

Príloha č. 2

Ciele ochrany životného prostredia stanovené na medzinárodnej, národnej a regionálnej úrovni

Dokumenty na regionálnej úrovni

Územný plán mesta Nitra v znení zmien a doplnkov č. 1 - č. 6

Mesto Nitra v zmysle zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) vypracováva a schvaľuje územný plán mesta. Územný plán mesta je sprístupnený zákonom stanoveným spôsobom.

Územný plán vytvára územné a technické predpoklady pre rozvoj Nitry a trvalý súlad všetkých činností na území mesta, s dôrazom na tvorbu urbanizovaného prostredia, ochrany a tvorby krajiny, zachovania prírodných a kultúrnych hodnôt, starostlivosti o životné prostredie a zodpovedné využívanie prírodných zdrojov.

Úlohou územného plánu sídelného útvaru je koordinovať municipálne a vyššie spoločenské (štátne) záujmy s dosiahnutím optimálneho rozvoja potenciálu riešeného katastrálneho územia v správe samosprávy. Medzi všeobecne platné ciele, stanovené územným plánom sídelného útvaru sa radí najmä:

- stanovenie želateľného trvalo udržateľného rozvoja sídla;
- urbanistická koncepcia priestorového usporiadania;
- účelné, čo najoptimálnejšie využitie územia – funkcie;
- skvalitnenie životného prostredia;
- ochrana kultúrneho dedičstva a prírodného prostredia;
- stabilizácia sociálneho zloženia obyvateľstva;
- odstránenie funkčných a priestorových disproporcií;
- koordinácia záujmov v území;
- regulácia a koordinácia investorských činností a zámerov (časová a priestorová);
- uplatnenie ekonomických predstáv v územných opatreniach – manažment územia;
- aktivizácia identity občanov s bydliskom, získanie ich záujmu na rozvoji obce, mesta, krajiny.
- Atribútmi územného plánu ako základnej územno-plánovacej dokumentácie sú:
- základná kostra (ciele žiadúceho vývoja, identifikácia činností ovplyvňujúce tento vývoj, spôsoby usmerňovania týchto činností);
- obligatórne časti (urbanistická koncepcia priestorového usporiadania, funkčné využitie územia);
- fakultatívne časti (priestorová koncepcia v stavebnej činnosti, územný rozvoj plôch).

Územný plán Centrálnej mestskej zóny v Nitre

1) Územný plán Centrálnej mestskej zóny v Nitre je územným plánom zóny podľa zákona č. 50/ 1976 Z.b. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov a vyhlášky č. 55/ 2001 Z.z. o územnoplánovacích podkladoch a územnoplánovacej dokumentácii.

2) Územný plán Centrálnej mestskej zóny v Nitre rieši a stanovuje v území centrálnej mestskej zóny vymedzenom Územným plánom mesta Nitry, schváleným Mestským zastupiteľstvom v Nitre uznesením č. 169/2003 zo dňa 22.5.2003 a jeho neskorších zmien a doplnkov:

a) vyhodnotenie limitov využitia územia,

- b) urbanistickú koncepciu priestorového a funkčného usporiadania územia a funkčného využitia pozemkov a stavieb, riešenie priestorovej kompozície a organizácie územia,
- c) začlenenie stavieb do okolitej zástavby, do mestskej pamiatkovej rezervácie, pamiatkovej zóny a do ostatnej krajiny,
- d) určenie pozemkov, ktoré nemožno zaradiť medzi stavebné pozemky,
- e) zastavovacie podmienky na umiestnenie jednotlivých stavieb s určením možného zastavania a únosnosti využívania územia,
- f) chránené časti krajiny a umiestnenie zelene a ostatných prvkov územného systému ekologickej stability na jednotlivých pozemkoch,
- g) etapizáciu a vecnú a časovú koordináciu uskutočňovania obnovy, prestavby, výstavby a nevyhnutných asanácií v území,
- h) pozemky na verejnoprospešné stavby, stavebnú uzáveru a vykonanie nevyhnutnej asanácie,
- i) záväznú časť Územného plánu Centrálnej mestskej zóny v Nitre

3) Územný plán Centrálnej mestskej zóny v Nitre tvorí podklad pre stanovenie záväzných podmienok pre rozvoj, organizáciu a stavebnú činnosť v území Centrálnej mestskej zóny v Nitre.

Územný plán ďalších potenciálne dotknutých obcí - Nitrianskej Hrnčiarovce, Jelšovce, Čakajovce, Čechynce, Ivanka pri Nitre, Malý Lapáš, Veľký Lapáš, Lužianky, Zbehy, Cabaj - Čápor a Lehota;

Hlavným cieľom vypracovania Územného plánu vyššie uvedených obcí je zabezpečiť pre samosprávny orgán obce záväzný územnoplánovací dokument, ktorý bude regulačným nástrojom rozvoja obce pre návrhové obdobie:

- pre koordinovanú realizáciu optimálnej rozvojovej urbanistickej koncepcie priestorového a funkčného usporiadania obce a jej katastrálneho územia,
- pre vecnú a časovú koordináciu urbanisticko-architektonických, krajinných a územnotechnických rozvojových činností, opatrení a vzťahov ovplyvňujúcich životné prostredie, prírodné, kultúrno-historické a krajinné hodnoty územia, v súlade s celospoločenskými princípmi trvalo udržateľného rozvoja.
- ÚPN obce bude riešený v súlade s ÚPN regiónu Nitrianskeho kraja a jeho záväznou časťou.

Medzi všeobecne platné ciele, stanovené vyššie uvedenými územnými plány obce sa radí najmä:

- stanovenie želaného trvalo udržateľného rozvoja sídla; urbanistická koncepcia priestorového usporiadania; účelné, čo najoptimálnejšie využitie územia – koncepcia funkčného usporiadania; skvalitnenie životného prostredia; ochrana kultúrneho dedičstva a prírodného prostredia; stabilizácia sociálneho zloženia obyvateľstva; odstránenie funkčných a priestorových disproportíí; koordinácia záujmov v území; regulácia a koordinácia investorských činností a zámerov (časová a priestorová); uplatnenie ekonomických predstáv v územných opatreniach – manažment územia; aktivizácia identity občanov s bydliskom, získanie ich záujmu na rozvoji obce, mesta, krajiny. Okrem všeobecne platných cieľov sa pre jednotlivé obce stanovujú osobitné zámery, ktoré sú podrobne stanovené v zadávacom dokumente k návrhu územného plánu obce.

Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Mesta Nitry, Aktualizácia na programovacie obdobie 2015 – 2023

Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Nitry na roky 2015 - 2023 s výhľadom do roku 2025 (ďalej PHSR mesta Nitry 2015 – 2023) je aktualizovanou stratégiou ekonomického rozvoja, sociálneho a environmentálneho rozvoja krajského mesta Nitry s rešpektovaním širších väzieb mesta

– jeho mestskej funkčnej oblasti. Predkladaný dokument po schválení nahrádza PHSR mesta Nitry na roky 2007 - 2013.

Samostatnú prílohu PHSR mesta Nitry tvorí okrem podrobnej analytickej časti aj Akčný plán (spracovaný v tabuľkovej podobe po schválení dokumentu do 30 dní) - zoznam pripravovaných aktivít a projektových zámerov, zameraných na napĺňanie konkrétnych opatrení a cieľov PHSR mesta Nitry, vrátane ich finančného zabezpečenia.

Regionálna integrovaná územná stratégia Nitrianskeho kraja na roky 2014 – 2020 (2018);

Regionálna integrovaná územná stratégia Nitrianskeho kraja na roky 2014 –2020 (RIÚS) je spracovaná za účelom koordinovanej, vecne a časovo zosúladenej implementácie Integrovaného regionálneho operačného programu (IROP) na území Nitrianskeho kraja a dosiahnutie komplementarity a synergie s ostatnými operačnými programami. Ide o participatívny plánovací nástroj umožňujúci účasť relevantných partnerov pre uplatnenie princípu integrovaného prístupu k územnému rozvoju v kraji. RIÚS je aplikáciou integrovaných územných investícií v zmysle nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) na roky 2014 –2020. RIÚS predstavuje strednodobý plánovací dokument, ktorého cieľom je zabezpečiť podmienky pre účinné využitie finančných prostriedkov Európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF), štátneho rozpočtu a ostatných finančných zdrojov prijímateľov počas programového obdobia politiky súdržnosti EÚ 2014 –2020. Globálnym cieľom RIÚS v súlade s Integrovaným regionálnym operačným programom 2014 –2020 je prispieť k zlepšeniu kvality života obyvateľov Nitrianskeho kraja, zabezpečiť udržateľné poskytovanie verejných služieb, podporiť inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast a zamestnanosť s dopadom na hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť regiónu, jeho miest a obcí.

Plán odpadového hospodárstva Nitrianskeho kraja na roky 2016-2020

Program odpadového hospodárstva je programový dokument, ktorý sa vypracúva pre určenú územnú oblasť v súlade s hierarchiou a cieľmi odpadového hospodárstva obsahujúci analýzu súčasného stavu odpadového hospodárstva tejto územnej oblasti a opatrenia, ktoré je potrebné prijať na zlepšenie environmentálne vhodnej prípravy na opätovné použitie, recyklácie, zhodnocovania a zneškodňovania odpadu, ako aj hodnotenie, ako bude program podporovať plnenie týchto cieľov.

Plán odpadového hospodárstva mesta Nitra na roky 2016-2020

Pri stanovení cieľov pre komunálne odpady mesto Nitra vychádzalo z rámcovej smernice o odpadoch a na základe toho si stanovilo tieto ciele:

- a) do roku 2020 zvýšiť úroveň triedeného zberu predovšetkým papiera a lepenky, skla, plastov, kovov a biologicky rozložiteľných odpadov v porovnaní s rokom 2016
- b) do roku 2020 zvýšiť úroveň zberu jednotlivých druhov komunálnych odpadov, akými sú elektroodpad, batérie a akumulátory a odpadové oleje v porovnaní s rokom 2016.
- c) Do roku 2020 znížiť množstvo vyprodukovaného zmesového komunálneho odpadu v porovnaní s rokom 2016

Integrovaný program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie mesta Nitra, 2014

Integrovaný program určuje opatrenia na zlepšenie kvality ovzdušia v oblastiach riadenia kvality ovzdušia na účel dosiahnutia dobrej kvality ovzdušia v danom čase. Opatrenia, ktoré sa prijímajú na

dosiahnutie cieľov v kvalite ovzdušia, musia zohľadniť integrovaný prístup k ochrane ovzdušia, vody a pôdy, nesmú porušiť osobitné predpisy na ochranu ovzdušia a bezpečnosti pri práci a nesmú mať významné negatívne účinky na životné prostredie susediacich štátov.

Požadovaným cieľom je neprekračovať 24 hodinové koncentračné limitné hodnoty na ochranu zdravia ľudí pre prachové častice PM₁₀, t. j. 50 µg.m⁻³ viac ako 35 dní ročne a 24 hodinové koncentračné limitné hodnoty na ochranu zdravia ľudí pre NO₂, t. j. 200 µg.m⁻³ viac ako 18 dní ročne.

Dokumenty na národnej úrovni

Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo do roku 2050

Predstavuje plán možných opatrení do roku 2050, vďaka ktorému by EÚ mohla uskutočniť zníženie skleníkových plynov o 80 až 95 % v zmysle odsúhlaseného cieľa. Obsahuje míľniky, na základe ktorých sa bude dať priebežne posudzovať, či je EÚ na dobrej ceste splniť svoj cieľ a svoje politické úlohy, uspokojiť investičné potreby a využiť príležitosti v rôznych odvetviach s prihliadnutím na to, že cieľ zníženia emisií o 80 až 95 % bude nutné splniť prevažne interne.

Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy

Hlavným cieľom aktualizovanej Stratégie adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy je zlepšiť pripravenosť SR čeliť nepriaznivým dôsledkom zmeny klímy, priniesť čo najširšiu informáciu o súčasných adaptačných procesoch v SR a na základe ich analýzy ustanoviť inštitucionálny rámec a koordinačný mechanizmus na zabezpečenie účinnej implementácie adaptačných opatrení na všetkých úrovniach a vo všetkých oblastiach, ako aj zvýšiť celkovú informovanosť o tejto problematike.

Strategické hlukové mapy a akčné plány ochrany pred hlukom

Strategické hlukové mapy a akčné plány ochrany pred hlukom, v zmysle smernice a uvedenej slovenskej legislatívy, sa musia vypracovať pre definované aglomerácie, okolie väčších ciest, väčších železničných tratí a väčších letísk. Definovanie väčších ciest, väčších železničných tratí a väčších letísk je uvedené v smernici, rozsah územia je uvedený v slovenských predpisoch.

