

ZPRAVODAJ

MINISTERSTVA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Červen 2007

Ročník XVII

číslo 6

ČASOPIS SE TISKNE NA RECYKLOVANÉM PAPIRU

OBSAH

Události měsíce

Evropská novinka – úsporná jízda..... 1

Hledáme řidiče třídy A 2

Jak je to s vypouštěním odpadních vod
z domácností 6

Zprávy ze správy životního prostředí 7

Rozhovor

Mgr. Aleš Kuták: Nejdřív se ptejme,
kolik dopravy chceme 20

Analýzy, souhrny, komentáře

Evropská unie: Česko-britské vztahy
v oblasti životního prostředí..... 25

Biodiverzita: Klimatická změna
a biologická rozmanitost 27

Evropská unie: Největší světový program
na podporu vědy..... 28

Tip

Propisky z kukuřice 32

Jak zjistit (energetickou) třídu řidiče

Energetickými třídami nemusíme hodnotit jen vozy, či jiné energeticky náročné spotřebiče, ale i chování svých silniců.

Například je možné tento efekt zviditelnit právě u řidičů: U každého vozu dnes výrobce musí uvádět referenční spotřebu paliva na 100 km. Řidič má tak možnost porovnat ji se svou aktuální, kterou ve skutečném provozu dosahuje (například zsumarovanou palivním počítačem či sledováním množství ujetých kilometrů na dané množství paliva).

Řidič, který dodržuje pravidla úsporné jízdy, je schopen při provozu dosáhnout nižší spotřeby, než je hodnota užívaná výrobcem. Je to řidič třídy A (výborný), B (velmi dobrý) nebo C (nadprůměrný).

Ale ten, jenž na spotřebu nehlídá, nemůže čekat dobrou vysvětlenu a spadne do třídy E, F či nehorší G.

Do tabulky níže se můžete sami zařadit!

energetická třída	průměrná spotřeba (litry) z pohledu 100 km a maximálně 6 %
A	5 < 50
B	50 ≤ S < 60
C	60 ≤ S < 70
D	70 ≤ S < 80
E	80 ≤ S < 90
F	90 ≤ S < 100
G	S ≥ 100

Jak se stát řidičem třídy A ?

Intelligent Energy Europe

EVROPSKÁ NOVINKA – ÚSPORNÁ JÍZDA

Během dubna odstartovala v České republice unikátní kampaň Hledáme řidiče třídy A. Jejím cílem je hodnotit chování českých řidičů na silnicích prostřednictvím konceptu energetického štitkování. Tato novinka – nejen u nás, ale i v celé Evropě – má upozornit na důležitou skutečnost, že pouhou změnou řidičských návyků, respektive dodržováním pravidel hospodárné jízdy, lze významně snížit spotřebu energie bez ohledu na typ, velikost či výkon vozu. Navíc ku prospěchu bezpečnosti silničního provozu a ekonomiky jízdy. Kampaň podporuje řada významných organizací z oblasti veřejné i soukromé sféry.

Více informací na následujících stránkách.

Tisková zpráva MŽP, upraveno (red)
www.uspornajizda.cz

HLEDÁME ŘIDIČE TŘÍDY A

Pod heslem Hledáme řidiče třídy A proběhne v České republice v letošním a příštím roce informační kampaň na podporu úspor energie a s tím spojeného snížení emisí v automobilové dopravě. Kampaň je součástí celoevropské iniciativy oficiálně podporované Evropskou komisí a jejím cílem je učinit u uživatelů vozů – řidičů významnějším a sledovanějším faktorem energetickou náročnost (a doprovodné emise), jak při rozhodování o koupi, tak při následném provozu vozidel.

Integrovaným přístupem k šetrnějšímu automobilismu

Aktivita si získala velkou pozornost nejen ze strany Komise, ale i Evropské asociace výrobců vozidel (ACEA) a dalších zastřešujících organizací v oblasti automobilismu (např. Mezinárodní automobilové federace FIA či asociací EFA a CIECA sdružujících autoškoly a zkušební organizace k udělení řidičských oprávnění). Důvodem je, že se má stát základem tzv. integrovaného přístupu, jehož podstatou je iniciace různých opatření vzájemně posilujících postupné zavádění energeticky efektivnějších vozů a způsobů dopravy tak, aby bylo možné splnit strategické cíle Evropské unie, které předpokládají významně snížit energetickou a emisní náročnost automobilové dopravy a zejména osobních vozidel v příštích letech oproti současnosti.



Ministr životního prostředí Martin Bursík „v dresu“ úsporné jízdy.

S ohledem na národní specifika bude hlavní pozornost kampaně v tuzemsku orientována na chování řidičů – způsobem řízení lze lehce ovlivnit dvacet i více procent normované spotřeby automobilu. A tak „pouhou“ změnou řidičských návyků, respektive dodržováním pravidel hospodárné jízdy (správné řazení, rychlost, nahuštěné pneumatiky atd.), lze významně snížit spotřebu energie bez ohledu na typ, velikost či motorový výkon vozu – ku prospěchu bezpečnosti silničního provozu a ekonomiky jízdy.

Jak ale této možnosti využít? K tomu hodlá kampaň motivovat české řidiče prostřednictvím konceptu energetického šetřování se záměrem kategorizovat řidiče do energetických tříd podle obdobné metodiky, jaká se dnes uplatňuje např. u domácích elektrospotřebičů. Užití energetického šetřování v dopravě a pro hodnocení chování řidičů je tak novinkou nejen u nás, ale i v celé Evropě.

Tato kategorizace bude u nás poprvé představena i u osobních vozů jako důležitá součást konceptu úsporného řízení. Řidiči třídy A budou v tuzemsku vyhledáváni v rámci kurzů úsporné jízdy, které budou pořádány v průběhu roku 2007 během různých regionálních akcí věnovaných automobilismu (výstavy, konference apod.). Na těchto kurzech si řidiči budou moci své schopnosti bezplatně otestovat a za pomoci kvalifikovaných instruktorů osvojit některé užitečné návyky pro úspornou jízdu.



První absolventi kurzu úsporné jízdy.

Kurzy doprovází dlouhodobá soutěž, do níž se mohou (na základě registrace na internetových stránkách www.uspornajizda.cz) zapojit všichni řidiči bez rozdílu. Její podstatou je dlouhodobé sledování průměrné spotřeby u vlastního vozu (na vzdálenost 5 000 km) využitím aplikace elektronické knihy jízdy, která je na uvedených internetových stránkách k dispozici.

Soutěž bude probíhat do konce roku 2007 a ti řidiči, kteří se svou průměrnou spotřebou dostanou do energetické třídy A, budou odměněni cenami od partnerů kampaně. Nejlepších deset bude poté v prvním čtvrtletí 2008 přizváno na „soutěž pravdy“ o další hodnotné ceny.

Hospodárné řízení vozů se zdaleka netýká pouze kategorie osobních vozů, spíše naopak – mnohem významnější efekt přináší u nákladních vozidel a autobusů, jejichž roční projezd běžně dosahuje sto i více tisíc kilometrů. Dobře vyškolení řidiči pak dokážou jen pomocí ekonomické jízdy svým dopravním firmám za rok ušetřit tisíce litrů paliva a desítky tisíc korun.

Záměrem je proto obě aktivity v průběhu kampaně rozšířit i pro profesionální řidiče autobusů a nákladních vozidel. Konkrétnější informace k tomu budou uveřejněny v druhé polovině letošního roku.

Národní kampaň Hledáme řidiče třídy A je součástí celoevropské iniciativy ecodrive.org, kterou prostřednictvím programu IEE – Intelligent Energy Europe finančně podpořila Evropská komise.

Štítkování – zrcadlo řidičů

Ke kampani Hledáme řidiče třídy A se v tuzemsku připojila řada organizací z veřejné i soukromé sféry. Jaké hlavní důvody je k tomu vedly?

„Využitím principu energetického štítkování pro hodnocení způsobu řízení vozidel jsme chtěli nastavit českým řidičům zrcadlo – v obchodech si dnes se samozřejmostí vybíráme chladničky, pračky, myčky energetické třídy A. Pokud vyšší energetickou efektivnost vyžadujeme od spotřebičů, proč si ji alespoň na čas nezkusit vyžadovat i u sebe?“

Jaroslav Maroušek, ředitel společnosti SEVEN, o.p.s., která je koordinátorem kampaně

„Energetický štítek se ukazuje jako bezvadná pomůcka pro zákazníka, když má volit zboží, které si koupí. Právě proto mi užití podobné metody i v této kampani připadá jako skvělý nápad. Je to přehledné, jasné a každý se o to může snažit. Každý z nás má šanci stát se řidičem energetické třídy A. A čím víc takových bude, tím lépe pro životní prostředí, klima, ovzduší, zdroje ropy, ale i jejich vlastní peněženky.“

Martin Bursík, ministr životního prostředí

„Společnost Škoda Auto přikládá ochraně životního prostředí a otázce snižování emisí CO₂ velký význam, což můžeme doložit konkrétními výsledky. Podle testů německého autoklubu ADAC se vozy Octavia s benzinovým i dieselovým motorem a Superb TDi umístily z hlediska emisních kvalit na čelních místech ve svých třídách. Některé verze nové Fabie již nyní plní limity emisí CO₂, které chce Evropská komise stanovit pro rok 2012. Letos jsme představili vůz na CNG (zemní plyn), který bychom rádi prodávali i v ČR, pokud se podaří vytvořit dostatečná obslužná síť. Druhou novinkou je vůz používající palivo s 85procentním podílem bioetanolu. Ten je zatím určený pro švédský trh, kde tamní vláda kompenzuje řidičům vyšší cenu takových vozů. Pokud však chceme, aby bylo snižování emisí CO₂ v automobilovém průmyslu skutečně účinné, musí se do toho zapojit všichni hráči včetně samotných řidičů. Naše automobily jsou konstruované tak, že umožňují velmi úspornou jízdu. Poté však velmi záleží na samotných řidičích, jaké návyky si osvojí a nakolik budou svojí jízdou ohleduplní k životnímu prostředí a kolik peněz tím sami sobě ušetří.“

Martin Jahn, Škoda Auto, a.s., člen představenstva pro řízení lidských zdrojů

„Řada lidí má při řízení motorového vozidla zažité návyky, které zbytečně zvyšují spotřebu paliva a celkové emise oxidu uhličitého. Propagací pravidel hospodárné jízdy pokračujeme v kampani, kterou se dlouhodobě snažíme řidiče vychovávat k ekonomické jízdě spojené s používáním kvalitních paliv a maziv.“

Pavel Šenych, generální ředitel Shell Czech Republic, a.s.

„Jsme rádi, že se ‚úsporné ježdění‘ dostává nyní na celostátní úroveň. Ti, kteří si mohli od r. 1980 vyzkoušet naši soutěž Economy Run Škoda mohou

potvrdit, že se i v běžném provozu za dodržování pravidel silničního provozu (loni satelitní hlídání překročení povolené rychlosti s diskvalifikací!) lze dostat se spotřebou u benzinových motorů hluboko pod 4 litry, u naftových dokonce pod 3 litry. Tomu odpovídají emise méně než 100g CO₂/km. Dosažení emisí max. 130g CO₂/km (požadované v příštích letech EU) může tedy činit technické a ekonomické problémy výrobcům vozidel, nikoliv však řidičům třídy A.“

Josef Pálka, předseda Autoklubu Škoda

„Projekt nás zaujal z mnoha důvodů. ÚAMK akcentuje například velmi pozitivní vliv ‚šetrné jízdy‘ na bezpečnost silničního provozu. Zahraniční zkušenosti ukazují, že řidiči dodržující zásady úsporné jízdy současně méně havarují. Znamená to, že kromě pozitivních dopadů na ekologii a ekonomii dopravy můžeme významně ovlivnit i počet mrtvých a zraněných na českých silnicích.“

Pavel Kuchálik, vedoucí odboru vnějších vztahů a komunikace ÚAMK, a.s.

„Velice rádi se připojujeme k této kampani, jelikož ochrana životního prostředí cestou snižování emisí CO₂ se právě stala součástí naší celosvětové strategie pod názvem Green Plan.“

Jaromír Hájek, ředitel společnosti LeasePlan Česká republika, s.r.o.

„Každý řidič má vlastní a trochu odlišný styl jízdy. Cíle však mají řidiči nákladních i osobních automobilů společné – kromě bezpečnosti je důležitá zejména celková úspornost jízdy. Pro všechny majitele a řidiče kamionů nabízíme program školení Scania Optimum Jízda, díky kterému mohou dopravní společnosti snížit provozní náklady svého vozového parku až o statisíce korun každý rok.“

Bengt Thorsson, generální ředitel Scania Czech Republic, s.r.o.

„Ministerstvo dopravy národní kampaň Hledáme řidiče třídy A podporuje a zároveň na ni finančně přispívá v rámci Státního programu na podporu úspor energie a využití obnovitelných zdrojů energie. Evropská unie v současnosti řeší problémy spojené se zvyšováním produkce emisí a spotřebou fosilních paliv v dopravě. Jednou z možností, jak snížit spotřebu paliv a produkci emisí, je právě nákup efektivnějších, čistších vozidel a osvojení si správných řidičských návyků (EcoDriving). Pokud kampaň osloví co možná nejvíce lidí, kteří uzpůsobí svou jízdu dle pravidel úsporné a plynulé jízdy, budeme na správné cestě ke zlepšení vztahu dopravy a životního prostředí. Využíváním energetického štítkování můžeme dosáhnout značných úspor v oblasti paliv a produkce emisí v oblasti dopravy. Každý, kdo se bude řídit dle pravidel řidiče třídy A, uspoří značné finanční prostředky na provoz vozidla. V neposlední řadě se zlepší plynulost dopravy a tím i situace v oblasti tvorby dopravních kongescí, které mají negativní dopady na životní prostředí.“

Jindřich Fajka, Ministerstvo dopravy ČR, oddělení dopravní politiky,

„Stejně jako doma nevětráme přebytečné teplo okny ven, ale snížíme výkon topení, i s autem lze jezdit úsporně a ekologicky s pozitivními dopady na životní prostředí i vlastní peněženku. Jezdit slušně a ekologicky je „in“.“

Petr Štěpánek, radní pro životní prostředí hl. města Prahy

„Snahu o snižování emisí maximálně podporujeme. Jednou z cest, jak úspory paliva dosáhnout, je věnovat pozornost výběru a následné péči o pneumatiky, jejich správnému huštění a kontrole hloubky dezénu. Tato kampaň je dobrou příležitostí, jak řidiče přesvědčit o přínosu v podobě zvýšeného bezpečí a nižší spotřeby, kterou s sebou koupě kvalitních pneumatik a jejich pravidelná údržba přináší.“

Antonín Vetešník, Barum Continental, spol. s r.o., ředitel divize Market CZ

Jak se zapojit do soutěže

Zapojit se do soutěže můžete buď absolvováním nebo přímou registrací na internetových stránkách www.uspornajizda.cz.

Pro řádné započítání je nutné ještě předtím uskutečnit tento důležitý krok: natankovat plnou nádrž; při natankování si současně odečtete a poznamenejte aktuální stav tachometru.

Poznamenanou hodnotu na tachometru je pak nutné uvést spolu s dalšími rozhodujícími údaji (jako je typ vašeho vozu, výše jeho normované spotřeby udávané výrobcem v kombinovaném provozu a aktuální/výchozí stav tachometru) na registračním formuláři.

Po registraci se stáváte oficiálním účastníkem soutěže – a je vám zřízen zvláštní účet pro evidenci jednotlivých čerpání a počtu ujetých kilometrů.

Nyní můžete začít soutěžit. Při každém (dalším) načerpání si vždy poznamenejte stav tachometru a množství načerpaných hmot – buď na evidenční kartu, kterou jste obdrželi při absolvování kurzu, či přímo do svých statistik na www.uspornajizda.cz po přihlášení.

Do vaší elektronické „knihy jízd“ na internetu je možné si každé další načerpání a ujeté kilometry zapsat také zasláním SMS z mobilního telefonu, jehož číslo jste při registraci zadali.

Při každém načerpání plné nádrže a jejím zápisu do vaší průběžné statistiky na internetu vám systém bude moci ihned spočítat dosaženou průměrnou spotřebu od posledního načerpání plné nádrže – a následně pak tomu odpovídající energetickou třídu řidiče. Budete mít přehled, jak si zatím stojíte.

Podmínkou pro zařazení do konečného hodnocení je ujetí minimální vzdálenosti 5 tisíc kilometrů dle pravidel hospodárné jízdy. Soutěžení ukončíte opět natankováním plné nádrže a odečtem a zaznamenáním načerpaného množství paliva dle aktuálního stavu tachometru. I poté však bude možné si průměrnou spotřebu svého vozu na www.uspornajizda.cz dále sledovat!

Ti řidiči, kteří splní podmínky soutěže a stanou se po závěrečném vyhodnocení řidiči třídy A, budou

odměněni a 100 nejlepších z nich pak obdrží hodnotné ceny od partnerů kampaně.

Nejlepších 10 pak bude přizváno na „soutěž pravdy“, která se uskuteční v prvním čtvrtletí 2008.

Podrobnější informace naleznete v pravidlech soutěže Hledáme řidiče třídy A.

Kurzy úsporné jízdy

Datum	Název akce	Místo konání
9.6.–14.6.	Autosalon Brno 2007	Brno, areál BVV
červenec a srpen*	2–3 jednodenní samostatné akce s vybranými partnery kampaně	
13.9.–15.9.*	Mezinárodní konference Doprava a technologie k udržitelnému rozvoji	Karlovy Vary
14.9.–16.9.	Autosalon Louny, Autosalon Olomouc	Louny, Olomouc
16.–22. 9.	Evropský týden mobility	1 den ve spolupráci s HMP, další města v jednání*
18.10.–21.10.	Transped + Autoshow Praha 2007	Praha, výstaviště v Holešovicích

*) Bude ještě upřesněno

Jak jezdit úsporně

• Dodržujte předepsanou rychlost

Platí, že čím vyšší rychlost, tím větší jízdní odpory a tedy i spotřeba paliva. Zcela zobecnit to ale nelze, protože pro každé vozidlo existuje určitá spodní hranice. Pod touto nejnižší ekonomickou rychlostí (zpravidla 50–60 km/h) už se motor špatně plní a vozidlo také nemá optimální setrvačnost, potřebnou pro zdolávání stoupání.

• Jezděte plynule a předvídejte vývoj na silnici

Plynulá jízda bez zbytečného zrychlování a brzdění je úsporná. A také bezpečnější. Každé zrychlování totiž znamená výdej energie, která se pak bez užítu přemění v brzdách na teplo. Platí totiž zákon o zachování energie; a zatímco při akceleraci ji vydáte, zpět už se vám při nuceném zpomalení nevrátí (pokud vaše vozidlo není vybaveno hybridním pohonem umožňujícím zpětné získávání energie – rekuperaci).

• Eliminujte vysoké otáčky motoru

Až na výjimky platí: čím vyšší otáčky, tím vyšší spotřeba, čím vyšší rychlostní stupeň, tím nižší spotřeba. Nevytáčejte tedy motor do vysokých otáček, včas zařadte vyšší rychlostní stupeň. Nejvíce škodlivé je vytáčení studeného motoru. Nejen spotřeba, ale i opotřebení motoru je větší.

• Palubní počítač – ekonom

Palubní počítač je vhodným pomocníkem pro výcvik optimálního způsobu řízení. Zpravidla umožňuje zobrazit nejen průměrnou, ale i aktuální spotřebu, a tak jej můžete využívat pro testování efektů různých stylů jízdy a jejich vlivu na spotřebu paliva. Buďte však opatrní, abyste přitom neztratili pozornost ve vztahu k provozu kolem vás.

• Nevozte ve voze nepotřebné věci

Každý kilogram navíc, který vozíte s sebou, zákonitě zvyšuje spotřebu. Desetikilogramová zátěž automaticky znamená vyšší spotřebu paliva o asi 0,1 litru (na 100 km). Zdá se to být málo, ale za celý rok vás nepotřebné věci v kufru o takovéto hmotnosti budou v součtu stát až několik desítek (!) litrů paliva.

• Pravidelně kontrolujte tlak vzduchu v pneumatikách

Pneumatiky patří k nejdůležitějším součástem automobilu, protože jediné ony jsou v přímém kontaktu s vozovkou. Mají však významný vliv i na spotřebu paliva. Jejich konstrukce, provedení, typ i výrobce – vše je dané už předem.

• Správný olej, paliva, údržba

Kvalita oleje významně ovlivňuje spotřebu i životnost motoru. Markantní rozdíl v obou parametrech mezi olejem např. 15W/40 a 0W/40 se projeví zejména v zimním období nebo při častých studených startech. Zatímco u syntetického oleje 0W/40 se motor maže už po několika sekundách, u minerálního oleje běžné kvality 15W/40 na to potřebuje desítky sekund. Investice do kvalitnějšího oleje se zúročí při každé cestě k čerpací stanici a významně prodlouží i životnost motoru.

• Racionální využití vybavení ve voze

Spotřeba paliva není spojena jen s jízdou, ale i s komfortem, který nám dnes vozy nabízejí. Vyhřívání oken, vytápění, klimatizace, autorádio – to všechno jsou spotřebiče vyžadující pro svůj chod energii v podobě elektřiny získávané v alternátoru, jenž je poháněn motorem vozu.

