****

**INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM**

**2021–2027**

**SPECIFICKÁ PRAVIDLA PRO ŽADATELE A PŘÍJEMCE**

**PŘÍLOHA 5**

**Doplňující pokyny ke zpracování Dokumentace k prověřování  
z hlediska klimatického dopadu**

74. výzva irop - Multimodální osobní  
doprava - SC 6.1 (ITI)

VERZE 1

Obsah

[1. ÚVOD 3](#_Toc124164938)

[2. Zmírňování změny klimatu 3](#_Toc124164939)

[2.1 Popište prověření a jeho výsledek (fáze 1) 3](#_Toc124164940)

[2.2 Podrobná analýza (Fáze 2) 4](#_Toc124164941)

[3. Přizpůsobení se změně klimatu 8](#_Toc124164942)

[3.1 Popište prověření a jeho výsledek, včetně vhodných podrobností o analýze citlivosti, expozice a zranitelnosti (fáze 1) 8](#_Toc124164943)

[3.2 Podrobná analýza (Fáze 2) 11](#_Toc124164944)

[4. Informace o ověření 13](#_Toc124164945)

[5. Další podstatné informace 13](#_Toc124164946)

# ÚVOD

Při zpracování Dokumentace k prověřování z hlediska klimatického dopadu je nutné řídit se Sdělením Komise Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027 (2021/C 373/01).

Zpracovatel Dokumentace respektuje osnovu Dokumentace k prověřování z hlediska klimatického dopadu stanovenou přílohou B Technických pokynů, částí B.2.

Příloha č. 5 Specifických pravidel dále poskytuje zpracovatelům Dokumentace doplňující pokyny ke zpracování kapitol Zmírňování změny klimatu (klimatická neutralita), Přizpůsobení se změně klimatu (odolnost vůči změně klimatu), Informace o ověření (v příslušných případech) a Další podstatné informace.

# Zmírňování změny klimatu

Zpracovatel Dokumentace respektuje osnovu kapitoly Zmírňování změny klimatu (klimatická neutralita) stanovenou částí B.2 přílohy B Technických pokynů.

# 2.1 Popište prověření a jeho výsledek (fáze 1)

Kapitola odpovídá na otázku, zda projekt s ohledem na svůj charakter spadá do kategorie projektů vyžadující posouzení uhlíkové stopy.

Projekty zahrnující výstavbu přestupních terminálů pro veřejnou dopravu spadají do kategorie projektů „Silniční infrastruktura“ a „Městská doprava“. Výsledkem prověření (fáze 1) u této kategorie projektů je požadavek na posouzení uhlíkové stopy (fáze 2).

Projekty zahrnující modernizaci přestupních terminálů pro veřejnou dopravu lze zařadit do kategorie projektů „Silniční infrastruktura - opatření řešící bezpečnost silničního provozu“. Projekty zahrnující výstavbu a modernizaci parkovacích systémů zajišťujících přestup na veřejnou dopravu (P+R, K+R, B+R) lze zařadit do kategorie projektů „Výstavba nemovitostí - bezpečná a zajištěná parkoviště“. Projekty zahrnující realizaci preferenčních opatření a zvyšování kapacity veřejné dopravy stavebními úpravami silnic a místních komunikací lze zařadit do kategorie projektů „Silniční infrastruktura - opatření řešící bezpečnost silničního provozu“. Výsledkem prověření u těchto kategorií projektů tedy je, že nepodléhají povinnosti posouzení uhlíkové stopy, a prověřování v pilíři zmírňování změny klimatu tak končí tímto prostým prověřením (fází 1).

Zpracovatel uvede typ/charakter projektu a odpovídající výsledek prověření.

