

Seznam dobíhajících projektů připravovaných podle mechanismu nastaveného minulým IP ITS (do roku 2020)

Tento seznam implementačních projektů shrnuje základní informace o projektech, jež byly evidovány předchozím implementačním plánem do roku 2020. Jejich realizace bude dokončena dle podmínek platných v období po roce 2021.

Silniční doprava

ID	Název	Gestor	Popis a zdůvodnění	Stav
SD-02	Doplnění a modernizace stávajících telematických systémů	ŘSD	Tento projekt se týká pravidelného doplnění a modernizace stávajících telematických systémů.	Realizace
SD-05	Výstavba WIM na dálnicích	ŘSD	Automatické vysokorychlostní váhy (dále jen WIM) jsou zařízení, která automaticky zváží projeté vozidlo a vyhodnotí, zda je přetížené. Současně zaznamenají RZ a přehlednou fotodokumentaci vozu. V automatickém provozu jsou schopny vyhotovit výstupní dokument sloužící jako doklad k přestupkovému řízení. V současné době jsou WIM využívány pro před-vážení a následně PČR provádí statické vážení. WIM se skládají z indukčních smyček a vážních prahů ve vozovce, kamer s IR přísvity pro čtení RZ a přehledových kamer umístěných na portále nad jízdním pruhem, vyhodnocovací jednotky a detektorů umístěných v rozvaděči. Umísťují se v závislosti na odpočívkách, křižovatkách a s tím souvisejících objízdných trasách.	Realizace
SD-06	D2 km 2,0- 60,0 modernizace SOS	ŘSD	Projekt řeší modernizaci zastaralých SOS hlásek za nové s IP technologií. Jedná se o úsek, kde jsou ještě staré SOS hlásky komunikující po metalickém kabelu. Současně řeší i položení kompletní komunikační optické trasy a rekonstrukci napájecí sítě pro připojení SOS a kamerových bodů na dálnici D2.	Příprava a Realizace
SD-07	D5 km 5,0 – 56,0 modernizace kabelové trasy	ŘSD	Projekt řeší položení kompletní komunikační optické trasy a rekonstrukci napájecí sítě pro připojení kamerových bodů na dálnici D5. Cílem je vybudování nové kapacitní komunikační trasy pro telematická zařízení. V současné době je používán pouze nevyhovující metalický sdělovací kabel. V souvislosti s pokládkou optického kabelu dojde i k výměně starého napájecího kabelu, který bude dimenzován na nové požadavky.	Realizace
SD-09	D10 výstavba telematických systémů	ŘSD	Projekt řeší položení kompletní komunikační optické trasy a páteřní napájecí soustavy. Dále výstavbu SOS hlásek, které jsou na tomto typu komunikace požadované zákonem. Výstavbu informačních portálů, kamerového systému, meteorologických stanic, sčítačů dopravy a WIM.	Příprava

