny tyto tématické okruhy jsou zahrnuty i do náplně tří pracovních skupin naší národní technologické platformy:

A. Mobilita, silniční doprava a silniční infrastruktura
B. Bezpečnost a zabezpečení
C. Energie, životní prostředí a zdroje

Ve skupině A jsou zahrnuty problémy mobility ve městech i dálkové dopravy, další skupiny plně korespondují původním i nově formulovaným evropským tématickým okruhům.

Vybraní zástupci z členských subjektů TPSD ve třech pracovních skupinách budou navrženi jako další zástupci České republiky přispívající do činnosti uvedených čtyř evropských tématických okruhů.

Výchozími podklady pro formulaci relevantních národních dokumentů TPSD budou aktuální strategické dokumenty rozvoje silniční dopravy, které se vážou na Dopravní politiku České republiky a na ni navazující dokumenty zpracované Ministerstvem dopravy. Nutně bude zohledněna koncepce integrovaného dopravního systému, ve které hraje silniční doprava primární roli.

Tyto výchozí národní dokumenty budou spoluvytvářet podněty a impulzy pro uplatňování v relevantních materiálech zpracovávaných jak v jednotlivých pracovních skupinách, tak i v souhrnných dokumentech ERTRAC.

V opačném směru budou analyzovány dokumenty ERTRAC z hlediska jejich možné implementace na národní úrovni a pro prosazování jejich zapracování do národních strategických dokumentů. Strategie a aktivity ERTRAC budou rovněž průběžně analyzovány z hlediska možného přenosu principů a nástrojů pro potřeby českých podnikatelských subjektů působících v silniční dopravě.

5 Inicie VaV projektů, projektů spolupráce mezi výzkumnou a komerční sférou, návaznost projektu s dalšími projekty

V souladu s cílem a posláním technologické platformy, který je definován jako iniciace výzkumných a vývojových projektů v komerční a veřejné sféře, bude technologická platforma využívat kapacity svých členů k návrhu projektů na evropské a národní úrovni. Již v současné době jsou někteří členové sdružení zapojeni do řady mezinárodních projektů VaV.

Jako příklad lze uvést zapojení **Centra dopravního výzkumu** do projektů schválených v první výzvě a v druhé výzvě v tématické prioritě udržitelná pozemní doprava:

Projekty 7RP v tématické prioritě udržitelná pozemní doprava s účastí Centra dopravního výzkumu v.v.i. a ostatních subjektů

Název	Od	Do
2-BE-SAFE	18.09.2008	31.12.2009
BALTIC – TO – BALKAN NETWORK FOR LOGISTICS COMPETENCE	01.09.2009	31.08.2011
CLOSER	01.09.2009	31.08.2012
Dismantling and RECYcling Techniques for road MATerials - Sharing knowledge and practices	01.01.2009	31.12.2011
INTERACTION	01.11.2008	31.12.2009
OPTIC - Optimal Policies for Transport in Combination	01.09.2009	31.08.2011
POINTER - Support Action for Evaluation and Monitoring of CIVITAS Plus	15.09.2008	31.12.2009
Re road - End of life strategies of asphalt pavements	01.01.2009	31.12.2012
METRONOME	01.01.2008	31.12.2009
ShLOW!	01.01.2007	28.02.2010
TransNew - Support for Realising New Member and Associated States' Potentials in Transport Resear	01.07.2009	01.07.2011

Vedle těchto projektů 7. rámcového programu se Centrum dopravního výzkumu podílí na iniciaci a následně na řešení projektů národního programu výzkumu, kde je poskytovatelem ministerstvo dopravy.

Projekty národního programu výzkumu MD s účastí Centra dopravního výzkumu a ostatních subjektů (programy Bezpečná a ekonomická doprava 2004-2009 a Podpora a realizace udržitelného rozvoje dopravy (2007-2011)).

Název	Od	Do
Environmentální a ekonomické posouzení opatření podpory čistých vozidel ve městech	01.01.2009	31.12.2010
Emise persistentních organických polutantů z dopravy	01.01.2009	31.12.2010
Časová dostupnost jako dopravní indikátor nekontrolovaného rozůstání měst	01.01.2009	31.12.2010
Zvláštní podmínky pro provádění ochrany, údržby a obnovy na pozemních komunikacích v ČR za krizových stavů a opatření orgánů krizového řízení v dopravě k jejich stanovení prostřednictvím krizového informačního systému MD	01.02.2008	31.12.2009
Kvantifikace externích nákladů dopravy v podmínkách České republiky	01.04.2007	31.12.2011
Optimalizace technických opatření pro snížení hlukové zátěže v okolí pozemních komunikací	01.04.2007	31.12.2010

Členové TPSD se rovněž podílejí na iniciaci a řešení projektů VaV, kde poskytovatelem je Grantová agentura České republiky.

5.1 Zástupci podnikatelských subjektů se účastní řešení projektů VaV buď přímo nebo jako členové oponentních rad jednotlivých projektů, kde zastupují zájmy realizátorů výsledků VaV

Projekt je synergický k projektu **OP VaVpI 2.1: Dopravní VaV centrum** (CZ.1.05/2.1.00/03.0064), který předkládá Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Jeho zaměření plně podporuje rozvoj v oblasti výzkumu a udržitelného rozvoje silniční dopravy v národním i mezinárodním měřítku.

ČESMAD Bohemia se významně zapojil do řešení projektů strukturálních fondů:

Operační programu Rozvoj lidských zdrojů

"Komplexním vzděláním k lepší adaptabilitě": Vzdělávací projekt, jehož cílem bylo zvýšení kvalifikace a kompetencí středního a vrcholového managementu dopravních firem malých a středních podniků v Moravskoslezském kraji a přispět tím ke zvýšení jejich konkurenceschopnosti v oblasti silniční nákladní a osobní dopravy. Říjen 2005 - květen 2007, realizátor

"Zvyšováním kvalifikace k vyšší adaptabilitě": Vzdělávací projekt, jehož cílem bylo zvýšení kvalifikace a kompetencí středního a vrcholového managementu dopravních firem-malých a středních podniků ve Středočeském kraji a přispět tím ke zvýšení jejich konkurenceschopnosti v oblasti silniční nákladní a osobní dopravy. Říjen 2005 - květen 2007, realizátor

"Silnice bez nehod": Cílem projektu byl vývoj a pilotní odzkoušení učebního materiálu ve formě tištěné příručky a instruktážního filmu na DVD pro lektory bezpečné a ekonomické jízdy. Součástí pilotního ověřování učebních pomůcek byl výcvikový kurz pro lektory. Březen 2006 - květen 2007, realizátor

"Cesta k uplatnění na trhu práce": Rekvalifikační vzdělávací projekt, jehož cílem byla komplexní příprava účastníků na profesi řidiče v nákladní a kamionové dopravě, včetně zprostředkování pracovního uplatnění absolventům. Účastníci projektu byli vybráni z cílové skupiny nezaměstnaných v 7 regionech ČR. Leden 2007 - prosinec 2007, realizátor

Operační program Lidské zdroje a zaměstnanost

„Příprava profesionálních řidičů jako šance na lepší pracovní uplatnění“: Cílem projektu je systematická příprava a vyškolení nových řidičů, kteří získají osvědčení profesní způsobilosti dle nové legislativní úpravy a na ně navazující nabídka zprostředkování zaměstnání úspěšným absolventům. Cíl sleduje zlepšení pracovního uplatnění zájemců o zaměstnání v období očekávaného ekonomického oživení a s ním spojeného nárůstu poptávky zaměstnavatelů po nových řidičích. Podaný projekt.

„Podpora zaměstnatelnosti profesionálních řidičů“: Cílem projektu je vytvořit nové nástroje výběru, přípravy a zprostředkování uchazečů na pozice řidičů v oblasti silniční dopravy. Jejich následnou aplikací přispět ke zlepšení zaměstnatelnosti uchazečů v období aktuální ekonomické recese provázené sníženou poptávkou pro řidičích a zároveň připravit nové uchazeče pro fázi očekávaného prudkého nárůstu poptávky v období ekonomického oživení. Podaný projekt.

Operační program Praha – Adaptabilita

„Posilování kvality lidských zdrojů Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia prostřednictvím vzdělávání vlastních zaměstnanců“: Cílem projektu je rozšířit a prohloubit profesní kompetence zaměstnanců prostřednictvím zavedení nového systému firemního vzdělávání. Podpořit tak udržení jejich plné zaměstnanosti a posílit jejich adaptabilitu na trhu práce v měnících se podmínkách ekonomického prostředí. Hlavní cíl vyhází z potřeb a nedostatků identifikovaných na základě nepříznivého dopadu ekonomické recese. Podaný projekt.

Přehled projektů ČESMAD Bohemia realizovaných v rámci komunitárních programů
Program Leonardo da Vinci

„Safe EU Driver“: Cílem projektu bylo rozpracování Směrnice EU č. 2003/59/EC o základních požadavcích na kvalifikaci a na pravidelné doškolování řidičů určitých vozidel osobní a nákladní dopravy do podoby standardů a doporučení k realizaci profesního vzdělávání řidičů, uspořádaných do příručky vhodné pro členské státy EU,.

Říjen 2005 – září 2007, partner.

“Keep workers in the road haulage industry moving” Cílem projektu bylo prostřednictvím mezinárodního partnerství identifikovat a aplikovat příklady dobré praxe formálního a neformálního profesního vzdělávání řidičů v oblasti silniční dopravy. Specifická pozornost byla věnována starším věkovým skupinám řidičů.

Říjen 2007 – prosinec 2009, partner.

Projekty realizované ve spolupráci s CDV – ČESMAD jako spoluřešitel

Analýza obchodních a právních vztahů mezi dopravcem provozujícím veřejnou osobní dopravu a cestujícím. Leden 2005 – Prosinec 2007, partner.

6 Plán propagace a medializace technologické platformy, webová stránka technologické platformy

6.1 Struktura obsahu webové stránky, zajištění jejího chodu a aktualizace

Je mimořádně důležité zajistit řádnou prezentaci všech aktivit Technologické platformy silniční doprava. Hlavním nástrojem prezentace bude webová stránka technologické platformy vedená na doméně 2 stupně.