# 2.2 Podrobná analýza (Fáze 2)

**Popište emise skleníkových plynů a porovnejte je s mezními hodnotami pro absolutní a relativní emise**

V případě projektu podléhajícího posouzení uhlíkové stopy zpracovatel uvede výpočet emisí skleníkových plynů dle následující metodiky, která vychází z metodiky EIB Project Carbon Footprint Methodologies (2022), databáze Handbook Emission Factors for Road Transport (HBEFA 2022), ze zprávy „Zjištění aktuální dynamické skladby vozidlového parku. Prognóza skladby vozidlového parku do roku 2050“ (ŘSD 2021) a ze zprávy „Porovnání silniční a železniční dopravy z hlediska produkce emisí CO2 v reálných podmínkách“ (Mrázek a kol. 2022). Výpočet sleduje emise skleníkových plynů relevantní pro daný typ infrastruktury. V případě silniční infrastruktury/městské dopravy (nového přestupního terminálu) se jedná o tzv. jiné nepřímé emise skleníkových plynů, tj. emise z vozidel odjíždějících z nebo přijíždějících do dopravního uzlu.

1. Posouzení uhlíkové stopy je založeno na porovnání příslušných hodnot odhadovaných pro situaci bez realizace nového přestupního terminálu na straně jedné (tzv. nulová varianta) a odhadovaných pro situaci s realizovaným novým přestupním terminálem na straně druhé (tzv. aktivní varianta), a to za období 1. roku udržitelnosti projektu.
2. V aktivní variantě se uvažuje **veškerá relevantní osobní doprava** (autobusová, železniční v dieselové trakci, individuální automobilová, veřejná v elektrické trakci, případně i nemotorová) **směřující z a do nového přestupního terminálu** na území obce nebo jinak logicky vymezeném území, v němž se předpokládá, že vlivem realizace projektu dojde ke změnám dopravních výkonů oproti stavu bez realizace projektu, tj. nulové variantě.
3. V nulové variantě se uvažuje **veškerá relevantní osobní doprava** (autobusová, železniční v dieselové trakci, individuální automobilová, veřejná v elektrické trakci, případně i nemotorová), **která bude přímo dotčena – nahrazena nebo modifikována – realizací projektu** na území obce nebo jinak logicky vymezeném území (totožném s územím uvažovaným v aktivní variantě). Vymezení přímo dotčené osobní dopravy je složitější záležitostí zejména v případě projektu nového přestupního terminálu zajišťujícího přestup mezi více druhy dopravy, resp. zahrnujícího parkovací systém P+R. Vhodné je využití metod dopravního modelování.
4. Dotčené území reálně představují dopravní komunikace. Do výpočtu vstupuje délka pozemních komunikací nebo drah sloužících osobní dopravě. Pokud se intenzity/dopravní výkony dotčené osobní dopravy na pozemní komunikaci nebo dráze v jejím průběhu liší (což lze v mnoha případech očekávat), je nutné pozemní komunikaci nebo dráhu rozdělit na příslušné dílčí úseky. Vzhledem k charakteru projektu nikdy nebudou všechny dílčí úseky v aktivní a nulové variantě stejné.

V případě, že v zázemí přestupního terminálu (provozních budovách) je nebo bude umístěn zdroj emisí nebo spotřebovávána elektřina k provozu, může zpracovatel provést individuální výpočet emisí skleníkových plynů na základě příslušných parametrů konkrétních typů zařízení. Tyto přímé nebo nepřímé emise skleníkových plynů pak přičte k emisím z dotčené osobní dopravy dle této metodiky (zvlášť v aktivní a nulové variantě).