SD-10	D46 výstavba telematických systémů	ŘSD	Projekt řeší položení kompletní komunikační optické trasy a pátevní napájecí soustavy, dále výstavbu SOS hlásek, které jsou na tomto typu komunikace požadované zákonem, a výstavbu informačních portálů, kamerového systému, meteorologických stanic, sčítačů dopravy a WIM.	Příprava
SD-13	Implementace detektorů průjezdnosti vozidel	ŘSD	Ve strategických místech dojde k umístění detektorů sledujících průjezd vozidel. Z naměřených dat bude vypočítávána doba průjezdu danými úseky a predikce kolon.	Ideový záměr
SD-14	Telematická opatření pro zvýšení bezpečnosti dopravy v klimaticky rizikových lokalitách	ŘSD	Předmětem projektu je komplexní vybavení předem vytipovaných klimaticky rizikových lokalit na české silniční síti ve správě ŘSD přizpůsobeným zařízením ITS, které v těchto lokalitách významným způsobem zvýší bezpečnost silničního provozu a povede ke snížení nehodovosti. Každá riziková lokalita bude typicky vybavena senzorem (podle konkrétní situace půjde o radar, meteostanici, detektor dopravy), vyhodnocovací jednotkou s možností dálkového ovládání a aktorem (nejčastěji PDZ nebo jiná vizuální informace).	Příprava a Realizace
SD-15	Liniové řízení dopravy	ŘSD	Předmětem projektu je vybudování systému liniového řízení dopravy (LŘD) na vybraných úsecích dálniční sítě v ČR. Systém LŘD budou tvořit proměnná dopravní značení a zařízení pro provozní informace umístěné na nosných portálech, systém detekce a nadstavbový software obsahující algoritmy vyhodnocující vstupní data (včetně dat z externích zdrojů) a zajišťující optimální řízení dopravního proudu a poskytování dopravní informace účastníkům silničního provozu. Součástí projektu bude, kromě instalace portálů s proměnným dopravním značením, také potřebné vybavení řídicího centra.	Příprava
SD-16	Integrace nových datových zdrojů do a upgrade stávajících modulů NDIC	ŘSD	Průběžná integrace nově vybudovaných, nebo doposud neimplementovaných datových zdrojů. Průběžný upgrade stávajících modulů NDIC a vývoj a implementace nových funkcionalit je nutné provádět s ohledem na nově integrované typy dat a na nově vzniklé potřeby a požadavky kladené na systém NDIC.	Realizace
SD-28	Poskytování dopravních, cestovních informací a dalších souvisejících služeb řidičům nákladních, užitkových vozidel a dopravcům	ŘSD	Je užitečné používat ITS pro poskytování vysoce kvalitních aktuálních informací jak řidičům kamionů, tak dispečerům nebo jejich zákazníkům za účelem vylepšení efektivity celého dodavatelského řetězce. Existují dvě hlavní oblasti, v nichž může mít silniční nákladní doprava prospěch ze služeb založených na ITS: lepší cestovní informace a informace o dopravním provozu, a inteligentní parkování pro těžká nákladní vozidla.	Realizace
SD-29	Systém mobilních informací pro místa dopravních omezení na dálnicích a silnicích v ČR	ŘSD	Projekt řeší dodávku systému mobilního, popř. přenosného telematického systému, který je možné instalovat v místech prací na silnicích. Účelem takového systému je řídit a harmonizovat dopravní proud v místech dopravního omezení a dotčené oblasti, ale rovněž zajistit dostatečnou informovanost řidičů o stavu dopravy před jízdou, ale samozřejmě také v průběhu jízdy.	Příprava
SD-32	C-Roads Czech Republic	ŘSD	V rámci C-Roads Czech Republic se rozšíří pokrytí kooperativního ITS koridoru ze Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) po dálnici D5 do Plzně a po dálnici D 11 do Hradce Králové. Dále bude vybavena část dálnice D1 v okolí Brna, kde D1 de facto plní roli městského silničního okruhu. Kooperativní infrastruktura bude také umístěna na Vnější městském okruhu Brno a na městských radiálách směřujících z VMO směrem	Realizace

			k dálnici D1 (I/23, I/52, I/41 a I/50). Dále bude vybudována infrastruktura pro provoz, tzv. hybridního kooperativního systému, tj. s využitím sítí mobilních operátorů v místech, kde nebude infrastruktura vybavena fyzickými kooperativními jednotkami ITS G5. Využití mobilních sítí se předpokládá především v úsecích dálnice D5 z Plzně po hraniční přechod Rozvadov, dále na dálnici D1 mezi Mirošovicemi a exitem 190 u Brna a také na dálnici/silnici I. třídy D52/I52 mezi Brnem a státní hranicí v Mikulově. V rámci projektu bude řešeno bezešvé napojení těchto koridorů na sousední státy s cílem vytvořit spojitý koridor mezi Norimberkem, Prahou, Brnem a Vídní a tím se napojit na současně budovaný koridor Rotterdam – Norimberk – Vídeň. K účasti na projektu se formou přidruženého partnerství zavázal i výrobce automobilů ŠKODA AUTO a.s., který poskytne vozidla pro účely testování funkčnosti nově vybudované infrastruktury.	
SD-35	Školící středisko s výcvikovým polygonem pro odbornou přípravu obsluh tunelů na dálnicích a silnicích I. třídy ve správě ŘSD ČR	ŘSD	Vzdělávání a odborná příprava obsluh tunelů v ČR se řídí metodickým pokynem "Školení obsluh tunelů", který v roce 2009 vydalo Ministerstvo dopravy ČR. Tento metodický pokyn definuje postupy pro školení a výcvik obsluh tunelů, kterými se rozumí operátoři dopravy, dispečeri technologie, tuneloví technici a pracovníci údržby. Akceptuje znění doporučení PIARC a nařízení vlády č. 264/2009 Sb. o bezpečnostních požadavcích na tunely pozemních komunikací delší než 500 metrů. Důležitým prvkem výuky je distanční vzdělávání a praktické školení reálných situací pomocí simulátoru tunelu.	Příprava
SD-36	Mobilní systém ITS s možností dynamického řízení dopravy na silnicích I. třídy	ŘSD	Cílem projektu je poskytovat ucelené informace řidičům pomocí mobilního systému před stavebními uzavírkami na komunikacích I. třídy ve správě ŘSD. Systém bude ve vlastnictví ŘSD a musí splňovat obdobné požadavky jako systémem z Implementační karty pod názvem „Systém mobilních informací pro místa dopravních omezení na dálnicích ČR“ (SD-29).	Realizace
SD-37	D1 km 182 - 210, modernizace a výstavba telematických systémů	ŘSD	Projekt realizuje celkovou modernizaci ITS na dálnici D1 kolem Brna v úseku 182 km- 210 km. Tento úsek dálnice je jedním z nejvýznamnějších v ČR, rozsahem vybavení systému ITS naproti tomu patří k těm zaostalým. Během přípravy bude provedeno zhodnocení nejen dotčené části D1, ale i navazujících zmodernizovaných úseků směr Praha a Vyškov, křížení s D2 a D52, připojení na brněnskou aglomeraci a stav a vybavení SSÚD a DO PČR Chřilce.	Příprava
SD-38	Doplnění systému automatického protínámrazového postřiku vozovky v rizikových lokalitách	ŘSD	Předmětem projektu je komplexní vybavení předem vytipovaných klimaticky rizikových lokalit na dálnicích a silnicích I. třídy systémem automatického postřiku vozovky solankou. Ve vybraných lokalitách dochází podstatně častěji k nebezpečnému namrzání vozovek, které je spojené se zvýšenou nehodovostí, a zajištění včasného zásahu klasické zimní údržby zde bývá většinou problematické. Systém automatického postřiku (SAP) v případě detekce námrazy na vozovce provede automatický postřik solanky z trysek instalovaných po celé délce rizikového úseku komunikace. Projekt počítá s realizací SAP v 8 lokalitách při očekávaných nákladech 15-40 mil. Kč / lokalitu.	Realizace
SD-40	Tunel Valík D5 – oprava středního rozsahu	ŘSD	Oprava středního rozsahu. Výměna osvětlení, rekategorizace bezpečnostní kategorie na předpisem stanovenou úroveň a zvýšení průjezdní rychlosti z 80 na 100 km/h. Odstranění nepotřebných technologií. Převezení dohledu na ŘC Rudná. Začlenění dohledového systému do vizualizace ŘC Rudná bude dokončeno v rámci opravy (nebude-li to technicky možné, pak bude dokončeno s upgradem technologie ŘC Rudná, který se připravuje).	Realizace