Stránky bude mít toto základní členění:

O nás: bude obsahovat popis poslání technologické platformy, její organizaci a kontaktní údaje

Novinky: bude obsahovat informace o hlavních seminářích, konferencích a projektech v odvětví silniční dopravy

Akce a schůze: bude obsahovat informace o minulých a plánovaných akcích a schůzích technologické platformy a jejích členů

Dokumenty: v této části budou shromážděny základní dokumenty o vzniku technologické platformy včetně zpracovaných dokumentů (strategická výzkumná agenda, implementační akční plán)

Členové: bude obsahovat informace o členech technologické platformy

Chod webové stránky platformy bude zajišťovat určený webmaster, který bude rovněž odpovědný za pravidelnou aktualizaci všech informací.

Stránka bude vedena v českém jazyce a v anglické mutaci.

6.2 Propagační materiály, články o činnosti TP v odborných periodických a tisku

Jako další zdroj pro prezentaci technologické platformy a její činnosti budou využity prakticky všechny media, které se věnují problematice silniční dopravy. Postupně budou zveřejňovány odborné články v Silničním obzoru, Doprava, Dopravní noviny a další. O technologické platformě bude rovněž podána informace v podnikových časopisech členských subjektů a na všech webových stránkách členů TP. Neopomenuty nezůstanou další časopisy jako ECHO, Hospodářské noviny a PROFIT.

Důležitým zdrojem informací o technologické platformě a jejích aktivitách budou pravidelně pořádané semináře, na kterých bude naše odborná veřejnost seznamována s postupem zpracování strategických dokumentů pro odvětví silniční doprava.

D. Přílohy

Příloha č. 1: Zakladatelská smlouva

Příloha č. 2: Stanovy zájmového sdružení právnických osob Technologická platforma silniční dopravy

Příloha č. 3: Organizační struktura zájmového sdružení Technologická platforma silniční doprava

Příloha č. 4: Přehled členů správní rady a revizní komise zájmového sdružení Technologická platforma silniční doprava

Příloha č. 5: Pravidla hospodaření

Příloha č. 6: Návrh strategické výzkumné agendy a implementačního akčního plánu

Příloha č. 1: Zakladatelská smlouva

a

**Příloha č. 2: Stanovy zájmového sdružení právnických osob
Technologická platforma silniční dopravy**

Přílohy jsou spojeny tak, jak jej zpracoval krajský úřad JM kraje.



Stanovy zájmového sdružení právnických osob Technologická platforma silniční doprava

STANOVY

zájmového sdružení právnických osob

TECHNOLOGICKÁ PLATFORMA SILNIČNÍ DOPRAVA

§ 1

Název, sídlo a právní postavení

1. Název: Technologická platforma silniční doprava (dále jen „sdružení“).
2. Sídlo : Brno, Líšeňská 33a, PSČ 636 00.
3. Sdružení je zájmovým sdružením právnických osob založeným podle § 20f a násl. občanského zákoníku a je právnickou osobou zapsanou v registru zájmových sdružení právnických osob.

§ 2

Předmět činnosti

Předmětem činnosti sdružení je propojit potenciál výrobní sféry, provozovatelů, výzkumných, vzdělávacích a projekčních organizací, zástupců veřejné správy, spotřebitelů a uživatelů v oboru silniční dopravy a zahrnuje:

- podporu inovací a zvýšení konkurenceschopnosti,
- vytvoření strategických dokumentů budoucího technologického vývoje v oboru silniční dopravy a spolupráci při jejich implementaci,
- zapojení členů sdružení do evropské technologické platformy ERTRAC,
- iniciaci výzkumných, vývojových a inovačních projektů v oboru silniční dopravy a jejich řešení.

§ 3

Úprava majetkových poměrů

1. Majetek sdružení vzniká z:

- a) členských příspěvků,
- b) grantů,
- c) dotací,
- d) darů.

Registrováno podle § 20i odst. 2 zák.č. 40/1964 Sb.,
obč. zák., ve znění pozdějších předpisů, u Krajského
úřadu Jihomoravského kraje
dne 17. 9. 2009
pod č.j. 22 412/2009
V Brně dne 17. 9. 2009

§ 4 **Členství ve sdružení**

1. Vznik členství

1.1. Členem sdružení se může stát každá právnická osoba působící v oboru silniční dopravy, která má o členství zájem, která souhlasí s jejími stanovami, dodržuje tyto stanovy a dodržuje usnesení orgánů sdružení.

1.2. Členství ve sdružení vzniká na základě schválení písemné přihlášky valnou hromadou sdružení. O přijetí rozhodují členové sdružení na své časově nejbližší valné hromadě prostou většinou hlasů. Přijetí člena se sděluje písemně.

1.3. Vznik členství je podmíněn zaplacením ročního příspěvku na činnost sdružení. O výši členského příspěvku a způsobu jejich placení rozhoduje valná hromada sdružení na základě návrhu správní rady sdružení.

2. Zánik členství

2.1 Členství ve sdružení zaniká :

- a) vystoupením člena sdružení na základě písemného oznámení,
- b) vyloučením,
- c) zánikem člena,
- d) zánikem sdružení.

2.2. Proti rozhodnutí valné hromady o zániku členství může člen sdružení, o jehož zániku členství bylo rozhodnuto, podat ve lhůtě do 10 dnů ode dne doručení takového rozhodnutí písemně námitky adresované k rukám předsedy správní rady. Správní rada je povinna zařadit projednání těchto námitek na program nejbližší valné hromady. Podání námitek má odkladný účinek.

2.3. Veškeré vypořádání vůči členovi, který ukončil členství, proběhne do tří měsíců od potvrzeného ukončení členství.

§ 5 **Práva a povinnosti členů**

1. Člen sdružení má právo:

- 1.1. účastnit se valné hromady sdružení a podílet se na činnosti sdružení,
- 1.2. hlasovat na valné hromadě,
- 1.3. volit a být volen do orgánů sdružení,
- 1.4. navrhopvat svolání valné hromady a jednání správní rady sdružení k projednání konkrétních záležitostí,
- 1.5. předkládat návrhy a připomínky pro jednání valné hromady a správní rady,
- 1.6. prezentovat své členství ve sdružení.

2. Člen sdružení je povinen:

- 2.1. prosazovat a hájit zájmy sdružení a chránit dobré jméno sdružení,
- 2.2. napomáhat podle svých možností při realizaci činnosti sdružení,
- 2.3. dodržovat stanovy sdružení, jakož i jeho další vnitřní předpisy,



2.4. plnit a respektovat usnesení a rozhodnutí orgánů sdružení přijatá v jejich pravomoci a působnosti.

§ 6 Orgány sdružení

1. Hlavní orgány sdružení jsou:
 - a) valná hromada sdružení,
 - b) správní rada sdružení,
 - c) předseda a místopředseda správní rady (dále jen „předseda“ a „místopředseda“),
 - d) jednatel sdružení.
2. V rámci vnitřní organizace sdružení mohou být správní radou dále vytvářeny:
 - a) stálé pracovní skupiny,
 - b) ad hoc pracovní skupiny.
3. Veškerou administrativní činnost sdružení zajišťuje v souladu s příslušnými obecně závaznými předpisy a pokyny správní rady sekretariát sdružení, který je řízen jednatelem sdružení.

§ 7 Valná hromada

1. Valná hromada je nejvyšším orgánem sdružení a tvoří ji všichni její členové.
2. Do působnosti valné hromady patří:
 - a) schválení a úpravy stanov a vnitřních předpisů sdružení,
 - b) schválení a sloučení sdružení s jinou organizací nebo rozdělení sdružení,
 - c) schvalování rozpočtu sdružení,
 - d) schválení výroční zprávy sdružení,
 - e) volby a odvolání členů správní rady z řad členů sdružení tajným hlasováním,
 - f) stanovení výše členského příspěvku a způsobu jejich placení,
 - g) rozhodnutí o námitkách člena sdružení proti rozhodnutí správní rady o zániku jeho členství ve sdružení,
 - h) rozhodnutí o zrušení sdružení a jmenování jejího likvidátora a rozhodnutí o naložení s jeho likvidačním zůstatkem,
 - i) jmenovat a odvolávat auditora sdružení,
 - j) další otázky, o jejichž rozhodnutí požádá správní rada valnou hromadu.
3. Každý člen sdružení má jeden hlas. Na valné hromadě jedná člen osobou oprávněnou jednat za člena nebo osobou jí zmocněnou.
4. Valná hromada je schopna usnášení, je-li přítomna alespoň polovina členů sdružení.
5. Rozhodnutí je platné, pokud pro něj hlasovala alespoň polovina přítomných členů.
6. Valnou hromadu svolává správní rada nejméně jednou za rok.
7. Ke svolání valné hromady je oprávněna požádat správní radu také minimálně jedna třetina členů sdružení. Nesvolá-li správní rada valnou hromadu ve lhůtě 6 týdnů od doručení jejich žádosti, jsou tyto členové oprávněni zmocnit ze svého středu jednoho člena, který valnou hromadu svolá sám způsobem uvedeným v těchto stanovách.



8. Termín a program valné hromady oznámí správní rada všem členům nejméně 4 týdny předem dnem jejího konání, a to elektronicky na e-mailové adresy všech členů, které budou pro tento účel evidovány sekretariátem sdružení.

9. Jednání valné hromady řídí předseda správní rady, v jeho nepřítomnosti místopředseda.

10. Správní rada je povinna zajistit vyhotovení zápisu z jednání valné hromady v listinné podobě a zaslat jej nejpozději do 25 pracovních dnů ode dne konání valné hromady všem členům.

§ 8 Správní rada

1. Správní rada je řídicím orgánem sdružení a má celkem 7 členů.
2. Ve správní radě jedná jeho člen osobou oprávněnou jednat za člena nebo osobou ji zmocněnou.
3. Správní rada je volena na období 3 let. Opětovné zvolení jednotlivých členů správní rady je možné.
4. Do působnosti správní rady náleží:
 - a) řídit činnost sdružení v období mezi dvěma valnými hromadami a plnit úkoly stanovené valnou hromadou,
 - b) navrhovat roční rozpočet sdružení a předkládat ho valné hromadě ke schválení,
 - c) vykonávat práva zaměstnavatele k jednání a dalším zaměstnancům sdružení,
 - d) rozhodovat o zániku členství člena ve sdružení.
5. Správní rada zasedá podle potřeby, avšak nejméně jednou za půl roku.
6. Každý člen správní rady má jeden hlas. Správní rada je schopna usnášení, je-li přítomna nadpoloviční většina jejích členů.
7. Správní rada přijímá usnesení prostou většinou. V případě rovnosti hlasů rozhoduje hlas předsedy.
8. Rozhodnutí správní rady může být v případě nutnosti projednáno per-rolam.