1. Zdrojem údajů o stávající intenzitě dotčené osobní dopravy jsou zejména jízdní řády a dopravní průzkumy. Do výpočtu však vstupuje intenzita dotčené osobní dopravy za období 1. roku udržitelnosti projektu, a proto je nezbytné využití dopravního modelu nebo jiného kvalifikovaného odhadu, který stanoví intenzity/dopravní výkony odděleně pro aktivní variantu a pro nulovou variantu.
2. Všem konečně vymezeným úsekům tedy zpracovatel přiřadí budoucí hodnoty intenzit/dopravních výkonů dotčené osobní dopravy. V každém úseku se samozřejmě uvažují jen relevantní druhy osobní dopravy.
3. Vzorce pro výpočet emise CO2 ekvivalentu z dotčené osobní dopravy na jednotlivém úseku komunikace jsou následující:
   * pro autobusovou dopravu, železniční dopravu v dieselové trakci, individuální automobilovou dopravu:

**CO2e(j,kat) = EFkat × DIj,kat × Délkaj × 365 / 1 000 000**

kde:

CO2e(j,kat) = emise CO2 ekvivalentu pro daný úsek komunikace a kategorii vozidel (t/rok)

j = pořadové číslo úseku komunikační sítě

kat = kategorie vozidel (autobusy, motorové osobní vlaky, osobní automobily)

DIj,kat = odhadovaná intenzita dopravy příslušné kategorie vozidel na úseku j (počet vozidel za 24 hodin)

Délkaj = délka úseku j (km)

EFkat = emisní faktor pro danou kategorii vozidel dle následující tabulky (g/vozokm):

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Kategorie vozidel – základní** | | **Jednotka** | **Emisní faktor** |
| Autobusy | | g/vozokm | 844,5 |
| Motorové osobní vlaky | | g/vozokm | 2 064 |
| Osobní automobily | | g/vozokm | 168,1 |
| **Kategorie vozidel – podrobná** | | **Jednotka** | **Emisní faktor** |
| Autobusy městské | Průměr | g/vozokm | 862 |
| Autobusy městské s pohonem na naftu | Menší, ≤ 15 t | g/vozokm | 705 |
| Standardní, 15-18 t | g/vozokm | 952 |
| Kloubové, > 18 t | g/vozokm | 1 196 |
| Autobusy městské s pohonem na CNG | Standardní | g/vozokm | 1 248 |
| Autobusy městské diesel-hybridní | Standardní | g/vozokm | 809 |
| Autobusy regionální | Průměr | g/vozokm | 783 |
| Autobusy regionální s pohonem na naftu | Standardní, ≤ 18 t | g/vozokm | 746 |
| Kloubové, > 18 t | g/vozokm | 844 |

Pozn.: Povinné je použití minimálně základní kategorie vozidel.

* + pro veřejnou dopravu v elektrické trakci:

**CO2e(j,kat) = EFkat × ECj,kat / 1 000 000**

kde:

CO2e(j,kat) = emise CO2 ekvivalentu pro daný úsek komunikace a kategorii vozidel (t/rok)

ECj,kat = odhadovaná celková spotřeba elektrické energie na provoz příslušné kategorie vozidel na úseku j za rok (kWh/rok)

EFkat = emisní faktor pro danou kategorii vozidel dle následující tabulky (g/kWh):

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Kategorie vozidel** | **Jednotka** | **Emisní faktor** |
| Trolejbusy | g/kWh | 494 |
| Tramvaje | g/kWh | 480 |
| Elektrické osobní vlaky | g/kWh | 480 |
| Elektrobusy | g/kWh | 494 |

* + pro nemotorovou dopravu:

**CO2e(j,kat) = 0 × DIj,kat × Délkaj × 365 / 1 000 000**

kde:

CO2e(j,kat) = emise CO2 ekvivalentu pro daný úsek komunikace a kategorii vozidel, zde nemotorovou dopravu (t/rok)

j = pořadové číslo úseku komunikační sítě

kat = kategorie vozidel (nemotorová doprava – chodci, cyklisté)

DIj,kat = odhadovaná intenzita dopravy příslušné kategorie vozidel (nemotorové dopravy) na úseku j (počet osob za 24 hodin)

Délkaj = délka úseku j (km)

Pozn.: Nemotorová doprava je reálně relevantním druhem osobní dopravy v jakémkoliv projektu nového přestupního terminálu, její zahrnutí do výpočtu však není povinné  
(i z toho důvodu, že emise z nemotorové dopravy jsou vždy nulové). Vlivem některých projektů ale může dojít k významným přesunům cestujících mezi jednotlivými druhy osobní dopravy včetně dopravy nemotorové, a na počet chodců/cyklistů tak mohou být navázány hodnoty intenzit ostatních druhů dopravy.