Výběr úsporného vozu

Náklady na palivo představují až polovinu celkových nákladů na provoz vozu (zbylou část tvoří náklady na amortizaci a ostatní provozní náklady, jako jsou servisní prohlídky, pojištění, opravy apod.).

Upřednostnění vozu, jenž má např. o 1 litr nižší spotřebu paliva na 100 km, znamená při průměrně ujeté vzdálenosti 15 tisíc km ročně úsporu 150 litrů paliva, cca 4–4,5 tis. Kč a 375 kg emisí škodlivých látek (tuhých látek, oxidů dusíku, organických sloučenin a oxidu uhličitého), jež (ne)vzniknou při jeho spalování. Po 10 letech provozu tak můžete ušetřit stovky litrů paliva fosilního původu, desítky tisíc korun, tuny CO₂ a desítky kilogramů dalších škodlivin.

Jako vodič při rozhodování, jaký (ne)efektivní vůz si pořídit, můžete dnes využít několika pomůcek. Výrobci automobilů jsou dnes povinni u nových osobních vozidel při jejich prodeji uvádět vedle spotřeby paliva i množství produkovaných emisí CO₂ na ujetý kilometr.

Tento ukazatel bezpečně a názorně vyjadřuje, do jaké míry je vůz (ne)hospodárný. Nejmeně hospodárné automobily (sportovní, off-roady, velkoprostorová SUV či MPV) vykazují emise 200 i 300 g na ujetý kilometr, zatímco nejúspornější modely (dieselové, hybridní) pouze 100–120 g/km. Průměr trhu se dnes pohybuje okolo hranice 160 g/km, ale výrobci budou pravděpodobně muset tuto hodnotu snížit v následujících pěti letech (do roku 2012) na úroveň 130 gramů CO₂ na kilometr a později dokonce ještě méně. Hranici 130 g/km pro představu

odpovídá spotřeba max. 5,6 litrů benzínu či 4,8 litrů nafty na 100 km.

Výrobci musejí informace o emisích CO₂ uveřejňovat ve formě štítku na viditelném místě. Přestože předepsaný štítek nemá zavedeny energetické třídy (jako u domácích spotřebičů), některé země kategorizaci vozů do energetických tříd dle jejich emisní náročnosti již do národní legislativy zavedly (např. Belgie, Nizozemí či Velká Británie).

Buď je *energetická třída* stanovena uplatňováním jednotného rozdělení absolutní výše emisí CO₂ na ujetý kilometr, jež je aplikováno pro všechny vozy bez rozdílu (případ Velké Británie), nebo je vypočtena na základě zohlednění emisní náročnosti daného vozu ve vztahu k průměru své kategorie (míněno např. ve střední třídě) či také velikosti, respektive plochy, jež svou šířkou a délkou zabírá (případ Nizozemí).

Vedle unifikovaného štítku jsou pak dnes současně státní orgány v členských zemích EU povinny zabezpečit, aby při rozhodování o koupi vozidla měli zákazníci možnost si přečíst tzv. „Průvodce ekonomikou provozu vozidla“ co do spotřeby pohonných hmot a emisí CO₂, který mj. má obsahovat seznam 10 nejúspornějších osobních vozidel dostupných v dané zemi na trhu. V ČR je možné tento seznam nalézt na internetových stránkách Ministerstva dopravy.

Obdobný seznam „top 10“ úsporných modelů prodávaných na trzích v Evropě byl pak rovněž vytvořen v rámci projektu www.topten.cz. Zde však výše emisí CO₂ na ujetý kilometr byla jedním z dílčích sledovaných charakteristik a pozornost byla věnována také ostatním parametrům, jako jsou hlučnost vozu, emise tuhých částic, oxidů dusíku, uhlovodíků a karcinogenních látek.

Zdroj: SEVEN, www.uspornajizda.cz

Foto archiv SEVEN

Nejlepší modely v jednotlivých kategoriích dle hodnocení www.topten.info

Kategorie	Dvůřek	Model	Exo rating*	Palivo	Spotřeba (l/100 km)	Emise CO ₂ (g/km)	Objem nádrže (l)	Výkon (kW)
Minivany (do 3,5 m)	Citroen	C1 1.0i	79,5	benzín	4,6	109	908	50
	Peugeot	107 1.0i	79,5	benzín	4,6	109	908	50
	Toyota	Aygo 1.0	79,5	benzín	4,6	109	908	50
Malé vozy (3,5 – 4,0 m)	Dacia	Sirion 1.5 eco top	76,7	benzín	5	118	989	51
	VW	Polo 1.4 TDI PD Blue M.	75,2	diesel	4,1	108	1422	59
	Opel	Corsa 1.3 CDTI Ecotec	74,9	diesel	4,5	122	1248	66
Kompakty (4,0 – 4,4 m)	Honda	Civic BIA	80,5	benzín	4,6	109	1239	85
	Mercedes	3 1.6 CDI	79,8	diesel	4,8	128	1560	80
	Honda	Civic SD 1.6	79,6	benzín	5,9	139	1239	61
Střední vozy (4,4 – 4,7 m)	Toyota	Prius 1.5 Hybrid	80	benzín	4,3	104	1467	107
	Volkswagen	Passat 1.6 TDI	85,7	diesel	4,9	129	1560	80
	Ford	Mondeo 2.0 TDCi	85,5	diesel	6	159	1560	96
Větší (4,7 – 4,9 m)	BMW	520i	55,8	diesel	5,9	158	1905	120
	Mercedes	E 280 NGT	55,3	zemní plyn	6,1	168	1796	120
	Volkswagen	Passat 2.0 TDI	55	diesel	6,3	167	2400	120
Minivany (do 4,9 m)	Fiat	Modus 1.5 dCi RAP	69,3	diesel	4,8	127	1461	76
	Ford	Focus C-Max 1.6 TDCi	68,7	diesel	4,9	129	1560	80
	Opel	Meriva 1.3 CDTI	66,9	diesel	5	135	1248	55
Van (do 4,9 m)	Opel	Zafira 1.6 CNG	64,4	zemní plyn	5,4	145	1598	71
	Peugeot	307 SW 1.5 HDi	62,4	diesel	5,1	134	1560	80
	Peugeot	307 SW 2.0 HDi	61,7	diesel	5,6	148	1967	100

* Exo rating je hodnocení přibližující celkový dopad automobilu na životní prostředí a zdraví - zohledňuje jeho energetickou náročnost (hodnocena množstvím emisí CO₂ na ujetý kilometr – váha 40 %), dále hlučnost vozu (20 %), emise oxidů dusíku, uhlovodíků a částic (20 %), emise karcinogenních látek (15 %) a dopad na životní prostředí (5 %).

Přehled aktuálních modelů Škody Auto s emisemi CO₂ do 130 g/km

Model	Motor	Palivo	Kombi.	Spotřeba (l/100 km)	Emise CO ₂ (g/100 km)
Škoda Combi/Sedan	1.4 TDI PD/50 kW	diesel		4,6	120
Škoda Combi/Sedan	1.4 TDI PD/51 kW	diesel		4,7	124
Škoda Combi/Sedan	1.4 TDI PD/77 kW	diesel		4,9	129
Octavia (kombi)	1.9 TDI PD/77 kW	diesel		4,9	130

JAK JE TO S VYPOUŠTĚNÍM ODPADNÍCH VOD Z DOMÁCNOSTÍ

Povolení k vypouštění odpadních vod z domácností vyvolává v poslední době řadu nejrůznějších mýtů, dohadů a spekulací. Skutečnost přitom není nikterak složitá ani náročná.

Člověk, který nemá možnost napojení na obecní kanalizaci, se musí o odpadní vody nějak postarat sám. Má tři možnosti řešení: žumpu, septik s biologickým stupněm čištění nebo domovní čistírnu odpadních vod. Každá možnost má své výhody i nevýhody.

Aby nedošlo při vypouštění odpadních vod k ohrožení zdrojů pitné vody, je nutné zachovat minimální vzdálenost septiku nebo domovní čistírny od studny. Tato vzdálenost závisí na propustnosti podloží. V případě málo propustného prostředí (např. hlíny, spraše, jílovité zeminy, silně zahliněné štěrky a písky) je to alespoň 5 m, v případě propustného prostředí (např. štěrky, písky, sutě) nejméně 12 m. Propustnost prostředí by měl znát příslušný vodoprávní úřad nebo hydrogeolog.

Důležité je vědět, kam odpadní vody ze septiku nebo z domovní čistírny odcházejí. Pokud se vypouští do kanalizace (která ale nesmí být zakončena obecní čistírnou), pak povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových nebo podzemních není třeba. Je třeba se dohodnout se správcem kanalizace na jeho požadavcích.

Pokud odpadní vody ze septiku nebo z domovní čistírny odcházejí přímo do potoka nebo do řeky, jedná se o vypouštění do vod povrchových a povolení je nutné.

Jestliže se odpadní vody ze septiku nebo z domovní čistírny zasakují do půdy (např. trativodem), jedná se o nepřímé vypouštění do vod podzemních a i k němu je třeba povolení. Vypouštění odpadních vod do vod podzemních lze povolit pouze u rodinných domů nebo staveb k individuální rekreaci.

Pokud povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových nebo podzemních člověk již má, je důležité vědět, kdy nabylo právní moci. V případě, že to bylo před 1. lednem 2002, přestane toto povolení platit na konci letošního roku a do 1. července 2007 je možné si zažádat o jeho prodloužení. Úřad povolení prodlouží, pokud se nezměnily podmínky, za kterých bylo vydáno. Kdo to nestihne, musí si zažádat o povolení nové.

Formulář k žádostem o povolení k vypouštění je k dispozici buď na vodoprávním úřadě nebo jej lze stáhnout na internetových stránkách www.zanikpovoleni.cz.

Žumpa

Žumpa je bezodtoková jímka, což znamená, že musí být vodotěsná a nesmí z ní unikat žádné odpadní vody. Je buď betonová nebo plastová. Výhodou žumpy je, že k ní není třeba povolení k vypouštění

odpadních vod. Určitou nevýhodou je nutnost zajistit pravidelné vyvážení žumpy fekálním vozem do čistírny odpadních vod.

Kdy si pořídit žumpu: Tam, kde není kanalizace, kde je problém získat povolení k vypouštění zejména do vod podzemních a u domů využívaných jen zřídka. Podmínkou je, aby k žumpě mohl zajet fekální vůz.

Pořizovací cena: podle velikosti od cca 15 000 Kč.

Cena za vyvážení: Okolo 1000 Kč za jeden odvoz (doporučujeme uschovávat doklady o vyvážení).

Stavební povolení: Je třeba. Vyřizuje příslušný stavební úřad, správní poplatek 300 Kč, na podzemní stavby do 300 metrů čtverečních zastavěné plochy a hloubky 3 m stačí pouze ohlášení stavby stavebnímu úřadu.

Povolení k vypouštění: Není třeba, v případě žumpy nejde o vypouštění odpadních vod, ale o jejich shromažďování.

Septik s biologickým stupněm čištění

Septik má obvykle několik komor (dvě, nejčastěji tři) a funguje jako usazovací nádrž, ve které se odpadní vody předčistí tím, že dojde k usazení kalu, který je pak nutné jednou ročně odčerpat. Předčištěné odpadní vody ze septiku se přepadem vypouštějí buď trativodem do půdy nebo přímo do potoka či řeky. Samotný septik není dostatečně účinný a odpadní vody, které z něj vytékají, je třeba ještě biologicky dočistit.

Neznamená to ale, že si každý majitel septiku musí pořídit domovní čistírnu odpadních vod. V mnoha případech postačí doplnit septik o biologické čištění, např. zemní filtr, který může být pískový. Ceny zemních filtrů jsou dány jejich velikostí, kolem 5 000 Kč na kubík. Vhodně navržený septik ve spojení se zemním filtrem je stejně účinný jako správně provozovaná domovní čistírna.

Kam se hodí: Tam, kde není kanalizace, majitel domu nechce investovat do domovní čistírny nebo nechce platit za časté vyvážení žumpy, velmi vhodným řešením je v případě staveb k individuální rekreaci.

Cena za vývoz kalu: Okolo 1000 Kč, cca jednou ročně.

Stavební povolení: Je třeba. Vyřizuje (i dodatečně) vodoprávní úřad. Správní poplatek 300 Kč

Povolení k vypouštění: Je třeba. Vyřizuje vodoprávní úřad (bez správního poplatku).

Pokud je septik postavený na černo, bez jakýchkoliv dokladů či povolení, je třeba před podáním žádosti o povolení k vypouštění odpadních vod na vodoprávním úřadě zlegalizovat stavbu septiku.

Domovní čistírna odpadních vod (ČOV)

Pro rozhodnutí pořídit si domovní čistírnu je třeba znát počet osob na ni připojených a způsob využití vyčištěné vody. Možné jsou i ČOV až pro 50 připojených obyvatel, tedy pro více domů.

Kam se hodí: Tam, kde není kanalizace, objekt je užíván k trvalému bydlení a majitel nechce platit za vyvážení žumpy.

Pořizovací cena: Pro čtyři připojené obyvatele kolem 50 000 Kč. Je nutné také počítat s provozními náklady, zejména na spotřebu elektrické energie.

Stavební povolení: Je třeba. Vyřizuje (i dodatečně) vodoprávní úřad. Správní poplatek 300 Kč.

Povolení k vypouštění: Je třeba. Vyřizuje vodoprávní úřad (bez správního poplatku).

Tisková zpráva MŽP

ZPRÁVY ZE SPRÁVY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Zprávy v této rubrice pocházejí z tiskového a informačního servisu Ministerstva životního prostředí a dalších resortních a spolupracujících organizací, které jsou za zprávami uvedeny. Zprávy jsou redakčně kráceny a upraveny.

MLADÍ TVŮRCI PRO DUNAJ POČTVRTÉ

Ministerstvo životního prostředí spolu s Ministerstvem zemědělství a státním podnikem Povodí Moravy, českými zástupci v Mezinárodní komisi pro ochranu Dunaje (MKOD) vyhlásili k letošnímu Dni Země již 4. ročník mezinárodní výtvarné soutěže Mladí tvůrci pro Dunaj. V České republice je jejím organizátorem občanské sdružení Unie pro řeku Moravu. Tématem soutěže je kultura v povodí Dunaje s orientací na ochranu vod a životního prostředí.

Soutěže se mohou účastnit tříčlenné týmy žáků či studentů základních a středních škol nebo jiných vzdělávacích zařízení, kteří trvale žijí v povodí řeky Dunaje (patří sem Morava, vlévající se do Dunaje, a její přítoky), případně navštíví v soutěžním období některou z řek povodí Dunaje a vytvoří zde prostorové výtvarné dílo inspirované řekou, její faunou a jejím bezprostředním okolím, např. plastiky, mozaiky nebo koláže z přírodního materiálu, jako jsou kameny, oblázky, hlína, naplavené dřevo, rákos, suché trávy, květiny aj.

Na základě fotografií díla došlých do 5. června 2007 vybírá komise, složená ze zástupců vyhlášovatelů, organizátorů a výtvarníka, do Dne Dunaje (29. června) nejzdařilejší práce, stanoví národního vítěze a pořadí na dalších místech k udělení věcných cen.

Vítězná soutěžní práce bude odeslána do mezinárodní soutěže, kde budou zastoupeny všechny státy, na jejichž území zasahuje povodí. Setkání vítězů se uskuteční v některé z podunajských zemí. Hlavní cenou české části soutěže je výlet do Rakouska, kde se autoři nejúspěšnějších prací budou moci seznámit s Dunajem přímo.

Všem oceněným v české části soutěže budou ceny slavnostně předány v rámci festivalu TSTTT 2007, který proběhne koncem listopadu v Uherském Hradišti.

Další informace: www.danubeday.org, www.uprm.cz, www.icpdr.org

Tisková zpráva MŽP

VELKÁ JARNÍ CYKLOJÍZDA PRAHOU

Více než 800 cyklistů se 19. dubna vpodvečer zúčastnilo Velké jarní cyklojízdy Prahou. Byl mezi nimi i ministr životního prostředí Martin Bursík. „Cílem cyklojízdy je ukázat, že si stále více a více lidí přeje, aby politika města vytvářela prostředí pro cyklistickou dopravu tak, aby byla bezpečná. Cyklistika není jen druh rekreačního sportu, je to rovnocenný způsob dopravy,“ vyvětloval ministr Bursík, proč i tentokrát na cyklojízdu přijel.

V Praze se cyklojízdy, které chtějí upozornit především na nedostatek kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury uvnitř hlavního města, konají pravidelně každý třetí čtvrtek v měsíci. Dvě z nich se označují jako velké – jarní, která je věnována oslavě svátku planety, Dni Země, a zářijová, která se koná na Evropský den bez aut. Zatím rekordní cyklojízda se konala 22. září 2006 a zúčastnil se jí tehdejší ministr životního prostředí Petr Jan Kalaš. Peloton tvořilo přes 1200 cyklistů. Cyklojízda v dubnu 2007 byla druhou největší v historii. Cyklisté vyjeli z tradičního místa srazu na náměstí Jiřího z Poděbrad, poté pokračovali Polskou a Vinohradskou ulicí na Václavské náměstí a odtud po magistrále k holešovickému Výstavišti, kde jízda skončila.

*Tisková zpráva MŽP
Foto MŽP, Jakub Kašpar*



Ministr Bursík na startu cyklojízdy na náměstí Jiřího z Poděbrad.



Prostranství před kostelem Nejsvětějšího Srdce Páně bylo krátce po šesté hodině plné.



Martin Bursík (vpravo) s pražským radním pro životní prostředí Petrem Štěpánkem v Italské.



Magistrála patřila v jednom pruhu zhruba na dvacet minut cyklistům – výjimečně, snad zase až při Velké cyklojízdě k Evropskému dni bez aut v září.

MINISTŘI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ EVROPY A ASIE V KODANI

Martin Bursík se 24. dubna v dánské Kodani zúčastnil jednání ministrů životního prostředí zemí Evropy a Asie v rámci procesu ASEM (Asia – Europe Meeting). ASEM představuje neformální proces dialogu a spolupráce mezi státy Evropské unie, Evrop-

skou komisí a třinácti asijskými státy. Výsledkem třetího společného jednání ministrů životního prostředí ASEM je deklarace dostupná na www.aseminfoboard.org. Zástupci osmatřiceti zemí se jednoznačně shodují, že jak Evropa, tak Asie bude podporovat další proces jednání o ochraně klimatu. To zvyšuje předpoklady pro dobré výsledky konference OSN o ochraně klimatu, která se uskuteční v roce 2009 v Kodani. Navíc jsou evropské a asijské země zajedno, že oddělení křivky ekonomického růstu od růstu emisí a spotřeby energie je nejen potřebné, ale také možné.



MŽP, doplněno z www.aseminfoboard.org (kvá)

ZÁMĚRY SPRÁVY NP ŠUMAVA

Nově jmenovaný ředitel správy NP a CHKO Šumava František Krejčí představil na jednání výkonného výboru Rady Národního parku Šumava své záměry do budoucna. Jeden z hlavních úkolů by mělo být vyhodnocení efektivity organizace. Toto vyhodnocení vychází ze záměrů Ministerstva životního prostředí. Jako podklad pro vyhodnocení efektivity bude sloužit mj. i publikace Analýza NP Šumava po patnácti letech existence. Jako druhý hlavní úkol Krejčí spatřuje vytvoření nového Plánu péče o NP Šumava (NPŠ) a aktualizaci zonace – 1. zóny NPŠ zatím zůstávají rozdrobeny do 135 ostrůvků, což je nepřehledné a z biologického hlediska nesmyslné. Za třetí by nový ředitel rád stál u certifikace NPŠ jako bilaterálního, přeshraničního národního parku, tvořícího celek s podobným způsobem řízení s Národním parkem Bavorský les. Podmínky pro certifikaci by ověřila evropská organizace Europarc. Za čtvrté by Krejčí rád dostal do souladu požadavky ochrany přírody a regionálního rozvoje. Věří, že území Národního parku Šumava a Biosférické rezervace Šumava se stane v blízké budoucnosti cílem dotací a podpůrných programů EU. „Je však třeba, abychom stavěli na odív to, v čem se shodujeme, a nikoli problémy komunikace. V Evropské komisi totiž není běžné, že o uplatnění koncepce národního parku se diskutuje celých patnáct let a stále bezvýsledně. Národní park Šumava by se měl stát silnějším ekonomickým motorem regionálního rozvoje, než jakým je dosud,“ zdůraznil Krejčí.

NP Šumava

EXKURZE K FOTOVOLTAICKÉMU SYSTÉMU MŽP

V rámci oslavy Dne Země na Toulcově dvoře v Praze, jehož tématem letos byly obnovitelné zdroje energie a energetické úspory, uspořádala Liga ekologických alternativ 21. dubna exkurzi k solárním systémům na budovách Státního fondu životního prostředí ČR, Ministerstva životního prostředí a Pražské energetiky (PRE). Exkurze se zúčastnilo na tři desítky zájemců.

*Tisková zpráva MŽP
Foto LEA, Karel Merhaut*



U solárních panelů na střeše Ministerstva životního prostředí.

ŠTĚP Z PAMÁTNÉ LÍPY V JAROMĚŘI

Ministr Životního prostředí Martin Bursík a ministryně školství, mládeže a tělovýchovy Dana Kuchtová se v sobotu 21. dubna zúčastnili oslavy Dne Země v Jaroměři na Královéhradecku. Cestou se přímo v rychlíku z Prahy sešli s generálním ředitelem Českých drah Josefem Bazalou a náměstkem ministra dopravy Petrem Šlegrem, aby spolu krátce probrali možnosti dalšího rozvoje nákladní i osobní železniční dopravy v České republice.

