

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH  
Bruksela, 11.02.2004  
COM(2004)60 ostateczny

**KOMUNIKAT KOMISJI DLA RADY,  
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO,  
EUROPEJSKIEGO KOMITETU GOSPODARCZO-  
SPOŁECZNEGO ORAZ KOMITETU DO SPRAW  
REGIONÓW**

**W stronę strategii tematycznej  
dla środowiska miejskiego**

## SPIS TREŚCI

1. Wstęp i przegląd sytuacji .....	3
2. Tematy priorytetowe.....	8
2.1. Zarządzanie miastem w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego.....	9
2.2. Transport miejski zgodny z zasadami rozwoju zrównoważonego.....	18
2.3. Budownictwo zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju .....	30
2.4. Projektowanie na terenach zurbanizowanych w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego.....	37
3. W stronę bardziej zintegrowanego podejścia.....	47
3.1. Pozioma integracja w ramach polityk Wspólnoty.....	48
3.2. Pozioma integracja w ramach Polityki Środowiskowej Wspólnoty.....	50
3.3. Integracja między różnymi szczeblami zarządzania. ....	52
4. Wskaźniki, dane, zadania i raporty.....	54
5. Wspieranie upowszechniania dobrej praktyki na szczeblu lokalnym.....	57
5.1. Władze lokalne.....	57
5.2. Rola obywatela.....	59
6. . Następne kroki.....	60
Załącznik 1: Opracowywanie polityki środowiskowej w miastach.....	62
Załącznik 2: Europejska wizja zrównoważonych miast, zrównoważonego zarządzania miastami, transportem, budownictwem i projektowaniem.....	65
Załącznik 3: Przykłady badań lub projektów demonstracyjnych i inicjatyw, finansowanych przez Komisję w celu wspierania zarządzania terenami miejskimi, transportem, budownictwem i projektowaniem w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego.....	70
Załącznik 4: Definicja transportu zrównoważonego według Komisji Transportu UE.....	76
Załącznik 5: Przykłady wykorzystywania funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności do zrównoważonego zagospodarowywania miast .....	77
Załącznik 6: Załącznik 6: Środowisko miejskie w Polityce Środowiskowej.....	80

## 1. WSTĘP I PRZEGLĄD SYTUACJI

W Europie na terenach zurbanizowanych mieszka około 80% ludności<sup>1</sup>, a właśnie na tych terenach problemy środowiskowe zaznaczają się najwyraźniej. Hałas, niska jakość powietrza, intensywny ruch uliczny, zaniedbanie terenów zabudowanych, słabe zarządzanie środowiskiem i brak strategicznego planowania powodują zagrożenia dla zdrowia i jakości życia mieszkańców. Jeśli chcemy zmierzyć się z najpoważniejszymi problemami zdrowotnymi, związanymi ze stanem środowiska, musimy doprowadzić do wyraźnej poprawy stanu miejskiego środowiska przyrodniczego i jakości życia.

W wielu rejonach mieszkańcy zniechęcają się do życia w miastach i wybierają życie na ich peryferiach, słusznie sądząc, że na ich samopoczucie mają wpływ miejskie zanieczyszczenia. Powodowane przez to bezładne rozrastanie się miast generuje zwiększenie ruchu ulicznego i wzajemnie wzmacniające się problemy, wśród których szczególnie istotna jest koncentracja aktywności na peryferiach, a nie w słabnących centrach miast. Objawy tego nadmiernego obciążenia są widoczne na coraz większej liczbie terenów miejskich. Nic więc dziwnego, że obrazem, który Europejczykom najczęściej kojarzy się ze środowiskiem są "zanieczyszczenia w miastach"<sup>2</sup>.

Do najważniejszych przyczyn obecnej sytuacji należy nie przywiązywanie dostatecznej wagi do środowiskowych skutków podejmowanych decyzji i brak systematycznego planowania wysokiej jakości środowiska miejskiego. Ma to konsekwencje zarówno dla środowiska przyrodniczego, jak i gospodarki oraz mieszkańców miast. Planowanie w celu osiągnięcia wysokiego poziomu ochrony środowiska jest jednym z kluczowych czynników zrównoważonego rozwoju miast i zapewnienia wysokiej jakości życia mieszkańcom europejskich miast.

---

<sup>1</sup> Tereny miejskie w szerokim znaczeniu (aglomeracja), obejmujące osiedla miejskie wszelkiego typu.