1. Pro každou variantu (aktivní, nulovou) zvlášť se poté provede součet všech příslušných CO2e(j,kat):

**CO2es = ∑(CO2e(j,kat))**

kde:

CO2es = emise CO2 ekvivalentu z dotčené osobní dopravy na všech úsecích komunikací dané varianty (t/rok)

Hodnota CO2es v nulové variantě představuje tzv. výchozí emise skleníkových plynů. Hodnota CO2es v aktivní variantě představuje tzv. absolutní emise skleníkových plynů. Rozdílem absolutních a výchozích emisí jsou relativní emise skleníkových plynů. S ohledem na specifické (široké) ohraničení projektu ve smyslu Technických pokynů se v případě nových přestupních terminálů neporovnávají absolutní emise skleníkových plynů s mezní hodnotou 20 000 tun CO2 ekvivalentu za rok. Zpracovatel porovná relativní emise skleníkových plynů s mezní hodnotou 20 000 tun CO2 ekvivalentu za rok (pozitivní nebo negativní změna).

**V příslušných případech popište ekonomickou analýzu a použití stínové ceny uhlíku, jakož i analýzu variant a začlenění zásady „energetická účinnost v první řadě“**

Zpracovatel vypracuje kapitolu pouze v případě, kdy relativní emise skleníkových plynů převyšují hodnotu 20 000 tun CO2 ekvivalentu za rok (pozitivní nebo negativní změna).

**Popište soulad projektu s příslušnými unijními a vnitrostátními plány v oblasti energetiky a klimatu, s cílem EU pro snížení emisí do roku 2030 a dosažením klimatické neutrality do roku 2050**

Zpracovatel při popisu, jak projekt přispívá k cílům těchto plánů a úkolům, vyjde zejména z hodnoty relativních emisí skleníkových plynů.

V případě kladné hodnoty relativních emisí skleníkových plynů není projekt v souladu s cílem snížení emisí do roku 2030 a cílem klimatické neutrality do roku 2050, a nesplňuje tak specifické kritérium přijatelnosti „Infrastruktura/výstupy projektu nejsou zranitelné z hlediska potenciálních dlouhodobých důsledků změny klimatu a úroveň emisí skleníkových plynů, které při projektů vzniknou, je v souladu s cílem klimatické neutrality do roku 2050.“

**U projektů s plánovanou životností delší než do roku 2050 popište** **kompatibilitu s provozem, údržbou a eventuálním vyřazením z provozu za okolností klimatické neutrality**

Zpracovatel popíše, jak bude infrastruktura, která je výstupem projektu (nový přestupní terminál), připravena na provoz, údržbu a eventuální vyřazení z provozu za okolností klimatické neutrality.

**Uveďte další podstatné informace, například o výchozím stavu u uhlíkové stopy**

Žadatel vypracuje kapitolu pouze v případě využití ekonomické analýzy a stínové ceny uhlíku, a to v souladu s kapitolou 3.2.2.3 Technických pokynů.

# Přizpůsobení se změně klimatu

Zpracovatel Dokumentace respektuje osnovu kapitoly Přizpůsobení se změně klimatu (odolnost vůči změně klimatu) stanovenou částí B.2 přílohy B Technických pokynů.

# 3.1 Popište prověření a jeho výsledek, včetně vhodných podrobností o analýze citlivosti, expozice a zranitelnosti (fáze 1)

Kapitola odpovídá na otázku, zda jsou s projektem spojena významná potenciální klimatická rizika vyžadující podrobnou analýzu.

