

Kampania Miasto Europejskie
Miasto Przyjazne Środowisku
Toruń 30 listopada 2007

WYZWANIA PRZED ŚRODOWISKIEM OBSZARÓW MIEJSKICH
Dawid Hammerstein

Większość miast stoi w obliczu takich samych problemów związanych ze środowiskiem. Wśród nich wyróżnić można np. zanieczyszczenie powietrza, duży stopień nasilenia ruchu drogowego oraz częste korki uliczne, wysokie poziomy otaczającego hałasu, niską jakość terenów zabudowanych, porzucone obszary gruntu, emisje gazów cieplarnianych, produkcję odpadów oraz ścieków.

Przyczyny tych problemów leżą w zmianach odnotowanych w stylu życia (rosnąca zależność od samochodów prywatnych, ilość gospodarstw domowych tylko z jedną osobą oraz zużycie pokładów naturalnych w przeliczeniu na osobę) oraz w zmianach demograficznych, które należy wziąć pod uwagę przy opracowywaniu rozwiązań. Powinny one być przyszłościowe, włączać aspekty prewencyjne, takie jak przewidywanie wpływu zmian klimatu (np. większe powodzie) lub progresywne zmniejszanie uzależnienia od paliw kopalnych.

Problemy dotyczące środowiska naturalnego w miastach są wyjątkowo złożone, ponieważ ich przyczyny są powiązane między sobą. Lokalne inicjatywy dążące do rozwiązania jednej kwestii mogą przysporzyć nowych problemów w innym miejscu oraz mogą kolidować z polityką prowadzoną na szczeblu krajowym lub regionalnym. Przykładem jest polityka zmierzająca do poprawienia jakości powietrza przez zakup ekologicznych autobusów. Cel tego przedsięwzięcia może zostać zniweczony przez zwiększenie ilości środków transportu prywatnego na skutek decyzji o zagospodarowaniu przestrzennym (np. budowa parkingów w centrum miasta). Problemy związane z niską jakością terenów zabudowanych często idą w parze z podstawowymi problemami społeczno-ekonomicznymi. Według powszechnie panującej opinii, władze lokalne cechujące się największą skutecznością prowadzonych działań stosują zintegrowane metody zarządzania środowiskiem miejskim, czyli wcielają w życie długoterminowe i strategiczne plany działania, w których powiązania pomiędzy różnymi politykami i zobowiązaniami, również tymi na różnych szczeblach administracyjnych, są poddane szczegółowej analizie (patrz załącznik). Nakazy narzucone na szczeblu lokalnym, regionalnym, krajowym i europejskim (np. zagospodarowanie ziemi, hałas, jakość powietrza) mogą być skuteczniej wdrażane na szczeblu lokalnym, kiedy są one częścią zarządzania strategicznego.

Wytyczne dla zintegrowanego zarządzania środowiskiem

Przyjęcie zintegrowanych metod zarządzania środowiskiem miejskim pomaga uniknąć konfliktów pomiędzy różnymi politykami i inicjatywami stosowanymi w terenach miejskich oraz pomaga w osiągnięciu długoterminowej wizji rozwoju miasta. Poza społecznymi

inicjatywami Regionalnej Agendy 21 oraz Postanowień z Aalborg, kilka Państw Członkowskich ustanowiło prawa lub wprowadziło mechanizmy wymagające zintegrowanego zarządzania środowiskiem miejskim.

Zintegrowane metody dają lepsze możliwości planowania oraz bardziej znaczące wyniki. Wyraźnie zdefiniowane cele oraz przyjęte zakresy odpowiedzialności, procedury monitoringu postępu, konsultacje na forum publicznym, przeglądy, audyty i sprawozdania stanowią nieodłączny warunek efektywnego wprowadzania środków. Wiele miast, którym się to powiodło, zastosowało takie systemy zarządzania środowiskiem jak EMAS lub ISO 14001, aby zagwarantować sukces w osiągnięciu celów oraz umożliwić publiczną ocenę postępów. Ważne były tutaj kampanie informacyjne na temat zastosowanych ulepszeń (np. Europejski Tydzień Mobilności).