<sup>2</sup> Eurobarometr 58.0 "Postawy wobec środowiska przyrodniczego", grudzień 2000

Strategia Tematyczna dla Środowiska Miejskiego, opierająca się na różnych inicjatywach, które przyczyniły się do sformułowania europejskiej polityki w zakresie środowiska przyrodniczego na obszarach zurbanizowanych, stanowi ważny krok naprzód w osiągnięciu tego celu (zob. Załączniki). Stanowi część Szóstego Programu Działań “Środowisko 2010: Nasza przyszłość, nasz wybór”<sup>3</sup> i jest jedną z siedmiu strategii tematycznych w Programie, wprowadzonych w celu zapewnienia holistycznego podejścia do najważniejszych problemów środowiskowych, odznaczających się złożonością, znaczną liczbą zainteresowanych stron oraz potrzebą stosowania innowacyjnych i kompleksowych rozwiązań. Jak stwierdzono w VI Programie Działań Środowiskowych, celem Strategii Tematycznej dla Środowiska Miejskiego jest:

*“ ... promowanie zintegrowanego, horyzontalnego podejścia we wszystkich politykach Wspólnoty oraz poprawa jakości środowiska przyrodniczego na terenie miast, przy uwzględnieniu dokonań we wdrażaniu zasad współpracy, doskonaleniu ich w miarę potrzeby oraz zajęcie się:*

- promocją lokalnej Agendy 21;*
- zmniejszaniem zależności między wzrostem gospodarczym a zapotrzebowaniem na transport osób;*
- zwiększaniem znaczenia kolei, wodnych dróg śródlądowych oraz przemieszczania się pieszo i na rowerach w transporcie publicznym ;*
- problemem rosnącego ruchu ulicznego i doprowadzenia do rozluźnienia związku między wzrostem zapotrzebowania na transport a wzrostem produktu krajowego brutto;*
- potrzebą zachęcania do stosowania w transporcie publicznym pojazdów o niskim poziomie emisji zanieczyszczeń;*
- uwzględnieniem wskaźników stanu środowiska miejskiego.”*

---

<sup>3</sup> Decyzją nr 1600/2002/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z 22 lipca 2002, ustanawiająca Szósty Program Działań Środowiskowych (OJ L242, 10.9.2002, p. 1).

## Ogólny cel Strategii Tematycznej dla Środowiska Miejskiego

Poprawa stanu środowiska i jakości terenów zurbanizowanych oraz zapewnienie zdrowego środowiska życia mieszkańcom europejskich miast, zwiększenie znaczenia kwestii środowiskowych w rozwoju zrównoważonym terenów miejskich przy uwzględnieniu związanych z tym kwestii gospodarczych i społecznych.

Wszystkie miasta europejskie muszą rozwiązać problemy środowiskowe, przed którymi stoją, a celem Strategii jest, żeby odbywało się to systematycznie. Nie będzie ona jednak dyktować rozwiązań ani celów, które powinny zostać przyjęte, ponieważ nie ma dwóch takich samych obszarów miejskich. Strategia będzie raczej ustalać solidne ramy, wytyczające kierunek działań na rzecz lepszego zarządzania środowiskiem miejskim i powszechnego przyjęcia najlepszych praktyk. Równocześnie, wspomaga miasta w trudnej, acz bardzo ważnej roli najważniejszych aktorów, będących najbliżej problemów, wykorzystując doświadczenia, inicjatywy i techniczne innowacje tych, którzy są bardziej zaawansowani. Wiele z problemów, przed którymi stoją europejskie miasta i miasteczka są problemami wspólnymi i niewątpliwie istnieją na szczeblu europejskim możliwości opracowania, udostępniania i ułatwiania wdrażania właściwych rozwiązań.

Rozwiązywaniu tych problemów służy wiele różnych polityk wspólnotowych, programów działań i finansowania, ale są to na ogół oddzielne zadania, w których nie uwzględnia się specyficznych potrzeb związanych ze środowiskiem miasta i możliwych związków między nimi. Wiele można osiągnąć przez zastosowanie bardziej zintegrowanego i ukierunkowanego podejścia przy wykorzystaniu istniejących instrumentów i inicjatyw oraz przez zwiększenie współpracy i koordynacji na wszystkich poziomach zarządzania. Strategia Tematyczna będzie wobec tego promować spójne i zintegrowane podejście, tworząc europejską wizję miast zrównoważonych (zob. Załącznik 2), uwzględniając szczególną sytuację w krajach przystępujących i kandydujących. Miasta europejskie muszą zostać ożywione. Muszą być atrakcyjnymi, zdrowymi, wysokiej jakości miejscami do życia, umożliwiającymi rozwój gospodarki oraz żyjących w nich społeczności. U podstaw tego procesu musi znajdować się środowisko przyrodnicze.