SD-43	Tunel Hřebeč – oprava středního rozsahu	ŘSD	Oprava středního rozsahu. Výměna technické výzbroje a oprava stavební části včetně všech požárních a bezpečnostních zařízení, komunikačních vazeb a dohledových mechanismů důležitých pro bezpečný provoz tunelu.	Příprava
SD-44	Tunel Jihlava – oprava středního rozsahu	ŘSD	Oprava středního rozsahu. Výměna technické výzbroje a oprava stavební části včetně všech požárních a bezpečnostních zařízení, komunikačních vazeb a dohledových mechanismů důležitých pro bezpečný provoz tunelu.	Příprava
SD-45	Tunel Liberec – oprava velkého rozsahu	ŘSD	Oprava středního rozsahu. Výměna technické výzbroje a zásadní oprava stavební části včetně všech požárních a bezpečnostních zařízení, komunikačních vazeb a dohledových mechanismů důležitých pro bezpečný provoz tunelu. Oprava stavební části tunelu je akutní, neboť stavební konstrukce tunelu je řešena obdobně jako přesýpaná mostní konstrukce. U tohoto typu konstrukcí v současnosti probíhá po celém území ČR stavební diagnostika.	Příprava
SD-46	Tunely Lochkov a Cholupice včetně upgradu ŘC Rudná	ŘSD	Oprava středního rozsahu. Výměna některé technologické výzbroje tunelů na D0 Lochkov a Cholupice. Celkový upgrade ŘC Rudná včetně komunikačních tras.	Příprava
SD-47	Tunely Panenská a Libouchec	ŘSD	Oprava středního rozsahu. Bude stanovena dle Hlavní prohlídky tunelu.	Příprava
SD-49	Tunely Pisárky a Hlinky včetně záložního dispečinku	ŘSD	Oprava středního rozsahu. Výměna technologické výzbroje tunelu a vybudování vlastního záložního velínu řízení tunelů pro oblast Morava. Záruční servis je součástí opravy.	Příprava

Železniční doprava

ID	Název	Gestor	Popis a zdůvodnění	Stav
ŽD-02	Digitalizace přepravních dokumentů	ČD	V oblasti osobní dopravy v rámci evropských projektů vzniká model jednotné multimodální jízdenky a k ní navázaných bezpapírových technologií, který umožní sjednotit přepravní doklady různých druhů dopravy do jediného vzájemně uznávaného přepravního dokladu standardizovaného formátu nebo uložit doklady různých vydavatelů do jednoho multimodálního nosiče. V rámci řešení by měl být vyvinut model bez-dokladového odbavení cestujícího, v kterém by cestující byl identifikován na základě jedinečného nosiče a jeho aktivní jízdenky/rezervace by byly dostupné kdykoli do doby ukončení jejich platnosti v nosiči, popř. v systémech dopravce/dopravců.	Příprava