Komisja gorliwie rekomenduje regionalnym władzom podjęcie wymaganych kroków w celu zwiększenia stosowalności zintegrowanego zarządzania na szczeblu lokalnym oraz zachęca władze krajowe i regionalne do wspierania tego procesu.

Wytyczne dla planów zrównoważonego transportu miejskiego

Transport miejski wywiera bezpośredni wpływ na zanieczyszczenie powietrza, hałas, zagęszczenie ruchu drogowego oraz emisję CO₂, a także jest podstawowym czynnikiem funkcjonowania wielu ludzi i firm. Przyjęcie i wprowadzenie w życie planów dla transportu miejskiego jest obowiązkowe w niektórych Państwach Członkowskich. Część miast przyjmuje plany w sposób dobrowolny w celu ulepszenia jakości życia lub żeby sprostać standardom europejskim w związku z ochroną zdrowia ludzkiego (np. jakość powietrza).

Skuteczne planowanie transportu wymaga długoterminowej wizji, gdyż to umożliwia zaplanowanie wymagań finansowych dla infrastruktury i pojazdów, stworzenie bodźców systemowych dla promowania transportu publicznego o wysokiej jakości, bezpiecznych dróg rowerowych i ścieżek spacerowych oraz skoordynowanie z planowaniem zagospodarowania przestrzennego na właściwych szczeblach administracyjnych. W planach transportu powinno się uwzględnić bezpieczeństwo, dostęp do towarów i usług, zanieczyszczenie powietrza, hałas, emisję gazów cieplarnianych oraz zużycie energii, zagospodarowanie gruntu, transport pasażerski i załadunkowy oraz wszelkie inne formy transportu. Rozwiązania należy dostosować do indywidualnych potrzeb na podstawie szeroko zakrojonych konsultacji na forum publicznym. Co więcej, wszystkie przewidywania i zamierzone cele muszą odzwierciedlać lokalną sytuację. Komisja stanowczo poleca władzom lokalnym opracowanie i wdrożenie Planów Zrównoważonego Transportu Miejskiego.

Wsparcie dla Unijnej wymiany dobrych praktyk

Ważne jest, aby zwiększyć dostęp władz lokalnych do istniejących rozwiązań, tak aby umożliwić im naukę na podstawie cudzych doświadczeń, oraz tak aby mogły one opracować rozwiązania przystosowane do ich indywidualnej sytuacji. Informacje muszą mieć dobrą strukturę organizacyjną, muszą być łatwo dostępne oraz posiadać wsparcie odpowiednich specjalistów.

Współpraca oraz projekty demonstracyjne

Wymiana doświadczeń pomiędzy władzami lokalnymi sfinansowana ze środków Komisji w ramach współpracy wskazała na wiele korzyści płynących z kooperacji przy tworzeniu rozwiązań dla poszczególnych lokalnych sytuacji w oparciu o ich indywidualne doświadczenia i napotkane trudności. Komisja proponuje kontynuację wspierania podobnych

działań w ramach nowego Rozporządzenia LIFE +. Podobne okazje będą stworzone przez Politykę Spójności oraz Ramowy Program Badawczy, a także przedstawiają projekty demonstracyjne z zakresu problemów środowiska miejskiego.

Zmiany klimatu

Obszary miejskie odgrywają ważną rolę zarówno w dostosowywaniu się do zmian klimatu jak i do łagodzenia emisji gazów cieplarnianych.

Tereny te są narażone na skutki zmian klimatu, np.: powodzie, fale upałów, częstsze i dotkliwsze braki wody. Plany zintegrowanego zarządzania miejskiego powinny włączać środki ograniczające ewentualnie ponoszone przez środowisko ryzyko, aby umożliwić obszarom miejskim lepsze radzenie sobie z tymi zmianami.

