**Příloha 4.**

**Strategické materiály MD ČR**

**Dopravní politika pro období 2014 – 2020** navazuje na Dopravní politiku pro léta 2005 – 2013. Jedna z priorit dopravní politiky „Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace a kosmické technologie“ má za cíl v resortu dopravy vytvořit rámec pro realizaci opatření pro rozvoj znalostní společnosti, který povede k dalšímu růstu konkurenceschopnosti české ekonomiky a ke zlepšení života obyvatel. Tato problematika se v poslední době stává vysoce aktuální i v rámci EU a lze proto očekávat i určité iniciativy na této úrovni.

Výzkum, vývoj a inovace v sektoru doprava se musí zaměřit zejména na následující problémové okruhy:

* Z hlediska principu udržitelného rozvoje v oblasti dopravy je nezbytné se zabývat alternativními zdroji energie v dopravě a s tím souvisejícími novými pohony, systémy distribuce a skladování alternativních paliv. Význam má též výzkum možných způsobů podpory zavádění nových zdrojů energie v dopravě včetně vývoje dopravních prostředků, stejně jako zavádění nových technologií, materiálů (včetně materiálů z druhotných surovin), a diagnostických metod pro výstavbu a obnovu staveb dopravní infrastruktury, které jsou šetrné k životnímu prostředí.
* Příspěvek dopravy k trvalé prosperitě země musí být provázen vyšší propojeností dopravních systémů napříč Evropou i regiony, k čemuž přispívá jejich interoperabilita, multimodalita a využití interoperabilních systémů ITS.
* Kvalitu dopravních procesů velkou měrou ovlivňuje faktor bezpečnosti dopravních procesů. Současný stav není dobrý a cílem výzkumu je dosáhnout vyšších bezpečnostních standardů jak u dopravních komunikací, tak u samotných dopravních prostředků, a to zkvalitněním stávajících technologií a zaváděním systémů využívajících nové principy z oboru inteligentních dopravních systémů.
* Investice do výstavby a obnovy dopravní infrastruktury jsou významnými položkami veřejných rozpočtů. Optimalizace vkládaných prostředků do výstavby, ale i údržby je jasnou prioritou. Optimalizace rozhodovacích procesů, hledání technických standardů staveb, materiálů atd. vedoucí k snížení nákladů výstavby a souběžné nastavení úrovně údržby infrastruktury podpořené kvalitní diagnostikou, která umožňuje správné načasování údržby, opravy či rekonstrukce, jsou předpokladem udržitelného rozvoje dopravní infrastruktury v rámci omezených zdrojů financování. Další oblastí je hledání stabilních zdrojů pro financování oprav, údržby a rozvoje dopravní infrastruktury a rovněž dopravní obslužnosti. Další důležitou oblastí je hledání možností nízkonákladových opatření na dopravní infrastruktuře s ohledem na optimalizaci dopravní obslužnosti.
* Výrazné omezení finančních zdrojů využitelných pro výstavbu nové infrastruktury dopravních cest, dopravních terminálů a rozvoje multimodálních a intermodálních systémů, nutí stále více vytvářet podmínky pro partnerství veřejného a soukromého sektoru (projekty PPP). Stav vyvolává potřebnost vyhledávání nových přístupů v této oblasti a vytvářet potřebné rámce a to v souladu s evropskými iniciativami v této oblasti.

**Dopravní sektorové strategie 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem** formulují priority a cíle v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu do roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050. Dopravní sektorové strategie, 2. fáze definují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahují principy pro určení prioritizace připravovaných rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Hlavními důvody pořízení jsou zejména: na evropské úrovni: požadavek na vypracování zastřešujícího strategického sektorového dokumentu (v podobě „komplexního národního dopravního plánu“) představuje jednu z tzv. kondicionalit pro čerpání finančních prostředků z fondů Evropské unie v letech 2014 až 2020, na národní úrovni: absence platné koncepce postupného rozvoje dopravní infrastruktury v jednotlivých dopravních módech

**Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (BESIP) na období let 2011 až 2020** řeší nejvíce problémové oblasti bezpečnosti silničního provozu kombinací jednotlivých opatření v oblasti silniční infrastruktury a vozidel, výchovy a vzdělávání, postihu a legislativy a také technologií ITS.