**Analýza citlivosti**

Zpracovatel vypracuje analýzu citlivosti (daného typu projektu bez ohledu na jeho umístění) podle kapitoly 3.3.1.1 Technických pokynů.

Výstupem analýzy citlivosti v případě projektu infrastruktury multimodální osobní dopravy bude následující tabulka:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Analýza citlivosti** | | | | |
| **Skóre citlivosti (Nízké / Střední / Vysoké)** | | **Klimatická nebezpečí** | | |
| Povodně a přívalové povodně | Vydatné srážky | Extrémně vysoké teploty |
| **Témata** | Aktiva na místě (vlastní infrastruktura) | *N/S/V* | *N/S/V* | *N/S/V* |
| Vstupy (energie pro provoz a údržbu infrastruktury) | *N/S/V* | *N/S/V* | *N/S/V* |
| Výstupy – není relevantní | - | - | - |
| Dopravní spoje (dotčené druhy dopravy) | *N/S/V* | *N/S/V* | *N/S/V* |
| **Nejvyšší skóre z výše uvedených** | | *N/S/V* | *N/S/V* | *N/S/V* |

Jako podklad pro vypracování analýzy citlivosti lze využít např. Aktualizaci Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR z roku 2015, zpracovanou ČHMÚ v r. 2019 (blíže např. kapitola 4.9) či Strategii přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizaci pro období 2021 – 2030 (blíže např. kapitola 2.2).

**Analýza expozice**

Zpracovatel vypracuje analýzu expozice (plánovaného umístění projektu bez ohledu na typ projektu) podle kapitoly 3.3.1.2 Technických pokynů.

Výstupem analýzy expozice v případě projektu infrastruktury multimodální osobní dopravy bude následující tabulka:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Analýza expozice** | | | | |
| **Skóre expozice (Nízké / Střední / Vysoké)** | | **Klimatická nebezpečí** | | |
| Povodně a přívalové povodně | Vydatné srážky | Extrémně vysoké teploty |
| **Současné a budoucí klima** | Současné (a minulé) klima | *N/S/V* | *N/S/V* | *N/S/V* |
| Budoucí klima (prognóza, model) | *N/S/V* | *N/S/V* | *N/S/V* |
| **Nejvyšší skóre z výše uvedených** | | *N/S/V* | *N/S/V* | *N/S/V* |

Jako podklad pro vypracování analýzy expozice lze využít např. Aktualizaci Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR z roku 2015, zpracovanou ČHMÚ v r. 2019 (blíže např. kapitoly 2.5, 4.10.6), Strategii přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizaci pro období 2021 – 2030 (blíže např. kapitola 2.1), webové stránky Klimatická změna v České republice (<https://www.klimatickazmena.cz/cs/>) či výsledky projektu SustES (ŠTĚPÁNEK, Petr, et al. Očekávané klimatické podmínky v České republice část I. Změna základních parametrů. Brno: Ústav výzkumu globální změny Akademie věd České republiky, 2019. ISBN. 978-8-87902-28-8).

Kapitola 3.3.1.2 Technických pokynů neuvádí bližší popis/kvantifikaci jednotlivých úrovní/skóre expozice. V návaznosti na Aktualizaci Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR z roku 2015, zpracovanou ČHMÚ v r. 2019, a Strategii přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizaci pro období 2021 – 2030, se doporučuje na území České republiky hodnotit expozici jednotlivým klimatickým nebezpečím následovně (pokud není určeno jinak, je skóre expozice hodnoceno jako nízké):

