

ECHO

Upozornění pro žadatele

Od 1. 7. 2014 dojde ke snížení výše regionální podpory a ke změně podmínek pro podporu de minimis (RPZP). Pro zachování stávajících podmínek RPZP bude možné vydání rozhodnutí o poskytnutí dotace (RoPD) ještě před ukončením řízení pro výběr dodavatele, a to na základě posouzení zadávací dokumentace ze strany SFŽP ČR a předložení projektové dokumentace. Tuto procesní změnu lze uplatnit u všech typů veřejných zakázek vyjma zakázek malého rozsahu. Pečlivě zpracované zadávací dokumentace k výběrovému řízení na realizaci předmětu podpory ve stavu připraveném k vyhlášení veřejné zakázky je potřeba předložit na SFŽP ČR ke kontrole nejpozději do 10. 6. 2014. Stávající postup pro přípravu RoPD a jeho vydání po uzavření smlouvy o dílo s dodavatelem je rovněž stále možný.

Výměna starých kotlů



Na výměnu starých kotlů za nové účinné nízkoe emisní míří dalších 20 milionů korun. Ministr Richard Brabec, plzeňský hejtman Václav Šlajs a Petr Valdman, ředitel Státního fondu životního prostředí ČR, podepsali dohodu o spolupráci v rámci takzvané kotlíkové dotace. Po startu podobných výzev v Ústeckém a Královéhradeckém kraji v polovině května tak budou moci poté o příspěvek žádat i lidé v Plzeňském kraji. Příjem žádostí na krajském úřadě poběží od pondělí 26. května do 30. června, nebude-li alokovaných 20 milionů vyčerpáno dříve.

Rekordní vyčerpání

Částka 20 milionů korun, která byla vyčleněna na kotlíkové dotace pro Královéhradecký kraj, a to 10 milionů z prostředků kraje a 10 milionů z prostředků SFŽP ČR, byla vyčerpána během jednoho týdne. Krajský odbor životního prostředí přijal téměř čtyři stovky žádostí, které nyní vyhodnotí a společně se Státním fondem životního prostředí ČR překontroluje. Do dvou měsíců by měli žadatelé dostat písemné vyrozumění, zda splnili všechny podmínky, a mají tak na dotaci nárok. Lokální topeniště domácností se v České republice významně podílejí na znečišťování ovzduší.



bylo predikovat v pětiletém období vývoj obratu i míru, do jaké vůz nabytý z dotace zachráni obsluhovanou oblast před znečištěním. „My toto predikujeme velmi rádi, ale upraved je to věštění z koule. A vlastně ani

Otazníků je v problematice čištění města více. Všechny vozovky v Praze se například kropí pitnou vodou. „Žádná jiná alternativa totiž vlastně není,“ potvrzuje tento fakt Jan Petružálek.

nejde moc změnit, jaký podíl má tenhle jeden konkrétní voják v tom obrovském vojsku uklízací techniky,“ směje se.

A usmívá se i v momentě, kdy vzpomíná na spolupráci s projektovými manažery státního fondu.

„Hlídalei veškeré termíny, a tím nám pomáhali předcházet možným problémům.“

I díky nim Komwag zakoupil vůz přesně podle norem správně vypsaneho výběrového řízení a zároveň si vybral ten nejhodnější.

„Auta, která splňují potřebné podmínky, jsou na trhu tři nebo čtyři,“ konstatuje J. Petružálek.

V Praze 2

Čistící vůz je v provozu od jara minulého roku, a to podle speciálního programu vyvinutého ve spolupráci s městem, které, jak tvrdí zástupci firmy Komwag, projekty na snižování prašnosti od loňského roku všestranně podporuje. Vůz má na starosti celou Prahu 2, a jeho práce má proto určitě velký smysl. Druhá městská část je vrcholně zatížena ohromným průjezdem osobní i nákladní automobilové dopravy. Končí tam brněnská dálnice a je to tranzitní zóna ať už při cestě z Vršovic a Měcholup, nebo ze Smíchova. Většina řidičských cest se ubírá

právě přes Prahu 2 a zátěž dopravy je tam opravdu nesmírná.