Celem Strategii jest skupienie się na środowisku przyrodniczym miasta z uwzględnieniem dynamicznych powiązań z odpowiednimi czynnikami gospodarczymi i społecznymi oraz wzmocnienie w ten sposób udziału kwestii środowiskowych w zrównoważonym rozwoju terenów miejskich. Strategia będzie traktować środowisko miejskie w jego najszerszym znaczeniu i będzie obejmować także konsekwencje zdrowotne problemów środowiskowych. Ważną rolę w ustalaniu związków przyczynowych między tymi elementami odgrywa Komunikat w sprawie Środowiska i Zdrowia<sup>4</sup>. Strategia będzie także dotyczyła kwestii jakości życia mieszkańców terenów miejskich oraz społeczności miejskich, a zostanie w niej przyjęte podejście ekosystemowe<sup>5</sup>. Szczególną uwagę będzie się niewątpliwie przykładać do terenów miejskich jako takich, ale na pewno nie zostanie przeoczony szerszy, regionalny i krajowy kontekst.

Prezentowany Komunikat "W stronę strategii tematycznej dla środowiska miejskiego" stanowi pierwszą fazę przygotowywania ostatecznej Strategii, która ma być gotowa w lecie 2005 r. Pierwotne pomysły i podejście tu przedstawione są wynikami konsultacji z miastami i innymi zainteresowanymi stronami, niezależnymi eksperckimi grupami roboczymi oraz grupą ekspertów Unii Europejskiej zajmujących się sprawami środowiska przyrodniczego w miastach. Dorobek tych zespołów został opublikowany na dotyczącej środowiska miejskiego stronie internetowej Komisji<sup>6</sup>.

#### **Przegląd działań proponowanych w przyszłej Strategii Tematycznej**

*W poniższym przeglądzie przedstawiono wyniki szerokich konsultacji. Komunikat ten oraz proponowane w nim działania będą w 2004 r. przedmiotem drugiej rundy konsultacji. Obejmą one m.in. dyskusje z instytucjami Unii Europejskiej, Grupą Ekspertów do spraw Miejskiego Środowiska Przyrodniczego oraz różnymi zainteresowanymi stronami, jak również otwartą dyskusję w Internecie. Ponadto, zostaną zorganizowane grupy robocze, złożone z ekspertów i zainteresowanych osób w celu bardziej*

<sup>4</sup> COM(2003) 338 ostateczny.

<sup>5</sup> W myśleniu ekosystemowym kładzie się nacisk na miasto, jako złożony system, charakteryzujący się ciągłymi procesami zmian i rozwoju. Takie aspekty jak energia, zasoby naturalne i powstawanie odpadów są rozpatrywane jako strumień lub łańcuch. Utrzymywanie, odnawianie, stymulowanie i tworzenie zamkniętych systemów strumieni lub łańcuchów jest działaniem na rzecz rozwoju zrównoważonego.

<sup>6</sup> [www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic\\_strategy.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic_strategy.htm)

*szczegółowego przeanalizowania najważniejszych z proponowanych działań, ich wykonalności oraz znaczenia dla poprawy stanu środowiska przyrodniczego w miastach. Ostateczna Strategia Tematyczna zostanie zaproponowana w połowie 2005 r., po uwzględnieniu konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz wyników spotkań wspomnianych grup roboczych.*

Celem jest wkład na poziomie Unii do stworzenie solidnych ram, które umożliwią powstanie lokalnych inicjatyw opartych na najlepszych praktykach, przy pozostawieniu lokalnym decydom wyboru rozwiązań i celów. Najważniejszym elementem tego schematu jest to, żeby miasta stołeczne i aglomeracje miejskie liczące ponad 100 000 mieszkańców (tj. 500 największych miast w 25 krajach Unii) przyjęły plan zagospodarowania miejskiego środowiska przyrodniczego, mający na celu osiągnięcie zrównoważonego stanu środowiska miejskiego i wprowadziły odpowiedni system zarządzania środowiskiem, zapewniający jego realizację. Ponadto, miasta te powinny stworzyć i wprowadzić w życie plan transportu zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego. Komisja uważa, że w tym celu należy sformułować wymagania na poziomie UE. Kwestie te będą przedmiotem dalszych konsultacji w 2004 r., między innymi w konkretnych grupach roboczych, o których wspomniano powyżej.