§ 9 Předseda a místopředseda správní rady

1. Předseda a místopředseda správní rady jsou voleni tajnou volbou jejími členy.
2. Předseda řídí a kontroluje práci správní rady.
3. Předseda zastupuje sdružení navenek a podepisuje dokumenty jménem sdružení. V případě nepřítomnosti jej zastupuje místopředseda nebo jednatel.



4. Pravomoc a působnost předsedy a místopředsedy jsou dále vymezeny v organizačním řádu sdružení.

§ 10 Jednatel

1. Jednatel je jmenován správní radou, která k němu rovněž vykonává zaměstnavatelská práva.
2. Jednatel řídí a organizuje práci sekretariátu sdružení, plní úkoly uložené mu správní radou a jedná za sdružení v běžných záležitostech a v případě nepřítomnosti předsedy a místopředsedy.
3. Jednatel je oprávněn a povinen se účastnit jednání správní rady.

§ 11 Hospodaření sdružení

1. Sdružení hospodaří na základě rozpočtu schváleného valnou hromadou a sestavovaného vždy na kalendářní rok.
2. Zdroji příjmů sdružení jsou příjmy z členských příspěvků členů sdružení, jakož i příjmy z jiných zdrojů získané v souladu s příslušnými obecně závaznými právními předpisy. Prostředky jsou používány na zajištění předmětu činnosti sdružení.
3. Správní rada odpovídá za dodržení celkového rozpočtu schváleného valnou hromadou.
4. Sdružení odpovídá za své závazky svým majetkem. Odpovědnost členů je vyloučena.

§ 12 Způsob zrušení sdružení a naložení s jeho likvidačním zůstatkem

1. Sdružení může být zrušeno rozhodnutím valné hromady o jejím zrušení nebo o sloučení sdružení s jiným zájmovým sdružením právnických osob.
2. Pokud majetek sdružení při jejím zániku nepřejde na jejího právního nástupce, provede se likvidace sdružení podle aktuálně platné právní úpravy.
3. Likvidaci provádí likvidátor jmenovaný valnou hromadou.
4. Likvidační zůstatek se rozdělí způsobem určeným valnou hromadou.

§ 13 Závěrečná ustanovení

1. Změny a doplňky těchto stanov lze provést jen se souhlasem valné hromady.
2. Stanovy sdružení byly schváleny na ustavujícím zasedání sdružení dne 11.9.2009 v Brně.



Zakladatelská smlouva zájmového sdružení právnických osob Technologická platforma silniční doprava

ZAKLADATELSKÁ SMLOUVA
zájmového sdružení právnických osob
TECHNOLOGICKÁ PLATFORMA SILNIČNÍ DOPRAVA

Článek I
Zakladatelé

zástupci níže uvedených organizací:

1.

společnost: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
sídlo: Líšeňská 33a, 636 00 Brno
IČ: 44994575
DIČ: CZ44994575
zastoupená: doc. Ing.Karlem Pospíšilem, PhD., MBA

2.

společnost: Ředitelství silnic a dálnic České republiky
sídlo: Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4
IČ: 65993390
DIČ: CZ65993390
zastoupená: JUDr. PhDr. Michalem Halou

3.

společnost: HBH Projekt spol. s r.o
sídlo: Kabátníkova 216/5, 602 00 Brno
IČ: 44961944
DIČ: CZ44961944
zastoupená: Ing. Ivanem Budíkem, finančním ředitelem a jednatelem

4.

společnost: ČESMAD Bohemia
sídlo: Nad sokolovnou 117/1, 147 00 Praha 4
IČ: 45771570
DIČ: CZ45771570
zastoupená: Ing.Martinem Špryňarem, generálním tajemníkem



Zakladatelská smlouva zájmového sdružení právnických osob Technologická platforma silniční
doprava

5.

společnost: KORDIS JMK, spol. s r.o.

sídlo: Nové sady 30, 602 00 Brno

IČ: 26298465

DIČ: CZ26298465

zastoupená: Ing. Jaromírem Holcem, jednatelem a ředitelem

6.

společnost: Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu

sídlo: U trati 1226/42, 100 00 Praha - Strašnice

IČ: 48137570

DIČ: CZ48137570

zastoupená: Ing. Milošem Podrazilem, generálním sekretářem

7.

společnost: Dopravní podnik města Brna, a.s.

sídlo: Hlinky 151, 656 46 Brno

IČ: 25508881

DIČ: CZ25508881

zastoupená: Ing. Rudolfem Johnem, technickým ředitelem

8.

společnost: Brněnské komunikace, a.s.

sídlo: Renneská třída 1a, 657 88 Brno

IČ: 60733098

DIČ: CZ60733098

zastoupená:

9.

společnost: PRAGOPROJEKT, a.s.

sídlo: K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4

IČ:

DIČ:

zastoupená: Ing. Markem Svobodou, generálním ředitelem

10.

společnost: KYBERTEC, s.r.o.

sídlo: Tovární 1112, 537 01 Chrudim

IČ: 25986368

DIČ: CZ25986368

zastoupená: Ing. Oto Sládkem, ředitelem



Zakladatelská smlouva zájmového sdružení právnických osob Technologická platforma silniční
doprava

11.

společnost: Českomoravská asociace dopravního značení

sídlo: Modřanská 244, 147 00 Praha 4

IČ:

DIČ:

zastoupená: Ing. Michalem Hajošem, předsedou

12.

Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava

sídlo: 17. listopadu 15/2172, 708 33 Ostrava - Poruba

IČ:

DIČ:

zastoupená: prof. Ing. Tomášem Čermákem, CSc., rektorem

13.

České vysoké učení technické v Praze

sídlo: Žitná 4, 166 36 Praha 6

IČ:

DIČ:

zastoupené: prof. Ing. Václavem Havlíčkem, CSc., rektorem

14.

Vysoké učení technické v Brně

sídlo: Antonínská 548/1, 601 90 Brno

IČ:

DIČ:

zastoupené: prof. Ing. Karlem Raisem, CSc., MBA, rektorem

15.

Univerzita Pardubice

sídlo: Studentská 95, 530 09 Pardubice - Polabiny

IČ:

DIČ:

zastoupená: prof. Ing. Jiřím Málkem, DrSc., rektorem



Zakladatelská smlouva zájmového sdružení právnických osob Technologická platforma silniční doprava

se dohodli na založení zájmového sdružení právnických osob, které ponese název Technologická platforma silniční doprava (dále jen „sdružení“).

Článek II Název a sídlo

Název: Technologická platforma silniční doprava

Sídlo: Brno, Líšeňská 33a, PSČ 636 00

Článek III Předmět činnosti

Předmětem činnosti sdružení je propojit potenciál výrobní sféry, provozovatelů, výzkumných, vzdělávacích a projekčních organizací, zástupců veřejné správy, spotřebitelů a uživatelů v oboru silniční dopravy a zahrnuje:

- podporu inovací a zvýšení konkurenceschopnosti,
- vytvoření strategických dokumentů budoucího technologického vývoje v oboru silniční dopravy a spolupráci při jejich implementaci,
- zapojení členů sdružení do evropské technologické platformy ERTRAC,
- iniciaci výzkumných, vývojových a inovačních projektů v oboru silniční dopravy a jejich řešení.

Článek IV Majetek sdružení

Zdroji příjmů sdružení jsou příjmy z členských příspěvků členů sdružení, jakož i příjmy z jiných zdrojů získané v souladu s příslušnými obecně závaznými právními předpisy. Prostředky jsou používány na zajištění předmětu činnosti sdružení. Sdružení odpovídá za své závazky svým majetkem. Odpovědnost členů je vyloučena.

Článek V Členství ve sdružení

Vznik a zánik členství ve sdružení je uveden ve stanovách sdružení, které jsou přílohou této zakladatelské smlouvy.



Zakladatelská smlouva zájmového sdružení právnických osob Technologická platforma silniční doprava

Článek VI Zmocnění k právním úkonům

Mezi založením a vznikem sdružení je členy sdružení zmocněn k činění všech právních úkonů, zejména k podání návrhu na registraci sdružení ke Krajskému úřadu Jihomoravského kraje, Ing. Václav Fencel, CSc. bydlíště Strážnická 3, 627 00 Brno. Po vzniku sdružení je sdružení řízeno správní radou sdružení. Za sdružení bude v souladu se stanovami zmocněn jednat předseda správní rady sdružení.

Článek VII Stanovy sdružení

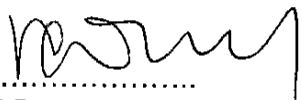
Členové sdružení se dohodli na znění stanov sdružení, které jsou přílohou této zakladatelské smlouvy.

Článek VIII Závěrečná ustanovení

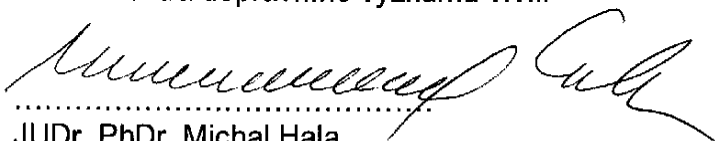
Tato zakladatelská smlouva se stává platnou dnem podpisu smluvních stran. Smlouva je vyhotovena ve čtyřech originálech, z nichž dva budou použity pro registraci zájmového sdružení a dva budou uloženy na sekretariátu sdružení.

Dne ...11.9.2009...

Podpisy zmocněných zástupců zakladatelů:



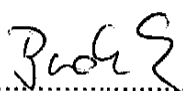
.....
doc. Ing. Karel Pospíšil, PhD., MBA
ředitel Centra dopravního výzkumu v.v.i.