Transport i budownictwo to priorytetowe zagadnienia dla władz lokalnych przy zmniejszaniu emisji gazów cieplarnianych.

Wdrażanie Planów Zrównoważonego Transportu Miejskiego na szerszą skalę, w skład których wchodzić będą indywidualne środki promowania zmniejszonej emisji CO₂ oraz energooszczędnych pojazdów, przyczyni się do redukcji emisji gazów cieplarnianych na szczeblu lokalnym.

Zrównoważone budownictwo polepsza wydajność energetyczną, a przy tym zmniejsza emisję CO₂. Władze lokalne mogą promować te metody przez zwiększenie poziomu świadomości wśród członków społeczeństwa, tam gdzie to możliwe ustanawianie i egzekwowanie standardów oraz przyjmowanie dobrych praktyk w budownictwie, a także przez budynki zamawiane w procesie ekologicznego zakupu publicznego. W tym kontekście, wyposażanie istniejących budynków w nowoczesne środki przez władze lokalne ma niezwykle znaczenie w rozwijaniu programów promujących zrównoważone budownictwo w ich miastach.

W celu promowania wydajnej konsumpcji energii oraz użycia energii odnawialnej na szczeblu lokalnym i regionalnym, wspierając swoją politykę energetyczną, Komisja będzie również kontynuowała zastosowanie europejskiego programu Inteligentnej Energii. Zielona Księga na rzecz Wydajności Energetycznej stawia pytanie czy Dyrektywa o Poprawie Wydajności Energetycznej Budynków (EPBD) powinna zostać rozszerzona także na mniejsze budynki po ich renowacji.

Aby umożliwić porównanie budownictwa na terenie całej Europy oraz zachęcić do wymiany dobrych praktyk, Komisja upoważniła Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) do opracowania metod do oceny zintegrowanych wyników dotyczących budownictwa (wykraczających poza wydajność energetyczną).

Natura i różnorodność biologiczna

Projektowanie zrównoważonego miasta (właściwe gospodarowanie przestrzenne) pomoże zredukować niekontrolowany rozrost miast, utratę naturalnego środowiska życia organizmów oraz zanik różnorodności biologicznej. Zintegrowane zarządzanie środowiskiem miejskim powinno rozwinąć polityki zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego, a tym samym uniknąć niekontrolowanego rozrostu miejskiego oraz zredukować uszczelnianie gleby, włącznie z promocją różnorodności biologicznej w miastach, oraz zwiększyć świadomość mieszkańców miast.

Polityka Ochrony Gleby, która jest w trakcie powstawania, prawdopodobnie odniesie się do rekultywacji i ponownego zagospodarowania terenów pod zabudowę oraz do oszczędnego planowania przestrzennego w celu zmniejszenia uszczelniania gleby oraz zagwarantowania racjonalnego użytkowania gleby.

Środowisko a jakość życia

Plany Zrównoważonego Transportu Miejskiego przyczynią się do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza oraz niższego poziomu hałasu, jak również zachęcą do jazdy rowerem oraz do spacerów, przez co pomogą w polepszaniu stanu zdrowia mieszkańców i zmniejszeniu otyłości. Metody zrównoważonego budownictwa umożliwią promocję komfortu, bezpieczeństwa, dostępności oraz zredukują niezdrowy wpływ zanieczyszczenia powietrza panującego wewnątrz i na zewnątrz pomieszczeń, w szczególności mowa tu o cząstkach stałych produkowanych przez systemy grzewcze.