W celu zapewnienie wsparcia i osiągnięcia większej integracji, wszystkie kraje członkowskie będą zachęcane do przyjęcia łączących się z narodowymi planami rozwoju zrównoważonego narodowych i regionalnych strategii dla miejskiego środowiska przyrodniczego oraz ustanowienia Punktów Kontaktowych do spraw Miejskiego Środowiska Przyrodniczego i wspomagania miast w osiągnięciu zrównoważonego i zdrowego środowiska przyrodniczego.

Komisja będzie nadal wspierać inicjatywy w zakresie miejskiego środowiska przyrodniczego, a także opracowywać zalecenia, wytyczne, wskaźniki, dane, normy, techniki ocen i szkolenia oraz prowadzić inne działania o bardziej technicznej naturze, aby pomóc miastom oceniać i zarządzać różnymi aspektami środowiska przyrodniczego.

Europejska Agencja Środowiska przygotowuje raport o stanie środowiska przyrodniczego w miastach i zapewni dostęp do danych na temat środowiska miejskiego, a więc dostarczy lepszych informacji osobom odpowiedzialnym za prowadzoną politykę, opinii publicznej i innym najważniejszym aktorom oraz umożliwi wytyczanie Strategii i monitorowanie jej postępów.

Przy dalszym przygotowywaniu Strategii Tematycznej Komisja będzie działać w ścisłej

współpracy ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i prowadzić z nimi dialog. Strategia musi opierać się na wspólnych działaniach Wspólnoty, państw członkowskich, regionów i oczywiście samych miast na rzecz poprawy stanu miejskiego środowiska przyrodniczego. Celem tego Komunikatu jest przedstawienie pierwszej analizy do drugiej rundy konsultacji w 2004 r.

Komisja zaprasza do pracy nad prezentowanymi pomysłami i podejściami. W 2004 r. zostanie w tym celu zorganizowana seria konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz spotkań technicznych grup roboczych, mających za zadanie przeanalizować bardziej szczegółowo proponowane działania, ich wykonalność i sposób, w jaki przyczyniają się do poprawy stanu środowiska miejskiego (patrz część 6). W przedsięwzięciu będzie brać udział szeroka grupa zainteresowanych stron i ekspertów, a w tym przedstawiciele państw członkowskich, krajów przystępujących i kandydackich, regionów, miast, przedsiębiorstw, organizacji pozarządowych i środowisk akademickich. Zainteresowane strony mogą także przekazywać komentarze bezpośrednio<sup>7</sup> (końcowy termin 15 kwietnia 2004 r.). Ostateczna Strategia Tematyczna zostanie zaproponowana w połowie 2005 r., po uwzględnieniu konsultacji z zainteresowanymi stronami i wyników spotkań grup roboczych.

## **2. TEMATY PRIORYTETOWE**

W celu zrealizowania zadań sformułowanych w Szóstym Programie Działań Środowiskowych, Strategia Tematyczna dla Miejskiego Środowiska Przyrodniczego będzie skupiać się na czterech szerokich zagadnieniach, które mają zasadnicze znaczenie dla długoterminowego zrównowazenia miast, są silnie powiązane z gospodarczymi oraz społecznymi podstawami rozwoju zrównowazonego i w których można osiągnąć największy postęp. Dziedziny te, ustalone w trakcie konsultacji z unijną Grupą Ekspertów do spraw Środowiska Miejskiego i innymi zainteresowanymi stronami, obejmują kwestie zrównowazonego zarządzania miastami, zrównowazony transport miejski, zrównowazone budownictwo i zrównowazone projektowanie. Zagadnienie te są przedstawiane oddzielnie, ale niewątpliwie istnieją między nimi silne interakcje. Inne priorytetowe tematy zostaną określone i rozpatrzone na późniejszym etapie, zgodnie ze stopniowanym podejściem Strategii Tematycznych..