ŽD-03	Modernizace ITS na železničních vozidlech vozidlovými a komunikačními systémy včetně polohy	ČD	Navrhovaným řešením je jednotné pokrytí vozidel komunikačními systémy, které zajistí přenos dat, které budou spojeny s polohou vozidla (v rámci kombinovaného přijímače pro GPS i Galileo), které budou sloužit na zvýšení bezpečnosti a plynulosti osobní i nákladní dopravy. Toto bude zajištěno využitím technologií jako je AVV, AO aj. či naplnění požadavků na případnou analýzu mimořádných událostí jako např. systém ukládání informace o rychlosti vozidla. Tato komunikace mezi samotnými vozidly nebo směrem k řídicím systémům dopravce či správce infrastruktury, či k cestujícím bude probíhat online a přes železniční bezdrátovou přenosovou síť. WiFi spolu s palubním portálem kromě zajištění připojení k veřejnému internetu také zajistí informovanost cestujících o aktuálním stavu dopravy. Diagnostická data dostupná budou navázána na systém pro řízení oprav vozidel s napojením na skladové zásoby, tak aby nedocházelo k prodlevě při odstraňování závad či aby byla prováděna prevence v případě získání informace o varování.	Příprava
ŽD-04	Řízení osobní a nákladní dopravy	ČD	Důležitým prvkem pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti provozu je pak investice do zlepšování dispečerského systému a jeho vstupních parametrů i s využitím GNSS (viz ŽD-03) včetně navázání na informační systémy okolních dispečerských stanovišť jiných dopravců či správců dopravní infrastruktury. Tento projekt má za cíl zjednodušení komunikace s provozovatelem dráhy tím, že bude odstraněna většina hlasové komunikace mezi jednotlivými dispečerskými pracovišti. V případě zjištění mimořádné události bude zajištěn návrhy na řešení od správce infrastruktury přes jasné datové rozhraní. Zjednodušení práce dispečinku osobní dopravy, kdy bude soustředění informací na jedno místo a budou odstraněny duplicitní činnosti a práce (např. plánovaný jízdní řád/grafikon, výluky, mimořádnosti). Vše přispěje k možnosti zvýšení včasnosti vlaků, a tak se zvýší kvalita služby požadovaná od objednatelů dopravy (Krajské úřady, MD ČR). Dále v rámci integrity dat bude rychlejší vyhodnocování kvality aktuálního provozu nebo následného reportingu a vyšší kvalita dat pro zpětné analýzy provozu.	Realizace
ŽD-08	Systém automatické výstrahy (SAV)	SŽ	Vybudováním ITS, kamerových systémů s použitím infrabariér a dalších moderních technologií na železničních přejezdech, přechodech a vybraných prostorech dráhy je cílem budovaného systému, tedy omezit rizikové chování řidičů a chodců na ohrožovaných částech železniční dopravní cesty. Realizace „Systému automatické výstrahy“ (SAV) pro omezení rizikového chování řidičů a chodců na ohrožovaných částech železniční dopravní cesty přepokládá automatické střežení asi 500 vytipovaných nebezpečných prostor, zajištění konektivity, dohledových center a prostřednictvím tzv. „tenkého klienta“ přístup záchranných a bezpečnostních složek ČR do systému.	Příprava
ŽD-09	Detekční systém liniové ochrany (DSLO)	SŽ	Každoročně dochází na železniční síti v České republice k rozsáhlým krádežím a poškozením součástí železniční dopravní cesty. Jedná se zejména o krádeže metalických, převážně měděných kabelů a jiných součástí zabezpečovacích a komunikačních zařízení řídících jízdu, rychlost, sled vlaků a křižování vlaků ve stanicích atd. Kromě značných materiálních škod, nepříznivých vlivů do železničního provozu, vzniku velkých zpoždění a nepravidelností v osobní i nákladní dopravě a velkých finančních nákladů na odstranění těchto protiprávních činů je největším rizikem narušení funkčnosti	Realizace