Obecne prawodawstwo o jakości powietrza wymaga ustanowienia planów w przypadku, gdy wartości limitowe są lub mogą być przekroczone. Do takich sytuacji dochodzi w wielu miastach, szczególnie w przypadku zanieczyszczenia cząstkami stałymi (PM10) głównie produkowanymi przez ruch drogowy oraz obiekty energetycznego spalania. W kontekście Polityki o Zanieczyszczeniu Powietrza, Komisja rozważy cele i środki wyznaczone do kontrolowania zanieczyszczenia cząstkami stałymi i ozonowego, włącznie ze środkami komisijnymi odnoszącymi się do transportu, nowych pojazdów oraz małych obiektów energetycznego spalania. Osiągnięcie celów związanych z jakością powietrza postawionych przez Komisję wymaga zintegrowanego podejścia włączającego władze miejskie. Plany Zrównoważonego Transportu Miejskiego oraz lepiej zintegrowane zarządzanie obszarem miejskim, w tym także bezpośrednim ogrzewaniem, mogą pomóc miastom w sprostaniu tym zadaniom. Transport odgrywa kluczową rolę mówiąc o zmianach klimatu, jakości powietrza i zrównoważonym rozwoju. Komisja weźmie pod uwagę szerokie spektrum działań mających przyczynić się do polepszenia środowiska miejskiego, w tym także standardy dotyczące nowych pojazdów (EURO 5, EURO VI). Przeanalizuje się także środki do promocji szerszego zastosowania zróżnicowanego pobierania opłat na szczególnie wrażliwych obszarach oraz środki do wyznaczenia stref o niskich emisjach z restrykcjami obejmującymi zanieczyszczenie pochodzące z transportu. Komisja niedawno przyjęła propozycję dyrektywy o zakupie czystych pojazdów przez władze publiczne.

Jako część przeglądu Wspólnej Polityki Transportu, Komisja podejmie temat zapotrzebowania na dalsze działania prowadzone w zakresie transportu miejskiego, a w szczególności przez sprawdzenie roli odgrywanej przez prywatne samochody w miastach w polepszaniu jakości transportu publicznego.

Komisja zamierza kontynuować przekazywanie funduszy na rzecz Inicjatywy CIVITAS, która pomaga miastom w przeprowadzaniu poważnych zmian w różnicowaniu środków mobilności. Co więcej, promuje ona użycie czystszych pojazdów i walkę z natężeniem ruchu drogowego. CIVITAS dostarcza wsparcia dla szkoleń, wymiany informacji i zbioru wyników.

Mapy hałasu i plany akcji w związku z hałasem odnotowanym w środowisku wymagane są przez prawo UE, co ma na celu zmniejszeniu poziomu hałasu w większych obszarach miejskich, gdzie narażenie na hałas może doprowadzić do chorób ludzi, oraz ochronę cichszych obszarów przez wzrostem hałasu. Plany Zrównoważonego Transportu Miejskiego pomogą spełnić te wymagania przez zidentyfikowanie środków do zarządzania hałasem pochodzącym z transportu miejskiego.

Zrównoważone wykorzystanie pokładów naturalnych

Polityka zrównoważonego wykorzystania pokładów naturalnych podkreśli wagę wydajnego używania pokładów naturalnych przy redukcji wywierania wpływu na środowisko. Lepsze miejskie zarządzanie może zmniejszyć wpływy dziennego korzystania z

takich pokładów jak energia czy woda. Unikanie problemu niekontrolowanego rozrostu miast przez wysoką gęstość zaludnienia oraz osiedla o zróżnicowanych charakterystykach przedstawia korzyści dla środowiska odnośnie zagospodarowania ziemi, transportu oraz ogrzewania, co przyczynia się do zmniejszenia zużycia tych pokładów w przeliczeniu na jedną osobę.

Proponowana Dyrektywa w ramach Polityki Unikania i Recyklingu Odpadów wyjaśnia nakaz nałożony na Państwa Członkowskie do stworzenia programów unikania odpadów na takim szczeblu geograficznym, jaki uważają za najbardziej odpowiedni. Zintegrowane zarządzanie środowiskiem miejskim powinno obejmować lokalne środki prewencji odpadów.

