



NÁZEV MATERIÁLU	Koncepce výzkumu, vývoje a inovací v rezortu dopravy do roku 2030
Č. J.	GŘ/87/SHP/2016
DATUM ZPRACOVÁNÍ	16. 8. 2016
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Proksch
TELEFON	603 459 564
E-MAIL	<a href="mailto:jproksch@sprcr.cz">jproksch@sprcr.cz</a>

## OBECNÉ ZÁSADNÍ PŘIPOMÍNKY

**Technickou část koncepce (směry, cíle apod.) považujeme více méně za správnou.**

### **Připomínka ke kapitole 6 - zabezpečení realizace koncepce dopravního VaVal**

Navrhujeme ponechat administraci účelové a institucionální podpory příslušným organizacím státní správy, které jsou pro to vhodně personálně, kompetenčně i institucionálně vybaveny. U účelové podpory se jedná zejména o Technologickou agenturu ČR (TA ČR).

#### Odůvodnění:

##### a) MD jako poskytovatel účelové podpory

Ve své době průlomové rozhodnutí vlády o ukončení činnosti některých poskytovatelů účelové podpory VaVal a přesunutí/centralizace činností do TA ČR mělo a má stále řadu nenahraditelných výhod. Správa programů VaVal, vč. právního rozměru, hodnocení, monitorování atd. představuje velkou administrativní zátěž. TA ČR disponuje dostatečným aparátem na to, aby tyto činnosti mohla jednotlivým resortům poskytovat. I navrhovaný růst kapacit MD na správu vlastního programu je dle našich zkušeností s poskytovateli účelové podpory na VaVal naprosto nedostatečný. Je také nutné zohlednit zcela specifickou potřebu znalostí českých i evropských právních norem a také potřebu jisté technické erudice.

Za mnohem efektivnější způsob realizace účelově financovaného dopravního VaVal považujeme vyhlášení specifického programu dopravního výzkumu Technologickou agenturou ČR (podle potřeb MD ČR buď obdoba BETA nebo obdoba EPSILON). TA ČR by vykonávala především administrativní funkce. Definiční a rozhodovací funkce by plnil příslušný útvar MD. Současně nutno uvést, že pro plnění cílů dopravního VaVal definovaných jako potřeby Ministerstva dopravy byl v letošním roce vládou schválen program BETA2, kde část potřeb uváděných v předložené koncepci i programu lze naplnit v rámci tohoto existujícího nástroje. V tomto programu má Ministerstvo dopravy jednoznačně zásadní roli nejen v zadávání, ale i ve výběru a následně realizaci a užití výsledků. V tomto programu je pro pokrytí potřeb Ministerstva dopravy alokováno přes 300 milionů Kč.

Možné ustavení MD jako poskytovatele účelové podpory vnímáme jako krok zpět. V případě úspěchu by to byl významný precedent a návod pro další rezorty, což by mohlo dále ohrozit fungování TA ČR.

##### b) MD jako poskytovatel institucionální podpory

MD je zřizovatelem Centra dopravního výzkumu, v.v.i. V textu je zmíněná stížnost na to, že institucionální podpora klesá a MD nemá žádný vliv na její rozdělování. Podle současného zákona na to nemá vliv žádný

poskytovatel, neboť institucionální podpora je přidělována výpočtem podle metodiky hodnocení výzkumných organizací. Bohužel i CDV (podobně jako jiné aplikovaně zaměřené či rezortní výzkumné organizace) je obětí absolutně nevhodné a špatné metodiky hodnocení výzkumných organizací. Podpora klesá, jelikož aplikované výsledky nejsou považované za výsledky důležité. Pouhým určením MD za poskytovatele institucionální podpory se však problém nevyřeší a MD i nadále nebude moci ovlivnit výši podpory.

Chápeme tuto snahu, protože možnost ovlivňovat nezávislý výzkum výzkumné organizace, kterou MD zřídilo, je jedním z důležitých nástrojů naplňování koncepčních záměrů. Avšak dokud nebude změněn způsob přidělování institucionální podpory, doporučujeme se dohodnout s MŠMT na společném "řízení" institucionální podpory pro CDV. Výzkumná organizace musí vždy poskytovateli předložit koncepci svého rozvoje a na naplnění této koncepce také může použít institucionální podporu. Dobrým začátkem by bylo, kdyby MD tuto koncepci pro MŠMT schválilo a MŠMT pak MD zvalo k věcné kontrole naplňování koncepce. Je třeba lepší spolupráce odpovědných rezortů.

## KONKRÉTNÍ ZÁSADNÍ PŘIPOMÍNKY

- 1) Přípomínka k definici zranitelných účastníků dopravního systému na str. 6.** – navrhuje definici změnit takto:

Účastníci dopravního provozu a uživatelé dopravních služeb se zvýšeným rizikem ohrožení zdraví a života v důsledku činnosti dopravního systému, např. chodci, osoby využívající jednostopé vozidlo poháněné lidskou silou nebo elektrické dopravní prostředky pro jednu osobu (koloběžky, elektrokola atd.) a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace nebo komunikace.

### Odůvodnění:

Úprava definice koresponduje s textem dále v dokumentu použitým.

- 2) Přípomínka ke kapitole 4.1.2. interoperabilní doprava na str. 24-25** – text na několika místech postrádá zmínky o interoperabilitě na železnici a interoperabilitě dopravních prostředků. Navrhujeme ji zařadit to úvodu kapitoly i do dílčích cílů a přínosů těchto cílů

### Odůvodnění:

Problém interoperability existuje i na železnici.

## DOPORUČUJÍCÍ PŘIPOMÍNKY

- 1) Přípomínka ke straně 4** – odstranit duplicitu v definicích, opravit definici dopravního zařízení, tak aby dávala gramaticky smysl
- 2) Přípomínka k definici Inteligentních dopravních systémů na str. 4** – navrhuje změnit takto:

...a cestovních informací v reálném čase a to prostřednictvím sběru dat a jejich vyhodnocování v reálném čase. Do konceptu ITS se řadí také elektronický systém zpoplatnění silnic, a dálnic a **železnic**, kooperativní systémy, koncept autonomních vozidel aj.

- 3) Přípomínka k cílům c) a e) v kapitole 4.1.1 na str. 24** – navrhuje slovo „motory“ v obou odstavcích změnit na slovo „pohony“, které problematiku postihuje vhodněji.

- 4) **Doporučujeme doplnit do koncepce informace o existujících nástrojích – zejména programu BETA / BETA 2** (kde je pro potřeby MD k dispozici 312 mil. Kč pro podporu VaV) **a rovněž dalších programů jako např. Centra kompetence** (několik podpořených Center řeší problematiku dopravního VaVal) **či programu ALFA a EPSILON** (které mají explicitní zaměření částečně rovněž na problematiku dopravního VaVal).