Hlavní součástí oslav jaroměřského Dne Země byla výsadba stovky stromů, které se podařilo jaroměřským získat díky finanční sbírce, kterou mezi sebou vyhlásili v akci Miliarda stromů pro planetu Zemi – Stromy pro Jaroměř. „Někteří lidé přispěli nejenom penězi, ale třeba koupili sami strom k výsadbě s tím, že si ho chtějí osobně vysadit,“ říká vedoucí městského odboru životního prostředí Petr Filipec.

Jaroměřské ulice tak zdobí nové aleje javorů či sakur. V Masarykových sadech nedaleko náměstí nyní roste také lípa, kterou městu věnovali ministr životního prostředí Martin Bursík spolu s ministryní školství Danou Kuchtovou. „Lípa je štěpem památného stromu z Knapovce na Orlickoústecku. Pochází tedy ze stejného kraje a její genetická informace dává velkou naději, že se při správné péči dožije vysokého věku a také se stane památným stromem,“ vysvětluje ministr Bursík.

V parku na trávě pak spolu s lidmi, kteří se ve směs sami zapojili do výsadby nových stromů v jaroměřských ulicích, diskutovali ministr Bursík a ministryně Kuchtová o všem, co lidi zajímalo. Nejčastějšími tématy byla podpora obnovitelných zdrojů energie a energetických úspor, ochrana klimatu, odložení státních maturit či aktuální situace ve vládní koalici.

Odpoledne patřilo především návštěvě Záchrané stanice pro handicapované živočichy, kterou v Jaroměři provozuje zdejší ZO ČSOP Jaro. Ministryně Kuchtová ale navštívila také zdejší dětský domov pro mentálně handicapované děti či jednu ze základních škol. Martin Bursík zase hovořil s podnikateli v oblasti environmentálních technologií a prohlédl si například provoz firmy Odes, výrobce lisů a drtičů na komunální i nebezpečný odpad.

*Tisková zpráva MŽP
Foto MŽP, Jakub Kašpar*



Mladí ochránci přírody – Puštíci – sázejí novou javorovou alej.



Děti si musely jámu pro památnou lípu nejprve samy vyzkoušet. Martin Bursík jim v tom ochotně pomáhal.



Debate s veřejností v Jaroměři probíhala přímo na trávníku Masarykových sadů.



David Číp ze ZO ČSOP Jaro představuje ministru Bursíkovi záchrannou stanici pro handicapované živočichy.



Čerstvým přírůstkem je fatálně zraněná poštolka – vedení vysokého napětí jí popálilo křídlo a nohu natolik, že je bohužel její záchrana vyloučena.

DEN ZEMĚ V PODKRUŠNOHORSKÉM ZOOPARKU CHOMUTOV

Ministr životního prostředí Martin Bursík se zúčastnil v neděli 22. dubna oslavy Dne Země v Podkrušnohorském zooparku. Setkal se tu mimo jiné s poslancem a ředitelem Zooparku Přemyslem Rabasem, cestovatelem a spoluzakladatelem magazínu Koktejl

Josefem Formánkem, zpěvačkou Martou Kubišovou či s režisérem a potápěčem Stevem Lichtagem.

MŽP

Foto Podkrušnohorský zoopark Chomutov



Zleva Martin Bursík, Steve Lichtag, Josef Formánek a Marta Kubišová.



Přemysl Rabas a Martin Bursík křtí mláďata orlů mořských.

HLAVNÍ VĚDECKÝ PORADCE BRITSKÉ VLÁDY V PRAZE

V pondělí 23. dubna 2007 se ministr životního prostředí Martin Bursík setkal s hlavním vědeckým poradcem britské vlády, Sirem Davidem Kingem, který se v Praze mimo jiné účastnil konference na téma Průmysl a ochrana klimatu, organizované britskou ambasádou v Praze.

Hlavním tématem rozhovoru byly změny klimatu, zejména snižování emisí skleníkových plynů. Velká Británie si dala v Národním programu změny klimatu (UK Climate Change Programme) závazek snížit emise o 60% do roku 2050. Diskutovali též o podpoře obnovitelných zdrojů energie a o investicích do inovací a environmentálních technologií. Britská Bílá kniha o energetice, která by měla být zveřejněna již v květnu, se zaměřuje především na způsoby, jak splnit stanovené cíle a přitom dosáhnout rychlejšího ekonomického růstu.

V této souvislosti také Sir David King zmínil nedávno zveřejněnou studii o nákladové křivce snižování emisí skleníkových plynů, která ukazuje náklady všech způsobů snižování emisí a jejich relevanci pro

jednotlivé sektory – od úspor energií až po nízkoe-misní technologie ve výrobě elektřiny a zpracovatelském průmyslu. Jednoznačně klíčová je spolupráce s průmyslem. Ve Velké Británii byl například nedávno založen Institut pro energetické technologie, který je zaměřený na podporu výzkumu a vývoje v energetice, je podporován vládou a ze značné části soukromým sektorem.

Ministr Bursík hovořil o finančních a tržních nástrojích včetně ekologické daňové reformy. Sir David King uvedl různé daňové i jiné nástroje ve Velké Británii, poukázal i na úspěšnost zavedení mýta za vjezd do centrální části města Londýna. V neposlední řadě zmínil uhlíkový fond (Carbon Trust), jenž je částečně využíván také na projekty k informování veřejnosti. Právě lepší informovanost založená na vědeckých poznatcích může hrát zásadní roli ve změně přístupu k otázkám změny klimatu.

Oba se shodli na důležitosti vzájemné spolupráce a výměně zkušeností v oblasti energetiky a změny klimatu na politické i odborné úrovni.

MŽP

ZMĚNY NA MINISTERSTVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

S platností k 23. dubnu 2007 provedl ministr životního prostředí Martin Bursík některé dílčí organizační a personální změny ve svém úřadě.

Dosavadní náměstek ministra a ředitel sekce legislativy a zahraničních vztahů Jan Dusík byl jmenován prvním náměstkem ministra. Nově se tato sekce rozšiřuje o řízení státní správy v oblasti životního prostředí.

Dosavadní poradce ministra pro dopravní problematiku Aleš Kuták byl jmenován náměstkem ministra a ředitelem sekce ochrany klimatu a ovzduší. Součástí této nově zřízené sekce se stal odbor ochrany ovzduší a odbor změny klimatu. Nově byl v rámci této sekce zřízen odbor environmentální energetiky a dopravy. Na místo ředitele nově zřízeného odboru bylo vyhlášeno výběrové řízení. Do jeho ukončení odbor vede Jaroslav Kubín.

Nově vznikl také odbor environmentálního vzdělávání, který se stal součástí sekce ekonomiky a politiky životního prostředí. Do ukončení výběrového řízení byla jeho vedením pověřena Jana Soběslavská.

Ministr Bursík odvolal z funkce ředitelky odboru změny klimatu Lenku Vrtíškovou a pověřil ji řízením odboru do ukončení výběrového řízení.

Z funkce ředitele odboru odpadů byl odvolán Leoš Křenek. Řízením odboru byla do ukončení výběrového řízení pověřena Marie Vorlíčková.

Z funkce ředitele odboru fondů EU byl odvolán Tomáš Oliva, který byl řízením odboru pověřen do ukončení výběrového řízení.

Ředitel odboru vnějších vztahů Jakub Kašpar se stal zároveň tiskovým mluvčím MŽP.

Tisková zpráva MŽP

ODPADY ZE STUDÁNKY SE VRACEJÍ DO NĚMECKA

Zpětný odvoz odpadů, nedovoleně dovezených z Německa do bývalé textilní továrny ve Studánce

u Aše byl zahájen 24. dubna. Do areálu společnosti Top-Rapax, na niž byl v říjnu 2006 vyhlášen konkurs, byly právě v době vyhlášení konkursu ze SRN dovezeny a uskladněny odpady komunálního charakteru, neoprávněně deklarované jako plasty k využití.

Na základě žádosti českého Ministerstva životního prostředí adresované příslušnému německému úřadu v Halle souhlasil odesílatel, společnost Sortek, že nelegálně vyvezené odpady odveze zpět. Na nakládání i odvoz dohlížela Česká inspekce životního prostředí a Celní úřad Cheb.

Tisková zpráva MŽP

UPLATNĚNÍ PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ NA ÚZEMÍ CHKO

Správa CHKO Litovelské Pomoraví uspořádala v úterý 24. 4. 2007 v rámci projektu Příroda OK odborný seminář s názvem Uplatnění právních předpisů na území chráněné krajinné oblasti. Seminář byl zaměřen na srozumitelný výklad zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, doložený konkrétními příklady z praxe. Účastníci semináře byli mimo jiné seznámeni se způsobem, jak postupovat v případě, že chtějí na území chráněné krajinné oblasti realizovat určitou aktivitu v souladu se zmíněným zákonem. Lektorem semináře byl JUDr. Filip Dienstbier. Semináře se zúčastnilo 40 zástupců obcí, úřadů a dalších institucí činných na území CHKO Litovelské Pomoraví (z Olomouce a okolí). Tentýž seminář bude pro oblast Litovelska a Mohelnicka uspořádán dne 12. 6. 2007 na městském úřadě v Litovli.

AOPK ČR, CHKO Litovelské Pomoraví

FOND ZELENÉ ENERGIE

Ve středu 25. dubna 2007 představila skupina ČEZ projekty, které získaly podporu z finančních prostředků Fondu Zelené energie. Celkem byly posuzovány 102 žádosti, mezi nimiž převládaly projekty týkající se osvěty a vzdělávání. Fond Zelené energie měl k dispozici celkem 4 330 000 Kč a ty na základě doporučení Rady Zelené energie, jejímž členem je i Libor Ambrozek – bývalý ministr životního prostředí, byly rozděleny mezi 14 projektů. Jeden projekt je z kategorie Výstavba (Solární ohřev pro Hospic sv. Štěpána), 8 projektů z kategorie Osvěta a 5 projektů z kategorie Výzkum.

Více se můžete dozvědět na www.zelenaenergie.cz.

CENIA, česká informační agentura životního prostředí

SETKÁNÍ NÁRODNÍCH CENTER ČISTŠÍ PRODUKCE V PETROHRADĚ

Zástupci Národního centra čistší produkce se 23. – 26. dubna 2007 zúčastnili workshopu pořádaného Organizací spojených národů pro průmyslový rozvoj (UNIDO) společně s Mezinárodním centrem pro vědu a technologie (ICS) v ruském Petrohradě. Hlavním cílem workshopu bylo setkání zástupců národních center čistší produkce a představení návrhu na vytvoření regionální sítě národních center čistší produkce. Součástí setkání byla prezentace aktivit národních center čistší produkce a možnosti budoucí spolupráce mezi centry v rámci mezinárodních projektů.

Národní centrum čistší produkce, které je součástí CENIA, získalo certifikát člena mezinárodní sítě národních center čistší produkce v rámci programu organizací UNIDO (Organizace spojených národů pro průmyslový rozvoj) a UNEP (Program Organizace spojených národů pro životní prostředí).

CENIA, česká informační agentura životního prostředí

DNY ITALSKÉ KULTURY A PŘÍRODOPISU

U příležitosti návštěvy pana Renata Soru, prezidenta Sardinie, v ČR byl ve dnech 2. – 3. května 2007 připraven cyklus přednášek, besed, filmových projekcí a výstav pod názvem Dny italské kultury a přírodopisu, jejichž spolupořadatelem bylo i Ministerstvo životního prostředí ČR. Cyklus představil české veřejnosti ostrov Sardinii jako jeden z významných autonomních regionů Itálie, s vlastním jazykem, starobyklou kulturou, výjimečnou přírodou a přispěl k prohloubení česko-italských vztahů a mezinárodní spolupráce při ochraně přírody. Součástí Dnů italské kultury a přírodopisu byly i vstupy ve vysílání České televize na téma Sardinie – její lidé, tradice a příroda. Věnovalo například pozornosti neohroženějšímu savci Evropy, tuleni středomořskému a problematice ochrany mořských živočichů vůbec v novém česko-italském dokumentárním filmu Mír s tuleni.

Projekt bude pokračovat v říjnu uspořádáním fotografické výstavy středomořské přírody a kultury.

V letošním roce dojde také k vydání pětijazyčného sborníku textů na téma proměňujícího se vztahu člověka k přírodě pod názvem O zvířatech a lidech, který bude ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí zdarma distribuován do vybraných evropských škol, muzeí, nevládních organizací a knihoven.

Více informací na www.12opic.cz.

MŽP

MAPY VYBAVENOSTI OBCÍ NA PORTÁLU VEŘEJNÉ SPRÁVY

Na Mapových službách Portálu veřejné správy <http://geoportal.cenia.cz> byla v kategorii Český statistický úřad – Vybavenost obcí zveřejněna pětice nových mapových úloh s tematikou vybavenosti obcí. Návštěvník mapového serveru získá informaci o tom, zda se v obci nachází veřejný vodovod, zda je vybudována kanalizace, zda je provedena plynofikace, v jakých obcích se nachází nemocnice nebo které obce mají veřejnou knihovnu. Data pro zpracování mapových úloh poskytl Český statistický úřad a vztahují se k prosinci 2005.

CENIA, česká informační agentura životního prostředí

PRŮVODCE INTEGROVANOU PREVENČÍ A OMEZOVÁNÍM ZNEČIŠTĚNÍ

Ministerstvo životního prostředí připravilo novou příručku s názvem *Integrovaná prevence a omezování znečištění – Stručný průvodce provozovatele zařízení s praktickými výklady zákona o integrované prevenci*, která bude sloužit stávajícím a budoucím provozovatelům zařízení, spadajících



pod působnost zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci, k rychlé orientaci v problematice IPPC.

Příručka má rozsah 50 stran a může sloužit jako zdroj informací nejen provozovatelům zařízení, ale i laické a odborné veřejnosti v oblasti povolování nových a stávajících zařízení, přiblíží povolovací proces či případné změnové řízení a objasní i další

situace. Část publikace se věnuje výkladu zákona o integrované prevenci, kde na konkrétních příkladech demonstruje především zařazení průmyslových činností pod přílohu č. 1 zákona, postup při určování kapacit a výklad některých pojmů zákona. Zmíněny jsou i související evropské předpisy a evropský systém výměny informací.

Publikace bude distribuována provozovatelům a zájemcům o problematiku IPPC zdarma prostřednictvím MŽP, krajských úřadů, ČIŽP, průmyslových svazů, nevládních organizací a vysokých škol. Ve formátu pdf je dostupná na stránkách IPPC MŽP (www.env.cz/ippc).

MŽP

RADA PRO REKLAMU DALA ZA PRAVDU MŽP

Rada pro reklamu (RPR) dala za pravdu Ministerstvu životního prostředí, které podalo stížnost na reklamní kampaň, kterou na přelomu února a března v tisku uveřejňovala společnost Mountfield.

V řadě deníků s celostátní působností uveřejnila společnost v té době sérii reklamních článků nabádajících spotřebitele k co nejrychlejší koupi motorové zahradní techniky, bazénů a zahradního nábytku s argumentem, že tyto výrobky čeká od května 2007 „skokové“ zdražení v souvislosti s jakýmsi „nejnovějšími, ekologickými“ nápady bruselského komisaře pro životní prostředí.

Ministerstvo životního prostředí podalo na tuto kampaň stížnost Radě pro reklamu, protože bylo přesvědčeno, že se společnost Mountfield dopustila klamání spotřebitelů ve snaze přimět je k nákupu zmíněných výrobků v předjarním období. Rada dala na svém dubnovém zasedání stížnosti MŽP za pravdu. Ministerstvo životního prostředí o tom obdrželo Rozhodnutí Arbitrážní komise RPR.

„Arbitrážní komise rozhodla, že tato reklama je klamavá a neetická... Nelze souhlasit s kategorickým prohlášením zadavatele, že zpřísnění technických norem musí mít za následek skokové zvýšení cen uvedených výrobků... Zadavatel předmětné reklamy porušil... ustanovení Etického kodexu,” říká se mj. v rozhodnutí Arbitrážní komise RPR.

MŽP

ROZHODNUTÍ ARBITRÁŽNÍ KOMISE RPR
(Č. 016/2007/ST12)

Zadávatel: Mounfield a.s., Masarykovo nám. 736, 251 64 Měcholupy

Stěžovatel: Ministerstvo životního prostředí ČR, Všecká 65, 100 10 Praha 10

Měsíc: srpen

Stěžovatel: Stížnost Ministerstva životního prostředí ČR na kampaň společnosti Mounfield. V televizníkové inzerci jsou uvedeny komerční prezentace uvedené služby „Evropská bytová firma Zdraví auto? Šešáky a taky bačky“, „Evropská bytová firma vřel, jak natvrdí kůži. Poradíme na jaké ceny šokem“, „Brusel hraje zbraňemi? Firmu napadl.“ Podle stěžovatele se společnost Mounfield snaží vyvolat ve českých dělech, že na jaře 2007 dojde ke skokovému zvýšení cen zahraniční techniky. Důvodem má být „nepřevýšený ekologický nápad trnovského komisaře pro životní prostředí“. Zadávatel odkazuje zejména na „Solární Evropské komise k výsledkům průzkumu strategie Společnosti na snížení emisí CO₂ z osobních automobilů a letadlových užitkových vozidel“. Solární EK však není právní předpis, nýbrž dokument, který má po shodě všech členských států Evropské unie a také Evropského parlamentu zadat Evropské komisi přípravu předpisu, který zaváže výrobce ke snížení emisí CO₂ z automobilů. V žádném případě se tedy nejedná a nelze říkat zahraniční techniky a tudíž nemůže ovlivnit růst jejich cen. Důsledky Solární také nemohou v českých státech nastat na jaře 2007. Stěžovatel se domnívá, že předemná reklamní kampaň společnosti Mounfield napřahuje podstatu zaskládání a kampaně reklamy s cílem přilákat na základě nepravdivých argumentů v předjetém a jinném období společnosti Mounfield nové zákazníky.

Rozhodnutí: Reklama byla prohlášena za neetickou

Odpovědnost:

Zadávatel reklamou vyhovořil žádost Rady pro reklamu a své vyjádření zastal ve zkráceném termínu. Arbitrážní komise měla k dispozici stanovisko Inzerenta doplněné o příslušné (účinné) direktivy EP, nařízení vlády č. 365/2005 Sb. a sdělení Komise Rady a Evropského parlamentu.

Arbitrážní komise rozhodla, že tato reklama je klamavá a neetická. Jako odpovědní poukázala Arbitrážní komise zejména ustanovení Kodexu reklamy (část první, kapitola III, bod 2.1), které uvádí, že informace o ceně, obsažené v reklamě, anebo okolnost, že informace je neúplná anebo chybná, nesmí zejména vzbuzovat zdání, že stanovenci ceny závisí na okolnostech, na nichž ve skutečnosti nezávisí, a že cena byla nebo bude zvýšena, snížena nebo změněna, i když tomu tak není. Inzerce souhlasí s kategorickým prohlášením zadávatele, že zjištění technických novinek musí mít za následek skokové zvýšení cen uvedených výrobků. Tento důvod nebývá v oboru výrazně konkurenční prostředí na trhu a možnost kompenzace možného nárůstu výrobních nákladů dalším pohybem v rámci makroekonomických cen, např. redukcí obchodních marží. Závěry zadávatele o skokovém zvýšení jsou v této době ryse spekulativní.

Shrnuto: zadávatel předemná reklamou porušil výše citované ustanovení Etického kodexu. Z těchto důvodů rozhodla Arbitrážní komise RPR tak, jak je uvedeno ve výpisu.

Ve smyslu článku 12 jednacího řádu RPR může zadávatel, resp. reklamní agentura ve lhůtě 7 dnů od doručení rozhodnutí podat prostřednictvím sekretariátu RPR protest, kterým se bude stýžovat Arbitrážní komise.

V Praze dne 12. dubna 2007

Za správnost: Ladislav Štátní
výkonný ředitel RPR

Adresy:
1. zadávatel reklamy
2. stěžovatel

EVROPSKÉ PŘIPOMÍNKOVÁNÍ PROGRAMU EMAS



Evropská komise zveřejnila výsledky veřejného připomínkování revize Programu EMAS (nařízení č. 761/2001), které probíhalo od 22. prosince 2006 do 26. února 2007. Vyplněné dotazníky zaslalo 214 respondentů z 23 zemí.

Některé výsledky:

- Více než 90 % respondentů odpovědělo, že Program EMAS zná, přičemž 84 % z nich jej považuje za užitečný nástroj.
- Zhruba polovina respondentů by souhlasila s tím, aby se EMAS stal povinným nástrojem pro veřejné instituce (58 %), velké znečišťovatele či podniky situované v environmentálně cenných oblastech (52 %) a organizace žádající finanční prostředky z evropských fondů (57 %).

- Respondenti podporují změny vedoucí ke zvýraznění a vyjasnění otázek souladu s legislativou (71 %), větší zaměření na environmentální výkonnost organizací (70 %) a nepřímé environmentální aspekty (60 %).
- 74 % respondentů by uvítalo možnost lepšího využívání loga EMAS a environmentálního prohlášení.
- 67 % respondentů by podporovalo možnost, aby v rámci EMAS mohly být ověřovány také informace vztahující se k produktům.
- Téměř 80 % respondentů podporuje větší provázanost EMAS s ostatní legislativou, jak na národní, tak evropské úrovni.
- 79 % respondentů podporuje harmonizaci (standardizaci) akreditačních, ověřovacích a registračních postupů.