			zabezpečovacího zařízení. Výrazné omezení těchto protiprávních dějů se předpokládá zavedením nejmodernějších detekčních systémů liniové ochrany součástí a zařízení železniční dopravní cesty.	
ŽD-10	Zařízení pro monitoring sběračů elektrických hnacích vozidel	SŽ	Projekt „Zařízení pro monitoring sběračů elektrických hnacích vozidel“ navazuje na stávající „Koncepti diagnostiky závad jedoucích železničních vozidel“. Potřeba řešení tohoto úkolu vyplývá z poměrně častého vzniku mimořádných událostí z důvodu nedostatečné technické způsobilosti dopravci používaných proudových sběračů elektrických hnacích vozidel (dále jen EHV).	Realizace
ŽD-11	Vytvoření integrovaného technologického systému správce železniční infrastruktury	SŽ	Definováním standardizovaných rozhraní mezi jednotlivými systémy, subsystémy a aplikacemi v diagnostických, defektoskopických a technických datech o stavu a provozuschopnosti železniční infrastruktury, stanovením specifikací jednotlivých vazeb mezi aplikacemi, subsystémy a systémy, specifikací požadavků na jednotlivá rozhraní vazeb se vytváří podmínky pro vybudování ITS. Realizací systému bude umožněno správci železniční infrastruktury optimálně alokovat prostředky a kapacity s cílem zvýšení bezpečnosti a plynulosti prací na železniční síti, zajištění optimálních parametrů provozuschopnosti pro využívání jednotlivých částí infrastruktury s přihlédnutím ke stávajícím i výhledovým potřebám provozu.	Realizace
ŽD-12	Prostorový a technický popis infrastruktury železniční sítě + GIS	SŽ	V dnešní době vede SŽDC technickou evidenci o spravovaných objektech v informačních systémech (IS) na rozdílné technické a technologické úrovni. Jedná se o 6 oblastí správy, a to železniční svršek, železniční spodek, zabezpečovací a sdělovací technika, přejezdy, mosty a tunely. Cílem je vytvoření konsolidovaného IS s popisem jednotlivých objektů infrastruktury pro již zmiňované oblasti s vazbou na geografické a grafické informace (Technický popis infrastruktury). IS je základem technického popisu sítě, kdy se u jednotlivých objektů uvádějí jejich technické parametry a náležitosti. IS bude navázán na jednotný popis sítě s vazbou na geoprostorová data, která umožňují vazbu na veřejné informace. Jednotný popis sítě zabezpečuje vazbu mezi technickými, provozními, ekonomickými a diagnostickými systémy.	Realizace
ŽD-15	Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů pro inteligentní řízení provozu. Vývoj inteligentních, automatizovaných a flexibilních dispečerských systémů řízení provozu na železnici a inteligentních systémů pro zvyšování	SŽ	Zabezpečení interoperability patří k mezinárodním závazkům České republiky. Oblast řízení provozu operátora dráhy představuje skupina aplikací „ISOŘ – informační systém operativního řízení vlakové dopravy“. Dispečerský systém řízení železničního provozu je tvořen podsystémy pracujícími v reálném čase, se zaměřením na sběr prvotních údajů, na prezentaci, vyhodnocení kvality dosažených výsledků železničního provozu a poskytování dat pro následné zpracování statistik dosažených výkonů a jejich odúčtování. Zdrojem prvotních údajů jsou železniční stanice, depa kolejových vozidel, dispečerské řízení železničního provozu a další účelové útvary.	Realizace

	bezpečnosti na regionálních tratích			
ŽD-16	Konsolidace informačních systémů pro cestující na infrastruktuře Správy železnic	SŽ	V současné době existuje více předpisů a norem, jak na úrovni evropské UIC (International Union of Railways), TSI (technické specifikace pro interoperabilitu) atd., tak na úrovni národní legislativy (Informační systém veřejné části výpravních budov z roku 1989), které sice popisují základní pravidla pro zpracování a realizace výše uvedených systémů, ale nejsou často společnostmi dodržována, protože současným zvyšujícím se nárokům v železniční dopravě, ale i v ostatních druzích dopravy, nevyhovují. Nadále přetrvávají nedořešené otázky a problémy, které je nutné popsat, sjednotit a aktualizovat,, a to zejména prostřednictvím předpisů interního charakteru. Je nutné unifikovat a zkvalitnit tyto systémy tak, aby orientace cestujících byla v prostorách nástupišť, železničních stanicích, zastávkách a následných společných terminálech zjednodušena a standardizována, a aby bylo dosaženo jednotnosti těchto systémů. Tím dosáhneme zjednodušení a srozumitelnosti těchto systémů pro širokou cestující veřejnost.	Realizace
ŽD-17	Dobudování potřebné podpory ERTMS v oblasti vazby železniční vozidlo-železniční infrastruktura	MDČR/910	S rostoucími rychlostmi vlaků osobní i nákladní dopravy je provozně i ekonomicky nezbytné dálkové řízení železničního provozu, spočívající v dálkovém ovládání zabezpečovacího zařízení, což lze aplikovat z jednoho místa a v dálkovém řízení železniční dopravy, což ale předpokládá dokonalou znalost místních poměrů a schopnost reakce na mimořádné události. V tomto okamžiku je potom nezbytný lidský činitel, avšak s podporou nejnovějších inovativních technických a technologických prostředků. Jinými slovy, je třeba zajistit, aby konečnou rozhodující pravomoc měl vždy člověk, jemuž v této činnosti pomáhá řada sofistikovaných metod a technologií, včetně předpisů interního charakteru. Obecně lze konstatovat, že dálkové řízení železničního provozu je souhrn technologických a technických opatření, umožňujících progresivní zavedení dostupné řídicí techniky a systémů pro podporu rozhodování. Všechny uvedené kroky se pak jednoznačně váží na bezpečnost a plynulost železničního provozu.	Ideový záměr
ŽD-23	Doplnění zařízení a aplikací pro řízení dopravy	SŽ	Jedná se o integraci dalších kamerových systémů pro řízení provozu, integraci dalších záznamových zařízení, integraci dat ze zabezpečovacího zařízení a doplnění dalších železničních stanic do systému KAC. Dále se jedná o systém pro monitorování hlukového pozadí a analýzu hlukových událostí ve vztahu ke konkrétním událostem a situacím v drážním provozu. Rozšíření systému KAC s cílem poskytnou oprávněným pracovníkům rozšířené funkcionality pro vyhodnocování, analýzu a predikci	Příprava

