

## **Příloha 3**

**Vazba na systém monitoringu NRP, ostatní OP a Dopravní politiku, Politiku ochrany klimatu a další relevantní národní a mezinárodní koncepce**

# Obsah

<b>1.</b>	<b>VYHODNOCENÍ VAZBY INDIKÁTOROVÉ SOUSTAVY NA INTERVENČNÍ RÁMEC.....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>VAZBA NAVRHOVANÝCH INDIKÁTORŮ KE KONCEPCÍM OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, RESP. JEJICH INDIKÁTORŮ.....</b>	<b>4</b>
2.1.	MEZINÁRODNÍ DOKUMENTY .....	4
2.2.	NÁRODNÍ DOKUMENTY:.....	4
	<i>DOPRAVNÍ POLITIKA ČR NA LÉTA 2005 – 2013.....</i>	<i>4</i>
	<i>NÁRODNÍ PROGRAM SNIŽOVÁNÍ EMISÍ ČESKÉ REPUBLIKY (2007).....</i>	<i>5</i>
	<i>NÁRODNÍ PROGRAM NA ZMÍRNĚNÍ DOPADŮ ZMĚNY KLIMATU V ČESKÉ REPUBLICE.....</i>	<i>5</i>
	<i>STRATEGICKÝ RÁMEC UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ČR (2009) .....</i>	<i>6</i>
	<i>STÁTNÍ POLITIKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ 2004 – 2010 .....</i>	<i>6</i>
	<i>DLOUHODOBÝ PROGRAM ZLEPŠOVÁNÍ ZDRAVOTNÍHO STAVU OBYVATELSTVA ČR – ZDRAVÍ PRO VŠECHNY V 21. STOLETÍ.....</i>	<i>7</i>

Zařazením tohoto bodu předkládají řešitelé komplexní přehled vazeb indikátorů na relevantní mezinárodní a národní koncepce v oblasti vlivu dopravy na ŽP. Informace uvedené v tomto rozboru byly využity pro výběr finální sady indikátorů hodnocení dopadů OPD na ŽP.

## **1. Vyhodnocení vazby indikátorové soustavy na intervenční rámec**

V rámci implementace Národního strategického referenčního rámce (NSRR) je sledován vliv NSRR na ŽP dle ustanovení §10h zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR) jako předkladatel této koncepce v rámci Strukturálních fondů (SF) je povinno zajistit sledování a rozbor vlivů schváleného NSRR na životní prostředí a veřejné zdraví.

Z podmínek obsažených ve stanovisku Ministerstva pro životní prostředí (MŽP) k SEA vyplývá povinnost sledovat dopady NSRR na životní prostředí. K tomuto účelu bylo stanoveno 21 hlavních environmentálních kritérií a indikátorů, které mají v závislosti na jejich relevanci sloužit k posouzení a výběru jednotlivých projektových žádostí.

Všechny operační programy včetně OPD mají povinnost si z tohoto seznamu 21 hlavních kritérií vybrat alespoň jedno environmentální kritérium, které budou v rámci svého operačního programu předkládat k vyjádření žadatelům ve webové žádosti a následně sledovat jako tzv. environmentální indikátor.

V dosavadní praxi výběru projektů z OPD nebylo dle informací od zadavatele možné zcela tento požadavek naplňovat. Environmentální indikátory byly sledovány pouze u některých projektů a navíc nebyl systematicky sledován jeden indikátor nebo omezená skupina indikátorů relevantní pro podporované projekty, ale k různým projektům byly sledovány různé indikátory, tudíž vypovídací hodnota získaných dat je pro sledování dopadů OPD na životní prostředí velmi omezená.

Pro sledování vlivů OPD na životní prostředí byly v rámci řešení této studie vybrány některé indikátory (kritéria) ze sady 21 hlavních environmentálních kritérií (indikátorů) pro sledování NSRR, čímž by byla splněna podmínka sledování minimálně jednoho indikátoru (kritéria) z výše uvedené sady.

Vybrané indikátory ze sady 21 hlavních environmentálních kritérií (indikátorů):

- Snížení emisí skleníkových plynů z dopravy (tuny CO<sub>2</sub> ekv./rok)
- Počet obyvatel vystavených nadměrnému hluku z dopravy (počet)
- Emise oxidů dusíku z dopravy (tun/rok)

## **2. Vazba navrhovaných indikátorů ke koncepcím ochrany životního prostředí, resp. jejich indikátorům**

Navržený systém sledování dopadů realizace OPD na životní prostředí respektuje cíle ochrany životního prostředí stanovené na národní a mezinárodní úrovni a navazuje na systém monitoringu těchto dokumentů. Tudíž, na základě vyhodnocení indikátorů OPD, resp. jeho vlivů na životní prostředí lze též posoudit, zda OPD přispívá k plnění těchto cílů či naopak.