CENIA, česká informační agentura životního prostředí

NÁVRHY NOVÉHO VYHLÁŠENÍ NĚKTERÝCH CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ

MŽP oznámilo návrhy na nové vyhlášení maloplošných chráněných území NPR Hádecká planinka a Habrůvecká bučina (obě v CHKO Moravský kras), NPP Peklo (Liberecký kraj) a NPP Bílichovské údolí (Středočeský kraj). Jde o úpravu nedostatečného současného vyhlášení ZCHÚ, která existují. S návrhy je možné se seznámit na MŽP osobně nebo na http://www.env.cz/AIS/web.nsf/pages/projednavani_navru_zchu.

AOPK ČR

ZÁKAZ DOVOZU ODPADU DO SPALOVEN TRVÁ

Městský soud v Praze zamítl 25. dubna správní žalobu společnosti Münchner Recycling GmbH, kterou tato společnost podala proti rozhodnutí ministra životního prostředí o zamítnutí dovozu odpadu z Německa do liberecké spalovny.

Německá společnost Münchner Recycling GmbH podala 23. srpna 2004 oznámení o plánované přepravě 6 000 tun mechanicky upravených odpadů do spalovny komunálních odpadů, kterou provozuje společnost Termizo Liberec. Ministerstvo životního prostředí vzneslo proti plánované přeshraniční přepravě námitku založenou zejména na skutečnosti, že libereckou spalovnu je nutno považovat za zařízení pro odstranění odpadů, nikoli tedy pro jeho využití, a přeprava odpadů do ČR za účelem odstranění je podle zákona o odpadech zakázána. Následně ministr zamítnul rozklad společnosti Münchner Recycling GmbH proti rozhodnutí o námitce.

Společnost Münchner Recycling GmbH podala 7. dubna 2005 u Městského soudu v Praze správní žalobu na přezkoumání rozhodnutí ministra. Městský soud v Praze dále projednává obdobnou žalobu, která se týká přepravy odpadu do spalovny komunálních odpadů Malešice.

MŽP

POVODNĚ NA LABI 2006: ŠKODY ZA ČTVRT MILIARDY EUR

Na přelomu března a dubna 2006 bylo povodí Labe zasaženo povodní, která byla způsobena tá-

ním mimořádně velkých sněhových zásob podpořeným dešťovými srážkami. Škody způsobené v povodí Labe byly odhadnuty na 240 milionů eur.

Analýza historických povodní a dlouhodobá hydrologická pozorování ukazují, že se jednalo o významnou povodeň. Na toku Labe a na všech větších přítocích (s výjimkou Černého Halštrovu) se vyskytovaly dlouhotrvající povodně, přičemž zčásti docházelo ke střetu kulminací povodňových vln.

Kulminační průtoky na Labi dosahovaly doby opakování 5 až 50 let a na některých přítocích dokonce překročila doba opakování průtoků 100 let. Povodeň lze na horním toku Labe charakterizovat jako extrémní především z hlediska protékajícího objemu vody. V posuzovaných stanicích byly, s výjimkou Neu Darchau, hodnoty dob opakování objemu větší než doby opakování kulminačních průtoků. V několika stanicích (na Lužnici a Sázavě) byla dosažena či překročena doba opakování objemu 100 let.

V hydrologickém vyhodnocení povodně na jaře 2006 zpracovaném Mezinárodní komisí pro ochranu Labe (MKOL) jsou analyzovány a zdokumentovány příčiny a průběh této povodně, které se výrazně lišily od katastrofální letní povodně v roce 2002. Dokumentace je k dispozici v digitální podobě na internetových stránkách MKOL (www.ikse-mkol.org) a v tištěné podobě v sekretariátu MKOL. Vyhodnocení ukázalo, že se jednalo o významnou, nikoliv však mimořádnou povodeň.

Tisková zpráva MKOL

ROZCHODNÍK HUŇATÝ V ORLICKÝCH HORÁCH



Koncem dubna se podařilo panu Luboši Čepovi v rámci přípravy záchranného programu AOPK nalézt na historické lokalitě v Orlických horách nepatrnou populaci rozchodníku huňatého (*Sedum villosum*). Rozchodník huňatý (v literatuře uváděný také pod názvem rozchodník pyřitý či bělorozchodník huňatý) je zařazen mezi kriticky

ohrožené druhy české flóry. Patří k nejzávažnějším taxonům v celé České republice, v současnosti uváděným pouze na několika posledních místech výskytu. Ze všech historicky známých lokalit jich do současnosti zaniklo 97 procent. První známý nálezní rozchodníku huňatého v Orlických horách publikoval v roce 1883 Ladislav Čelakovský. Další botanikové pak objevili v oblasti celkem pět lokalit s výskytem tohoto druhu, ale všechny později zanikly. Poslední záznam z jediné přežívající lokality učinil v 70. letech 20. století František Procházka. Od této doby již rostlina nebyla nalezena a druh byl pro oblast považován za vyhynulý. Stabilní populace rozchodníku huňatého je od roku 1990 chráněna v národní přírodní památce Stročov na Tábořsku.

*AOPK ČR, CHKO Orlické hory
Foto M. Gerža, SCHKO Orlické hory*

SOKOLI V CHRÁMOVÝCH STĚNÁCH

V roce 2005, po více než padesáti letech, zahnízdili sokoli ve skalním masívu Chrámových stěn v Teplických skalách, které patří mezi jeho historická hnízdiště. Díky přímé ostraze hnízda a klidovému režimu na lokalitě pár v tomto turisticky exponovaném místě úspěšně vyhníždil a odchovával tři mláďata. V roce 2006 se sokolí pár vrátil a díky ostraze hnízda vyvedl čtyři mláďata.

Pečlivý průzkum a monitoring oblastí, kde se v CHKO Broumovsko dal očekávat výskyt sokolů také v letošním roce, potvrdil, že se sokoli nejen vrátili a obsadili tradiční hnízdiště, ale dokonce začínají vyhledávat i jiná vhodná stanoviště. Je však mnoho důvodů a okolností, pro které k hnízdění nedojde, nebo je přerušeno. Jsou to především lidské aktivity, které od zahníždění odrazují.

Na čelních místech můžeme jmenovat nebezpečí z vykradení hnízda s mláďaty, nebo dokonce s vajíčky, turistiku, horolezectví a činnost vlastníků a nájemců například při lesních těžbách. Je však také na místě konstatovat, že ukázněná turistika, ukázněné horolezectví a dodržování podmínek a nařízení ochránců přírody by ve většině případů nemuselo působit problémy.

V letošním roce byla zaznamenána, díky mírné zimě, horolezecká aktivita velmi brzy v jarních měsících, i přes to, že horolezectví v národních přírodních rezervacích v CHKO Broumovsko nebylo povoleno před 1. květnem. Díky neukázněným horolezcům tak byl vyrušen sokolí pár, který si hledal hnízdiště. S ohledem na potřeby sokola a jiných zvířat tak byla vydána, po dohodě s Českým horolezeckým svazem, výjimka Ministerstva životního prostředí, která povoluje horolezecké aktivity ve vymezených terénech v určitém období. Proto bychom chtěli apelovat nejen na horolezce, ale i širokou veřejnost, aby dodržovali podmínky výjimky a horolezeckou činnost v NPR prováděli v souladu s vydanou výjimkou. Na území CHKO Broumovsko lze „horolezit“ před tímto datem na Ostaši a na Křížovém vrchu.

Hnízdící páry, nejen sokol, velice silně reagují na člověka, který leze na skály v okolí hnízda, pohybuje se po náhorních plošinách v jeho okolí nebo se nechová tiše v přírodě. Vzhledem k pěknému jarnímu počasí se budou pracovníci Správy CHKO Broumovsko a jejich strážci pohybovat v terénu s představiteli ČHS a kontrolovat dodržování zákonných opatření. V případě zákazu „horolezení“ hrozí sankce i od ČHS, proto se více o terénech a termínech informujte na www.horosvaz.cz, nebo na www.broumovsko.schkocr.cz.

AOPK ČR, CHKO Broumovsko

OTEVŘENÍ NAUČNÉ STEZKY DUBSKO – KOKOŘÍNSKO

Správa CHKO Kokořínsko a Poradenské centrum pro venkov Dubá otevřely novou naučnou stezku Dubsko – CHKO Kokořínsko. Správa CHKO Kokořínsko společně s Poradenským centrem pro venkov uspořádala její otevření v rámci oslav Dne Země 22. 4. 2007. Na slavnostním zahájení v Dubé se sešlo více než 40 příznivců přírody Kokořínska. Dobrou polovinu tvořily děti školního i předškolního věku, pro



kteří byla stezka koncipována. Po poděkování tvůrcům jednotlivých panelů a organizátorům akce byla naučná stezka zástupci z řad dětí symbolicky otevřena tradičním přestřižením stuhy. Následovala komentovaná vycházka po prvních pěti zastaveních, doplněná o zpestření formou lanových aktivit nebo ukázkou dravců a sov z ptačího domu paní Věry Gilové z Dubé. Na každém stanovišti plnily děti jednoduché úkoly, které se týkaly vždy obsahu jednotlivých naučných tabulí. Mohly se tak zábavnou formou seznámit s běžnými lučními rostlinami, rozeznávat dřevo a kůru dřevin rostoucích v okolí nebo rozpoznávat snůšky obojživelníků. Díky slunečnému počasí a hojné účasti se celá akce vydařila a splnila tak svůj cíl – uvést do veřejného povědomí alespoň část unikátního a přírodovědně významného území, jakým Chráněná krajinná oblast Kokořínsko bezesporu je.

AOPK ČR, Správa CHKO Kokořínsko

ZÁŽITKY A VZDĚLÁVÁNÍ V ČESKÉM ŠVÝCARSKU



Ivona Kristiánová z odboru environmentálního vzdělávání MŽP

V Ústí nad Labem zástupci o.p.s. České Švýcarsko 3. května prezentovali první část projektu, na kterém spolupracují s Národním parkem České Švýcarsko. „Naším cílem je zkvalitnit vzdělávání a zvýšit informovanost v oblasti ochrany životního prostředí a zároveň podpořit rozvoj služeb a podnikání v regionu Českého Švýcarska v souladu s principy udržitelného rozvoje,“ vysvětluje manažer projektu Radim Burkoň.

V rámci projektu vzniklo nové informační centrum v Děčíně a další centra v Krásné Lípě a na Mezní Louce rozšířila činnost o ekoporadenství, vznikly nové průvodcovské trasy, pobytové programy podle zásad šetrného přístupu ke krajině.

V rámci projektu a Evropského dne parků byl na pátek 25. května 2007 připraven seminář o udržitelném cestovním ruchu v chráněných územích a o certifikaci

MŽP

Foto o. p. s. České Švýcarsko, Klára Mrkusová

ODPAD JAKO SUROVINA

Studenti jičínského Lepařova gymnázia získali první místo v náročné soutěži Arniky Odpad jako surovina. Na druhém místě skončil tým z Gymnázia Jakuba Škody v Přerově a třetí místo obsadili studenti z Gymnázia Milevsko. Všechny tři týmy za odměnu pojedou na týdenní pobyt v Národním parku Šumava a získají předplatné zeměpisného a cestopisného měsíčníku Lidé a Země. Slavnostním vyhlášením výsledků v Národním muzeu, kde dvanáct nejlepších družstev představilo dvanáctičlenné porotě svou činnost, tak 3. května skončilo půlroční klání 80 soutěžních týmů z 66 škol z celé České republiky.



„U vítězného týmu porota ocenila dvě velké ankety o třídění odpadu, ve které žáci oslovili 725 respondentů. Soutěžící také zavedli ve škole nádoby na třídění papíru a plastů a snažili se školu přimět k používání ekologicky šetrných výrobků. Tým byl také velmi aktivní v komunikaci s médii,“ řekl koordinátor celé soutěže Milan Návoj ze sdružení Arnika.

Družstvo z Gymnázia Jakuba Škody odevzdalo zajímavé video, které dobře dokumentovalo práci celého týmu. „Studenti vytvořili také kvalitní webové stránky (<http://eko-gjs.ic.cz>), kde lze najít velké množství informací. Byli rovněž velmi aktivní v osvětě a ekovýchově a zavedli na škole třídění papíru, hliníku a baterií,“ sdělil Návoj.

Třetí družstvo z Gymnázia Milevsko zpracovalo nejlépe ze všech soutěžících téma Ekologicky šetrná domácnost. Porotě se také líbilo, že družstvo o svých

aktivitách intenzivně informovalo své okolí – nejen žáky a pedagogy školy, ale i další obyvatele města prostřednictvím novinových článků a webových stránek <http://www.odpadjakosurovina.own.cz>.

Projekt Odpad jako surovina se koná pod záštitou Ministerstva životního prostředí. Hlavní partneři projektu jsou: Hlavní město Praha a Provident Finanční s.r.o. Další partneři: Ruční papírna Velké Losiny a.s.; časopis Lidé a Země; Národní muzeum; Správa NP a CHKO Šumava. Spolupracující organizace: CENIA, česká informační agentura životního prostředí; Gymnázium Jana Palacha Praha; VÚV T.G.M. – Centrum pro hospodaření s odpady; o. s. Ekodomov.

Více informací o soutěži na webových stránkách <http://odpadjakosurovina.arnika.org/?page=vysledky>.

Tisková zpráva sdružení Arnika

ZPRÁVA O KLIMATICKÝCH ZMĚNÁCH NENÍ OPTIMISTICKÁ

Mezivládní panel pro změny klimatu (IPCC) zveřejnil 3. května 2007 třetí část své v pořadí již čtvrté hodnotící zprávy o klimatických změnách. Zpráva je zaměřena na nové poznatky uvedené v odborné literatuře, zaměřené na vědecké, technologické, environmentální, ekonomické a sociální aspekty zmírnění dopadů klimatické změny, publikované od Třetí hodnotící zprávy IPCC před šesti lety. A zpráva není optimistická – další a přesnější měření a propočty budoucího vývoje jsou stále více varovné. Klimatické změny jsou zcela jednoznačně největším globálním problémem. Je třeba jednat okamžitě, komplexně, bez podceňování maličností. Je třeba přejít od slov k činům.

V poslední zprávě je uvedeno, že v období 1970 až 2004 se emise skleníkových plynů v souhrnu zvýšily o 70 %. Nejvyšší nárůst byl zaznamenán u oxidu uhličitého. Politická opatření, přijatá v některých regionech ke snížení emisí skleníkových plynů, mají pouze místní význam, ale nejsou dostatečná pro zmírnění celosvětového nepříznivého trendu. Dominantními jsou zvyšující se emise fosilních paliv, které, jak je očekáváno, porostou i po roce 2030.

Existuje významný ekonomický potenciál pro snižování emisí skleníkových plynů ve všech sektorech. Je třeba jej co nejvhodněji využít.

Pro stabilizaci úrovně a následující snižování koncentrací skleníkových plynů v ovzduší je nutno okamžitě přijmout opatření. Studie uvádějí, že je třeba, aby úroveň koncentrací CO₂ byla udržena asi na 450 ppm. I tak ale vědci očekávají zvýšení průměrné globální teploty o 2 až 2,4 °C.

Nová část zprávy upřesňuje výhody, respektive nevýhody, jednotlivých politik, opatření a nástrojů či stupně jejich efektivity na zmírnění dopadů změny klimatu.

Další informace: www.ipcc.ch.

MŽP

ROZDĚLÁVÁNÍ OHŇŮ V CHKO ZAKÁZÁNO

Správa CHKO Železné hory pravidelně kontroluje dodržování zákazu tábořit a rozdělávat ohně a zneškodňovat odpady. Podle zákona o ochraně přírody č. 114/1992 Sb. za to fyzickým osobám může být

udělena pokuta až do výše 100 000 Kč nebo právnické osobě až do výše 1 000 000 Kč.

Nejen na území CHKO Železné hory, ale i v celé ČR se při zakládání ohňů vystavujete dalším vysokým pokutám i podle dalších zákonů – např. Lesní zákon (č. 289/1995 Sb.) nebo Zákon o požární ochraně (č. 133/1985 Sb.).

AOPK ČR, CHKO železné hory

CO SE NAJDE V CHRÁNĚNÉM V ANTONIINĚ ÚDOLÍ



Poslední nedělní ráno v měsíci dubnu bylo v Antoniíně údolí studené a sychravé. A snad i to byl důvod, proč se dvacet turistů z Dobrušky a Rychnova pohybovalo pilně po břehu řeky Bělé. Důvodem jejich přítomnosti v údolí bylo vyčistit řeku a její okolí od odpadků, které tu zanechali někteří místní a návštěvníci Orlických hor. Trasa silnice probíhající údolím je velmi frekventovaná a někteří návštěvníci právě na ní řeší svůj problém s odpady jednoduše tak, že je vyhazují z aut svahelem dolů k řece.

Antoniino údolí se celé nachází v CHKO Orlické hory a z větší části probíhá I. zónou s nejpřísnějším stupněm ochrany unikátního horského údolí. Stalo se dobrou tradicí, že Správa CHKO společně se skupinou místních turistů každé jaro na začátku vegetačního období osobním příkladem napravuje chyby těch, co si pletou přírodu se skládkou odpadků, a čistí zaneřádané vodní toky v celé CHKO. Letos proběhl již 7. ročník. Rozdělení na tři skupiny turistů prolézali příkré říční břehy, odpady sbírali do pytlů a naplněné vynášeli k silnici. Díky spolupráci s Obecním úřadem ve Skuhrově nad Bělou se pak odpady ocitly ve skuhrovském sběrném dvoře, kde se vytrídí, a pak odvezou na skládku. Opět jsme nacházeli věci, nad kterými zůstává rozum stát – staré kočárky, kola a části automobilů, hromady starého oblečení, železný šrot a samozřejmě nechyběly PET láhve. Celkově bylo sebráno a odvezeno 57 pytlů drobného komunálního odpadu a velká hromada železa, pneumatik a plastů. Půvab i krása přírody Orlických hor závisí na všech návštěvnicích, a tak věřme, že v budoucnu odpady najdeme jen na skládkách, kam patří!

AOPK ČR, CHKO Orlické hory, Josef Hájek

Foto CHKO Orlické hory

NĚMECKO POMÁHÁ S ODPADOVÝM HOSPODÁŘSTVÍM V KRAJÍCH

Společný německo-český projekt v oblasti odpadového hospodářství na krajské úrovni probíhá v České republice od konce dubna. Cílem projektu je podpořit ústřední a krajskou státní správu v oblasti plánování odpadového hospodářství při úspěšné realizaci integrovaného systému nakládání s odpady v ČR.

Plán odpadového hospodářství ČR předpokládá, že bude vytvořen integrovaný systém nakládání s odpady především na krajské úrovni, poté bude propojen na úroveň celostátní sítě. V současnosti krajské systémy do sítě integrovány nejsou.

V rámci projektu se mimo jiné uskuteční tři semináře – první na přelomu června a července, druhý v září a třetí v říjnu 2007 – pro krajské orgány, obce, původce odpadů, vládní experty i nevládní organizace.

Po dobu trvání projektu bude na Ministerstvu životního prostředí působit německý expert na tuto problematiku Ulrich Rischmüller, určitou omezenou dobu pak další dva jeho kolegové Helmut Schnurer a Bernt Matthes.

Německo-český projekt by se měl soustředit na vytvoření metodiky pro kraje, které by mohly pomoci vybudovat nová zařízení pro integrované nakládání s odpady, revidovat a formulovat nová opatření v oblasti odpadového hospodářství.

Jedná se o projekt Twinning Light: Integrovaný přístup ke krajskému odpadovému hospodářství v České republice. Zpracovatelem projektu je německé spolkové Ministerstvo životního prostředí, ochrany přírody a jaderné bezpečnosti.

MŽP

DAWN CHORUS DAY V KRKONOŠÍCH

V sobotu 28. dubna a 5. května se na tradičním místě v okolí rybníka u letiště ve Vrchlabí uskutečnila jarní vycházka za opeřenými přáteli – Vítání ptačího zpěvu. Správa KRNP a místní ornitologická sekce po zkušenostech s velkým zájmem místních obyvatel z minulých let i letos po oba dny připravila tři vycházky s odborníkem po předem vybrané trase, aby se společně zastavili na různých místech a zaposlouchali se do hlasů ptáků, určili je a případně za pomoci dalekohledů i pozorovali. Účastníci dostali seznamy pozorovaných ptáků v minulých devíti letech, do kterého si sami mohli zaznamenávat letošní pozorování a hned je porovnat s minulostí.

V průběhu vycházky také návštěvníci dostali poučení, jak se chovat k ptáčatům, která mohou v přírodě nalézt. V minulých letech se často opakovaly případy, kdy lidé na zemi našli ptačí mládě, a v domnění, že potřebuje pomoc, jej odnesli do útulku. Postarat se o takové ptáčky bývá občas za hranicí lidských možností. Přitom nejlepším řešením je pouze zvednout mládě ze země a posadit je na nejbližší větev stromu, aby bylo v bezpečí před toulavými kočkami. V blízkosti většiny takto nacházených ptáčat se totiž pohybují rodiče s potravou a ti se o své potomky postarají zdaleka nejlépe.