„Čištění je tu samozřejmě potřeba a mohlo by tady na ně být v podstatě nekonečně aut,“ stručně shrnuje situaci Jan Petružálek.

„Když dostanete devadesátiprocentní dotaci na zhruba dvoumilionovou částku, dělá se i ta administrativa příjemněji,“ směje se Jan Petružálek.

„Nedovedu si představit, že takový vůz získá třeba obec o dvou tisících obyvatelích, protože v takovém případě musí nastat problém s financemi na nafu, na obsluhu vozu, a navíc také není denně co čistit. Tady na Praze 2 máme padesát tisíc obyvatel, dalších padesát tisíc sem každý den dojíždí a finálním plátcem za naše úklidové služby je město.“

A podle Petružálka se výjezdy vozidel netýkají jen silnic, ale i chodníků, i když v jejich případě je to o něco složitější.

„Pro mě bylo například překvapující, že finance z města se vztahují pouze na komunikace, a ne na chodníky. Nikdo jako by neřekl, že se na ně se také práší,“ kroutí hlavou Jan Petružálek.

„Nakonec je uklízíme také a platí to městská část Praha 2,“ vysvětluje, jak situaci vyřešili.

Odvěká diskuze

Otazníků je však v problematice čištění města více. Všechny vozovky v Praze se například kropí pitnou vodou. „Žádná jiná alternativa totiž vlastně není,“ potvrzuje tento fakt J. Petružálek.

„Voda z Vltavy je moc špinavá a ucívávala by technologie uvnitř vozu. A jiné varianty selhaly. Praha 2 je plná studen, jenže ty bohužel nejsou spolehlivými zdroji vody. Nemůžeme z nich každou hodinu nabírat pět nebo šest kubíků vody, protože vody v nich objemově tolik není,“ vysvětluje situaci.

Jedinou možností tak pro Komwag je smlouva se společností Veolia, takže vozy firmy nabírají vodu z běžného, k tomu určeného hydrantu.

„Je to jednak drahé, každý kubík platíme stejně jako vy doma, jednak to nijak dobře nekoresponduje s ekologií. Nemyslím si, že někde jinde je to jinak, ale je to přinejmenším námět na zajímavou diskusi. Bylo by skvělé, kdyby někdo dokázal nalézt řešení, které by bylo jak ekologické, tak ekonomické. My jsme zkoušeli zprovoznit jednu z místních

Poměrně standardní péče

Velkou výhodou toho, že čistící vůz je nasazován právě na tak exponovaném místě, jakým je Praha 2, je podle Jana Petružálka využívání vozu na sto procent.

ECHO

Unikátní web

Jedinečná mapová aplikace, která zájemcům přibližuje život volně žijících zvířat Šumavy a Pošumaví, byla spuštěna v rámci česko-bavorského projektu Trans-Lynx. Aplikace zveřejňuje snímky z takzvaných fotopastí, které byly instalovány v Jihočeském a Plzeňském kraji. „Cílem je zmapovat výskyt rysa ostrovida v této oblasti v návaznosti na monitoring, který dlouhodobě probíhá v centru výskytu tohoto druhu čili na území národních parků Šumava a Bayerischer Wald. Fotopasti navíc dokumentují i mnoho dalších druhů živočichů,“ blíže projekt představil Vladimír Dolejšký, náměstek ministra pro ochranu přírody a krajiny.

POH ČR 2015–2024

Ministerstvo životního prostředí předložilo do rozšířeného veřejného připomínkového řízení Plán odpadového hospodářství ČR (POH) pro období 2015–2024. Plán je klíčovým dokumentem pro realizaci dlouhodobé strategie nakládání s odpady, s obaly a výrobky s ukončenou životností. Poprvé je součástí dokumentu i Program předcházení vzniku odpadů. „Plán odpadového hospodářství jsme vytvořili v rekordně krátkém čase společně s členy rady odpadového hospodářství, ve které mají zastoupení všechny zájmové skupiny, jichž se odpadová politika dotýká,“ uvedl ministr životního prostředí Richard Brabec.