---

<sup>7</sup> [www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic\\_strategy.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic_strategy.htm)

## **2.1. Zarządzanie miastem w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego**

### **2.1.1. Co sprawia, że zarządzanie miastem w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego staje się priorytetem**

Tereny miejskie spełniają wiele funkcji ważnych dla mieszkańców i wszystkich, którzy z tych terenów korzystają. Funkcje te obejmują zapewnienie mieszkania, zatrudnienie, dostęp do towarów i usług, aktywność kulturalną oraz interakcje społeczne. Aby zagwarantować i wspierać te funkcje tereny miejskie muszą zawierać wiele elementów statycznych takich jak budynki, infrastruktura, tereny zielone, tereny opuszczone lub zaniedbane, a także elementy dynamiczne, takie jak transport, woda, powietrze, energia i odpady.

Każda z tych funkcji i każdy element ma wpływ na środowisko, który to wpływ będzie stanowić część całkowitego oddziaływania miasta na środowisko przyrodnicze. Mimo to, poszczególne polityki na różnych poziomach zarządzania często działają w izolacji jedna od drugiej, bowiem są prowadzone przez odrębne wydziały jednostek zarządzających. Środowiskowe skutki decyzji związanych z określoną polityką nie są rozpatrywane wystarczająco dokładnie. Zmniejszenie wpływu na środowisko, a przy tym ożywiona gospodarka i zdrowe, sprawiedliwe społeczeństwo jest celem rozwoju zrównoważonego. Wiele gmin jednak nie nadaje odpowiednio wysokiego priorytetu poprawie stanu środowiska i jakości miast.

Jest mało prawdopodobne, aby wysokiej jakości i zdrowe środowisko powstało spontanicznie w wyniku wielu różnych decyzji podejmowanych niezależnie przez różne władze, firmy i osoby prywatne, działające w różnych sektorach zarządzania terenami miejskiego. Aby zakreślić ramy pozwalające na sterowanie codziennymi decyzjami dotyczącymi zarządzania niezbędne są uzgodnione cele, a te z kolei wymagają ogólnej strategii i planu działania. Cele te muszą być zgodne z najważniejszymi działaniami gminy, a nie stanowić elementy dodatkowe, obok rutynowych działań. Oznacza to podejmowanie decyzji w taki sposób, aby tradycyjne bariery między sąsiadującymi ze sobą gminami i między jednostkami administracyjnymi w obrębie gmin zostały przełamane, pozwalając na bardziej zintegrowane podejście. Zmiany w podejściu są

również ważne, a udział społeczeństwa, aktywna rola obywatela, przejrzystość procesów decyzyjnych oraz odpowiedzialność są kluczowymi elementami zrównoważonego rozwoju terenów miejskich. W Załączniku 2 znalazła się propozycja europejskiej wizji zrównoważonego zarządzania terenami miejskimi.

#### **Przykład dobrej praktyki w planowaniu zarządzaniem środowiskiem**

Sztokholm przyjął swój pierwszy program środowiskowy w połowie lat siedemdziesiątych. Piąty<sup>8</sup> program został przyjęty w 2003 r., po wszechstronnych badaniach sztokholmskiego środowiska przyrodniczego i rozległych konsultacjach z instytucjami sektora publicznego, firmami i zrzeszeniami. Program jest prowadzony w ramach zintegrowanego systemu zarządzania, z regularnymi przeglądami środowiskowymi i raportami. Ustalono sześć celów priorytetowych, mających związek ze środowiskiem i zdrowiem człowieka, podzielonych na 43 jakościowych i ilościowych celów dodatkowych, które mają zostać osiągnięte do 2006 r., a dla każdego z nich wyznaczone są odpowiedzialne instytucje i najważniejsze wskaźniki potrzebne do monitorowania postępów. Celami priorytetowymi są przyjazny dla środowiska transport, bezpieczne produkty, zrównoważone zużycie energii, ekologiczne planowanie i zarządzanie, przyjazne dla środowiska przetwarzanie odpadów i zdrowe środowiska w pomieszczeniach. Przykładem celu pomocniczego jest redukcja zużycia paliw kopalnych do ogrzewania o 20% poprzez podłączenie dzielnicowego systemu ciepłowniczego.