Strategickým cieľom smernice 2002/49/EC je znížiť v Európskej únii počet obyvateľov zasiahnutých hlukom, ktorý je definovaný hodnotou hlukového indikátora L_{dvn} viac ako 65 dB:

- do roku 2010 o 10%

- do roku 2020 o 20%

L_{dvn} – je hlukový indikátor, zohľadňujúci pôsobenie hluku počas 24 hodín. Hodnota sa stanovuje vo vonkajšom prostredí. Počet obyvateľov, ktorí sú obťažovaní hlukom, popísaných hodnotami hlukových indikátorov, sa stanovuje na základe výpočtu ich hodnôt pred fasádou obytných budov.

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, december 2016)

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 je strategickým dokumentom dlhodobého charakteru, ktorý si kladie za cieľ nastaviť efektívny smer rozvoja dopravného sektora a určuje spôsob realizácie jeho rozvojovej vízie. Ide o výstup II. fázy prípravy stratégie rozvoja dopravy SR do roku 2030 a predstavuje faktické naplnenie stanovených ex ante kondicionalít.

Víziou rozvoja dopravného sektora do roku 2030 je udržateľný integrovaný multimodálny dopravný systém, ktorý plní hospodárske, sociálne a environmentálne potreby spoločnosti a prispieva k hlbšiemu začleneniu a plnej integrácii Slovenskej republiky v rámci európskeho hospodárskeho priestoru.

STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 1 (SGC 1)

Zaistenie ekvivalentnej dostupnosti sídiel a priemyselných zón podporujúcich hospodársky rast a sociálnu inklúziu v rámci všetkých regiónov Slovenskej republiky (v národnej i európskej mierke) prostredníctvom nediskriminačného prístupu k dopravnej infraštruktúre a službám.

STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 2 (SGC 2)

Dlhodobý udržateľný rozvoj dopravného systému Slovenskej republiky s dôrazom kladeným na generovanie a efektívne využívanie finančných prostriedkov vo väzbe na reálne potreby používateľov.

STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 3 (SGC 3)

Zvýšenie konkurencieschopnosti dopravných módov v osobnej i nákladnej doprave (protipólov cestnej dopravy) nastavením zodpovedajúcich prevádzkových, organizačných a infraštruktúrnych parametrov vedúcich k efektívnemu integrovanému multimodálnemu dopravnému systému podporujúceho hospodárske a sociálne potreby Slovenskej republiky. Zvýšenie kvality dopravného plánovania v SR definovaním optimálnej cieľovej hodnoty delby prepravnej práce v podmienkach Slovenskej republiky a stanovenie krokov a nástrojov na jej dosiahnutie.

STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 4 (SGC 4)

Zvýšenie bezpečnosti (Safety) a bezpečnostnej ochrany (Security) dopravy vedúcej k trvalému zaistieniu bezpečnej mobility prostredníctvom bezpečnej infraštruktúry, zavádzanie nových technológií/ postupov za využitia preventívnych a kontrolných mechanizmov.

STRATEGICKÝ GLOBÁLNY CIEĽ 5 (SGC 5)

Zníženie negatívnych environmentálnych a negatívnych socioekonomických dopadov dopravy (vrátane zmeny klímy) v dôsledku monitoringu životného prostredia, efektívneho plánovania / realizácie infraštruktúry a znižovaním počtu konvenčne poháňaných dopravných prostriedkov, resp. využívaním alternatívnych palív

Zelenšie Slovensko: Stratégia environmentálnej politiky Slovenskej republiky do roku 2030 (02/2019)

Základnou víziou Envirostratégie 2030 je dosiahnuť lepšiu kvalitu životného prostredia a udržateľné obehové hospodárstvo, založené na dôslednej ochrane zložiek životného prostredia a využívajúce čo najmenej neobnoviteľných prírodných zdrojov a nebezpečných látok, ktoré budú viesť k zlepšeniu zdravia obyvateľstva. Ochrana životného prostredia a udržateľná spotreba budú súčasťou všeobecného povedomia občanov aj tvorcov politik. Pomocou predchádzania a prispôsobenia sa zmene klímy budú jej následky na Slovensku čo možno najmiernejšie.

Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja (2001)

Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja predstavuje najnovšie možnosti uplatnenia vysoko efektívnych princípov v oblasti globálneho rozvoja štátu, pri rešpektovaní rozvojových dokumentov trvalo udržateľného rozvoja OSN, OECD a EÚ, keď integruje kľúčové stratégie a koncepcie všetkých rezortov do výsledného dokumentu.

Podľa národnej stratégie základnou orientáciou SR by malo byť dlhodobé, cieľavedomé a komplexné smerovanie k vytváraniu spoločnosti založenej na princípoch TUR a ich praktickom uplatňovaní.

K dosiahnutiu tejto orientácie je potrebné vo všetkých sférach spoločnosti vychádzať z princípov a kritérií TUR a orientovať sa na dlhodobé priority (integrované ciele) TUR SR. V rámci smerovania k nastaveným dlhodobým prioritám bolo definovaných 28 strategických cieľov TUR. Z environmentálnych cieľov sa tu o.i. nachádzajú:

- 25. Zníženie podielu využívania neobnoviteľných prírodných zdrojov pri racionálnom využívaní obnoviteľných zdrojov
- 26. Zníženie environmentálneho zaťaženia prostredia
- 27. Zmiernenie dôsledkov globálnej zmeny klímy, narušenia ozónovej vrstvy a prírodných katastrof
- 28. Zlepšenie kvality životného prostredia v regiónoch.

Vodný plán Slovenska (2015)

Vodný plán Slovenska je strategický dokument vodného plánovania, ktorý určuje rámcové úlohy na ochranu a zlepšenie stavu povrchových vôd a podzemných vôd a vodných ekosystémov, na trvalo udržateľné a hospodárne využívanie vôd, na zlepšenie vodných pomerov, na zabezpečenie územného systému ekologickej stability a na ochranu pred škodlivými účinkami vôd. Vodný plán Slovenska je podkladom na vypracovanie Medzinárodného plánu manažmentu povodia Dunaja a Medzinárodného plánu manažmentu povodia Visly v súlade s medzinárodnými záväzkami SR.