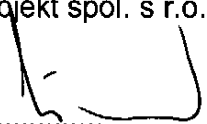


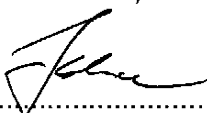
.....
JUDr. PhDr. Michal Hala
Výkonný ředitel Ředitelství silnic a dálnic České republiky

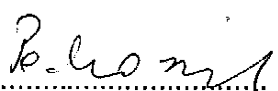


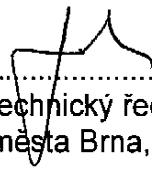
Zakladatelská smlouva zájmového sdružení právnických osob Technologická platforma silniční
doprava


.....
Ing. Ivan Budík, finanční ředitel a jednatel,
HBH Projekt spol. s r.o.


.....
Ing. Martin Špryňar, generální tajemník,
ČESMAD Bohemia,


.....
Ing. Jaromír Holec, jednatel a ředitel,
KORDIS JMK, spol. s r.o.


.....
Ing. Miloš Podrazil, generální sekretář,
Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu


.....
Ing. Rudolf John, technický ředitel,
Dopravní podnik města Brna, a.s.

.....
Brněnské komunikace, a.s.

.....
Ing. Marek Svoboda, generální ředitel,
PRAGOPROJEKT, a.s.


.....
Ing. Oto Sládek, ředitel,
KYBERTEC, s.r.o.

.....
Ing. Michal Hajoš, předseda,
Českomoravská asociace dopravního značení



Zakladatelská smlouva zájmového sdružení právnických osob Technologická platforma silniční
doprava

.....
prof. Ing. Tomáš Čermák, CSc., rektor
Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava

.....
prof. Ing. Václav Havlíček, CSc., rektor
České vysoké učení technické v Praze

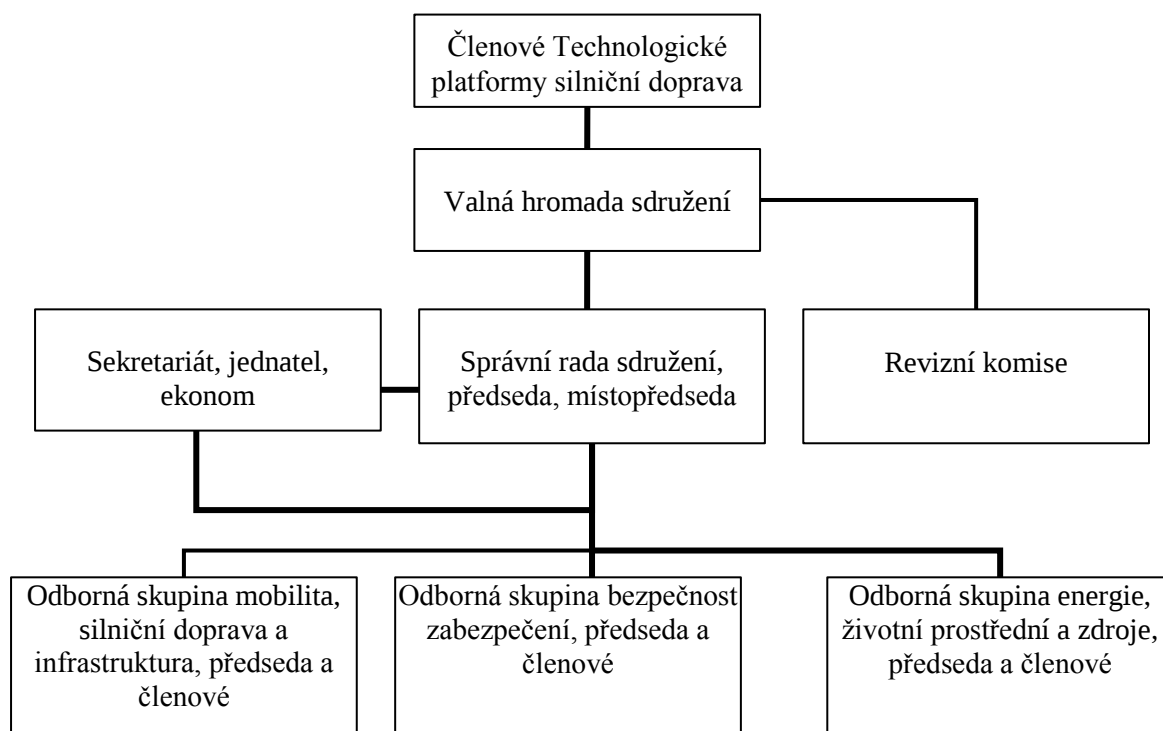
.....
prof. Ing. Karel Rais, CSc., MBA, rektor
Vysoké učení technické v Brně

.....
prof. Ing. Jiří Málek, DrSc., rektor
Univerzita Pardubice



Příloha č. 3: Organizační struktura zájmového sdružení Technologická platforma silniční doprava

Organizační struktura zájmového sdružení Technologická platforma silniční doprava



Příloha č. 4: Přehled členů správní rady a revizní komise zájmového sdružení Technologická platforma silniční doprava

Správní rada sdružení

	jméno a příjmení	organizace	funkce ve správní radě
1	Ing. Josef Mikulík, CSc.	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.	předseda správní rady
2	JUDr. PhDr. Michal Hala	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Místopředseda správní rady
3	Ing. Ivan Budík	HBH Projekt spol. s r.o.	
4	Ing. Martin Špryňar	ČESMAD Bohemia	člen
5	Ing. Miloš Podrazil	Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu	člen
6	Ing. Rudolf John	Dopravní podnik města Brna, a.s	člen
7	prof. Ing. Svítek, PhD.	ČVUT Praha, fakulta dopravní,	člen

Jednatel sdružení

Ing. Václav Fencel, CSc., Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Revizní komise

	jméno a příjmení	organizace	funkce v revizní komisi
1	Ing. Jaromír Holec	KORDIS JMK, s.r.o	předseda
2	Doc. Ing. Ivana Olivková, Ph.D.	VŠB-TU Ostrava	člen
3	Ing. Oto Sládek	KYBERTEC, s.r.o.	člen

Příloha č. 5: Pravidla hospodaření

Název účetní jednotky: Technologická platforma silniční doprava (TPSD)

Právní forma: Zájmové sdružení právnických osob

O běh účetních dokladů

Úvod

Tato směrnice je jednou ze základních směrnic pro účetnictví. Její kvalitní zpracování a především dodržování zajišťuje včasnost a úplnost zpracování všech účetních dokladů. Forma zpracování směrnice může být popisná nebo schematická, uvedený vzor představuje popisnou formu. V této směrnici by měl být kladen důraz na to, aby se **veškeré doklady** dostaly k zaúčtování včetně stanovení termínu a odpovědnosti – například i nájemní smlouvy, smlouvy o dílo, včetně předávacích a převjímacích protokolů, darovací smlouvy, zápisy z valných hromad (režim tvorby a čerpání fondů, rozdělení zisku) apod..

Metodické vymezení

Podkladem pro zápisy účetních případů v účetních knihách jsou účetní doklady. **Účetní doklady jsou průkazné záznamy, které musí obsahovat:**

- označení účetního dokladu,
- obsah účetního případu a jeho účastníky,
- peněžní částku nebo informaci o ceně za měrnou jednotku a vyjádření množství,
- okamžik vyhotovení účetního dokladu,
- okamžik uskutečnění účetního případu, není-li shodné s datem podle písmene d),
- podpisový záznam osoby odpovědné za účetní případ a podpisový záznam osoby,
- odpovědné za jeho zaúčtování.

§ 33a) zákona o účetnictví odst. 9 – zakotvena povinnost vydat interní předpis k podpisovému záznamu:

„Účetní jednotka stanoví vnitřním předpisem oprávnění, povinnosti a odpovědnost osob v této účetní jednotce, vztahující se k připojování podpisového záznamu nebo identifikačního záznamu, a to takovým způsobem, aby bylo možno určit nezávisle na sobě odpovědnost jednotlivých osob za obsah účetního záznamu, ke kterému byly uvedené záznamy připojeny.

Oběh účetních dokladů:

- prokazuje postup předávání dokladů od jejich vyhotovení až po archivaci,
- vymezuje oprávnění a odpovědnost jednotlivých osob za ověření věcné i formální správnosti,
- uvádí návaznost pracovních postupů, včetně lhůt předávání dokladů mezi pracovníky.

Fáze oběhu účetních dokladů:

- Vystavení (obdržení), třídění, číslování
- Přezkoušení správnosti (věcná a formální správnost)
- Určení účtovacího předpisu a zaúčtování
- Úschova v běžném roce
- Archivace
- Skartace

Součástí tohoto vnitřního předpisu jsou

1. Fáze oběhu konkrétních účetních dokladů;
2. Vymezení okamžiku uskutečnění účetního případu;
3. Podpisové vzory;
4. Souhrnný přehled vymezení odpovědnosti za oběh příslušných účetních dokladů;
5. Úschova účetních záznamů (archivace, skartace).

1. Fáze oběhu konkrétních účetních dokladů

Konkrétní účetní doklady jsou:

- a) přijaté faktury
- b) vydané faktury
- c) cestovní příkazy
- d) bankovní doklady
- e) výdajové a příjmové doklady
- f) drobný hmotný a nehmotný majetek

a) přijaté faktury budou:

- **předány** jednatelem společnosti, který je zaeviduje a tentýž den předá ekonomovi k zaúčtování účetní,
- **roztřídí faktury** na zahraniční a tuzemské,
- **označí je** interní číselnou řadou,
- **zapiše** do knihy došlých faktur,
- **předloží** pracovníkům, kteří ověří věcnou správnost.

Věcnou správnost potvrzuje svým podpisem dle podpisového vzoru:

- u zahraničních a tuzemských faktur – Ing. Josef Mikulík, CSc., Ing. Václav Fencel, CSc.

Ověřený originál faktury předá jednatel ekonomovi k potvrzení.

Formální správnost potvrzuje svým podpisem dle podpisového vzoru:

- u zahraničních a tuzemských faktur – Ing.Jiří Kudláček

Ověřený doklad (originál) bude předán účetní k zaúčtování, zpracování a založení.

b) vydané faktury

Na základě podkladů od jednatele vystaví účetní faktury, předá je ke kontrole a podpisu předsedovi správní rady a jednateři. Následně zapíše do knihy vystavených faktur, zaúčtuje, odešle a založí.