Od pewnego czasu docenia się istotność zarządzania terenami miejskimi na poziomie lokalnym zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego. W czasie Szczytu Ziemi w 1992 r. uznano szczególną rolę jaką mają do odegrania lokalne władze przy osiągnięciu rozwoju zrównoważonego i ustanowiono Lokalną Agendę 21 (LA 21). Wymaga ona od gmin przygotowania strategii przez dialog z obywatelami, firmami i innymi zainteresowanymi stronami prowadzącej do osiągnięcia zrównoważonego rozwoju na swoim terenie. Europa, z 5000 gminami aktywnie uczestniczącymi w procesie, jest światowym liderem jeśli chodzi o lokalną Agendę 21<sup>9</sup>. W projekcie badawczym LASALA (The Local Authorities' Self Assessment of Local Agenda 21, Samoocena Lokalnej Agendy 21 przez Lokalne Władze)<sup>10</sup>, w którym biorą udział przedstawiciele ponad 250 władz lokalnych w Europie, stwierdzono, że procedura LA 21 jest niezwykle skuteczna w

<sup>8</sup> [www.tyckom.stockholm.se](http://www.tyckom.stockholm.se).

<sup>9</sup> Drugie Badanie Lokalnej Agendy 21 (ICLEI) 2002.

<sup>10</sup> <http://www.iclei.org/europe/LASALA/>

doprowadzaniu do zmiany postaw, rozumienia i postępowania na szczeblu lokalnym, co obejmuje także lepsze wdrażanie prawodawstwa środowiskowego.

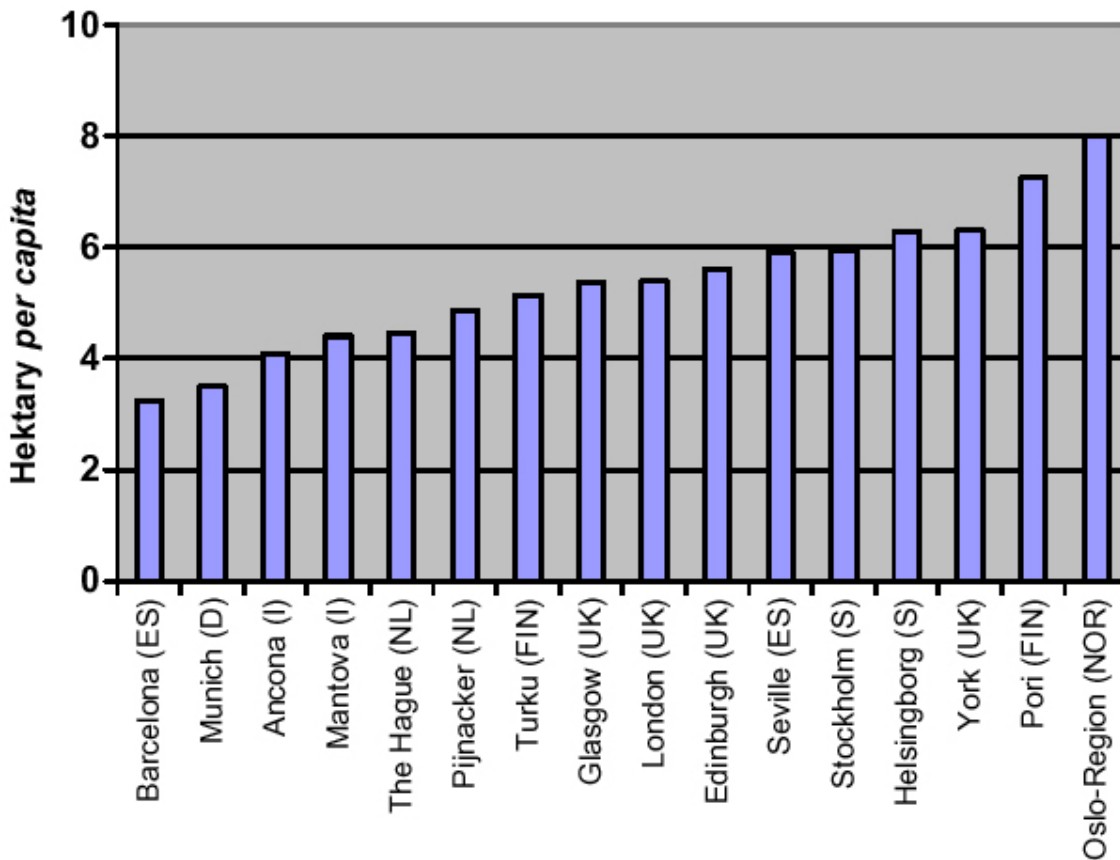
Mimo jednak tego względnego sukcesu, zainteresowanie LA 21 w Europie jest bardzo zróżnicowane i są oznaki, że wdrażanie strategii LA 21 spotyka się z coraz mniejszym zainteresowaniem nawet w tych krajach, w których wcześniej było najbardziej entuzjastycznie wspierane. Osiągnięcia środowiskowe europejskich miast znacznie się różnią w zależności od miasta (zob. Rysunek 1)<sup>11</sup>, a wiele lokalnych władz nie zajmuje się problemami środowiskowymi w sposób systematyczny.