			situaci vztažení k řízení a organizování drážního provozu. Tato stavba navazuje na stavbu „Rekonstrukce a úprava přenosové sítě SŽDC“ a může být realizována po jejím vybudování nebo současně s ní.	
ŽD-24	Diagnostika jedoucích železničních vozidel včetně řídicího systému II.	SŽ	Projekt je pokračováním (druhou etapou) již dokončeného projektu č. 8 (ŽD-07) Diagnostika jedoucích železničních vozidel včetně řídicího systému.	Příprava
ŽD-25	Automatické vedení vlaku (AVV) II.	SŽ	Projekt je pokračováním (druhou etapou), již dokončeného projektu č. 14 (ŽD-13) Automatické vedení vlaku (AVV).	Příprava
ŽD-26	CDP – centrální dispečerské pracoviště, centralizace řízení provozu v centrech II.	SŽ	Projekt je pokračováním (druhou etapou), již dokončeného projektu č. 15 (ŽD-14) CDP – centrální dispečerské pracoviště, centralizace řízení provozu v centrech	Realizace

Vnitrozemská vodní doprava

ID	Název	Gestor	Popis a zdůvodnění	Stav
VD-02	Rozšíření infrastruktury pro radiofonní provoz na LVVC	ŘVC	Hlasová radiová komunikace v rámci vnitrozemské vodní dopravy má mezinárodně harmonizované vyčleněné pásmo 156,025 – 162,025 MHz a představuje nejdůležitější formu komunikace mezi plavidly navzájem, pro vysílání plavebních informací a komunikaci mezi plavidlem a střediskem RIS plavebního úřadu a pro komunikaci mezi plavidly a plavebními komorami a přístavy. Hlavní problém radiotelefonního provozu představuje pokrytí sítě kanálem 80 vyčleněným pro plavební informace a komunikaci se střediskem RIS plavebního úřadu. Cílem je, aby plavební úřad byl schopen pokrývat celou síť vodních cest třídy IV obousměrnou komunikací z jednoho střediska RIS.	Realizace
VD-03	Rozšíření služeb RIS v rámci projektu RIS COMEX	ŘVC	Předmětem připravovaného mezinárodního projektu bude harmonizace služeb RIS v rámci TEN-T koridorů. V rámci ČR je plánováno řešení následujících aktivit: a) Rozšíření pozemní sítě AIS o dosud nedostatečně pokryté úseky sítě TEN-T, což představuje zejména Labe od přibližně Lovosic proti proudu do Přelouče; b) Zavedení mezinárodní výměny dat zejména v oblasti sdílení elektronických plavebních map Inland ECDIS, zpráv vůdcům plavidel NtS a služeb elektronického reportingu ERI; c) Rozšíření nástrojů pro řízení provozu plavebních komor. d) Zavedení nástrojů řešení kalamitních situací. Některé z objektů, na nichž bude projekt realizován, tvoří součásti vodní cesty v majetku státu, k nimž mají právo hospodařit státní podniky Povodí jako správci vodní cesty. Během přípravy a realizace projektu bude s těmito organizacemi úzce spolupracováno.	Realizace