* V případě klimatického nebezpeční povodní se doporučuje vycházet v oblastech s významným povodňovým rizikem z výstupů mapování povodňové směrnice, které jsou v datovém skladu MŽP (<https://cds.mzp.cz/>), mimo tyto oblasti z mapových podkladů stanovených záplavových území, které jsou zahrnuty v grafické části Povodňového plánu České republiky (<https://dppcr.cz/html_pub/>). V případě přívalových povodní se doporučuje vycházet z map kritických bodů v rámci rizikových území při přívalových srážkách v ČR, které jsou zahrnuty v grafické části Povodňového plánu České republiky (<https://dppcr.cz/html_pub/>). Pokud lokalita/umístění projektu leží v aktivní zóně stanoveného záplavového území (AZZU) nebo je v bezprostřední blízkosti kritického bodu, je skóre expozice hodnoceno jako vysoké. Pokud lokalita leží v záplavovém území (Q100) nebo v okolí kritického bodu, je skóre expozice hodnoceno jako střední.
* V případě klimatického nebezpečí vydatných srážek je v místech terénních depresí, místech nedostatečně odvodněných nebo na svazích s velkým sklonem skóre expozice hodnoceno jako vysoké nebo střední, podle konkrétních místních podmínek. Dále obecně v geologicky nestabilních oblastech Západních Karpat, vátých písků na Bzenecku, urbanizovaných údolích velkých řek a v horských oblastech je skóre expozice hodnoceno jako střední.
* V případě klimatického nebezpečí extrémně vysokých teplot je obecně v oblastech Žatecka-Lounska, Berounska, Plzeňské pánve, Dolnomoravského a Dyjsko-svrateckého úvalu a intravilánech velkých měst skóre expozice hodnoceno jako střední. V podmínkách budoucího klimatu se očekává rozšíření oblastí exponovaných extrémně vysokým teplotám.

**Analýza zranitelnosti**

Zpracovatel vypracuje analýzu zranitelnosti (která kombinuje výsledky analýzy citlivosti a analýzy expozice) podle kapitoly 3.3.1.3 Technických pokynů.

Výstupem analýzy zranitelnosti v případě projektu infrastruktury multimodální osobní dopravy bude následující tabulka:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Analýza zranitelnosti** | | | | | | | |
| **Jednotlivá klimatická nebezpečí dle kombinace (*xxx*)** | | **Expozice (nejvyšší skóre)** | | |  |  |  |
| Vysoké | Střední | Nízké |  | Úroveň zranitelnosti: | |
| **Citlivost (nejvyšší skóre)** | Vysoké | *xxx* | *xxx* | *xxx* |  | Vysoká |  |
| Střední | *xxx* | *xxx* | *xxx* |  | Střední |  |
| Nízké | *xxx* | *xxx* | *xxx* |  | Nízká |  |

Výsledkem prověření (fáze 1) je požadavek na podrobnou analýzu významných potenciálních klimatických rizik (fáze 2) v případě určení klimatických nebezpečí s vysokou nebo střední úrovní zranitelnosti.

Pokud jsou identifikována pouze klimatická nebezpečí s nízkou úrovní zranitelnosti, prověřování projektu v pilíři přizpůsobení se změně klimatu končí analýzou zranitelnosti (fází 1).

# 3.2 Podrobná analýza (Fáze 2)

**Popište posouzení klimatických rizik včetně analýz pravděpodobnosti a dopadu a zjištěná klimatická rizika**

Analýza pravděpodobnosti

Zpracovatel vypracuje analýzu pravděpodobnosti (výskytu určených klimatických nebezpečí v daném časovém rámci projektu) podle kapitoly 3.3.2.2 Technických pokynů.

Výstupem analýzy pravděpodobnosti bude kvalifikovaný odhad pravděpodobnosti výskytu každého klimatického nebezpečí s vysokou nebo střední úrovní zranitelnosti v průběhu předpokládané životnosti infrastruktury multimodální osobní dopravy.

Analýza dopadu

Zpracovatel vypracuje analýzu dopadu (výskytu určených klimatických nebezpečí v daném časovém rámci projektu) podle kapitoly 3.3.2.3 Technických pokynů.