Hlavným environmentálnym cieľom RSV je dosiahnutie dobrého stavu všetkých vôd do roku 2015, resp. najneskôr do roku 2027. Akým spôsobom a kedy sa ciele a ostatné požiadavky RSV dosiahnu, stanovuje plán manažmentu príslušného povodia obsahujúci program opatrení. Termín vyhotovenia plánov manažmentu povodí pre prvý plánovací cyklus bol 22. december 2009. Ich aktualizácia sa vykonáva každých šesť rokov. Týmto plánovacím dokumentom SR vstupuje do 2. cyklu ohraničeného rokmi 2016 až 2021.

Plán manažmentu čiastkového povodí Váhu (2015)

Najnižšími plánovacími dokumentami sú plány manažmentu čiastkových povodí, ktoré tvoria základ pre spracovanie plánov vyššej úrovne – plánov manažmentu správnych území na národnej úrovni, medzinárodné plány: Plán manažmentu správneho územia povodia Dunaja a Integrovaný plán manažmentu povodia Tisy.

Plnenie úloh vyplývajúcich z plánov manažmentu povodí a programov opatrení zameraných na dosiahnutie environmentálnych cieľov v zmysle § 60 ods. 4 vodného zákona koordinuje príslušný okresný úrad v sídle kraja.

Program odpadového hospodárstva SR na roky 2016–2020

Program odpadového hospodárstva Slovenskej republiky (POH SR) predstavuje najvýznamnejší strategický dokument v odpadovom hospodárstve Slovenskej republiky na roky 2016 až 2020. Je vypracovaný v súlade s požiadavkami trvalo udržateľného rastu. Jeho obsah zodpovedá požiadavkám stanoveným v legislatívnych predpisoch SR a Európskej únie, predovšetkým v zákone č.223/2001 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a smernice Európskeho parlamentu a Rady č. 2008/98/ES z 19. novembra 2008 o odpade a o zrušení určitých smerníc (ďalej len „rámcová smernica o odpade“).

Stratégia, zásady a priority štátnej environmentálnej politiky SR (1993)

Celkove 162 cieľov Stratégie štátnej environmentálnej politiky (viacerých odstupňovaných v príslušnej problematike) a na ne nadväzujúcich programov, projektov a opatrení environmentálnej politiky SR možno zhrnúť do 4 blokov:

I. blok - environmentálna politika v ochrane ovzdušia, vôd a pred rizikovými faktormi, v jadrovej bezpečnosti a odpadovom hospodárstve (environmentálnej bezpečnosti),

II. blok - environmentálna politika v ochrane prírody a krajiny, územnom rozvoji, ochrane a využívaní horninového prostredia, pôdy a lesa,

III. blok - environmentálna politika v ekonomike,

IV. blok - environmentálna politika vo výchove, vzdelávaní, verejnej informovanosti, organizácii, riadení a koordinácii starostlivosti o životné prostredie.

Koncepcia ochrany pamiatkového fondu SR, 2011

Cieľom ochrany pamiatkového fondu je identifikovať, skúmať, zachovávať, obnovovať, sprostredkovať a využívať pamiatkový fond a jeho hodnoty pre súčasnú spoločnosť so zámerom jeho zachovania budúce generácie.

Koncepcný materiál obsahuje návrhy a úlohy pre Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky, ako aj pre vybrané ministerstvá a ústredné orgány štátnej správy, na jeho vypracovaní sa podieľal aj Pamiatkový úrad SR. Cieľom týchto návrhov a úloh je zlepšiť fyzický stav i vnímanie pamiatkového fondu verejnosťou.

Integrovaný regionálny operačný program 2014-2020, verzia 4.1

Integrovaný regionálny operačný program (IROP) je programový dokument SR pre programové obdobie 2014 – 2020. Jeho globálnym cieľom je: prispieť k zlepšeniu kvality života a zabezpečiť udržateľné poskytovanie verejných služieb s dopadom na vyvážený a udržateľný územný rozvoj, hospodársku, územnú a sociálnu súdržnosť regiónov, miest a obcí.

Aktualizovaná Národná stratégia ochrany biodiverzity do roku 2020

Hlavný cieľ národnej stratégie do roku 2020 vyplýva zo záväzku, ktorý si stanovila EÚ, a to "zastaviť stratu biodiverzity a degradáciu ekosystémov a ich služieb v SR do roku 2020, zabezpečiť obnovu biodiverzity a ekosystémov vo vhodnom rozsahu a zvýšiť náš príspevok k zamedzeniu straty biodiverzity v celosvetovom meradle". Víziou, ktorú si SR v tomto dokumente stanovila je, že "Prírodný kapitál SR - biodiverzita, ekosystémové služby a tovary sú do roku 2050 dostatočne chránené, pravidelne hodnotené, rozumne využívané a tam, kde je to vhodné, aj obnovené kvôli svojim vnútorným hodnotám a pre ich nezanedbateľný príspevok k blahobytu a ekonomickej prosperite SR. Prijaté opatrenia a politiky na národnej úrovni predchádzajú nepriaznivým zmenám, ktoré by strata prírodného kapitálu spôsobila".

Národná stratégia do roku 2020 definuje 9 cieľov, ktorých dosiahnutie je podrobnejšie rozpracované v dokumente Akčný plán pre implementáciu opatrení vyplývajúcich z aktualizovanej národnej stratégie ochrany biodiverzity do roku 2020.

Štátna politika zdravia Slovenskej republiky

Štátna politika zdravia chápe zdravie ako základné ľudské právo. Jej cieľom je nasmerovať záujmy a snahy všetkých zložiek spoločnosti na zdravie ako kľúčový faktor rozvoja spoločnosti a vytvoriť prostredie, v ktorom občania budú mať zaručené podmienky na podporu, ochranu, rozvoj a prinávratenie zdravia, bez ohľadu na vek, či sociálnu skupinu.

Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky V. (NEHAP V.)

Nový akčný plán (NEHAP V.) bude reflektovať definované priority Ostravskej deklarácie, ktoré boli výsledkom sedemročného úsilia členských štátov WHO/EURO o nastavenie nových priorít v oblasti

environmentálneho zdravia. Pre každú z priorít sú stanovené strategické dlhodobé ciele na zlepšovanie súčasného stavu environmentálnych determinantov a samotné aktivity/opatrenia (Príloha NEHAP V.), ktorými budeme tieto ciele naplňať.