Tradice Vítání ptačího zpěvu (Dawn Chorus Day) se zrodila v roce 1983 v Birminghamu ve Velké Británii, která je ornitologickou velmocí se širokou zá-

kladnou amatérských ornitologů. Od té doby se vždy první květnový víkend scházejí v mnoha zemích světa ornitologové a laická veřejnost, aby společně pozorovali ptáky ve volné přírodě. Za doprovodu odborného ornitologa se účastníci zaposlouchávají do hlasů jednotlivých pěvců, pozorují a určují je. V České republice je hlavním organizátorem těchto setkání Česká společnost ornitologická. Vítání ptačího zpěvu probíhá tradičně již od roku 1993. V Krkonoších ho pořádá Správa KRNP od roku 1998.

KRNAP

TÝDEN UDRŽITELNÉ DOPRAVY



Slavnostního zahájení Týdne udržitelného rozvoje, jehož pátý ročník byl zaměřen na téma udržitelné dopravy se 14. května v Lichtenštejnském paláci zúčastnil ministr životního prostředí Martin Bursík, ná-

městek ministra dopravy Petr Šlegl, francouzský velvyslanec Charles Fries, švédská velvyslankyně Catherine von Heidenstam, švýcarský velvyslanec Jean Francois Kammer a zástupce britské ambasady Simon Martin. Týden udržitelného rozvoje je letos věnován dopravním otázkám i proto, že téma udržitelné a bezpečné dopravy vyhlásila Rada vlády pro udržitelný rozvoj tématem roku 2007 – na základě iniciativy Zdravých měst a obcí, realizujících místní Agendu 21.

Více informací: <http://www.env.cz/tur2007>, <http://www.cpu.cz>, <http://www.ecofuel-world-tour.com>, <http://www.cyklostrategie.cz/cz/cyklokonference.html>, <http://www.udrzitelna-doprava.cz>.

MŽP

AKTUALIZACE STRATEGIE UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ČR

Místopředseda vlády a ministr životního prostředí Martin Bursík včera zahájil 14. května v pořadí již čtvrté Fórum pro udržitelný rozvoj, které se konalo v prostorách Lichtenštejnského paláce na pražské Malé Straně. Hlavním cílem setkání bylo představit aktualizovanou verzi Strategie udržitelného rozvoje ČR (SUR) a zároveň formálně otevřít fázi jejího veřejného připomínkování. Fórum bylo rovněž součástí právě startujícího Týdne udržitelného rozvoje na téma Udržitelná doprava.

V úvodu ministr Bursík připomenul již dvacáté výročí zprávy Naše společná budoucnost, která odstartovala celosvětovou debatu o udržitelném rozvoji. Zmínil důležitost Rady vlády pro udržitelný rozvoj (RVUR) jako nadresortního orgánu, propojujícího jednotlivé oblasti rozvoje. „Rada by měla zapojit co nejširší okruh odborníků a dále pracovat na stanovení konkrétních cílů a priorit, tak jak je to například u Strategie udržitelného rozvoje EU,“ nastínil svoji představu Bursík.

V další části představil předseda Výboru pro komunikaci RVUR Petr Švec sérii čtrnácti krajských ku-

latých stolů, které proběhly ve všech krajích a měly za úkol sesbírat názory odborníků na regionální úrovni. „Mluvili jsme s krajskými politiky, úředníky zástupci neziskových organizací a dalšími experty o tom, které problémy vnímají jako důležité a měly by být zohledněny buď přímo v nové Strategii, nebo vypořádány jednotlivými resorty,“ upřesnil Švec.

Samotnou Strategii a celý proces aktualizace přiblížil senátor a předseda výboru pro strategii Bedřich Moldan. Zmínil několik zásadních změn, které se objevily v nové Strategii, mezi něž patří např. tzv. průřezová témata. Jedním z těchto témat je také kvalitativní život. Zdůraznil rovněž samostatnou kapitolu veřejných financí, která má zásadní význam pro realizaci SUR. „Text strategie je vždy kompromis, tedy nepředstavuje to nejprogresivnější, ani to nejlepší, ale to obecně přijatelné. Oproti EU jsme stále pozadu a musíme projít určitým vývojem. Doufám, že se velmi brzy podaří stanovit kvantitativní cíle, podle kterých můžeme sledovat, zda míříme k udržitelnému rozvoji, nebo nikoliv,“ dodal senátor Moldan.

Bedřich Moldan rovněž vyzval přítomné k zasílání připomínek k aktuální Strategii, které budou důležitou součástí při jejím závěrečném zpracování. Všichni zájemci se mohou do 30. června vyjádřit k jednotlivým částem Strategie prostřednictvím internetu na adrese www.udrzitelny-rozvoj.cz/sur.

Tisková zpráva RVUR

NEPŘÍJEMNÁ PRAVDA V ČEŠTINĚ



Za podpory Ministerstva životního prostředí vydalo nakladatelství Argo český překlad knihy Al Gorea *Nepříjemná pravda*. Bývalý viceprezident Spojených států a někdejší vyzyvatel George W. Bushe v souboji o úřad amerického prezidenta se v ní zabývá problémem klimatických změn

– stejně jako ve stejnojmenném oscarovém filmu Davise Guggenheima.

„I když nám občas může připadat, že krize klimatu probíhá pomalu, ve skutečnosti postupuje velice rychle a stala se z ní skutečná globální hrozba. Čínský výraz pro ‚krizi‘ se skládá ze dvou znaků. První znamená ‚nebezpečí‘, druhý ‚příležitost‘. Máme-li čelit hrožícímu nebezpečí a zabránit mu, musíme si nejprve uvědomit, že nějaká krize vůbec nastala. Proč tedy naši politici představitelé neslyší jasná varování? Odmítají přijmout pravdu, neboť vědí, že jakmile by to udělali, měli by morální povinnost zasáhnout? Je prostě jen jednodušší veškerá varování přehlížet? Možná, ale nepříjemné pravdy nezmizí prostě proto, že je někdo nevnímá. Pokud na ně nezareagujeme, jejich význam se nesníží, nýbrž vzroste,“ říká v knize její autor.

„Málokterá kniha s tematikou životního prostředí se stane bestsellerem. Bývalý americký viceprezident Al Gore to však dokázal, a dokonce podruhé,“ říká Marcela Turečková z nakladatelství Argo.

Al Gore zastával úřad viceprezidenta USA za vlády Billa Clintona a poté roku 2000 kandidoval na prezidenta. Nyní vede kabelovou a satelitní síť Current TV, která vysílá v USA od léta 2005 a soustředí se na aktivní zapojení mladé generace do demokratické diskuse. Spoluzaložil též firmu Generation Investment Management, usilující o nový přístup k životnímu prostředí v oblasti investování. Al Gore je členem správní rady Apple Computer a poradce společnosti Google. Roku 1992 vydal úspěšnou knihu *Země na misce vah*, jejíž druhé, doplněné vydání vyšlo česky (Argo, 2000). Dokumentární film *Nepříjemná pravda*, natočený podle této knihy, získal letos Oscara za nejlepší dokument. Gore žije s manželkou Tipper v Nashvillu ve státě Tennessee. Mají čtyři děti a dvě vnoučata.

Knihu, vycházející s podtitulem *Naše planeta v ohrožení – globální oteplování a co s ním můžeme udělat*, přeložila do češtiny Jitka Fialová.

MŽP

BOHATÉ JARO PRO ZEMI

Kampaň Jaro pro Zemi 2007 spojuje pod jednotnou hlavičkou nejrůznější akce na podporu péče o životní prostředí určené pro odbornou i širokou veřejnost. Koordinátorem projektu je odbor vnějších vztahů MŽP.

Například 24. – 26. 4. v Hradci Králové probíhal 13. ročník mezinárodní odborné výstavy techniky a technologií pro dálkové zásobování teplem a chladem, elektroenergetiky, obnovitelných zdrojů a nejlepších dostupných technik v energetice. Součástí výstavy byla i konference MŽP Obnovitelné zdroje energie pro venkov a teplárenství.

Centrum Veronica Hostětín uspořádalo 24. dubna seminář *Přírodní způsoby čištění odpadních vod u soukromých objektů*. Seminář byl zaměřen především na realizaci, fungování a provozování menších kořenových čistíren odpadních vod a byl určen pracovníkům samospráv, školských zařízení, odborným pracovníkům v ochraně přírody, ale i veřejnosti.

Středisko ekologické výchovy Český ráj za rozbřesku 1. května pozvalo k celosvětové akci *Vítání ptáčího zpěvu do Sedmihorek*. Spisovatel a zoolog RNDr. Zdeněk Mrkáček zasvětil účastníky do hlasů ptáků.

V sobotu 5. května pořádala Česká botanická společnost v Praze – Nových Butovicích Botanickou exkurzi Radotínským údolím.

Akce k Evropskému dni parků v lokalitě Švýcarskána v CHKO Moravský kras připravila na 11.–13. 5. správa oblasti spolu s Hnutím Brontosaurus, městem Adamov, jeskyňáři a dalšími.

Ministerstvo životního prostředí připravilo na 10. května seminář na téma *Doporučení věnovaná ekonomickým a informačním nástrojům v ochraně přírody*.

Od 14. do 17. 5. probíhal Týden udržitelného rozvoje 2007 s hlavním tématem: *Udržitelná doprava*. Pořádalo Ministerstvo životního prostředí ve spolupráci s Ministerstvem dopravy, velvyslanectvími Fran-

cie, Švédska, Švýcarska a Velké Británie, Centrem dopravního výzkumu, Národní sítí Zdravých měst ČR a dalšími.

Ve Velkých Karlovicích se sešla 15. – 17. 5. konference „Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR.“

V pondělí 14. května se v Praze v Lichtenštejnském paláci sešlo 4. Fórum pro udržitelný rozvoj. Pořádala Rada vlády pro udržitelný rozvoj. Hlavním tématem byla probíhající aktualizace Strategie udržitelného rozvoje ČR.

Evropský den parků na Křivoklátsku 2007 na téma Živé produktivní krajiny a požadavky na udržitelný vývoj uvnitř i vně chráněné oblasti proběhl 19. května.

V Lysé nad Labem, V Sokolově a na dalších místech se promítaly filmy z Ekofilmu 2006.

(red)

OCEÁNOGRAFICKÉ ODPOLEDNE NA OSTRAVSKÉ UNIVERZITĚ

Ostravská univerzita se stala ve čtvrtek 17. května místem, kam mohli zamířit milovníci potápění, mořské flóry a fauny a oceánů vůbec. Konalo se tu totiž v rámci cyklu přednášek o výzkumech oceánu a současných aktivitách českých badatelů první Oceánografické odpoledne v ČR. V krátké sérii volných prezentací k tématu Česká republika a výzkum moří vystoupili vědci z českých univerzit a výzkumných ústavů, kteří v oblastech biologie, geografie i fyzikálních věd přispívají k poznání této pro nás stále exotické a přitažlivé části naší planety.

Přednášky byly volně přístupné i širší veřejnosti. Posluchači se dozvěděli o vědeckém odvětví oceánografie či o přírodovědných aktivitách našich univerzit v odkrývání tajemství života v polárních i tropických mořích. Nahlédli ale i do neobvyklých prostředí zdánlivě již dobře známého Jadrana. Nechyběly ani epizody o vědou neplánovaných setkáních s velkým žralokem nebo obřím ploutvonožcem.

Oceánografické odpoledne uspořádala Katedra biologie a ekologie Přírodovědecké fakulty Ostravské univerzity ve spolupráci s Českým národním výborem pro spolupráci s Mezivládní oceánografickou komisí UNESCO, který byl zřízen v roce 2006 jako poradní orgán ministra životního prostředí.

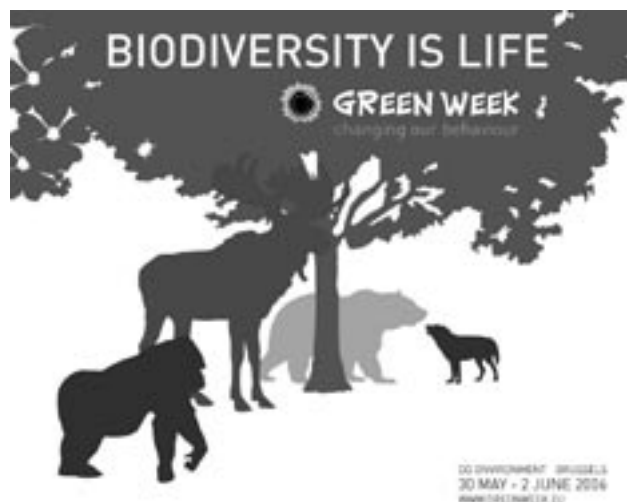
MŽP

PŘIJEĎTE NA ZELENÝ TÝDEN DO BRUSELU!

Od 12. do 15. června 2007 se v Bruselu v budově Evropské komise bude již po šesté konat Zelený týden, jehož součástí je čtyřdenní konference a dvě výstavy ekologických výrobků, nápadů a strategií zemí Evropy.

V letošním roce, kdy Evropská unie slaví 50. výročí Římských smluv, se program Zeleného týdne ohlédne za padesáti lety evropské politiky životního prostředí, bude posuzovat minulé úspěchy i prohry, zároveň se bude debatovat o výzvách a nových skutečnostech, kterým bude Evropa v budoucnu čelit.

Tento týden dává příležitost pro diskusi, výměnu názorů a zkušeností mezi veřejností, podnikateli, zástupci státní správy a samosprávy, nevládními organizacemi – mezi všemi, kterým není lhostejný osud této planety.



Zájemci se mohou zaregistrovat na webových stránkách <http://ec.europa.eu/environment/green-week/home.html>, kde je také zveřejněn program konference.

MŽP

VYSOKÉ TATRY V KRKONOŠÍCH

Správa Krkonošského národního parku – Krkonošské muzeum ve Vrchlabí srdečně zve na výstavu Vysoké Tatry pohledem fotografa a přírodovědce Ing. Milíče Blahouta, CSc., která se koná v ambitu augustiniánského kláštera ve Vrchlabí do 11. 7. 2007.

KRNAP

TÝDEN MYKOLOGICKÝCH EXKURZÍ V ORLICKÝCH HORÁCH

Správa CHKO Orlické hory ve spolupráci s partnery – Muzeem východních Čech, Českou vědeckou společností pro mykologii a o. p. s. Tetřívěk – připravuje na 23. až 28. září 2007 v Bedřichovce u Orlického Záhoří mezinárodní setkání mykologů pod názvem Týden mykologických exkurzí v Orlických horách.

Týden mykologických exkurzí v Orlických horách (TMEOH) je (mezinárodní) pracovní setkání mykologů a mykofílů. Jeho letošní ročník navazuje na první dva ročníky (2003 a 2004), které se uskutečnily ve Frymburku a dva následné (2005 a 2006) v Lužnici na Třeboňsku.

Hlavní náplní týdne jsou terénní exkurze, studium nalezených hub a neformální diskuse účastníků. Současně je v rámcovém programu vyhrazen čas k přednesení několika přednášek a k prezentaci projektů. Rovněž je možná instalace a prezentace posterů. Každý den od 24. 9. do 28. 9. budou na programu dvě paralelní exkurze, každá pod vedením jednoho z organizátorů akce, popř. jejich spolupracovníků. Exkurze zavedou účastníky převážně na lokality v Orlických horách, na území CHKO Orlické hory, mj. do několika přírodních rezervací. Naplánována je též návštěva rozsáhlých rašelinišť Topieliska a Czarne bagno v sousedním Polsku. Počet účastníků akce je tak omezen na přibližně padesát, a organizátoři proto zvolili cestu osobních pozvánek. Kromě domácích mykologů byli osloveni také přátelé a kolegové z Polska a Slovenska.

AOPK ČR, CHKO Orlické hory

**MGR. ALEŠ KUTÁK, náměstek ministra životního prostředí a ředitel sekce ochrany klimatu a ovzduší:
NEJDŘÍV SE PTEJME, KOLIK DOPRAVY CHCEME**



Mohl byste říci něco o svém odborném backgroundu?

Vystudoval jsem Přírodovědeckou fakultu Univerzity Palackého v Olomouci, ochranu a tvorbu životního prostředí. Zaměřen jsem byl na revitalizace, diplomovou práci jsem dělal na revitalizaci malého povodí... Zvažoval jsem, jestli nezůstat na doktorát, ale obecně nejsem vědecký typ, spíš tíhnu k praktickému řešení problémů. Osobně si myslím, že v oblasti ochrany životního prostředí se hlavní problémy v současné době netýkají neprozkoumanosti jevů. Víme, co nám dělají určité škodliviny, byť si řadu věcí upřesňujeme. Hlavní problém není, že bychom nevěděli, jak věci fungují. Hlavní problém je prosadit v politickém diskurzu přijetí opatření, která situaci nastartují směrem k poměrně razantnímu zlepšování.

Potom jste šel do nevládních organizací...

Vrátil jsem se do Plzně, což je moje rodné město a pracoval jsem rok pro Hnutí Duha na půl úvazku a na druhou polovinu pro Centrum pro komunitní práci, což je organizace obecně zaměřená na podporu demokracie, na zapojování veřejnosti do rozhodování. Po roce jsem přešel do Prahy – jsem tady desátý rok. Začal jsem pracovat pro Centrum pro dopravu a energetiku. Zabýval jsem se primárně ekologickými aspekty dopravy i takovými věcmi, jako byly ekonomické analýzy týkající se koncepcí rozvoje dopravních sítí. Měli jsme, myslím, zajímavou publikační činnost, kdy jsem generoval zadání publi-

kací, a pak jsem editoval výstupy. Vybírali jsme si témata, která tady buď nebyla známá nebo fungovala na principu „víme, že je to takhle“, ale když se člověk dostal do toho, „víme“, zjistil, že to funguje na principu nějakého apriorního soudu. Například jsme vydali publikaci o vlivu dálnic na regionální rozvoj, kde se jinak automaticky předpokládá, že jakákoli dálnice nastartuje obrovský regionální rozvoj, pokud ji někdo zavede. Vydali jsme souhrn z několika anglicky psaných studií, které ukazovaly, že to tak v některých případech může být, ale v jiných případech ten vliv je minimální, takže pokud opravdu cílem vybudování té komunikace bylo nastartovat regionální rozvoj, skutečné peníze mohly být vynaloženy lépe...

Například?

Na měkké lokační faktory, což je zvyšování kvalifikace místní pracovní síly a zlepšování podnikatelského prostředí v regionu. Některé britské studie dokonce ukazovaly, že regionální rozvojové granty, jak oni říkají něčemu trochu podobnému našim investičním podmínkám, často měly mnohem vyšší vliv, než jestli do regionu dojedete o deset minut dříve po dálnici. Ta navíc má schopnost natahovat další dopravu, která by se jinak vůbec nerealizovala. Například dálnice mezi Prahou a Rozvadovem – netvrdím, že tam neměla být dálnice, samozřejmě při silném západovýchodním tahu nám asi nic jiného nezbyvá – ale je na ní hezky vidět, co se stane, když postavíte kapacitní komunikaci. Když se hodnotí, co to bude znamenat pro původní trasu, klasický přístup udělá nějaké rozdělení na základě časové výhodnosti – kolik bude jezdit po bývalé komunikaci, kolik po nové; přidá se do toho třeba, že jedna je zpoplatněná, druhá ne. A samozřejmě se předpokládá, že to bude obrovský přínos a že dálnice kapacitně vydrží poměrně dlouho. Ono se ale dost často nepočítá s tím, že nová kapacitní komunikace přivede úplně novou dopravu, jízdy, které by se jindy vůbec nerealizovaly. Tenhle jev jsem si uvědomil na svých bývalých spolužácích ze střední školy z Plzně, kteří podnikají: Firma má určitou velikost už řadu let a ani nezměnili předmět podnikání, ale dokud dálnice nebyla, jezdili do Prahy jednou za týden, tady si vyřídili všechno, co potřebovali. V okamžiku, kdy je dálnice a auto si dají do nákladů, benzín nebo naftu taky, rádi jezdí, a tak jezdí denně. Navíc dodržování rychlostních limitů u nás není nejsilnější stránkou, takže jsem byl ujištěn, že když sešlápnu plyn na podlahu, dá se to po dálnici z Plzně do Prahy stihnout i za pětatřicet minut. To je skoro sto osmdesát za hodinu... To je úplně nová doprava, která se na dálnici objeví. Tím se také zabývala druhá publikace, kterou jsem připravoval...

Publikace Řízení poptávky po dopravě?

Ano. To byla spíš taková analytická práce. Publikace polemizovala se statickým modelem: po-

kud postavím silnici s dvojnásobnou kapacitou, stejný počet aut bude jezdit jinudy a přeložím dopravu mimo sídla. To je důležité, jenže okolo takové kapacitní komunikace se vždycky vyrostou nová nákupní a zábavní centra, takže se objeví i úplně nová doprava. Lidé mezi těmi centry popojíždějí a hledají, kde mají levnější okurky a kde dávají jejich oblíbený film. Na tohle je řada studií třeba z Británie, která se indukcí dopravy zabývala... Kromě Centra pro dopravu a energetiku jsem dělal ještě pro Nadaci Partnerství v programu Doprava pro 21. století. Byl hodně zaměřen na projekty zklidňování dopravy – musí-li tedy silniční doprava v obci být, není důvod, aby se přes vesnici jezdilo devadesát. Byla to dost různorodá práce. Například organizování exkurzí do zahraničí, abychom viděli, jak vypadají cyklostezky, po kterých se dá denně jezdit do práce, nejen o víkend jako sportovní aktivita. Jeli jsme třeba po zklidněných průtazích v Dolních Rakousích, kde jsou takové šířky silnic, o kterých se u nás v normě předpokládá, že tam se dva nákladáky neminou. A ejhle, ony se minou! Akorát musí jet pomalu. Ale ona ta silnice skrz vesnici není od toho, aby se po ní jezdilo rychle. Organizoval jsem soutěž o nejlepší projekt zklidnění dopravy, aby se ukázalo, že to není jenom věc nějakého Dánska, Holandska, Rakouska, že to jde i u nás, že když něco takového chci, můžu zajet do vedlejšího kraje a tam se zeptat ve vesnici, o které jsem slyšel v soutěži, jak to tedy udělali. Jak to, že se jim to podařilo dohodnout s policií a se správou a údržbou silnic? A jak z toho ometají sněh... Narazíte totiž na takové problémy, že někdo má koupennou moc širokou radlici na to, když potřebuje ten pruh zúžit třeba středovým ostrůvkem.