Istniejące procedury LA 21 różnią się znacznie pod względem zakresu i ambicji, przy skromnym monitoringu skuteczności ich wdrażania. Jedynie parę państw członkowskich zinstytucjonalizowało podejście LA 21 w systemie prawnym w celu wyeliminowania niektórych z tych braków i włączenia w główny nurt polityki strategii zarządzania miejskim środowiskiem przyrodniczym (przykładami są Wielka Brytania i Dania).

Potrzebne są zatem solidniejsze ramy w skali europejskiej, które pomogłyby ożywić i upowszechnić zarządzanie środowiskiem przyrodniczym w największych miastach Europy. Przyniesie to także korzyści w trzech innych priorytetowych dziedzinach, będących przedmiotem rozważań. (patrz części 2.4).

---

<sup>11</sup> Opisane wyniki badań skutków ekologicznych, zestawione przez Best Foot Forward ([www.bestfootforward.com](http://www.bestfootforward.com)). Im bardziej zrównoważone miasto, tym mniejsze skutki środowiskowe na mieszkańca



Rysunek 1 – Skutki środowiskowe w wybranych europejskich miastach.

### 2.1.2. Obecne inicjatywy Wspólnoty w zakresie zrównoważonego zarządzania obszarami zurbanizowanymi

UE opracowała wszechstronne narzędzie zarządzania środowiskiem, dobrowolny System Ekozarządzania i Audytu (EMAS)<sup>12</sup>. Od czasu wprowadzenia poprawek w 2001 r., rejestrację EMAS uzyskało ponad 500 instytucji publicznych, a w tym 110 lokalnych organów władzy. Pierwotnie system był pomyślany jako narzędzie stałego zmniejszania niekorzystnego oddziaływania na środowisko rutynowych działań instytucji, ale w przypadku władz lokalnych system zapewnia też mechanizm ułatwiający wypełnianie ich statutowych obowiązków w

<sup>12</sup> Rozporządzenie (EC) Nr 761/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady, pozwalające na dobrowolny udział instytucji w Systemie Ekozarządzania i Audytu (EMAS) (OJ L 114, 24.4.2001, p. 1).

dziedzinie ochrony środowiska oraz inicjatyw pozastatutowych w skoordynowany, systematyczny i możliwy do skontrolowania sposób. Umożliwia im to analizowanie własnego bezpośredniego i pośredniego wpływu na środowisko, na przykład wpływu ich decyzji w zakresie użytkowania terenu i wyboru wykonawcy zleceń. Wymaga również od miejscowych władz uwzględnienia potrzeb zainteresowanych stron (np. zrzeszeń) i większej odpowiedzialności wobec nich w związku ze składaniem raportów o swoich działaniach środowiskowych.

Komisja i Rada Gmin i Regionów Europejskich (CEMR) rozpoczęła kampanię, mającą na celu zachęcenie lokalnych władz do wdrażania EMAS. Początkowe doświadczenia pokazały, że jest to odpowiednie i przydatne dla gmin narzędzie, które jest wystarczająco elastyczne, aby nadawać się do najważniejszych problemów środowiskowych w miastach, które pomaga wyznaczyć priorytety, zachęca do zdobywania informacji o problemach środowiskowych, pomaga w przygotowywaniu raportów i wdrażaniu LA21

#### **Przykłady dobrej praktyki w systemach zarządzania środowiskiem**

Rada Miasta Leicester<sup>13</sup> (Wlk. Brytania) stosuje EMAS od 1997 r. w celu zmniejszenia niekorzystnego wpływu na środowisko własnych działań. W 2003 r. rozszerzyła zakres swojego systemu i stosuje go teraz także do zarządzania wpływem samego miasta Leicester na środowisko, ze szczególnym uwzględnieniem aspektów, które przyciągają uwagę miejscowej społeczności. Rada wyznaczyła ambitne cele dotyczące wskaźników energooszczędności w domach, zmniejszenia intensywności ruchu samochodów osobowych w kierunku centrum miasta, zmniejszenia liczby przejazdów do szkół samochodami osobowymi, zwiększenia świadomości środowiskowej, zmniejszenia ilości odpadów budowlanych, opracowanie lokalnej normy dla budownictwa zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego i oczyszczania ulic ze śmieci.