Národný program podpory zdravia v Slovenskej republike

Hlavným cieľom aktualizovaného NPPZ ostáva dlhodobé zlepšovanie zdravotného stavu obyvateľstva SR, predĺženie strednej dĺžky života a zvýšenie kvality života - elimináciou výskytu porúch zdravia, ktoré znižujú kvalitu života a ohrozujú človeka predčasnou smrťou.

Plnenie NPPZ je potrebné v nadväznosti na iné národné programy vzhľadom na skutočnosť, že ide o integrovaný program. Aktualizovaný program je prioritne zameraný na ovplyvňovanie determinantov zdravia, znižovanie rizikových faktorov vyskytujúcich sa u obyvateľstva a na zvyšovanie zainteresovanosti jednotlivých zložiek spoločnosti.

Národná stratégia regionálneho rozvoja SR 2020/30

Prioritne vychádza z analytického rámca hospodárskych, sociálnych, environmentálnych a územných rozvojových potrieb štátu. Definuje dlhodobú víziu podpory regionálneho rozvoja SR, strategické ciele a prioritné oblasti, ako aj konkrétne opatrenia, resp. aktivity, ktoré bude potrebné realizovať na zabezpečenie udržateľného regionálneho rozvoja, založeného na zvyšovaní ekonomickej výkonnosti a konkurencieschopnosti hospodárstva, vrátane sociálnej stability a spoločenskej súdržnosti.

Dopravná politika SR do roku 2015 (uznesenie vlády SR č. 445/2005)

Dopravná politika je súbor princípov, cieľov a priorít v sektore dopravy, ktorými sa bude riadiť štát, štátom vytvorené orgány a inštitúcie, samosprávne kraje (VÚC), obce a poskytovatelia dopravných služieb pri tvorbe, implementácii a dodržiavaní relevantnej legislatívy určenej na dosiahnutie globálneho a špecifických cieľov stanovených v tejto politike. Účinnosť dopravnej politiky vo väzbe na vstup SR do EÚ a procesov globalizácie dopravy spočíva v jej akceptácii a dôslednej implementácii navrhovaných opatrení.

Globálnym cieľom dopravnej politiky je zabezpečenie trvalo udržateľného rozvoja mobility ponímanej ako dlhodobé zabezpečenie neustále narastajúcich prepravných potrieb spoločnosti (prepravy nákladov a osôb) v požadovanom čase a kvalite pri súčasnom znižovaní negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie. Zabezpečenie trvalo udržateľnej mobility vyžaduje proporcionálny rozvoj všetkých druhov dopravy v rámci dopravného systému SR vychádzajúc z princípov spoločnej dopravnej politiky EÚ s cieľom efektívne uspokojovať prepravné potreby spoločnosti.

Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest

Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest bol vypracovaný v roku 2000 a schválený uznesením vlády č. 162/2001 z 21. 2. 2001. Definoval rozsah diaľničnej siete Slovenska, ktorú tvoria diaľničné ťahy D1, D2, D3 a D4 v celkovej dĺžke 659 km a rozsah siete rýchlostných ciest, ktorú tvoria ťahy R1, R2, R3, R4, R5 a R6 v celkovej dĺžke 874 km.

Pri aktualizácii nového projektu sa vychádzalo z týchto zásad:

- zachovať základnú koncepciu a definovanie diaľničnej siete a siete rýchlostných ciest podľa nového projektu, s prihliadnutím na súlad s Koncepciou územného rozvoja Slovenska – 2001,
- rešpektovať súbor stavieb určených na začatie a dokončenie vo vymedzených časových horizontoch v novom projekte, resp. tento súbor v zásade nerozširovať a nenavrhovať konzerváciu stavieb,

- harmonogram postupu prác zostaviť na obdobie do roku 2006, s predbežným výhľadom aj na ďalšie roky,
- ročné výdavky zo štátneho rozpočtu navrhovať v kontinuite výdavkov z predchádzajúcich rokov, s medziročným nárastom výdavkov o cca 500 - 700 mil. Sk, (táto zásada nie je uplatnená v rozpočtovom roku 2004),
- v období rokov 2004 – 2006 počítať s nárastom zdrojov z fondov EÚ a po schválení finančného plánu čerpania prostriedkov z kohézneho fondu a európskeho fondu regionálneho rozvoja (ERDF) upresniť harmonogram postupu výstavby,
- v súlade s programovým vyhlásením vlády urýchlene preštudovať možnosti vstupu súkromného kapitálu do programu výstavby diaľnic a navrhnúť stratégiu alternatívneho financovania.

Dlhodobý program rozvoja železničných ciest

Dlhodobou stratégiou je spracovanie a aktualizácia štúdií; spracovanie dlhodobej stratégie financovania dopravnej infraštruktúry v SR („masterplán“ pre cesty a železnice); získavanie zdrojov pre financovanie výstavby infraštruktúry; príprava a implementácia dlhodobého strategického programu napr. „Železničná doprava pre všetkých 2020“; propagácia programu a získanie podpory verejnosti pre rozvoj železničnej dopravy

Pre osobnú železničnú dopravu je cieľom zabezpečenie základnej dopravnej obslužnosti SR; štandardizácia úrovne poskytovaných služieb a rast počtu cestujúcich a výkonov.

Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou

Nárast individuálnej automobilovej dopravy má nepriaznivý vplyv na životné prostredie, bezpečnosť a spôsobuje kongescie, ktoré zvyšujú náklady na dopravu. Naproti tomu verejná osobná doprava podporuje dosahovanie viacerých sociálno-ekonomických cieľov. Jej prednosti možno definovať z hľadiska ekologického, sociálneho, regionálneho, priestorového a bezpečnostného. V súlade s globálnym cieľom dopravnej politiky SR, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja má v oblasti verejnej dopravy tieto ciele:

- zachovať a zvýšiť jej podiel v celkovom objeme prepravených osôb,
- podporiť sociálnu inklúziu zabezpečením minimálnej dopravnej obslužnosti prepojením menej rozvinutých regiónov (obcí) k centráram ekonomických aktivít,
- obmedziť nárast emisií škodlivých plynov z dopravy v súlade s medzinárodnými záväzkami.