Věcnou správnost potvrzují svým podpisem dle podpisového vzoru: Ing.Josef Mikulík,CSc.,
Ing.Václav Fencel, CSc.

Formální správnost potvrzuje svým podpisem dle podpisového vzoru: Ing.Jiří Kudláček

c) cestovní příkazy

K nařízení pracovní cesty jsou oprávněni:

- Ing. Josef Mikulík,CSc
- Ing.Václav Fencel,CSc.

Schvalující pracovníci odpovídají za hospodárnost nařízené cesty vyslané osoby včetně její nezbytné doby.

Cestovní příkaz potvrdí schvalující pracovníci zahraniční, resp. tuzemskou služební cestou, a to na základě řádně vyplněného formuláře „Cestovní příkaz“.

Do 10 dnů po uskutečnění služební cesty předá pracovník řádně vyplněný cestovní příkaz s vyúčtováním cestovních výdajů a se zprávou o služební cestě ke schválení pracovníkovi, který cestu nařídil. Součástí cestovního příkazu budou jízdenky, hotelové účty a doklady prokazující případné další uznatelné výdaje.

Kontrolu vyúčtování cesty a likvidaci cestovního příkazu provádí účetní firma.

Cestovní příkaz je uhrazen převodem na účet pracovníka.

V případě, že je za organizaci, ve které je pracovník zaměstnán vystavena na TPSD faktura, bude tato po ověření a schválení předána k zaúčtování a proplacena převodem na bankovní účet příslušné organizace.

d) bankovní doklady

Styk s bankou zajišťuje na základě zmocnění ekonom, který předává odsouhlasené a schválené příkazy k úhradě peněžnímu ústavu k proplacení, přebírá výpisy z peněžního ústavu a po kontrole jednotlivých položek je předává účetní k zaúčtování.

Ekonom a účetní provádí kontrolu účetního stavu bankovních účtů s bankovními výpisy.

e) výdajové a příjmové pokladní doklady

Na základě příslušného odsouhlaseného dokladu (paragonu na drobná vydání, cestovního příkazu apod.) vystaví odpovědný pracovník - účetní výdajový doklad, zaznamená výdaj v pokladní knize, zaúčtuje a založí - předá k úschově.

Věcnou správnost potvrzují svým podpisem dle podpisového vzoru Ing. Josef Mikulík, CSc.,
Ing. Václav Fencel, CSc.

Formální správnost potvrzuje svým podpisem dle podpisového vzoru Ing. Jiří Kudláček

f) drobný hmotný a nehmotný majetek

V případě pořízení hmotného majetku do 40 tis.Kč vč.DPH, nebo nehmotného majetku do 60 tis.Kč vč.DPH, bude majetek po provedení věcné a formální kontroly faktury, zaúčtování a předání k použití, evidován v operativní evidenci.

2. Vymezení okamžiku uskutečnění účetního případu

Okamžikem uskutečněním účetního případu je

- a) u vydaných faktur – den vystavení faktury (vzhledem k podmínkám splnění smlouvy), nebo objednávky
- b) u přijatých faktur – den přijetí faktury,
- c) u pokladních dokladů – den příjmu nebo vydání hotovosti,
- d) u bankovních dokladů – den provedení finanční operace (vklad nebo výběr z bankovního účtu),
- e) u interních dokladů – den vyhotovení účetního dokladu, popř. den uskutečnění účetního případu (zjištění manka, škody apod.).

3. Podpisové vzory

Organizační řád charakterizuje oprávnění, resp. povinnost pracovníků podepisovat jednotlivé druhy účetních i jiných záznamů v účetní jednotce.

Podpisové vzory:

Jméno, příjmení	funkce	podpis
Ing. Josef Mikulík, CSc.	předseda správní rady (SR)	
JUDr. PhDr. Michal Hala	místopředseda SR	
Ing. Václav Fencel, CSc.	jednatel TPSD	
Ing. Jiří Kudláček	ekonom TPSD	

Za aktualizaci podpisového řádu zodpovídá: Ing. Václav Fencel, CSc.

4. Souhrnný přehled vymezení odpovědnosti za oběh příslušných účetních dokladů

Za oběh účetních dokladů zodpovídá v plném rozsahu ekonom Ing. Jiří Kudláček.

5. Úschova účetních záznamů (daňových dokladů)

Vzhledem k malému rozsahu dokladů, budou dle zákona 499/2004 Sb., účetní záznamy (i na technických nosičích dat) uloženy do samostatného, úložného, uzamykatelného prostoru v kanceláři jednatele TPSD, podle předem stanoveného pořádku a budou uschovány po dobu stanovenou zákonem č. 563/1991 Sb., a č. 582/1991 Sb., odděleně od ostatních záznamů. Archivaci zajistí účetní ve spolupráci s ekonomem TPSD.

Závazné předpisy

Zákon 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů, zejména:

Část první – Obecná ustanovení

Část druhá – Účetní soustavy, účetní doklady, účetní zápisy a účetní knihy,

Část šestá - Úschova účetních záznamů,

Část sedmá – Ustanovení společná, přechodná, závěrečná

**Příloha č. 6: Návrh strategické výzkumné agendy a
implementačního akčního plánu**

**STRATEGICKÁ VÝZKUMNÁ AGENDA
A
IMPLEMENTAČNÍ AKČNÍ PLÁN**

**Technologická platforma silniční doprava
(TPSD)**

LISTOPAD 2009

VZNIK A POSLÁNÍ EVROPSKÝCH TECHNOLOGICKÝCH PLATFORM

Cesta k dalšímu směřování evropské ekonomiky, která by měla hrát v celosvětovém měřítku primární roli, byla formulována v lisabonských závěrech Evropské rady v roce 2000 s cílem vybudovat „světově nejvíce konkurenceschopnou a dynamickou ekonomiku založenou na znalostech a schopnou zajistit trvalý hospodářský růst, vyšší zaměstnanost a lepší sociální soudržnost“. V této odvislosti se hovoří rovněž o znalostní společnosti.

Klíčová role ve vytvoření podmínek tohoto růstu byla postavena na rozvoji evropského výzkumného prostoru (European Research Area – ERA), který se stal hlavním pilířem této strategie. Výzkumu a vývoji je tedy přikládán významný podíl na zvyšování konkurenceschopnosti, ekonomickém růstu a zajištění zaměstnanosti jak na celoevropské úrovni, ale stejně tak i při posilování národních ekonomik. Návazné zasedání Evropské rady v Goteborgu pak vyzvalo průmysl k aktivní účasti na tomto vývoji a širšímu využití technologií šetrných k životnímu prostředí, obzvláště v energetické oblasti a v dopravním sektoru.

Tato politická iniciativa vedla k založení evropských technologických platform. Záměrem je vytvořit podmínky pro úzkou spolupráci klíčových partnerů v dané oblasti zahrnující veřejnou správu, průmyslovou a výrobní sféru, uživatelskou a spotřebitelskou sféru s institucemi a organizacemi, včetně vysokých škol, zajišťujícími výzkum a inovace.

Jejich cílem je společně definování střednědobé a dlouhodobé vize technologického rozvoje příslušného oboru, formulace adekvátních výzkumných potřeb, cílů, priorit i jejich časových horizontů a specifikace potřebných finančních prostředků. Takto společně formulovaný a nastavený proces má výraznou procesní dynamiku a reálnou šanci své implementace, poněvadž vychází ze společně vytvářených a vzájemně sladěných očekávání, strategií a budoucích potřeb různorodých subjektů, které přirozeně v něm mají svou specifickou roli danou jejich postavením. Důležité je rovněž, že tato společná strategie má vycházet ze sladění zájmů Evropské unie, členských států a privátního sektoru. Současně má vytvořit i podmínky pro vzájemné propojení veřejných i soukromých zdrojů.

První evropské technologické platformy se začaly formovat již v roce 2002 a jejich činnost měla, a stále disponuje, silnou podporu evropských orgánů. V současné době pracuje celkem 38 evropských technologických platform, které pokrývají nejvýznamnější oblasti evropské ekonomiky.

TECHNOLOGICKÉ PLATFORMY V DOPRAVĚ

Doprava je základní podmínkou ekonomického a sociálního rozvoje státu a v tomto smyslu má doprava i prestižní postavení při řešení zásadních problémů v evropském měřítku.

Specifickou roli nepochybně hraje silniční doprava, která je nejvýznamnějším druhem dopravy, zejména v dopravě nákladní. Ze statistických údajů vyplývá, že průmysl a služby zajišťující silniční dopravu v Evropě poskytují 14 mil. pracovních míst (10% zaměstnanosti) a silniční doprava se podílí 11% na tvorbě HDP Evropské unie. Obdobně významnou roli zaujala silniční doprava i v České republice. Zatímco ještě v roce 1990 zajišťovala železnice 70% přepravního výkonu a po silnicích se přepravilo jen necelých 30%, v roce 2000 se tento poměr již zcela obrátil a od roku 2003 se prakticky ustálil na 75% přepravy po silnici a necelých 25% po železnici.

Silniční doprava má však i své negativní dopady, zejména na životní prostředí a dopravní nehody. Kvalitu ovzduší se v městech podařilo zlepšit, stále je třeba však snižovat v městských aglomeracích emise NO_x a jemných částí (PM₁₀), které jsou obzvláště škodlivé pro lidské zdraví. Výstavba kvalitní silniční a dálniční sítě přináší zkrácení cestovních dob, současné však znamená fragmentaci krajiny. Z pohledu nehodovosti se na evropské úrovni nepodaří dosáhnout do roku 2010 cíle vytýčeného v Bílé knize dopravní politiky snížit o polovinu počet smrtelných nehod v silniční dopravě vůči roku 2001. Počet 39 000 úmrtí v roce 2008 v EU je stále příliš vysoká cena, kterou společnost za svou mobilitu platí.

Význam dopravy se plně odrazil i v procesu vzniku technologických platform. V oblasti dopravy vznikly čtyři oborově orientované platformy:

ERTRAC - European Road Transport Research Advisory Council

ERRAC - European Rail Transport Research Advisory Council

ACARE – Advisory Council for Aeronautics Research in Europe

WATERBORNE – Water transport.