Ted' jste se z poradce ministra pro dopravu stal ministrovým náměstkem. Jaká je role vaší sekce ochrany klimatu a ovzduší? Je to vlastně globální environmentální politické téma číslo jedna...

Důvodem pro integraci odborů ochrany ovzduší a klimatu je příbuznost problémů a potřeba dosáhnout někdy třeba i kompromisu mezi znečištěním ovzduší místně působícími škodlivinami a produkcí skleníkových plynů. Třetí v sekci je odbor udržitelné energetiky a dopravy.

Ten je zcela nové zřízení...

Je nový. Patří do něj rozvoj obnovitelných zdrojů, což v podmínkách České republiky je převážně biomasu. U ní jde právě o nastavení optimálního režimu, aby se její využívání rozvíjelo co nejrychleji, protože uhlík, který ze spalování biomasy vzniká, při svém růstu pohltily rostliny, takže nepřispívá ke zvyšování koncentrace CO₂ v ovzduší. Zároveň jsou potřeba takové technické podmínky na spalování biomasy, aby i produkce škodlivin místně působících, například toxických pro lidské zdraví, byla minimalizována a snižovala se oproti stávajícímu stavu.

Jaké máte cíle v nové funkci? Asi souvisejí s tím, co jste naznačil – že tu jsou hluboké systémové problémy.

Týkají se hlavních oblastí v sekci – ochrana ovzduší, ochrana klimatu, podpora environmentálně příznivých trendů v energetice a v dopravě a v energetice zvlášť oblast obnovitelných zdrojů a energetických úspor, což je naprostý základ. Než se začneme ptát, z jakých zdrojů budeme získávat energii, tak se musíme ptát, kolik jí potřebujeme a zda skutečně tolik. Protože nemá příliš smysl vytápět obnovitelnými zdroji energeticky děravý dům. A pak je to ještě otázka ekologické daňové reformy. Tou bych začal. Dělá rámec pro to, abychom mohli snížit dopady na kvalitu ovzduší, na klima, abychom mohli podpořit environmentálně příznivé trendy v energetice a v dopravě. Hlavním cílem je v souladu s cíli vlády připravit druhou etapu ekologické daňové reformy. První etapa je důležitá, ale v podstatě jde jenom o splnění směrnice 2003/96/ES, kdy energetické komodity, u kterých již nebude uplatňována výjimka, budeme zdaňovat od 1. 1. 2008, což se týká elektřiny, uhlí, plynu. Ve druhé etapě už bychom se rádi bavili třeba i o dopravě, která z první etapy úplně vypadla. V této oblasti existuje možnost daňové diferencovat, a tím pádem zvýhodnit pořizování vozidel s nízkými emisemi látek škodlivých pro lidské zdraví a s nízkými emisemi CO₂ na kilometr. Jinými slovy, pokud někdo potřebuje pro udržení sebeúcty jezdit vozidlem, které má emise 300 gramů CO₂ na kilometr, nechť si to zaplatí, když zároveň existují vozidla, kterými se dá jezdit za 100 gramů. V ochraně klimatu je to i otázka kvalitního dotažení NAPu, Národního alokačního plánu II, protože kolik bude povolenek, tolik bude vypuštěných tun CO₂ z regulovaných sektorů. Je to celá otázka green investment scheme, to znamená prodeje té části limitu, která se nerozdá v NAPu, protože ziskem z tohoto prodeje, pokud se Česká republika k němu rozhodne, budou financována opatření vedoucí k úsporám energie v bytových a rodinných domech, administrativních a veřejných budovách. Není ale všechno vázáno na ekologickou daňovou reformu, např. co se týče ochrany ovzduší. Je tu i řada administrativních opatření, která jsou v koaliční smlouvě a budeme na nich úzce spolupracovat s Ministerstvem dopravy, které má primárně v gesci dopravní problematiku. To jsou záležitosti typu rozšíření víkendového zákazu těžké nákladní dopravy nebo zpřísnění dohledu nad stanicemi technické kontroly a emisního měření. U nás jimi „projde“ jakékoli vozidlo, stojí to tak tisíc až dva tisíce korun, to vozidlo vůbec nemusí do stanice fyzicky přijet a pokud nedojde na nějaký extrémní průsvih, jako že se den poté, co údajně v pořádku prošlo STK, rozpadne na silnici na několik dílů, tak není páka, jak to řešit. To jsou záležitosti, které by pomohly. Ani bychom nemuseli vymýšlet nějaké nové cílové limity, protože jde jenom o to pro ty limity, které jsou, aspoň vynutit dodržování zákona, aby nám nejezdily po silnicích vraky. A také je to samozřejmě otázka toho, jak bude nastaveno plošné mýtné, které je také součástí koaliční smlouvy.

Mýtné nějak začalo fungovat. Jaký má vliv z hlediska ochrany životního prostředí?

Data zřejmě budeme mít až po prvním půlroce. Asi největší problém je, že je tendence zpoplatnění úseky objíždět. Mýtné prodražilo silniční dopravu, což v delším horizontu – ale to chce skutečně mít data za delší dobu – vede například k tomu, že se snižuje procento prázdných jízd.

To z dat uvidíte?

Při určité agregaci se to dá buď zjistit přímo, případně z vývoje na dopravním trhu i nepřímo, protože pokud by mýtné fungovalo, budeme mít méně malých firem, u kterých logicky vytížení aut je menší. Když jich firma má padesát, dokáže pružně nasazovat na různé sjednané přepravy třeba i vozidlo na zpáteční cestě. Když auta máte čtyři, šance je menší. Třeba švýcarské plošné mýto – tam skutečně, ať jedete po jakékoli komunikaci, tak platíte – vedlo k tomu, že se firmy poněkud zkoncentrovaly. Ne že by dopravci zkrachovali, ale firmy se začaly slučovat, řidiči přešli a větší firmy mají větší kapitálovou sílu pro obnovu vozového parku. Už dnes je mýtné diferencované podle emisních tříd vozidla. Původně směrnice říkala, že nejhorší vozidlo může platit jen o polovinu více než emisně nejlepší. Tehdy Ministerstvo dopravy navrhlo naprosto minimální rozdíl v kilometrickém poplatku v řádech desetihaléřů mezi emisně nejlepšími a nejhoršími. Ještě bývalý ministr Ambrozek se zasadil o to, aby rozdíl byl větší, až padesát procent. Následně se změnila směrnice a dneska může už emisně nejhorší auto platit o sto procent víc. Teď je úkol – a my si budeme dělat svůj vlastní podklad – připravit, jakým způsobem vše rozdělit v rámci těch sto procent, o které můžou platit více... Od roku 2008 už budou nové sazby elektronického mýta a my bychom si měli nejen hrát s procenty, ale měli bychom se podívat, kolik mýto dělá z celkových nákladů dopravce a co už je hranice, kdy se mu vyplatí uvažovat, že horší, řekněme eurojedničkové, auto, které stejně brzy bude fyzicky zcela opotřebené, už nahradí teď a že si nekoupí euročtyřkové auto, ale rovnou europětkové, které ještě není povinné, ale on ví, že na něj bude mít nižší sazbu a že ji bude třeba mít garantovanou po několik let podle toho, jaký systém bude zvolen. Takhle je to třeba v Německu, kde vím, že když si dnes koupíte europětkové auto, bude v nižší sazbě několik let a od určitého roku se dostane do střední sazby. Tyto věci je dobré zkoumat z pohledu toho, jaký mají reálný dopad na rozhodování dopravců. Ale naprosto zásadní bude plošný rozsah toho mýta. Když budou zpoplatněné všechny podstatné komunikace, to znamená kromě dálnic a rychlostních silnic i všechny silnice první třídy, což má být podle koaliční smlouvy od 1. 1. 2009, a zároveň má být jednáno s kraji o zpoplatnění vybraných silnic třetí třídy a o silnicích druhé třídy, v tom okamžiku se nevyplatí objíždět. Sazba nebude stejná, ale může se zase nastavit tak, abych na silnici druhé třídy neplatil jako na dálnici, protože komfort na dálnici je vyšší. Zároveň se může nastavit tak, aby se nevyplatilo po té silnici druhé třídy tranzitní nákladní dopravě

jezdit, protože je to pomalejší. Při plošném systému už se s tím dá velmi dobře pracovat. Existují na to docela slušné matematické modely.

Zmínil jste se o Švýcarsku. Jaký efekt mělo zavedení mýta ve Švýcarsku z hlediska ochrany životního prostředí?

Ve Švýcarsku došlo k mírnému poklesu silniční dopravy, snad s výjimkou její tranzitní složky. Došlo ke koncentraci dopravního sektoru, firmy se zvětšily, vytíženost vozidel může být vyšší. Co se týče obav, například vlivu na inflaci, byl naprosto minimální. Národní index nákladů domácností vzrostl asi o jedno promile. Klesla průměrná velikost vozidel – samozřejmě se zvýšil zájem o vozidla, která neplatí. Funguje to ale oběma směry. Kdo může, nakoupí si auta, která jsou pod limitem, a komu se vyplatí velké, snaží se koupit co největší, protože když už platí tu sazbu, ať toho odveze co nejvíc. Vylepšily se průměrné emisní charakteristiky u vozového parku, což souvisí s jeho obměnou.

Byl to jednoznačně vliv zavedení mýta?

Tyhle studie se dělají tak, že vezmou nějaký trend: vím, co se v té branži děje a teď hledám, jestli se tam náhodou nestalo něco jiného, co by mohlo být příčinou toho trendu, který je třeba přisuzován mýtnému. Ve Švýcarsku se kromě mýtného žádné velké změny v té době neděly, takže s velkou pravděpodobností to lze přisoudit mýtnému. Před zavedením plošného mýta rostl výkon silniční nákladní dopravy o sedm procent ročně, zatímco v prvním roce fungování mýta – to je efekt vždycky největší – nastal pokles o pět procent, přestože ekonomický růst pokračoval.

Energetika a ochrana ovzduší jsou záležitosti, o kterých mají lidé už nějakou představu, jak by to mělo vypadat. Ale představa udržitelnější dopravy je, myslím, nejméně konkrétní. Mohl byste říct vaši vizi udržitelnější dopravy?

Určitě. Jako u energetiky nejprve si musíme říct, kolik energie potřebujeme, protože nemá smysl vytáčet děravý dům, byť obnovitelnými zdroji, u dopravy první krok, který je možná zároveň institucionálně nejsložitější, je otázka, kolik dopravy chceme a zda skutečně veškerá doprava, která se v současné době realizuje, je ta nezbytná, respektive ta, která výrazně zlepšuje naši kvalitu života.

Kdo si tohle má říct? V národním měřítku...

To je otázka strategie vlády, ne jenom ministerstva životního prostředí: Jestli chceme podél dálnic připustit systém různě poházených zábavních, nákupních, skladovacích center, která jsou dostupná jenom autem. Tím pádem, jak to známe u Brna a koneckonců i u Prahy, ta dálnice se dost často tak zaplní nákupů chtivými lidmi, že se začne uvažovat o další dálnici. Přestože dálnice měla odlehčit původní silnici, tak už odlehčujeme té dálnici, která měla odlehčit... To je otázka, do jaké míry chceme připustit tuto

zbytnou dopravu. Jak přesně řešit problémy urban sprawlu a paneláků naležato za Prahou, které nejsou ani venkovem, ani městem, hustota obyvatelstva je tam taková, že se to těžko obsluhuje veřejnou dopravou, ale na druhou stranu tam lidí žije dost na to, aby, když se ráno vyřinou v automobilech na okresní silnici, ji totálně ucpali. Je to otázka, jak budeme nakládat s veřejným prostorem. Přiznám se, že na tohle nemám recept.

Na úrovni vlády už probíhala diskuse o otázce zbytné dopravy?

Já o ní nevím. Myslím, že pomoci by mohlo, ale to není nijak projednané, finanční zatížení zabírání nové plochy v krajině. Totéž se týká i průmyslových investic na zelené louce – nějaký odvod, který by stimuloval investice do původních brownfieldů. Tento krok už udělán byl, je součástí koaliční smlouvy, že se primárně budou využívat brownfieldy. Skončila doba, kdy přijde velký investor a někam si ukáže prstem a tam se to prostě postaví. Třeba Nemark se trefil do posledního kousku relativně zachovalého území na Mostecku. Samozřejmě je i na státu, aby něco takového finančně reguloval. Stále je nejlevnější stavět na zelené louce.

Jak se díváte z tohoto hlediska na to, co se tady odehrálo v posledních možná deseti letech – nové velké automobilky a podobné investice. Kdybyste býval měl příležitost to ovlivnit – vidíte to jednoznačně špatně?

To je otázka, z jakého hlediska se díváme. Z hlediska krajinného rázu, z hlediska hospodaření s plochou to samozřejmě špatně bylo. Z hlediska toho, jaká tady obecně panovala atmosféra a třeba z hlediska růstu HDP se to může jevit jinak. Já jsem člověk, který se dívá dopředu, takže konstatuji, že něco takového se tu stalo, mělo to takové a takové negativní dopady a že se musíme snažit, aby to do budoucna fungovalo jinak a že stát musí stimulovat umísťování těchto investic do stávajících brownfieldů. Ale samozřejmě to bude znamenat i nějakou finanční pomoc, protože když stavíte na poli, je to něco úplně jiného, než když dostanete průmyslový areál, začnete zkoumat, co máte pod zemí, a zjistíte, jaké jsou tam kontaminace... Investičně je to něco dost jiného a promyšlená státní politika je tam velmi důležitá.

Budete mít možnost vy jako náměstek ministra životního prostředí toto nějakým způsobem ovlivňovat? Nebo – chystáte se najít tu možnost?

Máme Politiku územního rozvoje, která se postupně bude aktualizovat a která definuje hlavní rozvojové osy. Samozřejmě je důležité, jak se podaří provázat ji s plánováním na nižších úrovních, protože vy si sice můžete definovat nějakou osu, ale někdo prostě vykoupí pozemky a začne stavět někde úplně jinde a najednou se ukáže, že tam tím pádem potřebuje postavit z veřejných prostředků velkou silnici, protože tam jezdí spousta nákladáků po silničce přes vesnice. Není to ale tak, že MŽP tady má primárně

gesci a půjde s tím do vlády a když to protlačí, tak to bude. My se budeme muset o tomhle velmi seriózně bavit s Ministerstvem pro místní rozvoj v rámci aktualizace této „jejich“ Politiky územního rozvoje. Takže to, co asi chcete slyšet, že máme tenhle nástroj a uděláme to takhle...

Ne, mně jde spíš o komunikaci s ostatními ministry – dopravy, pro místní rozvoj... Jestli budete iniciovat diskusi.

Určitě, ale nemám teď rozmyšleno, že to bude přesně takhle, přesně v téhle době a budu se bavit přesně s tímhle. Vidím to jako problém, který je koncepční. Nicméně v současné době mi zároveň velkou část mé kapacity zabírá řešení záležitostí, které se týkají ekonomického prostředí ve vztahu různých druhů dopravy. Což je další podstatná věc: když už se doprava realizuje, tak jakým druhem dopravy. O tom do značné míry rozhodují ekonomické podmínky a velmi výrazně může napomoci plošné zpoplatnění nákladní dopravy. Relativně se sníží finanční rozdíl mezi silnicí a železnicí.

Čili železnici jednoznačně preferujete? Potřebovala by finančně podpořit?

Určitě, ale není to jen otázka finanční. Je to i otázka, jaké služby je schopná nabídnout. České dráhy třeba mívají představu, že zákazníci za nimi přijdou sami, a ono to zdaleka není pravda. Co se týče silniční dopravy a mýtného, když bude větší zpoplatnění, přeprava se třeba uskuteční jiným druhem dopravy, ale mohou se i zkrátit rozvoze vzdálenosti. Dneska například máme obrovskou pekárnu a v supermarketu v Brně dostanete pražský chleba, v supermarketu v Praze brněnský, podle toho, kdo jakou zrovna má smlouvu. A ono se může stát při určité úrovni zpoplatnění nikoli, že budete bez chleba, ale že se prostě nevyplatí té obrpekárně rozvážet chleba nákladákem po celé republice a od určité vzdálenosti ten chleba z obrpekárny nebude a bude tam jiná, třeba taky větší, ale z regionu. Prostě se nevyplatí zboží vozit takhle daleko. To je věc ekonomických nástrojů v nákladní dopravě. Pak je to samozřejmě otázka administrativní. To se týká například nastavení lepších kontrolních mechanismů nad stanicemi technické kontroly a emisního měření. Čili postup je takový: Kolik dopravy? Jakým dopravním oborem? A třetí etapa je, že když už jedu autem, není nezbytně nutné, aby za vozidlem byl černý oblak dýmu. Je možno třeba i v návaznosti na ekologickou daňovou reformu, aby průměrné osobní vozidlo prodávané na evropském trhu v roce 2012 mělo emise do 120 gramů CO₂ na kilometr. Na jedné straně jsou náklady, vozidlo se bude muset vylepšit, takže bude dražší, na druhé straně jsou úspory, uživatel zaplatí méně za palivo. A stát má možnost zavést ještě daňový stimul pro ty, kdo si takové vozidlo koupí dřív. To se samozřejmě zavádí snáze někde, kde už buď mají registrační poplatky, který se platí jednorázově při registraci vozidla, nebo mají nějakou daň cirkulační, roční. My nemáme ani jedno, ani druhé pro vozidla běžných občanů, čili nás čeká politický krok něco takového zavést. Mohou tam

být i vozidla, pro která se poplatek zavede v naprosto minimální výši nebo třeba i v nulové, protože potřebujeme v první řadě zdanit vozidla, která mají velké emise, jelikož mají svoje najeto a byla vyrobena někdy v osmdesátých letech. A za druhé potřebujeme zdanit vozidla, která sice jsou moderní, ale protože mají třílitrový nebo ještě větší objem válců motoru a obrovskou spotřebu, tak, byť mají perfektní katalyzátor a nevychází z nich příliš emisí škodlivých pro lidské zdraví, mají obrovské emise oxidu uhličitého. Čili to bude kombinace těchto dvou faktorů tak, aby ta část dopravy, která se realizuje silniční dopravou a která třeba v řídké osídleném území má svoje nezastupitelné místo, se děla za co nejmenších škod na životním prostředí.

Jste z Plzně – jak dnes hodnotíte kauzu plzeňského obchvatu?

Plzeňský obchvat byl příkladem, kdy regionální reprezentace řekla: a bude to takhle a my to protlačíme. A přišla s řešením, které v současné době je funkční, je ovšem otázka jestli slavný tunel Valíkem musel stát tak astronomickou částku.

Kolik to bylo?

Přes půldruhé miliardy korun – při délce 380 metrů..

Co mohou lidé a obce sami dělat pro to, aby je ta obtížná doprava tolik neobtěžovala?

Co se týče obcí, záleží na jejich velikosti. Ve velkých městech, jako je Praha, Plzeň, hodně záleží na tom, aby si uvědomili, že nikde na světě se nepodařilo vyřešit automobilovou dopravu tím, že se pro ni vybudovala kapacitní infrastruktura. Nikde na světě nestačila, protože novou silnicí dáváte signál tomu, kdo dnes třeba použije auto jednou, dvakrát týdně, když ho opravdu potřebuje, že tady je úžasná široká silnice, kterou k cíli dojede rychle – do doby, než to napadne dostatečné množství lidí a silnice se zase zacpe. Tím se dává jasný signál pro větší používání osobního automobilu. Mluví se tu o latentní poptávce, která by se realizovala, kdyby pro ni byly prostorové podmínky. Nepovedlo se to ani americkým městům, která mají mnohem víc prostoru, mnohem víc prostředků, která šla do patrových, sendvičových dálnic. Někde je pak demontovali, protože zjistili, že tudy cesta nevede, protože pak je samozřejmě problém s křížením a celé město se stalo spíš takovou dálniční křižovatkou než prostorem ke slušnému životu. Základ je, že si musíme říct, kolik automobilové dopravy ve městě chceme, a pak se bavit o způsobech,

jak se na tuhle úroveň dostat. Je to otázka pozitivní a „negativní“ stimulace. Musím vytvořit kvalitní alternativu počínaje veřejnou dopravou přes cyklistiku až po pohyb pěších, ale je to i otázka jak administrativních, tak ekonomických regulujících opatření, kdy postupně jsou auta vytlačována z centra. Řada ulic je jednosměrných, je omezena tonáž. Ekonomické nástroje se týkají jak dopravy v klidu v řadě měst, která zavedla poměrně drahé systémy parkovacích automatů, tak je to třeba záležitost toho, co se zvažuje v Praze, a to je zpoplatnění vjezdů do centrálních částí. Přes parkovné se totiž nedosáhne na vozidla, která jenom projedou, a hlavně na ta, která parkují na vlastních stáních. To jsou třeba firemní vozidla, může jich být poměrně hodně. Malé obce jsou do značné míry pouze jakýmsi subjektem státní dopravní politiky, protože pokud stát preferuje výstavbu nových dálnic před budováním obchvatů...