Realizácia týchto cieľov je zameraná predovšetkým na zlepšenie základných parametrov, ktoré ovplyvňujú užívateľa dopravy pri voľbe dopravného prostriedku, ktorými sú časová a priestorová dostupnosť, pohodlie, kvalita a rozsah doplnkových služieb, náklady na realizáciu dopravného procesu a vnútorná bezpečnosť vo vzťahu k dopravnému procesu.

Program podpory IDS – NSDI

Nosným prvkom komplexných riešení sú inteligentné dopravné systémy (IDS), ktorých cieľom je:

- zvyšovať bezpečnosť dopravno-prepravného procesu,
- zvyšovať efektívnosť a kvalitu prepravy vyjadrenú úsporou času na prepravu,
- znižovať negatívne vplyvy na životné prostredie a znižovať energetickú náročnosť dopravy,
- zdokonaľovať produktivitu komerčných aktivít subjektov podieľajúcich sa na dopravno-prepravnom procese,

- zvyšovať prístup k dopravným informáciám jednotlivých subjektov dopravno - prepravného procesu pre ich racionálne rozhodovanie,
- zvyšovať kvalitu dopravnej infraštruktúry a znižovať náklady vkladané do budovania novej dopravnej infraštruktúry (predovšetkým cestnej siete).

Komplexné riešenie je možné zabezpečiť formou realizácie Národného systému dopravných informácií, ktorý je tvorený vzájomne kooperujúcimi informačnými, komunikačnými a riadiacimi systémami založenými na inteligentných dopravných systémoch, systémoch telematických aplikácií a informačných systémoch v doprave.

Pripravovaný Akčný plán IDS si kladie za cieľ:

- znížiť kongescie v doprave o 25 % a zvýšiť kvalitu cestovania,
- zvýšiť bezpečnosť dopravy o 25 % a tým prispieť k celkovému európskemu cieľu znížiť počet usmrtených osôb o 50 %,
- znížiť emisie CO₂ o 10 % hlavne v mestských oblastiach.

Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020

Návrhová časť stratégie definovala vízie a strategické ciele v organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej oblasti smerujúce k udržateľnej regionálnej a mestskej mobilite, k dostupnej, spoľahlivej a používateľsky jednoduchšej verejnej osobnej doprave a kvalitnej integrovanej verejnej osobnej doprave a nemotorovej doprave. Na dosiahnutie tohto stavu sú definované strategické ciele a priority a z nich vychádzajúce opatrenia.

Strategický cieľ 1SD1: Zabezpečenie kvalitnej legislatívy, technických noriem a strategických dokumentov na podporu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy

Strategický cieľ 2SD2: Zabezpečenie atraktívnej ponuky verejnej dopravy vrátane kvalitných a dostupných dopravných informácií

Strategický cieľ 3SD3: Zvýšenie kvality vozidlového parku verejnej dopravy a infraštruktúry verejnej a nemotorovej dopravy

Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, 2013

Základným smerovaním, víziou cyklostratégie je uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy a jej integrácia s ostatnými druhmi dopravy, ako aj zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky.

Súčasťou vízie je tiež výrazné posilnenie cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu s veľkým potenciálom najmä pre vidiecke oblasti, ich rozvoj, zvýšenie zamestnanosti a konkurencieschopnosti, teda ich trvalo udržateľný rozvoj.

V súlade so základnou víziou Cyklostratégie a v snahe priblížiť sa okolitým európskym krajinám je potrebné urobiť všetko potrebné pre to, aby sme do roku 2020 dosiahli 10 % - ný podiel cyklistickej dopravy na celkovej deľbe dopravnej práce.

Zdravie 2020

Politický rámec Zdravie 2020 potvrdzuje, že úspešné vlády môžu dosiahnuť výrazné zlepšenie zdravia svojich obyvateľov za predpokladu spolupráce celej vlády na plnení dvoch vzájomne prepojených strategických cieľov:

- zlepšovanie zdravia pre všetkých a znižovanie nerovností v oblasti zdravia

- zlepšovanie vedúcej úlohy v oblasti zdravia a participatívneho riadenia zdravia

Politika Zdravie 2020 je založená na štyroch prioritných oblastiach politických opatrení:

- investovanie do zdravia počas celého životného cyklu a vytváranie možností pre posilňovanie zodpovednosti občanov za zdravie;
- riešenie najväčších zdravotných výziev v regióne - prenosných a neprenosných ochorení;
- posilňovanie zdravotníckych systémov, v centre záujmu ktorých sú ľudia, posilňovanie kapacít verejného zdravotníctva a pripravenosti, surveillance a schopnosti reagovať na núdzové situácie;
- vytváranie zdravých komunit a podporného prostredia pre zdravie ľudí.

Ostravská deklarácia ministrov, 2017 +

Táto deklarácia nastoľuje agendu Svetovej zdravotníckej organizácie v oblasti vplyvu životného prostredia na zdravie. V kontexte politiky Zdravie 2020 a Agendy 2030 pre udržateľný rozvoj definovala oblasti, na ktoré by sa členské štáty WHO/EURO mali počas nasledovného obdobia v oblasti environmentálneho zdravia prioritne zamerať. Zúčastnené krajiny prijali politický záväzok implementovať európske ciele vyjadrené v Ostravskej deklarácii na národnú úroveň a presadzovať politiku v oblasti ochrany environmentálneho zdravia v duchu prijatých odporúčaní WHO/EURO a ďalších medzinárodných organizácií, ktoré sú dôležitými partnermi v procese.

Národný plán SR pre BECEP 2011-2020

Plán vychádza z podrobnej analýzy doterajšieho vývoja v cestnej dopravnej nehodovosti a skúseností so zavádzaním opatrení v minulosti, obsahuje nasledovné rámcové ciele pre jednotlivé zainteresované rezorty :

- A. Zníženie dopravnej nehodovosti v dôsledku prekročenia najvyššej povolenej rýchlosti a neprispôsobenia rýchlosti okolitým podmienkam
- B. Zníženie dopravnej nehodovosti v dôsledku požitia alkoholu a drog
- C. Zníženie dopravnej nehodovosti u zraniteľných účastníkov cestnej premávky
- D. Zvýšenie bezpečnosti prostredníctvom účinnej dopravnej výchovy v školách a výcviku žiadateľov o vodičské oprávnenie vo výcvikových zariadeniach autoškôl
- E. Zvýšenie úrovne bezpečnosti cestnej infraštruktúry
- F. Zvýšenie úrovne bezpečnosti prostredníctvom bezpečnejších vozidiel a zavádzaním inteligentných dopravných systémov (IDS)
- G. Zvýšenie úrovne bezpečnosti v cestnej nákladnej a autobusovej doprave
- H. Zvýšenie úrovne po nehodovej starostlivosti
- I. Manažment bezpečnosti cestnej premávky

Dokumenty na európskej úrovni

Európa 2020 Stratégia pre inteligentný a udržateľný rast podporujúci začlenenie, KOM(2010)

Európa 2020 je desaťročnou stratégiou Európskej únie pre rast a zamestnanosť, ktorá bola predstavená v roku 2010. Vo svete plnom zmien je snahou, aby sa v EÚ vybudovalo inteligentné,

udržateľné a inkluzívne hospodárstvo. Tieto tri vzájomne sa dopĺňajúce priority by mali pomôcť EÚ a jej členským štátom dosiahnuť vyššiu mieru zamestnanosti, produktivity a sociálnej súdržnosti.