**Národní rozvojový program mobility pro všechny**

Program podporuje realizaci komplexních bezbariérových tras ve městech a obcích, tedy odstraňování bariér v budovách státních a veřejných institucí a odstraňování bariér v dopravě. Jedním ze specifických cílů, kterým je dosažen základní cíl programu mobility pro všechny, je zavedení signalizačních a informačních prostředků v dopravě.

**Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020**

Zpracování Akčního plánu (AP) rozvoje inteligentních dopravních systémů ITS vytváří potřebný rámec pro realizací záměrů „Dopravní sektorové strategie, 2. fáze“. Ty byly schváleny vládou ČR dne 13. 11. 2013 a vymezují, které z dopravních staveb jsou pro stát klíčové a jaké existují priority v rámci nově budovaných evropských sítí. Z tohoto důvodu je rozvoj ITS v tomto dokumentu především zaměřen na systémy ITS, které jsou součástí dopravních sítí na dálnicích, rychlostních silnicích, silnicích I. tříd a také součástí silniční infrastruktury ve městech. V rámci dopravních sektorových strategií byly identifikovány celkové finanční potřeby rozvoje systémů ITS, které jsou součástí dopravních sítí. Materiál byl schválen vládou ČR dne 15. dubna 2015.

**Koncepce veřejné dopravy (v přípravě – vydán diskuzní dokument tzv. zelená kniha)**

Systém veřejné osobní dopravy v ČR je nastaven způsobem, který pro cestujícího zajišťuje uspokojivé fungování tohoto systému. Je třeba ještě dořešit koncepční otázky financování veřejné osobní dopravy, což je nezbytnou podmínkou pro dlouhodobou udržitelnost systému veřejné osobní dopravy v ČR. Na základě diskuze s partnery, jako jsou například jednotlivé kraje či odborná veřejnost bude vytvořena „Koncepce veřejné dopravy“ (tzv. bílá kniha), která stanoví novou strukturu organizace veřejné dopravy, potřebné legislativní úpravy a návrh financování systému.

**Národní politika v oblasti prostorových dat (GeoInfoStrategie)**

Snahu o formulování politiky státu v oblasti prostorových informací zásadním způsobem ovlivnilo přijetí evropské směrnice INSPIRE v roce 2007. Nutnost transponovat tuto směrnici do české legislativy a implementovat principy INSPIRE do národního prostředí napomohla k nastartování procesu směřujícího k formulování koncepce koordinovaného rozvoje oblasti prostorových informací v ČR. V této souvislosti byla Ministerstvem vnitra, ve spolupráci s dotčenými resorty a orgány státní správy, vypracována Strategie rozvoje infrastruktury pro prostorové informace v České republice do roku 2020 („GeoInfoStrategie“), která byla schválena vládou ČR 8.10.2014. Cílem GeoInfoStrategie je vymezení adekvátního stavu infrastruktury pro prostorové informace ve vazbě na sociálně ekonomický výhled ČR do roku 2020, nalezení souladu mezi potřebami uživatelů dat, vytvářených veřejnou správou, finančními nároky a přínosy, vytvoření jednotné informační báze propojením územně orientovaných dat z různých datových zdrojů s cílem efektivně získat ucelené informace, a zajištění efektivního financování pořizování prostorových dat ze státního rozpočtu

Mezi hlavní úkoly GeoInfoStrategie patří především nastavení účinné koordinace a integrace jednotlivých aktivit subjektů veřejné správy i komerční sféry v oblasti prostorových informací, vybudování jednotné informační báze propojením územně orientovaných dat z různých zdrojů a vytvoření podmínek pro efektivnost a úsporu nákladů veřejné správy v oblasti pořizování, zpracování a sdílení prostorových dat.