A stát v téhle chvíli dálnice preferuje?

Dosud se to dělalo. Koaliční smlouva říká, že teď to bude obráceně, budeme preferovat obchvaty na stávající síti. Týká se to hlavně silnic první třídy, protože stávající dálnice a rychlostní silnice už vedou až na naprosté výjimky mimo zastavěné oblasti. Teď se má přístup změnit. V obcích jde o to, aby jim stát vyšel vstříc a tam, kde je doprava skutečně silná, aby ji vymístil mimo obec, a zároveň citlivě zpoplatňoval síť. Ale ta obec s tím těžko něco udělá.

Malá obec tedy potřebuje ochranu...

Vzhledem k tomu, že její pravomoci, které plynou ze zákona o pozemních komunikacích, jsou minimální, samozřejmě potřebuje hlavně rozumný přístup státu. My chceme v rámci Národního programu snižování emisí prozkoumat – uvidíme, jaká bude odezva z Ministerstva dopravy, už jsme jim to poslali v meziresortním připomínkovém řízení – i možnost, že by obce, kterými průtahy procházejí, měly větší pravomoc mluvit do toho, jak tam doprava bude vypadat. Zatím to vypadá tak, že když se někdo rozhodne, že to bude spojka pro kamiony, tak to tak prostě dopadne. Silniční správní úřad je takzvaná trojková obec, což nemusí být zrovna ta, kterou to pálí. Často jde o nějakou menší obec, která je jak jitřnice naditá na silnici, která byla takhle vymyšlená už, když jezdily formanské vozy. Řada cest se trasovala za Marie Terezie, dodneška se po nich jezdí i ve větších sídlech. Takže v malých obcích je to hodně o pomoci státu, případně kraje.

*Ptala se Hana Kolářová
Foto Jakub Kašpar*

EVROPSKÁ UNIE: ČESKO-BRITSKÉ VZTAHY V OBLASTI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Spolupráce České republiky a Velké Británie v oblasti životního prostředí má dlouhou tradici. Británie podporovala Českou republiku v průběhu devadesátých let až do vstupu do Evropské unie různými bilaterálními projekty.

Dosavadní britská podpora

Jedním ze způsobů podpory byla technická pomoc v rámci britského programu DFID (Ministerstvo pro mezinárodní rozvoj) zejména v oblasti implementace environmentálního acquis (např. podpora implementace směrnice IPPC, podpora zavádění Místní agendy 21, vytváření partnerství v komunitách). Další skupina projektů byla v České republice podporována přímo prostřednictvím grantového schématu DFID. Tyto projekty byly zaměřeny především na zvýšení účasti veřejnosti na rozhodování, vzdělávání v oblasti ochrany životního prostředí, na ochranu přírody a podporu nevládních environmentálních organizací. Prostřednictvím programu Phare realizovala Velká Británie na MŽP tři twinningové projekty v oblasti ochrany vod a integrované prevence znečištění.

V současné době probíhá intenzivní spolupráce při řešení konkrétních otázek na národní, evropské i mezinárodní úrovni, především však s ohledem na projednávanou problematiku v Evropské unii. Mezi poslední společné aktivity patří například podpora „zelených“ veřejných zakázek (Green Public Procurement) či v oblasti změny klimatu.



Sir David King hlavní vědecký poradce britské vlády (vpravo uprostřed) při jednání s českým ministrem životního prostředí Martinem Bursíkem.

Foto MŽP, Samuel Kašpar

Velká Británie a ochrana životního prostředí

Ve Velké Británii je na centrální úrovni odpovědné za ochranu životního prostředí Ministerstvo životního prostředí, výživy a rozvoje venkova (DEFRA – De-

partment of Environment, Food and Rural Affairs). Ve své pětileté strategii¹ si DEFRA stanovila tři klíčové priority:

- poskytnout čistší, zelenější, bezpečnější a zdravější místní životní prostředí
 - změnit chování vlády, podniků, farmářského sektoru a spotřebitelů, aby se snížily negativní dopady na životní prostředí
 - postavit se výzvě změny klimatu včetně zavedení nových opatření ke zvýšení energetické účinnosti
- Stav životního prostředí² se v Británii díky řadě přijatých opatření v posledních letech znatelně zlepšil.

V oblasti **ochrany ovzduší** došlo ke snížení emisí prachových částic PM₁₀ o 55 % mezi léty 1980 a 2004 a emisí oxidu siřičitého SO₂ o 77 % (na úroveň 833 tis. tun v roce 2004). Největší podíl na emisích SO₂ má spalování uhlí a topných olejů. Emise oxidu dusíku (NO_x) klesly o 41 % mezi roky 1980 a 2004 (na úroveň 1621 tis. tun v roce 2004). Emise z dopravy dosáhly nejvyššího stupně v roce 1989 (1,33 mil. tun), ale mezi roky 1996–2004 klesly o 44 %. Nicméně přetíženi z individuální dopravy zůstává stále velkým problémem – silniční doprava stoupla o celých 80 % mezi léty 1980 a 2003. Emise z energetiky se snížily o 13 % v letech 1999–2004, ale v současné době je zaznamenán opět negativní trend. V roce 2004 silniční doprava a energetický průmysl vypouštěly téměř dvě třetiny celkových emisí.

Pozitivní trend je i v oblasti **kvality vody**. V roce 2005 bylo zaznamenáno 71 % řek v Anglii s dobrou kvalitou vody oproti 66 % v roce 1995.

Zlepšuje se i stav v **odpadovém hospodářství**. Recyklace domácího odpadu se zvýšila z 6 % v roce 1996 na 22 % v roce 2005. Stále se však zvyšuje produkce komunálního odpadu, což pro Británii představuje jeden ze závažných problémů.

Pozitivní vývoj je také ve zvyšování podílu **obnovitelných zdrojů energie (OZE)** na výrobě energie. Elektrina z OZE stoupla v roce 2005 na 4,2 % (v roce 1990 pouze 1,8 % a v roce 2004 3,6 %). Největší podíl na OZE mají vodní elektrárny, ale stále roste využití biomasy a větrné energie (zvýšení o 2,4 GWh v letech 1996–2005). Cílem britské vlády je zvýšit výrobu elektřiny z OZE na 10 % do roku 2010.

Británie je celkem úspěšná i ve zvyšování podílu úspor energie. Patří mezi vedoucí země EU v pod-

¹ *Delivering the Essentials of Life – DEFRA's Five Year Strategy*

² *Uvedené údaje jsou citovány z dokumentu „The Environment in your pocket 2006“, vydala DEFRA v říjnu 2006 a „The European Environment – State and Outlook 2005“, vydala Evropská agentura životního prostředí v roce 2006*

poře inovací a technologií šetrných k životnímu prostředí.

Nepochybně v posledním desetiletí přešla Velká Británie z pozice spíše pasivního člena Evropské unie do role evropského leadera v oblasti životního prostředí, zejména v oblasti změny klimatu.



*Vicepremiér vlády Velké Británie John Prescott se při své návštěvě v Praze setkal s ministrem životního prostředí Martinem Bursíkem a ministrem zahraničních věcí Karlem Schwarzenbergem
Foto MŽP, Martin Mašín*

Změna klimatu prioritou britské vlády

Problematika ochrany klimatu se stala prioritou britské politiky, nejen ministerstva životního prostředí, a to jak na národní tak mezinárodní úrovni. Mezi nedávno přijaté dokumenty patří **Národní program změny klimatu** (UK Climate Change Programme) z roku 2006. Program deklaruje úsilí Británie v oblasti ochrany klimatu na mezinárodním poli a popisuje národní strategii snižování emisí ve vztahu k jednotlivým sektorům.

V nedávné době byl vytvořen **návrh zákona o změně klimatu** (Climate Change Bill), první svého druhu na světě, stanovující dlouhodobý legislativní rámec pro dosažení národního cíle v redukci emisí skleníkových plynů a pro adaptační opatření na vlivy změny klimatu. Hlavním cílem je snížení emisí skleníkových plynů o 26–32 % do roku 2020 a o 60 % do roku 2050 oproti úrovni roku 1990. Návrh je nyní ve veřejném projednávání.

Pro britskou vládu byla také zpracována průlomová Sternova zpráva vydaná v listopadu 2006 v Londýně. Zpráva se zabývá především dopady změny klimatu na ekonomiku a naznačuje, že je stále možné vyhnout se negativním a nejhorším dopadům změny klimatu, a to prostřednictvím okamžité realizace účinných opatření.

V oblasti změny klimatu Británie působí velice aktivně nejen na domácí půdě, ale také v mezinárodním kontextu.

Aktivita v České republice

Například v České republice již druhým rokem Britské velvyslanectví v Praze ve spolupráci s Britskou radou zorganizovalo sérii akcí k problematice změny

klimatu. V roce 2006 probíhala kampaň Město bez emisí, která vyvrcholila konferencí v Senátu Parlamentu ČR.

V dubnu letošního roku proběhla akce pod názvem Climate Change – Opportunity through Action, jejímž cílem byla podpora debaty na téma změny klimatu mezi mládeží, odbornou veřejností a rovněž mezi politickými představiteli v České republice. Při této příležitosti navštívil 10. dubna 2007 Českou republiku **britský vicepremiér John Prescott**, který v rámci návštěvy jednal s několika českými politiky včetně místopředsedy vlády a ministra životního prostředí Martina Bursíka. Jednali spolu zejména o problematice změn klimatu, dopravě ve městech a energetických otázkách. John Prescott mimo jiné zmínil nově zavedený poplatek za změny klimatu (Climate Change Levy). Jde o poplatek zejména pro těžký průmysl, který má přispět ke snižování emisí CO₂ a pomoci k přechodu na nízkouhlíkové technologie. Hovořili spolu také o daňových i jiných úlevách pro automobily s alternativním pohonem (např. hybridní auta). V oblasti dopravy také diskutovali o opatřeních snižujících zátěž z individuální dopravy, včetně ekonomických nástrojů – např. zavedení poplatků z přetížení dopravy ve městech. V Londýně vedlo zavedení mýta za vjezd do centrální části města ke 30% snížení dopravního zatížení již během prvního roku. Byla dohodnuta úzká spolupráce zejména v oblasti snižování emisí skleníkových plynů, v oblasti obnovitelných zdrojů energie, energetických úspor a zlepšování kvality životního prostředí ve městech.

Ministr Bursík se také v dubnu t.r. setkal s **hlavním vědeckým poradcem britské vlády, Sirem Davidem Kingem**, který se v Praze mimo jiné účastnil konference na téma Průmysl a ochrana klimatu organizované britskou ambasádou v Praze. Hlavním tématem rozhovoru byly změny klimatu, a to zejména snižování emisí skleníkových plynů, podpora obnovitelných zdrojů energie a investice do inovací a environmentálních technologií.

Budoucí spolupráce

Zcela jistě budou česko-britské aktivity v oblasti životního prostředí pokračovat minimálně stejně intenzivně jako doposud, ať už v oblasti ochrany klimatu Země nebo v jiných oblastech, jako je udržitelná doprava, úspory energií či v jiných klíčových otázkách.

V dialogu na politické úrovni bude ministr Bursík pokračovat s britským ministrem pro změnu klimatu **lanem Pearsonem**, který byl pozván jako zvláštní host k diskusi o politice změny klimatu a energetiky na zasedání ministrů životního prostředí zemí Visehradské skupiny 24.–25. května 2007 v Praze.

Závěrem lze konstatovat, že v řadě případů nám mohou být zkušenosti Velké Británie a jejího dynamického přístupu k prosazování politiky životního prostředí příkladem.

*Veronika Hunt Šafránková, ředitelka odboru
Evropské unie, MŽP*

BIODIVERZITA:

KLIMATICKÁ ZMĚNA A BIOLOGICKÁ ROZMANITOST

Dne 22. května 1992 byl v Nairobi po dlouhých jednáních skupiny odborníků a právníků přijat konečný text jedné z nejvýznamnějších mezinárodních smluv z oblasti životního prostředí – Úmluvy o biologické rozmanitosti. Tento den byl proto později zvolen za Mezinárodní den biologické rozmanitosti. Původně byl určen 29. prosinec – den, kdy v r. 1993 vstoupila Úmluva o biologické rozmanitosti v platnost. Závěr kalendářního roku se však pro připomenutí významu Úmluvy příliš neosvědčil, takže byl přesunut na květnový, pro Úmluvu další významný den.

Za téma pro jeho oslavy v r. 2007 byl vybrán jeden z neaktuálnějších problémů diskutovaný i na vrcholné politické úrovni – změna klimatu a její vazba na biologickou rozmanitost. Zprávy vypracované odborníky sdruženými v Mezivládním panelu pro změnu klimatu (Intergovernmental Panel on Climate Change – IPCC), údaje zveřejněné v rámci Millennium Ecosystem Assessment (MA) v r. 2006, jakož i prohlášení Evropské unie z 10. ledna 2007 předpovídají změny, jež ovlivní významně život na jednotlivých kontinentech. Druhá část v pořadí již čtvrté zprávy IPCC z dubna 2007 je zaměřena na vlivy klimatických změn na ekosystémy, biologickou rozmanitost a ve svých důsledcích i na lidstvo. (Byla podrobněji rozebrána ve Zpravodaji č. 5/2007.)

Podle uvedených zpráv dochází ke změnám v zalednění severských moří i k tání ledovců, což se projevuje mimo jiné zvyšováním mořské hladiny. Změňují se dostupné vodní zdroje především v Africe, zvyšuje se nestabilita půdního podloží, což vede k sesuvům půdy. Zvýšené teploty ovlivňují vegetační procesy, takže řada živočišných a rostlinných druhů se bude posunovat více k pólům a do vyšších nadmořských výšek. Živočišné a rostlinné druhy se musí vypořádat se změnami podmínkami prostředí a těm, které nebudou schopny se přizpůsobit, hrozí vyhubení. Předvídané změny budou mít ve svých důsledcích vliv i na lidské zdraví.

Probíhající i očekávané změny působí nepříznivě na stav biodiverzity, což se projevuje např. změnami v rozšíření druhů, jejich větším vymíráním, změnou délky vegetačního období rostlin. Na druhé straně však právě biologická rozmanitost a opatření na její ochranu mohou přispět ke snížení nepříznivých dopadů změn klimatu či k lepší adaptaci na ně. Sem patří například obnova a zachování přírodních ekosystémů, ochrana a rozvoj ekosystémových služeb, ochrana stanovišť ohrožených druhů, vytváření chráněných zón a vytváření sítě chráněných oblastí odpovídající předvídaným změnám.

Uvedené změny se projevují v různé míře v různých ekosystémech. Mezi nejvýznamnější pro lidstvo, především z hlediska obživy stále rostoucí lidské populace, patří zemědělské ekosystémy. Zde se změny projevují například zvýšeným výskytem chorob a větším šířením plevelů, zejména invazních druhů, větší expozicí ke stresům z vysokých teplot, nepříznivými změnami ve srážkovém režimu, vyšším stupněm ztrát živin v důsledku vyluhování silnými dešti, větší erozí půdy v důsledku silných větrů,

větším výskytem požárů v suchých oblastech a posunem současných agroekosystémů až o stovky kilometrů ve směru geografickém a stovky metrů v nadmořské výšce, s důsledkem rizik pro rostlinné a živočišné druhy. Vzhledem k těmto skutečnostem bude třeba zlepšit hospodaření se zemědělskou půdou a genetickými zdroji. Zvýší se závislost států na vzájemné výměně genetických zdrojů a potřeba jejich ochrany, vzroste poptávka po zdrojích s vysokou stabilitou výnosů i kvality, kterou zajišťují především krajové odrůdy či plané příbuzné druhy vyšlechtěných odrůd.

Další významný ekosystém představují lesy, které patří k nejrozšířenějším, pokrývají zhruba jednu třetinu zemského povrchu. Zároveň jsou velmi citlivé na změny teploty i srážek. Na rozdíl například od zemědělských plodin jsou druhy lesních dřevin hůře schopné posunu do severnějších zeměpisných šířek v důsledku klimatických změn. Nezastupitelná je jejich úloha v pohlcování uhlíku (odhadem obsahují 80 % uhlíku zachyceného terestrickou vegetací). Správné hospodaření by mělo zabránit fragmentaci lesů, jejich přeměně na plantážový způsob obhospodařování a mělo by využívat méně intenzivní způsoby obhospodařování.

S lesními ekosystémy úzce souvisí horské ekosystémy, kde dochází k posunu druhů do vyšších nadmořských výšek a k vymírání alpských druhů, které nemají již možnost tohoto posunu. Tání horských ledovců ovlivňuje retenční schopnost pohoří i ekosystémy při dolním toku řek. Důležité je správné hospodaření v pramenných oblastech, zastavení odlesňování a obnova poškozených ekosystémů. Podobně je možno sledovat změny a přijímat opatření i v dalších základních typech ekosystémů, tj. vodních, pobřežních a ostrovních, na druhé straně i suchých a subhumidních.

Sekretariát Úmluvy o biologické rozmanitosti připravil při příležitosti Mezinárodního dne biologické rozmanitosti v r. 2007 různé materiály seznamující nejen odborníky, ale i širší veřejnost s důsledky změn klimatu a se vzájemnou vazbou těchto změn a stavem biologické rozmanitosti, i s potřebnými opatřeními na její ochranu.

*Milena Roudná,
konzultant, odbor rozvojové a projektové spolupráce
MŽP
Foto autorka*

EVROPSKÁ UNIE: NEJVĚTŠÍ SVĚTOVÝ PROGRAM NA PODPORU VĚDY

Evropská unie (EU) tvoří spolu s USA a Japonskem v celosvětovém měřítku nejvýznamnější střediska vědy, výzkumu a technického vývoje. 1. ledna 2007 začal vůbec největší program na podporu vědy na světě. Nese se ve znamení dvou sedmiček. Jedná se totiž o v pořadí již 7. rámcový program Evropského společenství (ES) pro výzkum a vývoj a potrvá sedm let, tedy do roku 2013.

Pro ekonomiku schopnou udržitelného růstu

Badatelé v členských státech EU obdrží v tomto období celkem 54,4 miliard eur (1,52 bilionu Kč). Není žádným tajemstvím, že Evropská komise (EK) původně požadovala, aby na vědu, výzkum a vývoj šlo z rozpočtu ES v příštích sedmi letech 70 miliard euro (1,96 bilionu Kč). Při projednávání 7. rámcového programu v Evropské radě a Evropském parlamentu členské státy EU uvažovaný rozpočet snížily z obav, že by jinak musely sáhnout na štědré dotace vyplácené zemědělcům v rámci opakovaně reformované Společné zemědělské politiky (CAP). I tak na první pohled ohromující částka ve skutečnosti představuje pouhý zlomek finančních prostředků, plynoucích z rozpočtů ES na podporu zemědělcům nebo na výstavbu dopravní infrastruktury.

Lisabonská strategie, přijatá vrcholnými představiteli členských států EU v březnu 2000, si vytyčila značně ambiciózní cíle: do roku 2010 přeměnit EU v nejkonzukreschopnější a nejdynamičtější ekonomiku na světě, založenou na znalostech a schopnou udržitelného růstu s více a lepšími pracovními příležitostmi a s posílenou sociální soudržností. Náskok, který i přes existenci celé řady jednoznačně špičkových vědeckovýzkumných pracovišť v členských státech mají před EU ve vědě, výzkumu a technickém vývoji USA a Japonsko, se příliš nesnižuje. Navíc Evropě začíná v tomto směru dýchat na záda Čína. Vždyť v období 1995–2006 se počet čínských badatelů zvýšil o neuvěřitelných 77 %!

Jestliže bychom porovnávali, nakolik se v jednotlivých státech podílejí státní i soukromé investice do vědy, výzkumu a technického vývoje na HDP, zjistíme, že v případě Japonska činí tato hodnota 3,2 %. USA dávají na vědecké bádání a vývoj technologií 2,6 % HDP. Naopak v EU se tyto investice určitou dobu držely na 1,1 % HDP a teprve v roce 2006 dosáhly 1,9 (počítáno bez Rumunska a Bulharska). A to ještě jenom v důsledku toho, že některé státy, jako je Švédsko (4 % HDP) nebo Finsko (3,5 % HDP), průměr Evropské unie jako celku výrazně zlepšují. Z tohoto hlediska Česká republika, byť je v tomto z nových členských států spolu se Slovinskem nejlépe, zůstává pod průměrem EU: z hrubého domácího produktu vyčleňujeme na vědu, výzkum a vývoj 1,3 %, přičemž k viditelnému nárůstu došlo teprve v posledních několika málo letech.

Ve snaze zvrátit popsaný trend si ES stanovilo jako cíl navýšit do roku 2010 podíl investic do výzkumu a technického rozvoje na 3 % svého HDP. Zatím je splnění tohoto značně ambiciózního závazku v nedohlednu. A právě 7. rámcový program ES pro

výzkum a vývoj má napomoci současnou situaci změnit.