Kromě toho existují další platformy, které se problematikou dopravy zabývají pouze v některých aspektech, Příkladem jsou např.

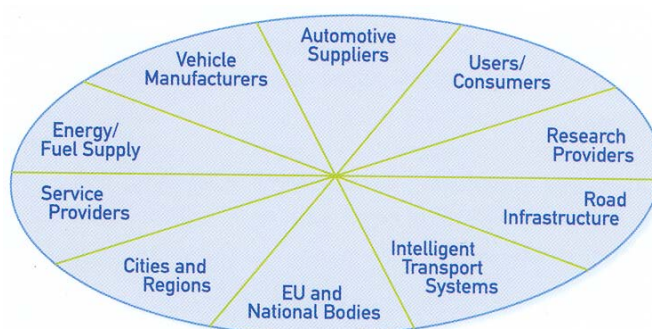
H2 – European Hydrogen and Fuel Cell Technology Platform

eMobility - Mobile and Wireless Communication

ARTEMIS – Embedded Computing Systems.

ERTRAC

ERTRAC (European Road Transport Research Advisory Council - Evropská poradní rada pro výzkum silniční dopravy) byl založen v roce 2003 a sdružuje nejvýznamnější subjekty působící v silniční dopravě reprezentující automobilový průmysl, výrobce komponentů, výrobci a distributory pohonných hmot, správce silniční infrastruktury, stavební průmysl, výrobce zařízení a ITS, provozovatele silniční dopravy, představitele měst až po zástupce výzkumu a vysokých škol. Významnou roli v ní hrají i představitelé Evropské komise a zástupci členských států.



Obr.1 : Zastoupení v ERTRAC

Zdroj: Vision 2020 and Challenges, ERTRAC, 2004

Prvním vstupním dokumentem byla identifikace základních rysů vize a výzev stojících před silniční dopravou v časovém horizontu po roce 2020 s názvem Vision 2020 and Challenges vypracovaný v červnu 2004. Tento dokument má zásadní význam, poněvadž je prvním výsledkem konsensu všech podílníků v ERTRAC, kteří reprezentují nejrozličnější zájmové skupiny zapojené do procesu silniční dopravy.

Je zde poprvé strukturována problematika silniční dopravy do čtyř hlavních tématických okruhů:

Tématický okruh 1: Mobilita osob a přeprava zboží

Tématický okruh 2: Bezpečnost a zabezpečení

Tématický okruh 3: Energie, životní prostředí a zdroje

Tématický okruh 4: Projektové a výrobní systémy

Ke každému okruhu byly vypracovány hlavní aspekty formulující vizi jejich budoucí podoby.

Tento dokument byl bezprostředně rozpracován do základních směrů, kterými by se měl budoucí výzkum orientovat tak, aby pokryl identifikované problémové oblasti, které je třeba řešit, aby vytýčená vize byla dosažitelná. Dokument Strategic Research Agenda byl dokončen v prosinci 2004. První etapa činnosti evropské technologické platformy ERTRAC byla ukončena vypracováním materiálu s názvem ERTRAC Research Framework 2007-2015. Byl publikován v dubnu 2006 a stal se důležitým vstupem pro návrh pracovního programu 7. rámcového programu v prioritě udržitelná pozemní doprava na období 2007-2013.

Na něj pak v březnu 2008 navázal materiál ERTRAC Research Framework – Steps to Implementation, který sloužil jako podklad pro upřesnění tématických okruhů pro jednotlivé výzvy v průběhu 7. rámcového programu.

ERTRAC A ZASTOUPENÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Nejaktuálnějším dokumentem, který reflektuje zkušenosti z implementačního procesu předchozích dokumentů ERTRAC a současně i významné změny vnějších hospodářských podmínek a jejich dopady na silniční dopravu, je ERTRAC Road Transport Scenario 2030+, Road to Implementation. Současně i využívá strategických dokumentů připravených a schválených na evropské úrovni v posledních letech. Jeho návrhy v několika verzích procházely v nedávné době intenzivním připomínkovým procesem a jeho prezentace se připravuje v průběhu roku 2010. V jeho obsahu jsou promítnuty dva zásadní aspekty – časový a obsahový. Z hlediska časového byl posunut horizont vize na rok 2030 a dále. Z hlediska obsahové struktury byl modifikovány původní tématické okruhy do nových:

- energie a životní prostředí
- mobilita ve městech
- dálková doprava
- bezpečnost silničního provozu

Na základě pověření Ministerstva školství mládeže a tělovýchovy Ing. Josef Mikulík, CSc. zastupuje Českou republiku v evropské technologické platformě ETRAC již od doby jejího vzniku v roce 2002. Zúčastňuje se pravidelných zasedání a podílí se na vypracování všech strategických dokumentů, které ERTRAC od doby svého vzniku vypracoval. Svým aktivním přístupem přispěl k vysoké kvalitě těchto dokumentů.

Zastoupení České republiky je předmětem projektu MŠMT v programu INGO Zastoupení ČR v ERTRAC, který zajišťuje účast na aktivitách této evropské platformy v letech 2006 až 2009.

Kromě toho byl Ing. Mikulík aktivně zapojen do dvou stěžejních celoevropských akcí - Transport Research Arena (TRA), konaných 2006 v švédském Gothenburgu a ve slovinské Ljubljani. 2008. Byl v obou akcích členem technického výboru jako jediný zástupce nových členských zemí a současně spolukoordinátorem bloku bezpečnosti silničního provozu.

NÁRODNÍ TECHNOLOGICKÉ PLATFORMY V DOPRAVĚ

Od roku 2007 byl iniciován vznik národních technologických platforem zaměřených na dopravu, které by měly, podobně jako evropské, hrát stejnou roli na národní úrovni. Tyto platformy již existují v Polsku, Maďarsku, Slovinsku, Rakousku, Finsku, Švédsku, Španělsku. Národní platformy ve své podstatě odrážejí obsahové zaměření i náplň adekvátních evropských platforem a vytvářejí s nimi úzkou vazbu. V každé zemi však existují určité modifikace reflektující konkrétní hospodářské a dopravní podmínky, ale i konkrétní souvislosti a dopady v řízení výzkumu a inovací

V dohledné budoucnosti bude české hospodářství i společnost čelit řadě změn, jejichž dopady na vývoj dopravy, zejména silniční, je v současné době obtížné posoudit. Jedná se o stále rostoucí potřebu mobility osob i zboží, o stárnutí společnosti, mobilitu pracovních míst, snahu o snížení dopadu dopravy na životní prostředí, rostoucí nedostatek fosilních paliv a narůstající urbanizaci. Kromě těchto změn je třeba vzít v úvahu i současnou hospodářskou nestabilitu a snížení hospodářského růstu. Na druhé straně možnosti nabízené novými technologiemi, zejména v oblasti IT, vytvářejí nové potenciály technických řešení, ale současně i negativních dopadů na společnost.

Prudký rozvoj silniční dopravy je podmíněn a současně je i podnětem pro rozvoj kvalitní silniční a dálniční sítě. Tempo jeho budování se sice zrychluje, avšak vzhledem k dlouholetému zaostávání je rozsah kvalitní sítě stále nedostačující. Budování sítě rychlostních a dálničních komunikací váže velké objemy finančních prostředků a stavebních kapacit, čehož důsledkem je zanedbávání stavební údržby vozovek a zejména mostů. Rovněž dopady na životní prostředí související s dopravou jsou stále neuspokojivě vyřešeny. Stejně tak to platí i v oblasti dopravní nehodovosti. V České republice je počet úmrtí v silniční dopravě vztahený k počtu obyvatel přibližně dvojnásobný ve srovnání s nejvyspělejšími evropskými zeměmi (Nizozemsko, Švédsko, UK). Ambiciózní cíl vytýčený v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu snížit počet usmrcených do roku 2010 na polovinu oproti roku 2002 se rovněž nepodaří naplnit.

V České republice jsou v současné době v dopravě schváleny dvě národní technologické platformy:

- TP interoperabilita železniční infrastruktury
- TP letectví a kosmonautika.

Kromě toho existují další tři, které se dopravy částečně dotýkají – bioplyn, vodík a strojírenství.

ZŘÍZENÍ ČESKÉ TECHNOLOGICKÉ PLATFORMY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ – TPSD

Zmíněná současná situace i nastíněné změny ve výhledu si vyžadují komplexní přístup k řešení všech problémů silniční dopravy, který přesahuje možnosti a kapacity jednoho pracoviště.

Proto Centrum dopravního výzkumu na základě zkušeností získaných v průběhu účasti na aktivitách ERTRAC připravilo návrh na vytvoření národní technologické platformy silniční doprava. Ke spolupráci byla přizvána pracoviště v oblasti výzkumu, vzdělávání, projektování, v oblasti správy, údržby a výstavby pozemních komunikací, v oblasti výroby osobních i nákladních vozidel, v oblasti přepravy osob a nákladů po silnici, včetně dodavatelů pohonných hmot.

V zakladatelské fázi byly osloveny a svou účast přijaly tyto organizace:

- Ředitelství silnic a dálnic České republiky
- ČESMAD Bohemia
- Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu
- Českomoravská asociace dopravního značení
- KORDIS JMK
- Dopravní podnik města Brna
- Pragoprojekt, a.s.
- HBH Projekt spol. s r.o.
- KYBERTEC
- ČVUT Praha, fakulta dopravní, fakulta stavební
- VUT v Brně, fakulta stavební, Ústav pozemních komunikací
- VŠB-TU Ostrava, fakulta strojní, fakulta stavební
- Universita Pardubice, Dopravní fakulta JP.

Jejich zástupci se sešli dne **11. září 2009** na **ustavujícím zasedání** v Centru dopravního výzkumu, kde se dohodli na založení zájmového sdružení právnických osob Technologická platforma silniční doprava (**TPSD**). Na zasedání byly schváleny zřizovací dokumenty (zakladatelská smlouva, stanovy) a zvolena správní rada sdružení.