Na základě obsahu OPD byly identifikovány hlavní dokumenty na národní a mezinárodní úrovni, které řeší problematiku vlivů dopravy na životní prostředí. Národní dokumenty vychází z mezinárodních níže uvedených dokumentů:

### **2.1. Mezinárodní dokumenty**

Kjótský protokol

Rámcová úmluva o změně klimatu (1994)

6. akční program ES pro životní prostředí

Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout

### **2.2. Národní dokumenty:**

#### **Dopravní politika ČR na léta 2005 – 2013**

Dopravní politika je základním strategickým dokumentem pro oblast dopravy v ČR pro období do roku 2013. V kontextu mezinárodních závazků, potřeb a finančních možností řeší základní aktuální témata v dopravě. V této souvislosti se Dopravní politika zaměřuje na zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionů a celého území ČR, které by měly usilovat o rovnováhu mezi kvalitou veřejných dopravních služeb a racionálnějším využitím osobních automobilů, možnosti ovlivnění dělby přepravní práce a stanovení objektivně spravedlivých plateb za dopravu a přepravu.

Dopravní politika se též dotýká vlivů dopravy na životní prostředí. Stanovuje cíle a k nim indikátory pro sledování vlivů dopravy na životní prostředí. Celkem jsou sledovány 3 skupiny indikátorů vlivů na životní prostředí:

1. Spotřeba energie v dopravě
2. Celkové emise z dopravy
3. Měrné emise z dopravy

Navrhovaná sada indikátorů pro sledování dopadů OPD na životní prostředí obsahuje některé indikátory, které jsou sledovány v rámci dopravní politiky. Jedná se o:

- emise oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>) za jednotlivé druhy dopravy,
- emise NO<sub>x</sub> za jednotlivé druhy dopravy.

V rámci OPD však tyto indikátory nebudou sledovány čistě podle druhů dopravy, nicméně dle prioritních os a za celý program.

V oblasti spotřeby energie, která je v rámci Dopravní politiky sledována, je pro OPD navržen indikátor, který sleduje, nakolik se celkové investice do dopravy projevují v úspoře energie v dopravě.

## **Národní program snižování emisí České republiky (2007)**

Je základním strategickým dokumentem pro problematiku emisí do ovzduší v ČR. Povinnost zpracovat Národní program snižování emisí České republiky je stanovena v § 6 zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, který tímto transponuje směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/81/ES z 23. října 2001, o národních emisních stropcích pro některé znečišťující látky (dále jen "NECD"). Integrovaný národní program snižování emisí v České republice byl schválen v roce 2004 a byl přijat usnesením vlády České republiky č. 454/2004. Jeho aktualizace proběhla v roce 2006 v souladu s požadavky na revize národních programů podle NECD.

S ohledem na současný nevyhovující stav kvality ovzduší a vzhledem ke snaze splnit cíle, ke kterým se členské státy zavázaly přijetím Tematické strategie o znečišťování ovzduší, přijaté Evropskou komisí dne 21. září 2005 (COM(2005)446 final), byla přijata adekvátní opatření ke snížení znečišťování ovzduší PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, benzo(a)pyrenem a NO<sub>x</sub>.

V sektoru dopravy (MD, MŽP) jsou navržena následující opatření, která mají vazbu k OPD:

- podpora kombinované dopravy a městské hromadné dopravy,
- zvýšení průjezdnosti silničních komunikací,

Navržená sada indikátorů pro sledování dopadů OPD navazuje na indikátory tohoto programu, resp. na indikátor Emise oxidů dusíku - Celkové roční národní emise oxidů dusíku, který využívá pro sledování dopadů OPD z hlediska produkce emisí oxidů dusíku.

## **Národní program na zmírnění dopadů změny klimatu v České republice**

Národní program na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR představuje aktualizovaný dokument ke Strategii ochrany klimatického systému Země v České republice schválené v roce 1999. Tento program definuje základní cíle a opatření v oblasti změny klimatu tak, aby v maximální možné míře zajišťoval splnění redukčních emisních cílů v duchu mezinárodních dohod, reflektoval současnou i výhledovou sociálně-ekonomickou situaci ČR a přispěl k podpoře udržitelného rozvoje.

Program navrhuje některá opatření v sektoru dopravy. Mezi klíčová opatření patří aplikace mezinárodních technických standardů pro dopravní prostředky v oblasti životního prostředí a bezpečnosti, podpora postupného přesunu části objemů osobní a nákladní přepravy v silniční a letecké dopravě na dopravu železniční, ROLA a kombinovanou, podpora budování příslušné infrastruktury pro rozvoj nemotorizovaných druhů dopravy, podpora veřejné osobní dopravy, rozvoje její infrastruktury a zavádění integrovaných dopravních systémů, podpora zlepšení organizace a regulace silniční dopravy a podpora výzkumu, vývoje a aplikace alternativních druhů pohonů vozidel a plynofikace dopravy na zemní plyn. Za významné lze považovat budování husté sítě oddělených cyklostezek, jako základ alternativní bezemisní každodenní dopravy.