Výstupem analýzy dopadu bude kvalifikovaný odhad velikosti dopadu každého klimatického nebezpečí s vysokou nebo střední úrovní zranitelnosti na jednotlivé rizikové oblasti v průběhu předpokládané životnosti infrastruktury multimodální osobní dopravy.

Analýza rizik

Zpracovatel vypracuje analýzu rizik (která kombinuje výsledky analýzy pravděpodobnosti a analýzy dopadu) podle kapitoly 3.3.2.4 Technických pokynů.

Výstupem analýzy rizik v případě projektu infrastruktury multimodální osobní dopravy bude následující tabulka:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Analýza rizik** | | | | | | | | | |
| **Určená klimatická nebezpečí dle kombinace (*xxx*)** | | **Dopad (velikost)** | | | | |  |  |  |
| Nevýz-namný | Malý | Nevelký | Velký | Katastro-fický |  | Úroveň rizika: | |
| **Pravděpodobnost (výskytu)** | Vzácný | *xxx* | *xxx* | *xxx* | *xxx* | *xxx* | Nízká | |  |
| Nepravdě-podobný | *xxx* | *xxx* | *xxx* | *xxx* | *xxx* | Střední | |  |
| Nevelký | *xxx* | *xxx* | *xxx* | *xxx* | *xxx* | Vysoká | |  |
| Pravdě-podobný | *xxx* | *xxx* | *xxx* | *xxx* | *xxx* | Extrémní | |  |
| Téměř jistý | *xxx* | *xxx* | *xxx* | *xxx* | *xxx* |  |  |  |

Dále by měl zpracovatel s ohledem na okolnosti konkrétního projektu kvalifikovaně určit přijatelnost/významnost úrovní rizik. Pokud tak neučiní, považují se za nepřijatelná/významná rizika extrémní a vysoké úrovně.

**Popište, jak jsou zjištěná klimatická rizika řešena příslušnými adaptačními opatřeními, včetně určení, posouzení, naplánování a provedení těchto opatření**

Pokud byla analýzou rizik zjištěna významná klimatická rizika, zpracovatel navrhne adaptační opatření snižující taková rizika na přijatelnou úroveň podle kapitoly 3.3.2.5 Technických pokynů.

Výstupem řízení rizik pro každé významné klimatické riziko bude kvalifikované určení konkrétních možností přizpůsobení, posouzení těchto možností a začlenění vybraných adaptačních opatření do návrhu projektu nebo jeho provozu, aby se zlepšila odolnost vůči změně klimatu.

**Popište posouzení a výsledek s ohledem na pravidelné monitorování a následná opatření, například u kritických předpokladů ve vztahu k budoucí změně klimatu**

Pokud byla navržena adaptační opatření, zpracovatel navrhne budoucí průběžný monitoring za účelem kontroly přesnosti posouzení a zisku údajů pro budoucí posuzování a projekty, a za účelem určení, zda je pravděpodobné, že budou dosaženy stanovené spouštěcí body nebo mezní hodnoty, což by ukazovalo, že bude nutné přijmout další adaptační opatření (tj. postupné přizpůsobování).

**Popište soulad projektu s unijními a v příslušných případech vnitrostátními, regionálními a místními strategiemi a plány v oblasti přizpůsobení se změně klimatu a vnitrostátními nebo regionálními plány pro řízení rizika katastrof**

# Informace o ověření

Ověření prověřování z hlediska klimatického dopadu není povinné. Pokud ověření bylo provedeno, zpracovatel Dokumentace respektuje osnovu kapitoly Informace o ověření (v příslušných případech) stanovenou částí B.2 přílohy B Technických pokynů.

# Další podstatné informace

Zpracovatel Dokumentace respektuje osnovu kapitoly Další podstatné informace stanovenou částí B.2 přílohy B Technických pokynů. Podkapitolu Všechny další podstatné záležitosti vyžadované v těchto pokynech a dalších příslušných odkazech není nutné zpracovávat.