Biodpad do hnědé

Ministerstvo životního prostředí bude od radnic chtít, aby do roku 2020 nabízely lidem kromě barevných kontejnerů na papír, plast nebo sklo také ty na biodpad. Počítá s tím návrh Operačního programu Životní prostředí na další roky. Podle Ministerstva životního prostředí však obcím bude stačit, když zajistí likvidaci biodpadu například ve sběrném dvoře. „Obce budou mít na výběr, jaký systém sběru biodpadu i kovů zvolí, a to obecně závaznou vyhláškou,“ řekl mluvčí ministerstva Petra Roubíčková. O povinnosti třídit biodpad se mluví několik let, mnoho měst s ním mezitím začalo samo. Hlavně rostlinné zbytky tvoří dosud až třetinu objemu popelnic na směsný odpad.



Čistící a kropící vozy jsou důležité pro zdraví města

Projekt v číslech

Celkové náklady:	2 451 823 Kč
Celkové uznatelné náklady:	2 026 300 Kč
Celková výše podpory:	1 550 119 Kč

studní, což je ale záležitost dvou až tří set tisíc korun. Taková investice by se nám nějak ten rok vracela s relativně nejistým výsledkem. Mohlo by se totiž stát, že někdy budeme u prázdné studny, do které se budeme moci jen koukat,“ říká J. Petružálek.

Proto Komwag zůstal nakonec u zdroje z vodovodního řádu. Má přesně určená odběrná místa, která mají dobrý tlak a ze kterých tak mohou čerpat, aniž by se voda ztrácela někde jinde. Například vozidlo zakoupené z OPŽP se při průměrném provozu naplní čtyřikrát nebo pětkrát denně, za den spotřebuje zhruba deset kubíků vody. Ve větších vedrech je to o něco více, v menších zase trochu méně.

Snaha by byla

A jakým směrem se podle Jana Petružálka ubírá trend znečištění městského ovzduší a snaha o jeho snížení?

„Například do pražského centra platí zákaz vjezdu nákladních aut s horší emisní normou než je EURO 4. To je dobré, ale potom tam projedou čtyři trabanty a je to celé vniče. Policie to hlídá, ale nemůžou být všude, a tím je celý systém neefektivní. Myslím si, že řešením by mohl být třeba německý model emisních nálepek, aby bylo rovnou jasné, kdo do centra může a kdo ne,“ zamýšlí se.

Města podle něho pro snížení znečištění dělají, co je v jejich silách a možnostech. Ulice se blokově uklízí, vysazuje se zezeň, zvýšená péče se věnuje původním parkům a vznikají nové.

„Nemohu to porovnávat, ale z dětství si pamatuji dny, kdy pro smog nebylo ani vidět, a to se v současné době nestává. Těžko říct, jaký vliv na to mají automobily, jaký továrny a další faktory. Na druhou stranu stále více dětí trpí zdravotními problémy, které se znečištěním souvisí. Každopádně pro snížení znečištění ovzduší se toho dělá daleko více než dříve,“ uzavírá svou úvahu.

PRAŠNOST Z AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

patří obecně mezi jeden z nejvýznamnějších zdrojů zátěže ovzduší. Tyto nečistoty jsou jedoucími vozidly postupně a opakovaně vynášeny z povrchu komunikace do okolí. Tzv. sekundární prašnost lze účinně řešit pouze definitivním odstraněním částic z povrchu vozovky čili důsledným vyčištěním komunikace. SFŽP ČR přispívá na nákup čistící techniky – samosběrných strojů se skrápěním – z prioritní osy 2 v Operačním programu Životní prostředí. Parametry řešení, tudíž způsob a četnost čištění komunikací, musejí být zvoleny s cílem dosáhnout maximálního účinku za přijatelných investičních i provozních nákladů. Na stránkách www.opzp.cz, v sekci Vzory a metodiky k programům z OPŽP, jsou zveřejněny dvě ukázkové studie proveditelnosti pro podoblast podpory 2.1.3 – Kropící a samosběrné vozy – zpracované jak pro menší osídlení, tak pro městské zástavby. Zveřejněné studie mají žadatelům pomoci při hledání správného nastavení všech potřebných parametrů.