Do správní rady byli zvoleni:

- Ing. Ivan Budík, HBH Projekt spol. s r.o.
- JUDr. PhDr. Michal Hala, Ředitelství silnic a dálnic České republiky
- Ing. Rudolf John, Dopravní podnik města Brna
- Ing. Josef Mikulík, CSc. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
- Ing. Miloš Podrazil, Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu
- Prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, CSc., fakulta dopravní ČVUT Praha
- Ing. Martin Špryňar, ČESMAD Bohemia.

Na následném zasedání správní rady byl předsedou zvolen Ing. Josef Mikulík, CSc., místopředsedou JUDr. PhDr. Michal Hala a jednatelem byl jmenován Ing Václav Fencel, CSc. (Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.).

Zájmové sdružení právnických osob Technologická platforma silniční doprava bylo **zaregistrováno dne 17. 9. 2009** odborem regionálního rozvoje Krajského úřadu Jihomoravského kraje.

Technologická platforma silniční doprava je přímou národní reflexí evropské platformy ERTRAC a na mezinárodní úrovni je pro ni užíván název „Czech ERTRAC“. Obsahová náplň se kryje s náplní ERTRAC a pokrývá komplexně celou problematiku silniční dopravy.

O zřízení TPSD byli bezprostředně informováni členové ERTRAC. TPSD byla již rovněž na oficiální mezinárodní úrovni představena na National Technology Platforms Meeting konaném dne 28. října 2009 v Gothenburgu v rámci setkání členských států pořádaného v souvislosti se švédským předsednictvím EU. TPSD se tím zařadila mezi 8 národních platforem, které vytvářejí mechanismus transferu aktivit ERTRAC na národní úroveň.

CÍLE TPSD

Česká Technologická platforma silniční doprava vytváří přímou národní reflexi evropské platformy ERTRAC.

Cílem je vytvořit společnou vizi udržitelné, bezpečné a inteligentní silniční dopravy a stanovit její postupné naplňování na základě sladění představ a možností klíčových subjektů působících v silniční dopravě.

Česká technologická platforma silniční doprava se zaměří na:

- operativní propojení všech subjektů působících v oboru silniční dopravy
- prosazování udržitelného rozvoje silniční dopravy (green, safe, smart)
- vypracování strategické vize rozvoje silniční dopravy
- definování strategie, prioritních oblastí a harmonogramu výzkumných aktivit směřujících k naplnění strategické vize
- stimulaci posílení veřejných a privátních financí do výzkumu silniční dopravy
- podporu diseminace a implementace výsledků výzkumu do praktického uplatnění
- posílení výzkumné spolupráce na evropské, národní a regionální úrovni.

OČEKÁVANÉ PŘÍNOSY

Pro členské subjekty bude největším přínosem možnost podílet se na zpracování základních výstupů z platformy (vytvoření strategických dokumentů rozvoje odvětví silniční dopravy) a jejich plné zapojení do následné implementace.

Všichni členové technologické platformy jsou významnými hráči v odvětví silniční dopravy a stojí v čele jejího technického rozvoje, kteří reprezentují jednotlivé segmenty silniční dopravy.

Přínos pro její členy v oblasti výzkumu a vývoje bude spočívat v jejich rychlejším zapojení do evropského výzkumného prostoru (ERA) a pro členy z komerční sféry rychlé využívání nejnovějších poznatků v jejich praxi, posílení jejich konkurenceschopnosti na celoevropském trhu a naplnění jeho náročných technických požadavků.

Pro rozvoj odvětví přinese národní technologická platforma silniční doprava významné impulsy pro jeho další rozvoj. Tyto impulsy budou jasně definovány v základní materiálech platformy a budou rovněž sloužit pro návrh plánu výzkumu a vývoje odvětví, jehož dalším uživatelem a garantem jeho realizace bude nově formovaná Technologická agentura České republiky. Vypracované strategické materiály budou dále využity při zpracování implementačních plánů technického rozvoje např. Ředitelstvím silnic a dálnic na národní úrovni a jako inspirativní návrhy při tvorbě náplně tématické priority Doprava v rámcových programech EU (7. rámcový program - pracovní program 2011, pracovní program 2012, 8. rámcový program).

Zavádění inovací do praxe podnikatelských subjektů přispěje rozhodující měrou nejen ke zvýšení jejich konkurenceschopnosti, nýbrž současně i ke zvýšení konkurenceschopnosti celého odvětví silniční doprava v evropském srovnání.

Jednou z důležitých činností národní platformy bude zpracovávání vstupů pro technickou normalizaci v rámci evropské normalizace CEN.

Technologická platforma bude při své činnosti v plné míře využívat výsledky evropské technologické platformy silniční doprava ERTRAC. To bude zaručeno maximálně možným zapojením členů národní platformy do činnosti jednotlivých pracovních skupin této evropské platformy. Výsledkem všech těchto činností bude zvýšení kvalitativní úrovně silniční dopravy při trvalém snižování negativních vlivů na životní prostředí.

ODBORNÉ ZAMĚŘENÍ TPSD

Hlavním odborným zaměřením technologické platformy je zvyšování kvalitativní úrovně silniční dopravy při maximálním omezování všech negativní vlivů, který neustálý nárůst silniční dopravy sebou přináší. Tomu odpovídá i složení členů technologické platformy a její vnitřní členění. Platforma by měla zajistit i úzké propojení výzkumu a vývoje s uživateli a subjekty provozujícími silniční dopravu i zajišťujícími správu silniční infrastruktury.

Národní technologická platforma se bude členit do tří pracovních skupin, které reflektují strukturu ERTRAC:

A. Mobilita, silniční doprava a silniční infrastruktura

B. Bezpečnost a zabezpečení

C. Energie, životní prostředí a zdroje

Ve skupině A jsou zahrnuty problémy mobility ve městech i dálkové dopravy, další skupiny plně korespondují původním i nově formulovaným evropským tématickým okruhům.

Náplň pracovní skupiny **Mobilita, silniční doprava a silniční infrastruktura** budou tvořit zejména tyto okruhy problémů:

- plánování, výstavba a údržba silniční a dálniční sítě včetně mostního stavitelství,
- zajištění pokračování výstavby úseků transevropské sítě TEN-T, napojení všech krajů na síť dálnic a rychlostních silnic,
- řešení tranzitní dopravy obcemi, zabezpečení dostatečné kapacity silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech,
- otázky řízení mobility (mobility management), sociální trendy ve společnosti (demografické změny, vlivy stárnutí společnosti),
- výkonové zpoplatnění, financování veřejné silniční dopravy, integrované dopravní systémy, otázky parkování,
- nové koncepce osobní i nákladní dopravy ve městech (sdílení vozidel, centra pro rozvoz zboží). telematické aplikace (vozidlo-vozidlo, vozidlo-pozemní komunikace),
- nové materiály na výstavbu a údržbu, recyklace a využití odpadů jako stavebních materiálů, povrchové vlastnosti vozovek, jejich měření a vyhodnocování, zkoušení materiálů pro výstavbu, analýza životního cyklu, standardizace.

Náplň pracovní skupiny **Bezpečnost a zabezpečení** budou tvořit zejména tyto okruhy problémů:

- bezpečnost jako hlavní aspekt při plánování, výstavbě a údržbě silniční infrastruktury,
- výzkum a rozvoj systémů zvyšujících bezpečnost ve vozidlech,
- systematické zkoumání faktorů ovlivňujících selhání lidského činitele, které mají vliv na vznik dopravních nehod, systematicky prováděná hloubková analýza nehodovosti,
- systémy sledování rychlosti vozidel, agresivního chování řidičů, prevence a vymáhání postihů za přestupky.
- prevence a minimalizace dopadů teroristických útoků na dopravní infrastrukturu.

Náplň pracovní skupiny **Energie, životní prostředí a zdroje** budou tvořit zejména tyto okruhy problémů:

- minimalizace dopadů na životní prostředí a na veřejné zdraví,
- snižování emisí a skleníkových plynů,
- snižování dopravního hluku jako důležitý aspekt při návrhu nových povrchů vozovek i při jejich údržbě.
- alternativní paliva a zdroje pohonu (akumulátory, bionafta, plyn, vodík),
- hybridní pohony, nové a efektivní způsoby získávání a skladování nových zdrojů energie,
- elektrizace automobilové dopravy.

Silniční doprava není izolovaným prvkem v celé dopravní soustavě a proto musí být její rozvoj koordinován s ostatními druhy dopravy s cílem vytvořit integrovaný dopravní systém, který je ekologicky šetrný, na nejvyšší technické úrovni a v maximální míře uspokojující potřeby uživatelů. Takto formulovaná vize bude naplňována úzkou spoluprací s již vzniklými dopravními technologickými platformami (Interoperabilita železniční infrastruktury, Technologická platforma letectví a kosmonautika, Technologická platforma bioplyn a Česká vodíková technologická platforma).

VYPRACOVÁNÍ SVA A IAP

Struktura

Hlavními aktivitami technologické platformy silniční doprava je vytvoření strategických dokumentů TPSD a jejich implementace, zapojování členů platformy do evropské platformy ERTRAC a iniciace výzkumných a vývojových projektů v komerční a veřejné sféře.

Tyto aktivity budou naplněny vypracováním:

- **strategické výzkumné agendy (SVA)**
- **implementačního akčního plánu (IAP).**

Zpracování strategické výzkumné agendy (SVA) - skládá se ze dvou etap (12 měsíců) zahrnující :

1. **vize silniční dopravy 2030**
2. **návrh strategické výzkumné agendy**

Zpracování implementačního akčního plánu (IAP) – skládá se ze čtyř etap (24 měsíců)

3. **Návrh koncepce implementačního akčního plánu**
4. **První návrh implementačního akčního plánu**
5. **Portfolio projektů**
6. **Konečný návrh implementačního akčního plánu**

Základem pro vypracování SVA a IAP bude rozbor základních strategických dokumentů na evropské úrovni, včetně dosavadních materiálů ERTRAC a analýza jejich relevance s českými strategickými a výhledovými dokumenty očekávaného rozvoje dopravy jako celku a specifických aspektů rozvoje silniční dopravy.