Z navržených opatření řeší OPD pouze dílčí část. K výše navrženým opatřením jsou v rámci monitoringu národního programu sledovány následující indikátory s vazbou na OPD:

- Investice do rozvoje systémů veřejné dopravy (mil. Kč) vztahované k výkonům
- Zvýšení přepravních výkonů v železniční dopravě (tkm, oskm)
- Přepravní objemy v kombinované dopravě (tuny)

## **Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2009)**

Úlohou Strategického rámce udržitelného rozvoje České republiky je vytvořit konsensuální rámec pro zpracování dalších materiálů koncepčního charakteru (sektorových strategií, politik či akčních programů) a být tak důležitým východiskem pro strategické rozhodování v rámci jednotlivých resortů, krajů, měst a obcí i pro meziresortní spolupráci a spolupráci se zájmovými skupinami.

Stanovuje cíl relevantní k posouzení dopadů OPD na životní prostředí v oblasti snižování emisí skleníkových plynů a fragmentace krajiny:

Cílem vyplývajícím z Kjótského protokolu je dosáhnout snížení celkových emisí skleníkových plynů o 8 % v období 2008 – 2012 vůči roku 1990.

Přijetím klimaticko-energetického balíčku se EU zavázala ke snížení emisí skleníkových plynů o 30 % do r. 2020 vůči r. 1990 za předpokladu, že dojde k celosvětové a komplexní dohodě pro období po r. 2012 a že další rozvinuté země se zaváží ke srovnatelnému snížení emisí. Snížení celkových emisí skleníkových plynů o nejméně 20 % do r. 2020 vůči roku 1990 je jednostranným závazkem EU bez ohledu na výsledek mezinárodních vyjednávání o nastavení globálních redukčních cílů po r. 2012. ČR se také bude v adekvátní míře podílet na financování opatření v oblasti předcházení změny klimatu a adaptace v rozvojových zemích, včetně technologické spolupráce. Klimatické aspekty je třeba integrovat do stávajícího systému rozvojové spolupráce ČR.

Dalším cílem, který má vazbu k OPD je cíl: Chránit volnou krajinu, zejména formou minimalizace fragmentace ekosystémů (především v případech, kdy dochází výstavbou infrastruktury i sídel k postupnému oddělování celých krajinných nebo orografických celků) a minimalizace záborů zejména kvalitních půd. Problematiku fragmentace a vazeb přírodních prvků v území je také nutné důsledně zohledňovat v rámci rozvoje území.

Z uvedených rámců udržitelného rozvoje ČR řeší OPD pouze dílčí části a pro sledování vazeb na OPD jsou uplatněny následující indikátory:

- Emise skleníkových plynů (tuny CO<sub>2</sub> ekv./rok)
- Průchodnost pozemních komunikací pro volně žijící živočichy (UAT – národní úroveň, počet objektů na km – projektová úroveň)

## **Státní politika životního prostředí 2004 – 2010**

SPŽP je zásadní referenční dokument pro ostatní sektorové i regionální politiky z hlediska životního prostředí. Aktualizovaná SPŽP je proto koncipována tak, aby vymezila konsensuální rámec pro dlouhodobé a střednědobé směřování rozvoje environmentálního rozměru udržitelného rozvoje České republiky, od května 2004 člena Evropských společenství.

Stanovuje následující cíle a opatření s vazbou na OPD:

- snižování zátěže populace v sídlech z hlediska expozice dopravnímu hluku,
- snižování emisí skleníkových plynů,
- při modernizaci silniční sítě využívat především stávající silnice, popř. jejich koridory a omezit tím fragmentaci krajiny novými trasami a nesnižovat průchodnost krajiny pro živočichy,
- podporovat vhodná technická a infrastrukturní opatření (silniční obchvaty měst, protihlukové bariéry podél silnic i železničních tratí) vedoucí k minimalizaci

zdravotních rizik a negativních vlivů na životní prostředí působených nadměrným zatížením sídel hlukem a emisemi škodlivých látek z pozemní dopravy;

- omezovat dopravní hlučnost, pokračovat v monitorování hluku v okolí pozemních dopravních cest (silničních a železničních);
- realizovat programy, které budou vést ke snižování emisí z dopravy;

Státní politika životního prostředí sleduje následující Indikátory s vazbou na vlivy OP D na životní prostředí:

- Emise oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>)
- emise v t CO<sub>2</sub> na obyvatele
- emise v t CO<sub>2</sub> na 1000 USD HDP
- Emise oxidů dusíku (NO<sub>x</sub>)
- emise v kg NO<sub>2</sub> na 1000 USD HDP
- emise v tunách NO<sub>2</sub> na km<sup>2</sup> území
- emise v kg NO<sub>2</sub> na obyvatele

### **Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století**

Zdraví 21 patří k základním dokumentům národní úrovně pro oblast zdraví a životního prostředí. Vychází z principu společné strategie více odvětví a je výrazem politického konsenzu jednotlivých resortů ve vztahu ke strategii řešení problémů zdraví a životního prostředí.

Stanovuje cíl:

- Snižovat vliv dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Indikátor:

- Podíl populace, vystavené určité úrovni expozice škodlivým faktorům.