EÚ stanovila päť hlavných cieľov, ktoré chce dosiahnuť do konca roka 2020. Týkajú sa zamestnanosti, výskumu a vývoja, klímy/energetiky, vzdelávania, sociálneho začlenenia a zníženia chudoby. Na podporu cieľov stratégie bolo vypracovaných aj sedem hlavných iniciatív, prostredníctvom ktorých majú orgány na európskej a vnútroštátnej úrovni vzájomne podporovať svoje úsilie na dosiahnutie cieľov stratégie Európa 2020 v oblastiach, ako sú inovácie, digitálne hospodárstvo, zamestnanosť, mládež, priemyselná politika, chudoba a efektívne využívanie zdrojov.

Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM(2011)

Predstavuje plán možných opatrení do roku 2050, vďaka ktorému by EÚ mohla uskutočniť zníženie skleníkových plynov o 80 až 95 % v zmysle odsúhlaseného cieľa. Obsahuje míľniky, na základe ktorých sa bude dať priebežne posudzovať, či je EÚ na dobrej ceste splniť svoj cieľ a svoje politické úlohy, uspokojiť investičné potreby a využiť príležitosti v rôznych odvetviach s prihliadnutím na to, že cieľ zníženia emisií o 80 až 95 % bude nutné splniť prevažne interne.

Energetický plán do roku 2050, KOM(2011)

V tomto energetickom pláne do roku 2050 skúma výzvy súvisiace s cieľom eliminácie emisií uhlíka a súčasne zabezpečuje dodávky energie a konkurencieschopnosti. Reaguje tak na požiadavku Európskej rady.

Z plánu vyplýva, že zatiaľ čo ceny približne do roku 2030 porastú, nové energetické systémy môžu v neskoršom období viesť k nižším cenám. Malo by sa zabrániť narušeniu vnútorného trhu s energiou, vrátane umelo nízkych regulovaných cien, pretože tieto ceny by vysielali na trhy falošné signály a odstránili by motiváciu na úsporu energie a iným investíciám do nízkouhlíkových technológií - to by zabránilo transformáciu, ktorá nakoniec v dlhodobom výhľade povedie k zníženiu cien. Jednoznačným posolstvom je, že investícia sa oplatí, pokiaľ ide o rast, zamestnanosť, väčšiu bezpečnosť dodávok energie a nižšie náklady na palivo. Transformácia vytvára pre európsky priemysel nové prostredie a môže zvýšiť konkurencieschopnosť.

BIELA KNIHA: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroja, KOM(2011)

Prosperita kontinentu bude závisieť od schopnosti všetkých jeho regiónov udržať si úplnú a konkurencieschopnú integrovanosť do svetového hospodárstva. Efektívna doprava je pri plnení tohto cieľa veľmi dôležitá. EÚ vyzvala na výrazné zníženie emisií skleníkových plynov, v sektore dopravy, ktorý je dôležitým a stále rastúcim zdrojom skleníkových plynov, sa vyžaduje znížiť do roku 2050 emisie skleníkových plynov najmenej o 60 % v porovnaní s rokom 1990. V praxi je potrebné, aby doprava využívala menej energie a navyše ju získavala z ekologickejších zdrojov, aby lepšie využívala modernú infraštruktúru a znižovala svoj negatívny vplyv na životné prostredie a zásadné prírodné zdroje, akými sú voda, pôda a ekosystémy.

Európska stratégia pre kooperatívne Inteligentné dopravné systémy

Koordinované a rýchle zavádzanie kooperatívnych, prepojených a automatizovaných vozidiel v cestnej doprave si naliehavo vyžaduje opatrenia na úrovni EÚ. Úspešné zavedenie týchto vozidiel bude dôležitým prínosom k zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky, zvýšeniu efektívnosti cestnej dopravy a zabezpečeniu konkurencieschopnosti priemyslu EÚ.

Komisia týmto oznámením dosiahla významný míľnik pri vytváraní európskej stratégie zavádzania kooperatívnych, prepojených a automatizovaných vozidiel, ako sa uvádza vo výzve amsterdamského

vyhlásenia. Toto oznámenie by malo spolu s ostatnými iniciatívami v oblasti cestnej dopravy, ktoré Komisia plánuje prijať v roku 2017, prispieť k formovaniu budúceho systému cestnej dopravy v EÚ a prekonaniu kľúčových problémov, ktorým dnes čelí. Identifikovali sa opatrenia a harmonogram potrebný na dosiahnutie tohto cieľa a na ich prijatie je potrebné spoločné úsilie všetkých zapojených aktérov.

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá

V nadväznosti na čl. 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a v nadväznosti na uznesenie vlády SR z 1. apríla 2015 a uznesenie vlády SR č. 2015/504/B/1 z 9. septembra 2015 predložilo Ministerstvo hospodárstva SR v spolupráci s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR „Návrh Národného politického rámca pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami“.

Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu (COM(2016) 501 z 20.7.2016)

Táto stratégia nízkoemisnej mobility by mala významne prispieť k modernizácii hospodárstva EÚ, čo napomôže znižovanie emisií v odvetví dopravy a splnenie záväzkov EÚ v zmysle parížskej dohody.

V záujme uľahčenia prechodu na nízkoemisnú mobilitu a poskytnutia istoty investorom sa musí zmeniť regulačný rámec EÚ. Protiváhou pokroku v minulosti bol často rastúci dopyt po doprave, a preto musí byť východiskovým bodom efektívnejší dopravný systém. Nízkoemisné alternatívne energie pre dopravu predstavujú príležitosť na inováciu a tvorbu pracovných miest a umožňujú znižovanie závislosti Európy od dovozu ropy.