Zastavit odliv mozků

Jedním z dlouhodobých problémů, který sužuje vědu a výzkum na našem kontinentě, zůstává masový „odliv mozků“. I když EU vychovává proporcionálně víc mladých badatelů než USA či Japonsko, talentovaní postgraduální studenti pracující na doktorské disertaci a mladí vědečtí pracovníci houfně odcházejí za lepšími pracovními podmínkami na prestižní univerzity a vědeckovýzkumné ústavy v USA a v posledním době i v Japonsku a některých zemích jihovýchodní Asie.

7. rámcový program ES pro výzkum a vývoj proto zavádí nový způsob, jak podporovat mladé badatele. Evropská výzkumná rada (ERC) vybere 250 nejzajímavějších vědeckovýzkumných projektů mladých odborníků a na každý z nich vyčlení ročně až 300 000 euro po dobu až pěti let. Celkem tak může výzkumník obdržet až 1 500 000 euro. K popsanému schématu je nutné podotknout dvě ne nepodstatné věci. Příjemcem grantu mohou být badatelé dva až osm let po získání doktorátu (PhD.). Toto opatření dává šanci ženám, které přeruší profesní kariéru a vychovávají potomky. Navíc grant obdrží přímo mladý výzkumník, a nikoli instituce, která ho zaměstnává. Může proto ze svého pracoviště odejít do jiného členského státu EU, aniž by o získaný projekt přišel.

Kampaň, pojmenovaná po proslulé badatelce polského původu Marie Curie-Sklodowské, se zaměří především na podporu výzkumu a vývoje v malých nebo středních soukromých podnicích. Zejména poznatky z vývoje soudobých technologií právě v malých firmách mohou být využity v praxi dříve a účinněji než v případě velkých výzkumných středisek. Bohužel malé privátní firmy v ČR tuto možnost téměř nevyužívají, i když nezřídka přicházejí s novými nápady či inovacemi.

Co vědci kritizují

Výzkumníci z členských států EU v souvislosti se zahájením 7. rámcového programu žehrají na přílišné papírování při podávání přihlášky do veřejných soutěží o grant. Někteří se proto raději přihlásí do programů financovaných grantovými agenturami v jednotlivých zemích nebo hledají jiné zdroje včetně nejrůznějších nadací či soukromých sponzorů. Národní grantové agentury také obvykle vyhláší konkrétnější témata, šitá řešitelům více na míru. Jistě chválná snaha vytvořit pro řešení odborných problémů mezinárodní týmy špičkových expertů

vede občas k tomu, že se seznam institucí podávajících společnou přihlášku do soutěže prodlužuje na úkor nezbytné kvality. Zatímco v prvních rámcových programech tehdy ještě Evropského hospodářského společenství (EHS) pro výzkum a vývoj směřovala naprostá většina finančních prostředků přímo do vědy, výzkumu a technického rozvoje, dnes nemalý podíl podpory spolyká vytváření různých společných vědeckovýzkumných pracovišť pro účely daného projektu nebo pořádání rozmanitých konferencí, seminářů, kulatých stolů a porad.

Administrativa při zpracování návrhu, realizaci a ukončení projektu bude v 7. rámcovém programu jednodušší, než tomu bylo v minulosti. Při hodnocení návrhů se bude více přihlížet k prokazatelným výsledkům uchazečů a méně k počtu členských států EU, v nichž působí.

Dosavadní výzkum životního prostředí

Předcházející 6. rámcový program ES pro výzkum a vývoj, který probíhal v období 2002–2006, bádání v oblasti životního prostředí přál. Evropské společenství totiž zařadilo mezi jeho sedm priorit vedle tak aktuálních otázek, jako jsou technologie informační společnosti, nanotechnologie (technický obor, který se zabývá tvorbou a využíváním technologií v měřítku řádově nanometrů, tj. miliardtin metru, což je přibližně tisícina tloušťky lidského vlasu), víceúčelové materiály a nové výrobní postupy, kvalita potravin a jejich bezpečnost či výzkum vesmíru, hned dvě témata, související s biologickou rozmanitostí (biodiverzitou). Kromě biologie, ge-

nomiky (vědního oboru, jehož snahou je určit úplnou primární strukturu, tj. pořadí bází DNA studovaného druhu a vytěžit z této znalosti co nejvíce informací, zejména určit jednotlivé geny a jejich funkční vztahy) a biotechnologií tak byly z rozpočtu ES podpořeny i rozmanité vědeckovýzkumné programy a projekty zabývající se otázkami udržitelného rozvoje, globálními změnami a ekosystémy. Posledně jmenované značně široké téma zahrnovalo také výzkum, související s energetikou a dopravou, a v rámcovém programu na něj bylo vyčleněno 2,1 miliardy euro (58,8 miliard Kč).

A právě zmiňovaná podpora umožnila zahájit jako součást 6. rámcového programu hned několik rozsáhlých projektů, zaměřených na různé aspekty biodiverzity, do nichž se zapojily desítky řešitelských týmů ze stávajících členských států a tehdy ještě kandidátských zemí. Jejich stručný přehled přináší rámeček. Některé z nich pokračují i po skončení 6. rámcového programu a účastnit se jich mohou i výzkumníci ze zemí, které nejsou členskými státy EU a ani o to neusilují. Z menších, alespoň na poměry EU, projektů jmenujme alespoň BioScore (hodnocení dopadu lidské činnosti na biodiverzitu pomocí výskytu a početnosti jednotlivých druhů planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů, http://www.ecnc.nl/BioScore/Index_529.html), Eumon (příprava monitorovacích metod a systémů pro druhy a biotopy významné pro Evropské společenství, <http://www.eumon.ufz.de>) a Rubicode (soustřeďující se na změnu ekosystémů a ekosystémových služeb v prostoru a čase, <http://www.rubicode.net>).

Velké výzkumné projekty, využitelné v péči o biodiverzitu a podpořené 6. rámcovým programem Evropského společenství pro výzkum a vývoj

ALTER-Net

Zaměřen na koordinaci evropských pracovišť zabývajících se dlouhodobým výzkumem suchozemských a sladkovodních ekosystémů a jejich biodiverzity; cílem je navrzení a vypracování přístupů, umožňujících hodnotit a předvídat změny biodiverzity, strukturu, fungování a dynamiku ekosystémů a vyhodnotit společenské a hospodářské dopady úbytku biodiverzity a vztah veřejnosti k tomuto jevu. <http://www.alter-net.info>

ALARM

Zabývá se hodnocením činitelů ohrožujících biodiverzitu suchozemských a sladkovodních ekosystémů, jako je změna podnebí, biologické invaze, cizorodé látky v prostředí, úbytek opylovačů a společenské a hospodářské tlaky ve velkém, konkrétně kontinentálních měřítku. <http://www.alarmproject.net>

HERMES

Cílem je přispět k poznání biodiverzity, struktury, fungování a dynamiky hlubokomořských ekosystémů, jako jsou ekosystémy podmořských hor, otevřených mořských prahů, mořských příkopů nebo chladnomilných korálových útesů u evropského pobřeží. <http://www.eu-hermes.net>

MarBEF

Řeší problematiku mořské biodiverzity na všech třech základních úrovních (genetická, druhová a ekosystémová) a fungování různých typů mořských a pobřežních ekosystémů, na rozdíl od předcházejícího nikoli jen hlubokomořských. <http://www.marbef.org>

EDIT

Usiluje o lepší koordinaci evropských vědeckovýzkumných pracovišť, zabývajících se taxonomií. Má tak napomoci překonat roztržitost evropského taxonomického výzkumu. Součástí projektu je i nezbytný rozvoj bioinformatiky. <http://www.e-taxonomy.eu>

Výhledy životního prostředí včetně změny podnebí

A jak je na tom výzkum a vývoj v nedávno zahájeném 7. rámcovém programu? Zmiňovaný koncepční dokument stanovuje na období 2007–2013 pro výzkum a vývoj financovaný z rozpočtu ES celkem devět podprogramů. Předpokládáme, že na jejich podporu poskytne ES v uvedeném období 32 miliard euro (896 miliard Kč). Již při prvním pohledu na témata 7. rámcového programu je patrné, že některé otázky, v různé míře související se životním prostředím, řeší také jiná témata než podprogram *Životní prostředí včetně změny podnebí*. Příkladem mohou být biotechnologie, organické zemědělství nebo zemědělství s nízkými energetickými vstupy či energetické technologie a inovace dopravních prostředků, šetrných k životnímu prostředí.

Finanční prostředky, které jsou v roce 2007 v rámci tématu *Životní prostředí včetně změny podnebí* k dispozici pro řešení jednotlivých úkolů, dosahují 200 milionů euro (5,6 miliardy Kč). I když jde pouze o jeden z celkem sedmi roků, může jejich rozdělení ledacos naznačit o celkovém směřování výzkumu a vývoje v životním prostředí v EU v blízké budoucnosti.

Největší část letos dostupných finančních prostředků (38%) bude věnována vývoji environmentálních technologií, zaměřených na vodní zdroje, půdu, ovzduší a odpady. Téměř stejná částka připadne také na výzkum činitelů (hnacích sil) ovlivňujících životní prostředí. Pod tímto poněkud širokým pojmem se skrývá mj. otázka, kterou politici i daňoví poplatníci v západní Evropě vnímali v posledním desetiletí ze životního prostředí jako nejaktuálnější problém – probíhající a očekávaná změna podnebí. Ostatně, stačí si v této souvislosti vy-

Témata 7. rámcového programu ES pro výzkum a vývoj (Program „Spolupráce“), 2007–2013

- 1) Zdraví – důraz je kladen na využití poznatků lékařského a dalšího výzkumu v praxi. Klinický výzkum se bude zabývat řadou nemocí, jako je rakovina, choroby oběhového systému a duševní a nervová onemocnění, zejména související se stárnutím (Alzheimerova nebo Parkinsonova choroba). Pozornost bude věnována infekčním chorobám včetně AIDS a ptací chřipky (6 miliard euro = 168 miliard Kč).
- 2) Potraviny, zemědělství a biotechnologie – výzkum se soustředí na bezpečnost potravin a potravinových řetězců, nemoci související s výživou, preferenci spotřebitelů při nákupu potravin a na dopady potravin a výživy na lidské zdraví (1,9 miliardy euro = 53 miliard Kč).
- 3) Informační a komunikační technologie – podpora vývoje nových informačních technologií pro průmysl i domácnosti, zejména těch, kde je EU na světové špičce, kupř. integrovaných mikrosystémů (9,1 miliard euro = 255 miliard Kč).
- 4) Nanovědy, nanotechnologie, víceúčelové materiály a nové výrobní technologie – cílem je získat nové znalosti pro převratné technické aplikace tak, aby bylo možné přeměnit průmysl v EU, až dosud založený na zdrojích, na průmysl vycházející ze znalostí. Zvýšená pozornost bude věnována nanotechnologiím (3,5 miliardy euro = 98 miliard Kč).
- 5) Energetika – klíčové vědeckovýzkumné činnosti tohoto tématu se týkají obnovitelných zdrojů včetně biopaliv a snižování emisí CO₂ vypouštěných civilizací do ovzduší. Technický vývoj se zaměří především na zvyšování energetické účinnosti (2,3 miliardy euro = 64 miliard Kč).
- 6) Životní prostředí včetně změny podnebí – 1,8 miliardy euro = 50 miliard Kč.
- 7) Doprava – bude podpořen výzkum a vývoj, zabývající se bezpečnějšími a k životnímu prostředí šetrnějšími způsoby dopravy, jako je vývoj „čistých“ a účinných motorů a pohonných hmot. Financován bude i evropský systém globální družicové navigace Galileo (4,1 miliardy euro = 115 miliard Kč).
- 8) Společensko-ekonomické vědy a ekonomické obory – výzkum bude řešit řadu společenských otázek, jako je zaměstnanost, hlavní trendy ve vývoji evropské společnosti a jejich důsledky, kvalita života, migrace a účinnost modelů, prognóz a scénářů (0,6 miliardy euro = 17 miliard Kč).
- 9) Vesmír – vytvoření GMES (systém globálního monitorování životního prostředí a bezpečnosti, využitelného při odstraňování důsledků přírodních pohrom a změny podnebí) a vývoj teleskopů umístěných ve vesmíru (1,4 miliardy euro = 39 miliard Kč).

Struktura podprogramu „Životní prostředí včetně změny podnebí“, 7. rámcový program ES pro výzkum a vývoj, 2007–2013

- Tlak na životní prostředí a podnebí
- Životní prostředí a zdraví
- Přírodní katastrofy
- Ochrana a udržitelná péče o přírodní a umělé zdroje
- Vývoj mořského prostředí
- Environmentální technologie pro udržitelnou péči a ochranu přírodního a člověkem vytvořeného prostředí
- Ochrana, zachování a zlepšování stavu kulturního dědictví
- Hodnocení, ověřování a zkoušení technologií
- Pozorování Země
- Nástroje hodnocení udržitelnosti rozvoje
- Šíření výsledků výzkumu

bavit reakci Evropské komise, vrcholných představitelů Spojeného království či SRN, médií a nevládních organizací a občanských sdružení na začátkem února 2007 zveřejněnou 4. zprávu Mezivládního panelu pro změnu klimatu (IPCC). Navíc EU se netají zřejmým úmyslem hrát v ochraně klimatu v celosvětovém měřítku vedoucí roli. Výzkum se v této oblasti zaměří na fungování systému Země a podnebí a jejich náhlé změny, stabilitu hlubokomořských proudů, podnebí v souvislých, na sebe navazujících městských aglomeracích (*megapolis*), okyselování (*acidifikace*) světového oceánu, vliv změny podnebí na citlivé horské oblasti a společensko-hospodářské dopady změny podnebí.

Péče o zdroje a pozorování biosféry

Více než čtvrtinu financí ve výzkumu a vývoji v životním prostředí vyčlenilo Evropské společenství pro rok 2007 na bádání související s ochranou a udržitelnou péčí o zdroje. Větší část finanční podpory připadne v této podkapitole na další problematiku, která je pro ES politicky, ekonomicky a sociálně značně ožehavá, a tou je využívání výsoštných vod jednotlivých členských států EU i obrovských ploch světového oceánu, na něž se nevztahuje jurisdikce žádného státu (mezinárodní vody). Přístup členských států EU k využívání hospodářsky důležitých mořských organismů stanovuje Společná rybářská politika (CFP). I když zejména ve vnitrozemských členských státech EU není ani zdaleka tak známá jako již zmiňovaná Společná zemědělská politika, vyvolává i ona mezi různými zájmovými skupinami značné emoce, především kvótami pro odlov jednotlivých komerčně významných druhů ryb a nemalými dotacemi do tohoto odvětví. Současně se každý může na vlastní oči přesvědčit o neuspokojivém stavu pobřeží a pobřežních vod v Evropě. Vedle pokračující zástavby mořského pobřeží se nedaří výrazněji snižovat znečištění pobřežních oblastí cizorodými látkami a nadbytečnými živinami, hlavně dusíkem a fosforem (*eutrofizace*). Další granty se budou zabývat péčí o vodní zdroje včetně dočasných vod a celých povodí, půdou a dezerifikací, urbanismem, lesy a nakládání s odpady.

Více než pětina finanční podpory, kterou v letošním roce EK udělí vědeckovýzkumným projektům zaměřeným na životní prostředí včetně změny podnebí, se týká pozorování Země. Biosféra představuje složitou soustavu přímých a zpětných vazeb, působícími mezi jejími jednotlivými složkami. Jestliže se vědci snaží vyhodnotit stav, změny a vývojové trendy určité složky životního prostředí ze skutečně celosvětového pohledu, narážejí až příliš často na překvapivý nedostatek spolehlivých a vzájemně porovnatelných údajů. Finance z rozpočtu ES poslouží v první řadě sledování globálního koloběhu uhlíku a monitorování seismické činnosti, půd, vod a hlubokomořských ekosystémů. Stranou zájmu nezůstane ani vzájemná porovnatelnost a propojenost nejrůznějších globálních monitorovacích soustav a sdílení často pracně získaných údajů. Předpokládáme, že výsledky projektů využijeme mj. při předvídání přírodních a člověkem vyvolaných pohrom a odstraňování jejich důsledků, ve zdravotnictví a veterinární medicíně, pro lepší porozumění počasí a změně podnebí a při praktické péči o druhy, biotopy a celé ekosystémy.

Výzkum – nezbytný pro účinnou péči o biodiverzitu

Problematika výzkumu všech tří základních úrovní biologické rozmanitosti (geny/jedinci, populace/druhy/společenstva, ekosystémy/krajina/biosféra) je v 7. rámcovém programu začleněna do titulu *Ochrana a udržitelná péče o přírodní a umělé zdroje*. Letos vyhlášené granty nabídnou taková témata, jako je kupř. podíl biodiverzity na ekosystémových službách. *Ekosystémové služby* zahrnují procesy a podmínky přírodních ekosystémů, které podporují činnost člověka a udržují jeho existenci na Zemi (kupř. fotosyntéza, zachovávání poměru prvků v atmosféře, půdotvorné procesy apod.). V současném převládajícím pojetí pod tímto pojmem chápeme také produkty poskytované ekosystémy a využívané lidmi, jako je dřevo, potraviny nebo léčiva. Badatelé se rovněž pokusí vyhodnotit, jak využívání přírodních zdrojů a obchod s nimi působí na biologickou rozmanitost v Evropě i ve světě. Měli by také navrhnout metody umožňující určit, kdy se určité ekosystémy blíží limitům svého přirozeného fungování. 7. rámcový program by měl zlepšit naše znalosti o kulturních, společenských, duchovních, hospodářských a dalších hodnotách biodiverzity včetně toho, jak ji vnímají v nejlepším smyslu obyčejní Evropané a do jaké míry jsou ochotni změnit své chování, spotřebu nevyjímaje.

Ukazuje se, že lepší pochopení struktury a fungování biodiverzity se neobejde bez výzkumu prováděného delší dobu ve větším prostorovém měřítku, do něhož se zapojí odborníci z přírodovědných, společenských a ekonomických oborů. Proto by měly v jednotlivých členských státech EU fungovat programy zaměřené na monitorování a získávání údajů o vybraných složkách biologické rozmanitosti. V EU je nezbytné vytvořit vědeckovýzkumnou infrastrukturu, která by soustavně shromažďovala, vyhodnocovala a rozšiřovala údaje o biodiverzitě a současně navrhovala a zaváděla do praxe metody a postupy, jež by zlepšily naše znalosti o tak komplexní otázce, jakou biodiverzita bezpochyby je. Výsledky výzkumu, hrazeného s veřejných prostředků, mají být zpřístupněny, nejlépe na internetu.

České zastoupení v poradní skupině

Člen Evropské komise zodpovědný za vědecký výzkum a technický vývoj Janez Potočnik jmenoval poradní skupinu pro výzkum a vývoj v životním prostředí včetně změny podnebí. Její členové nebyli nominováni tak, aby v ní byl zastoupen každý členský stát EU, ale na základě své odbornosti. Autor článku v ní má na starosti problematiku biodiverzity. Kromě návrhů na témata jednotlivých grantů připraví poradní skupina návrh dlouhodobého výzkumu a vývoje v životním prostředí financovaného z prostředků ES.

Podrobnosti o 7. rámcovém programu ES pro výzkum a vývoj najde zájemce na adrese www.ec.europa.eu/research/fp7 nebo www.cordis.europa.eu/fp7.

*RNDr. Jan Plesník, CSc.,
člen poradní skupiny Evropské komise pro výzkum
a vývoj v životním prostředí včetně změny podnebí,
Agentura ochrany přírody a krajiny ČR Praha*

PROPISKY Z KUKUŘICE

Pero Vegetal Pen je vyrobeno z materiálů, které pocházejí z přírodních zdrojů a na rozdíl od ostatních syntetických materiálů získávaných z ropy výrazně méně zatěžují naše životní prostředí. Pero vykazuje vlastnosti, které jsou přinejmenším srovnatelné s pery vyráběnými ze standardních plastů. Složky použité k výrobě pera Vegetal Pen úspěšně kombinují krásu přírodních a výkon syntetických materiálů.

Pero nevyčerpává zásoby neobnovitelných zdrojů (ropy), protože materiál k jeho výrobě se získává z obnovitelných zdrojů – z kukuřice. Použitá pryskyřice je kompostovatelná, tj. vrátí se zpět do přírody. Výroba materiálu také přispívá ke snižování koncentrace CO_2 v atmosféře. Při jeho výrobě se využívá uhlík vázaný v organické hmotě (kukuřici) procesem fotosyntézy a tím se snižuje jeho koncentrace v atmosféře.

Materiál je z 80 % biologicky kompostovatelný, zbývajících 20 % tvoří nekompostovatelné části, tj. tuha a perko.

*CENIA, česká informační agentura životního prostředí
Foto archiv CENIA*



Zpravodaj Ministerstva životního prostředí • Ročník XVII, číslo 6/2007 • Vychází 12× ročně • Vydává Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10, tel.: 267 122 549 • Odpovědná redaktorka Mgr. Hana Kolářová, tel.: 261 910 608, e-mail: hana.kolarova@tiscali.cz • Administrace a objednávky SEVT a. s., Pekařova 4, 181 06 Praha 8, tel.: 283 090 352, fax: 233 553 422, e-mail: sevt@sevt.cz • Sazba Informica, tisk PeMa Praha • Předplatné měsíčníku Věstník a Zpravodaj MŽP s čtvrtletníkem EIA • IPPC • SEA pro rok 2007 je 750,- Kč • Číslo 6/2007 předáno do tisku 15. 5. 2007