VD-05	Zavedení dálkového ovládání plavebních komor	ŘVC/MZe	V první fázi projektu bude studií proveditelnosti prověřena efektivita, bezpečnostní podmínky možnosti zavádění dálkového ovládání plavebních komor z centrálních pracovišť správců vodních cest pro podmínky v České republice i s ohledem na víceúčelovost vodních děl, jejichž součástí jsou jednotlivé PK. Studie proveditelnosti bude řešit i variantu dálkového ovládání celého plavebního stupně. Na základě výsledků této studie bude rozhodnuto o dalším postupu. Zavedení dálkového ovládání vyžaduje zejména instalaci pevných datových kabelových linek podél vodní cesty mezi plavebními komorami a řídicím pracovištěm, aby byl zajištěn spolehlivý a bezpečný datový přenos povelů a kamerových pohledů. Plavební komory jsou v majetku státu, k nimž mají právo hospodařit státní podniky Povodí jako správci vodní cesty. Během přípravy realizace projektu bude s těmito organizacemi úzce spolupracováno.	Příprava
--------------	--	---------	--	----------

Průřezové dopravní projekty

ID	Název	Gestor	Popis a zdůvodnění	Stav
PR-01	Konsolidace infrastruktur prostorových dat v resortu dopravy	MDČR/711	Cílem druhé fáze projektu je konsolidovaná infrastruktura prostorových dat v resortu dopravy, forma se bude úzce odvíjet od doporučení návrhu opatření první fáze projektu. Pravděpodobným výstupem je vytvoření dopravního geoportálu, tj. jednotného přístupového místa, které bude integrovat prostorová data z oblasti dopravy i návazné služby. Pravděpodobným výstupem bude probíhající rozvoj datového fondu v souladu s požadavky uživatelských skupin, nová právní úprava regulující oblast prostorových dat aktuálně připravovaná v gesci Ministerstva vnitra a případná změna právních předpisů, které budou touto novou právní úpravou dotčeny i nelegislativních dokumentů ve prospěch lepšího zakotvení oblasti prostorových dat a služeb nad těmito daty založených.	Realizace
PR-13	Centrální evidence nadměrných a nadrozměrných nákladů	ŘSD	Centrální evidence nadměrných a nadrozměrných nákladů bude sloužit pro elektronické zadávání žádostí o přepravu nadměrných nákladů ze strany přepravců. Součástí žádostí dopravců budou veškeré náležitosti potřebné pro vydávání rozhodnutí o nadměrné přepravě, např. podrobný itinerář trasy a průjezdní body trasy. Obdobně jako v případě Centrální evidence uzavírek budou vydávaná rozhodnutí ukládána centrálně v jednotné formě a bude zajištěn přenos informací do NDIC v Ostravě. Pro plánování trasy budou využívána data z CEPK, z ŘSD ČR (ISSDS – informační systém o silniční a dálniční síti) a ze systému hospodaření s mosty (BMS nově CEV-BMS).	Příprava
PR-18	Komplexní telematický systém na komunikacích ve správě ŘSD v brněnské aglomeraci	ŘSD	Základním cílem projektu je přispět ke zmírnění negativních vlivů ze silniční dopravy na území brněnské aglomerace a to prostřednictvím komplexního telematického systému realizovaného na komunikacích ve správě ŘSD v brněnské aglomeraci a s vazbou na významné kapacitní silnice TEN-T, včetně dálnice D1. Telematický systém bude koordinován s dalšími záměry ŘSD v oblasti brněnské aglomerace a také s předpokládanými implementacemi ITS na straně Brněnských komunikací	Příprava