Nariadenie Európskeho parlamentu a rady (EÚ) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu upravuje predovšetkým vytvorenie koridorov nákladnej dopravy. Koridory majú zabezpečiť vhodné podmienky a bezproblémový prechod z jednej vnútroštátnej siete do druhej. Zavedenie koridorov má slúžiť na zabezpečenie konkurencieschopnosti s ostatnými druhmi nákladnej dopravy.

Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj

V septembri 2015 prijala svetové spoločenstvo na pôde Valného zhromaždenia Organizácie Spojených národov spoločné ciele trvalo udržateľného rozvoja, ktoré sa majú dosiahnuť do roku 2030. Ide o dlhodobý a ambiciózny program vo všetkých oblastiach ľudského konania.

Jej kľúčovou súčasťou je 17 Ciele trvalo udržateľného rozvoja (Sustainable Development Goals, SDGs) a 169 špecifických podcílů, nadobudli účinnosť 1. januára 2016 a všetky členské štáty OSN ich majú naplniť do roku 2030. Cieľom programu Agenda 2030 je do tejto doby docieľiť udržateľného rozvoja v týchto oblastiach:

- Ľudia - odstránenie chudoby a hladu vo všetkých ich formách a rozmeroch a umožnenie všetkým ľuďom na svete aby naplnili svoj potenciál v dôstojnosti, rovnosti a zdravom životnom prostredí.
- Planéta - ochrana planéty pred jej poškodením, vrátane udržateľnej spotreby a výroby a čerpania prírodných zdrojov a podnikania urgentných krokov v rámci klimateckej zmeny.

- Prosperita - zabezpečenie prosperity a životného naplnenia pre všetkých, vrátane toho, že ekonomický, sociálny a technologický rozvoj pôjde ruka v ruke s prírodou.
- Mier - zaistenie mierumilovných, spravodlivých a inkluzívnych spoločností, ktoré sú zbavené strachu a násilia.
- Partnerstvo - vytvorenie "globálneho partnerstva pre trvalo udržateľný rozvoj" založenom na posilnenej globálnej solidarite zamerané predovšetkým na potreby najchudobnejších a najviac ohrozených ľudí so zapojením všetkých krajín, aktérov a ľudí.

Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite systému železníc v Európskej únii

V tejto smernici sa stanovujú podmienky, ktoré sa musia splniť, aby sa dosiahla interoperabilita železničného systému Únie spôsobom zlučiteľným so smernicou (EÚ) 2016/798, s cieľom definovať optimálnu úroveň technickej harmonizácie, umožniť uľahčovanie, zlepšovanie a rozvíjanie služieb v oblasti železničnej dopravy v rámci Únie, ako aj s tretími krajinami, a prispieť k dobudovaniu jednotného európskeho železničného priestoru a k postupnému dokončeniu vnútorného trhu. Tieto podmienky sa vzťahujú na konštrukciu, výstavbu, uvedenie do prevádzky, modernizáciu, obnovu, prevádzku a údržbu častí tohto systému, ako aj na odbornú kvalifikáciu personálu a zdravotné a bezpečnostné podmienky vzťahujúce sa na personál, ktorý sa podieľa na jeho prevádzke a údržbe.

Smernica 2010/40/EU o rámci pre zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a pre rozhranie s inými druhmi dopravy

Jej cieľom je podporovať zavádzanie inovačných dopravných technológií v záujme vytvorenia inteligentných dopravných systémov (IDS). Tento cieľ sa dosiahne zavedením spoločných noriem a špecifikácií EÚ. Ich účelom je vytvorenie interoperabilných a efektívnych služieb IDS a zároveň umožniť jednotlivým krajinám EÚ, aby sa mohli rozhodnúť, do ktorých systémov investovať.

Smernica 2011/76/EU, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o výbere poplatkov za užívanie určitých pozemných komunikácií ťažkými nákladnými vozidlami

V príloze tejto smernice sú stanovené minimálne požiadavky pre stanovenie poplatku za externé náklady a výpočet maximálneho váženého priemerného poplatku za externé náklady.

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES zo dňa 21. mája 2008 o kvalite vonkajšieho ovzdušia a čistejšom ovzduší pre Európu

V smernici sa zavádzajú ciele kvality ovzdušia vrátane ambiciózných, nákladovo efektívnych cieľov zameraných na zlepšenie ľudského zdravia a kvality životného prostredia do roku 2020. V smernici sú zároveň špecifikované spôsoby hodnotenia týchto cieľov a nápravné opatrenia v prípade nesplnenia noriem. Zabezpečuje sa informovanosť verejnosti.

V tejto smernici sa spája väčšina existujúcich právnych predpisov o kvalite ovzdušia do jednej smernice a zahŕňa tieto kľúčové prvky:

- prahy, limitné hodnoty a cieľové hodnoty sú nastavené na posúdenie každej znečisťujúcej látky uvedenej v smernici: oxid siričitý, oxid dusičitý, suspendované častice, olovo, benzén a oxid uhoľnatý;

- vnútroštátne orgány určia konkrétne subjekty na vykonávanie týchto úloh pomocou údajov zhromaždených na vybraných miestach odberu vzoriek;
- ak sú úrovne znečistenia v určitej oblasti vyššie ako prahové hodnoty, musia sa zaviesť plány kvality ovzdušia na nápravu situácie. Môžu zahŕňať osobitné opatrenia na ochranu citlivých skupín, napríklad detí;
- ak existuje riziko, že úrovne znečistenia môžu prekročiť prahové hodnoty, musia sa vykonať krátkodobé akčné plány napríklad na zníženie cestnej dopravy, stavebných prác alebo niektorých priemyselných činností s cieľom odvrátiť nebezpečenstvo;
- vnútroštátne orgány musia zabezpečiť, aby nielen verejnosť, ale aj environmentálne, spotrebiteľské a iné významné organizácie vrátane orgánov zdravotnej starostlivosti a priemyselných zväzov boli priebežne informované o kvalite okolitého ovzdušia (t. j. vonkajšieho vzduchu) v danej oblasti;
- vlády krajín EÚ musia uverejňovať výročné správy o všetkých znečisťujúcich látkach uvedených v právnych predpisoch.