PRZYKŁADY

Zintegrowane zarządzanie środowiskiem – Kopenhaga

Według prawa duńskiego, miasto Kopenhaga przyjęło strategię Lokalnej Agendy 21, która wraz z kilkoma innymi bardziej specyficznymi strategiami dla różnych sektorów (np. ruch uliczny, odpady, CO₂, ryzyka) oraz z własnym systemem zarządzania środowiskiem dla całego miasta Kopenhaga (o nazwie Dogme 2000) stanowi zintegrowane podejście do zarządzania środowiskiem miejskim.

Lokalna Agenda 21 nie jest jeszcze w pełni wcielona w życie, ale władze miejskie notują znaczne postępy w pokonywaniu wielu wyzwań, jak np. jakość powietrza, emisja gazów cieplarnianych, zużycie energii, ślad ekologiczny, recykling oraz ilość budynków zbudowanych przy użyciu metod i technik zrównoważonego budownictwa. W rezultacie, władze Kopenhagi uważają również, że nastąpił wzrost w konkurencyjności miasta, ponieważ może ono zaprezentować swoją politykę i projekty związane ze środowiskiem dla firm zainteresowanych przeniesieniem się właśnie do Kopenhagi. Nieruchomości znajdujące się w pobliżu czystszych wód zanotowały większą wartość ich wynajmu. Praca z mniejszościami etnicznymi w celu opracowania rozwiązań problemów środowiska doprowadziła do ich większej integracji społecznej oraz lepszych związków z władzami miasta. Te z kolei są bardziej wydajne przy planowaniu i zarządzaniu środowiskiem miejskim. Co więcej, poziom świadomości pracowników administracyjnych na temat zagadnień środowiskowych jest wyższy niż poprzednio.

Planowanie Zrównoważonego Transportu Miejskiego – Nantes

“Plan de déplacements urbains” (PDU) dla konurbacji Nantes (24 gminy z 569 000 mieszkańców) został przyjęty w roku 2000 według prawa francuskiego. Prawo wyznaczyło ambitne plany kontroli zapotrzebowania na ruch dla samochodów prywatnych (cel: zmniejszenie do 50% wszystkich podróży do roku 2010, w porównaniu z 62% w roku 2002) oraz zmniejszenia powiązanych z nim emisji (hałasu, CO₂, środków zanieczyszczających powietrze). Cele mają zostać zrealizowane przez rozwój wydajnych i czystych kolektywnych systemów transportu, odpowiednie zapewnienie miejsc parkingowych oraz opłat za parkowanie, promowanie jazdy na rowerze oraz wspieranie rozwoju planów podróży przez firmy prywatne i instytucje publiczne. Dotychczas zanotowano 6-7% przyrost zapotrzebowania na transport.

Główne działania wprowadzone w ramach PDU obejmują:

- * całkowitą odnowę dostępnych autobusów (150 pojazdów) i przekształcenie ich na autobusy napędzane gazem naturalnym, dzięki czemu będą one najczystszyimi autobusami miejskimi w Europie;
- * finansowanie rozbudowy sieci transportu publicznego (infrastruktura tramwajowa, autobusowa, trolejbusowa oraz kolejowa) oraz zwiększenie częstotliwości, dostępu, koordynacji z innymi środkami transportu, a także wydłużenie godzin pracy;
- * zintegrowany system pobierania opłat i sprawdzania biletów dla wszystkich sieci kolektywnego transportu;
- * dobrowolne opracowanie planów podróży we współpracy z największymi pracodawcami konurbacji (dotychczas podpisano 13 planów);
- * rozbudowę i modernizację sieci dróg rowerowych (obecnie liczących 300km) oraz rozwój usług wypożyczania rowerów;
- * zintegrowaną polityką parkingową faworyzującą mieszkańców, krótkoterminowe parkowanie dla odwiedzających, nadzór nad miejscami do parkowania, rozwój obszarów typu Park & Ride - Parkuj i jedź, czyli zostaw samochód na parkingu i przesiądź się do autobusu - (2 500 miejsc parkingowych) niedaleko głównych stacji kolejowych, miejsca parkingowe dla rowerów.