Každá z výše uvedených etap bude obsahově strukturována do tří strategických témat:

- A. Mobilita, silniční doprava a silniční infrastruktura**
- B. Bezpečnost a zabezpečení**
- C. Energie, životní prostředí a zdroje**

Tato témata odpovídají vytvořeným pracovním skupinám TPSD, které budou odpovědné za jejich odbornou náplň. Směrování jejich aktivit je nastíněno v další části.

Nedílnou součástí časového plánu realizace projektu je zachování chodu národní platformy po dobu pěti let od data ukončení realizace a zachování dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku, který byl zcela nebo částečně pořízen z poskytnuté dotace. Rovněž bude archivována veškerá dokumentace k projektu včetně účetnictví po dobu deseti let po roce, v němž byla vyplacena poslední část dotace, zároveň však nejméně do doby uplynutí tří let od uzávěrky operačního programu.

VYPRACOVÁNÍ SVA A IAP

Mobilita, silniční doprava a silniční infrastruktura

Hlavní strategickou výzvou tohoto tématu je

zajištění udržitelné mobility osob a přepravy zboží v urbanizovaném prostoru i v dálkové dopravě na efektivně řízené silniční infrastruktuře.

Předpokládaná orientace na problémy:

- vliv sociálních změn a spotřebitelských trendů na mobilitu,
 - demografické změny a potřeby mobility stárnoucí populace,
 - narůstající urbanizace,
 - řízení mobility zohledňující enviromentálně šetrné druhy dopravy,
 - integrace systémů individuální a veřejné přepravy osob,
 - doprava v klidu,
 - zkvalitnění systémů veřejné dopravy osob,
 - nové koncepty vozidel,
 - nákladní doprava ve městech a urbanizovaném prostředí,
 - modelování a řízení dopravy,
 - sběr dopravních dat a modelování dopravy,
 - rozvoj informačních systémů,
 - ITS v dopravě,
 - minimalizace kongescí,
 - internalizace externích nákladů,
 - zpoplatnění silniční infrastruktury,
 - optimalizace dálkové nákladní dopravy,
 - integrované přepravní uzly,
 - infrastruktura pro nákladní dopravu,
 - údržba a opravy pozemních komunikací,
 - využití nových materiálů v konstrukcích vozovek, vybavení komunikací a silničních objektů,
- atd.

Složení pracovní skupiny:

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Ředitelství silnic a dálnic České republiky, ČESMAD Bohemia, Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu, Českomoravská asociace dopravního značení, KORDIS JMK, Dopravní podnik města Brna, Pragoprojekt, a.s., HBH Projekt spol. s r.o., KYBERTEC, ČVUT Praha, fakulta dopravní, VUT v Brně, fakulta stavební, Ústav pozemních komunikací, VŠB-TU Ostrava, fakulta strojní, fakulta stavební, Universita Pardubice, dopravní fakulta JP.

VYPRACOVÁNÍ SVA A IAP

Bezpečnost a zabezpečení

Hlavní strategickou výzvou tohoto tématu je

snížení počtu smrtelných a osobních následků nehod v silničním provozu a zajištění jeho bezpečné v mimořádných a krizových situacích.

Předpokládaná orientace na problémy:

- strategická orientace bezpečnosti k vizi nula,
- integrace bezpečnosti do strategie péče o zdraví a životního prostředí,
- řízení bezpečnosti silniční infrastruktury,
- management rychlosti,
- zklidňování dopravy,
- systematické odstraňování nehodových lokalit,
- hloubková analýza dopravních nehod,
- expertní systémy pro podporu rozhodování státní správy na základě informací z oblasti dopravní nehodovosti,
- vliv telematických systémů v oblasti vztahu řidič-vozidlo,
- autoškolství, zejména problematika mladých řidičů,
- přeprava nebezpečných nákladů,
- řízení rizik,
- krizový management,
- atd.

Složení pracovní skupiny:

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Ředitelství silnic a dálnic České republiky, ČESMAD Bohemia, Českomoravská asociace dopravního značení, KORDIS JMK, Dopravní podnik města Brna, Pragoprojekt, a.s., HBH Projekt spol. s r.o., KYBERTEC, ČVUT Praha, fakulta dopravní, VUT v Brně, fakulta stavební, Ústav pozemních komunikací, VŠB-TU Ostrava, fakulta strojní, fakulta stavební, Universita Pardubice, dopravní fakulta JP.

VYPRACOVÁNÍ SVA A IAP

Energie, životní prostředí a zdroje

Hlavní strategickou výzvou tohoto tématu je

vytvoření systému silniční dopravy s minimálními negativními dopady na životní prostředí a s maximálním využitím obnovitelných zdrojů energie.

Předpokládaná orientace na problémy:

- optimalizace spotřeby pohonných hmot,
 - snižování emisí a produkce skleníkových plynů v silniční dopravě,
 - redukce hlukové zátěže obyvatel,
 - elektrifikace silniční dopravy,
 - alternativní paliva,
 - hybridní pohony vozidel,
 - enviromentální řízení vozidel,
 - vliv povrchu vozovek na spotřebu pohonných hmot,
 - efektivnost použití 60 t vozidel
- atd.

Složení pracovní skupiny:

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Ředitelství silnic a dálnic České republiky, ČESMAD Bohemia, Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu, Dopravní podnik města Brna, Pragoprojekt, a.s., HBH Projekt spol. s r.o., KYBERTEC, ČVUT Praha, fakulta dopravní, VUT v Brně, fakulta stavební, Ústav pozemních komunikací, VŠB-TU Ostrava, fakulta strojní, fakulta stavební.

VYPRACOVÁNÍ SVA A IAP

Role účastníků TP

Jednotliví účastníci Technologické platformy se budou podílet na řešení projektu ve všech jeho fázích cíleně směřovaným způsobem.

Na úrovni koncepční, strukturální, formální, která bude formovat celkové zaměření projektu, jeho orientaci a fruktifikaci jeho výsledků se zapojí všechny členské subjekty. Tím se vytvoří podmínky pro komplexnost výsledných materiálů a komplementaritu jejich dílčí částí.

Současně se tím bude garantovat univerzálnost jejich využití v rozhodovacích úrovních – koncepce výzkumu a vývoje, koncepce technického rozvoje, programová orientace inovačního procesu, rozvoj odvětví i oboru silniční dopravy v rámci integrovaného dopravního systému.

Na úrovni věcné se členské subjekty TPSD budou podílet na procesu zpracování dle své odbornosti a konkrétního segmentu silniční dopravy, který ve své kompetenci zabezpečují. Přitom je třeba podtrhnout, že jejich role není pouze na vysoké odborné úrovni reflektovat činnost své organizace, ale že jsou současně i reprezentanty ostatních organizací obdobného zaměření. Např. Dopravní podnik města Brna působí v platformě nejen jako právní subjekt samotný, ale je současně i představitelem ostatních dopravních podniků a organizací zajišťujících městskou hromadnou dopravu.

Tato strukturalizace, která je promítnuta v zastoupení členských subjektů v jednotlivých pracovních skupinách, vytváří garanci vysoké profesní úrovně zpracovávaných materiálů a současně i reprezentativnost výsledného výstupu jako konsensu široké škály různých pohledů na funkci silniční dopravy a její budoucí rozvoj.

Přitom se předpokládá, že platforma samotná není uzavřeným systémem, ale že její členská základna se bude selektivně rozšiřovat tak, aby co nejkomplexněji zahrnovala veškeré aspekty dopravního a přepravního procesu.

VYPRACOVÁNÍ SVA A IAP

Diseminace strategických dokumentů

Formy diseminace strategických dokumentů a cesty k zajištění jejich patřičné reflexe a diseminace jsou popsány v kapitole C. 6.

Budou se na nich podílet především samotné členské subjekty TPSD v rámci projektu samotného a dále pak v návaznosti na vytváření politiky jejich technického rozvoje, inovačního procesu i transferu technologií. Rozsah takto orientovaných aktivit bude individuální v návaznosti na charakter činností daného subjektu.

Důležité však je, aby byly do tohoto procesu vtaženy i další subjekty, které nejsou členy TPSD. Forma seminářů za účasti nejširšího profesionálního zastoupení umožní zapracování reflexí a závěrů již do výsledných materiálů. Tím se vytvoří uživatelsky přívětivé prostředí, které pak může výrazně usnadnit jejich širokou diseminaci a návaznou implementaci.

Samostatnou cílovou skupinou pro implementaci jsou orgány a instituce, které hrají rozhodující úlohu v politice technického rozvoje. Patří sem zejména ústřední orgány státní správy s působností v oboru dopravy nebo dopravy se i okrajově dotýkající --ministerstvo dopravy, ministerstvo vnitra, ministerstvo životního prostředí, ministerstvo průmyslu a obchodu, případně další. Do této skupiny lze zařadit i Technologickou agenturu ČR, Grantovou agenturu ČR. Tyto subjekty budou klíčovými účastníky výše uvedených seminářů. Pokud se nepodaří touto formou zajistit dostatečnou provázanost s těmito subjekty, bude z jejich zástupců vytvořena reflexní skupina, se kterou budou samostatně otázky implementace již v průběhu řešení projednávány.

VÝCHOZÍ PODKLADY

- [1] TECHNOLOGY PLATFORMS from Definition to Implementation of a Common Research Agenda. European Commission, Directorate General for Research, Luxembourg, 2004.
- [2] POTOČNIK J. New ways to drive demand for new technologies. Austrian Presidency Conference on European Technology Platforms, Vienna, 2006.
- [3] Vision 2020 and Challenges. ERTRAC. Brussels, 2004.
- [4] Strategic Research Agenda. ERTRAC. Brussels, 2004.
- [5] ERTRAC Research Framework. ERTRAC. Brussels, 2006.
- [6] ERTRAC Research Framework – Steps to Implementation. ERTRAC. Brussels, 2008.
- [7] Saving 20 000 lives on our roads. A shared responsibility. European Road Safety Action Programme, Communication from the Commission COM(2003) 311 final
- [8] www.ertrac.org
- [9] Dopravní politika České republiky, MD, 2004.
- [10] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, MD, 2004.
- [11] FRYČEK R., KLUSÁČEK K., HEJDA Z. Technologické platformy. Technologické centrum AV ČR, Praha, 2005.
- [12] MIKULÍK J., FENCL V. Dokumentace k založení Technologické platformy silniční doprava. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. Brno, 2009.