			(BKOM). Ve výsledku implementace ITS ze strany ŘSD a BKOM se mají, pokud možno doplňovat a tvořit, z pohledu uživatelů (řidičů a cestujících), jeden funkční celek. Výsledkem úvodní fáze bude také plán dalších kroků pro realizaci projektu.	
PR-20	Stanovení/vytvoření systému kontroly kvality sbíraných a poskytovaných dopravních informací	ŘSD	MD ČR zajišťuje státní dozor dle zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, do kterého byla transponována směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU o ITS. V souvislosti s požadavky vyplývajících ze souvisejících nařízení Komise v přenesené pravomoci, je nezbytné vytvořit systém kontroly kvality sbíraných a poskytovaných dopravních informací. Dále je nutné rozpracovat zavedení normy ISO 21707 s využitím metodiky posuzování kvality dat ITS z evropského projektu Quantis. Dále je nutné určit nejvhodnější subjekt pro posuzování shody se stanovenými požadavky v oblasti ITS.	Příprava
PR-27	Rozvoj Celostátního informačního systému o jízdních řádech (CIS JŘ)	MDČR/190	Aktualizovaný CIS JŘ propojí statická a dynamická data ve veřejné dopravě a přispěje k elektronizaci státní správy. Kromě vlastních konečných výstupů poskytne otevřená data pro tvorbu dalších návazných aplikací. Obecně lze konstatovat, že rozšíření CIS JŘ o další datové prvky výrazně zvýší užitnou hodnotu stávajícího systému a umožní poskytovat ověřená data ve strukturované podobě.	Příprava
PR-29	Centrální evidence pozemních komunikací	ŘSD	Cílem projektu CEPK je vytvoření centrálního informačního systému, obsahujícího jednotné úložiště informací o všech pozemních komunikacích v České republice, bez ohledu na jejich vlastníka či pověřeného správce (stát – kraj – obec), který bude současně sofistikovaně podporovat příslušné procesy spjaté se správou pozemních komunikací. CEPK bude vystavěn jako webový systém s přístupem pro správce komunikací, orgány státní správy, odbornou i laickou veřejnost, s přidělením odpovídajících práv i povinností.	Příprava
PR-31	Aktualizace datové základny svíslého a vodorovného dopravního značení	ŘSD	Projekt jednotného sběru a evidence vybraného vybavení pozemních komunikací v rámci Ředitelství silnic a dálnic ČR definuje rámec pro sběr a evidenci těchto datových sad pro další využití při budování, správě a rekonstrukcích komunikací ve správě ŘSD ČR i všech jejich příslušenství a je v souladu se současně platnými závaznými předpisy ŘSD ČR řady B a C.	Realizace
PR-32	Vytvoření funkčního matematicko-meteorologického modulu v NDIC	ŘSD	Součástí dopravních a cestovních informací, které poskytuje NDIC, jsou také informace o aktuálním stavu počasí a sjízdnosti komunikací. Cílem tohoto projektu je vytvořit matematicko-meteorologický modul, který bude dispečerům NDIC, prostřednictvím datového distribučního rozhraní třetím stranám a na webovém rozhraní ŘSD / informačních portálech řidičům (cestujícím) poskytovat data v podobě spojitě liniové informace o stavu sjízdnosti vozovky a modelovat vývoj tohoto stavu v čase. Modul bude využívat nové datové zdroje ke stávajícím.	Příprava
PR-33	Prediktivní model dopravy na dálniční síti	ŘSD	Současný model dopravy bude upgradován na inovativní online model dopravy, který pomocí prediktivního modelu na principu matematicko-fyzikálního popisu dopravního proudu umožní modelovat stav dopravy několik desítek minut dopředu. Vstupem do modelu budou data z flotily FCD a hodnoty naměřené na síti detektorů umístěných na dálnicích.	Příprava
PR-34	Rozvoj funkcí NDIC dle Strategického plánu rozvoje NDIC na 10 let	ŘSD	Předmětem záměru je rozpracování nových identifikovaných funkcí NDIC do podoby podrobné specifikace, příprava projektové a zadávací dokumentace na zájmové nové funkce a funkční moduly,	Příprava

			pořízení nových funkcí NDIC a jejich začlenění formou samostatných funkčních modulů do otevřené architektury NDIC.	
PR-35	Standardizace výměny dopravních informací	ŘSD	V rámci projektu CROCODILE se orgány veřejného sektoru odpovědné za dopravu, správci silnic a dálnic a poskytovatelé služeb dopravních informací ze 13 evropských členských států rozhodli spolupracovat na nastavení a následném poskytování dopravních informací mezi sebou v DATEX II. Tato společná „infrastruktura“ pro výměnu dat a informací mezi všemi zapojenými stranami, včetně soukromých partnerů, má za cíl poskytovat harmonizované přeshraniční cestovní informace podél celého koridoru (tří koridorů).	Realizace
PR-36	Předávání informací o výskytu osob na liniových stavbách pro potřeby integrovaného záchranného systému	MV HZS	Ověřená technologie (Ztech) - technická a procesní infrastruktura pro zpřístupnění informace o počtu osob na liniových stavbách v daném čase a daném bodě pro potřeby integrovaného záchranného systému. Představená technologie je příslibem dalšího zvyšování kvality IZS. Možnosti jejího nasazení v praxi je však nezbytné prověřit přímo v prostředí HZS ČR. V této souvislosti budou testovány nejen technické parametry řešení, ale i organizace systému, který je postaven na součinnosti řady subjektů. HZS ČR zvažuje nasazení technologie pro monitorování výskytu osob nejen na železnici, ale na liniových stavbách obecně.	Realizace
PR-38	Otevřený registr pozemních komunikací (OREPK)	ŘSD	Otevřená data/open data (na silnici): vytvoření a následně zabezpečení bezplatné distribuce referenční datové sady pozemních komunikací	Ideový záměr