Holandia przyjęła cel, aby wszystkie władze publiczne, w tym także lokalne, wdrożyły system zarządzania środowiskiem (EMAS, ISO 14001 lub odpowiednik) do końca 2004<sup>14</sup>. W listopadzie 2002, Den Bosch uzyskało certyfikat ISO 14001 jako pierwsze miasto holenderskie.

---

<sup>13</sup> [www.leicester.gov.uk/](http://www.leicester.gov.uk/)

<sup>14</sup> "Met preventie naar duurzaam ondernemen – een programma voor en door overheden 2001-2005".

Obok wspierania różnych projektów badawczych, mających dostarczyć narzędzi potrzebnych władzom miejskim do zarządzania terenami miejskimi, w szczególności za pośrednictwem programu badawczego *City of Tomorrow and Cultural Heritage*<sup>15</sup> (Załącznik 3), Komisja wspiera przyjmowanie Lokalnej Agendy 21 przez finansowanie różnych organizacji miast, biorących udział w inicjatywie i promujących ją w całej Europie (patrz - Rozdział 5.1).

Komisja dostarcza gminom inne instrumenty zarządzania, takie jak Jednolite Wskaźniki Europejskie i Narzędzie "Ślad w Środowisku" (*Ecological Footprint Tool* - patrz także rozdział 4). Niektóre Dyrektywy Europejskie również zawierają zobowiązanie w zakresie zarządzania różnymi sektorami miejskiego środowiska przyrodniczego, np. powietrza, hałasu i wody. Podsumowano je w Załączniku 6.

### **2.1.3. Dalsze kroki potrzebne do osiągnięcia powszechnego zarządzania terenami zurbanizowanymi w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego**

Raport o europejskich miastach zarządzanych w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego (*The European Sustainable Cities Report*)<sup>16</sup> "stanowi zdecydowany głos za opracowywaniem strategii zarządzania terenami zurbanizowanymi zgodnie z zasadami rozwoju zrównoważonego obejmujących całe miasta". Podobnie, w projekcie Samorządowej Samooceny Agendy 21 nawoływano, aby LA 21 oprzeć na mocniejszych i trwalszych podstawach, tak, aby mogła ona zostać włączona do praktyk i procedur europejskich władz lokalnych, natomiast Plan Wdrażania ogłoszony na Światowym Szczycie na temat Rozwoju Zrównoważonego wzywa do podjęcia działań służących umocnieniu instytucjonalnych podstaw rozwoju zrównoważonego, także na szczeblu lokalnym, w ramach Agendy 21. W dłuższej perspektywie aktywne i zintegrowane zarządzanie problemami środowiskowymi na całości obszarów zurbanizowanych jest jedyną drogą do osiągnięcia wysokiej jakości, zdrowego środowiska miejskiego. Potrzebne są jasno sformułowane cele środowiskowe, działania oraz program monitoringu, które łączyłyby kwestie środowiskowe z polityką społeczno-gospodarczą.

---

<sup>15</sup> [www.cordis.lu/eesd/ka4/home.html](http://www.cordis.lu/eesd/ka4/home.html)

<sup>16</sup> ISBN 92-827-8259-X (1996).

Gminy miejskie muszą wobec tego wdrażać plan zarządzania środowiskiem przyrodniczym. Aby go wdrożyć i monitorować postępy muszą przyjąć właściwy system zarządzania środowiskiem.

Komisja uważa, że odpowiednie wymogi mogą być formułowane na szczeblu Unii Europejskiej. Stosowałyby się one do wszystkich stolic oraz miast liczących powyżej 100 000 mieszkańców, co objęłoby 500 największych miast w UE 25. Kwestia ta będzie przedmiotem dalszych konsultacji w 2004 r., między innymi w kontekście specjalnej grupy roboczej. Proponowany wymóg zobowiązywałby do przyjęcia takiego planu i wdrożenie właściwego systemu zarządzania środowiskiem. Procedura taka mogłaby obejmować na przykład konieczność konsultacji z obywatelami, firmami i innymi zainteresowanymi stronami, konieczność wyznaczenia celów (określanych na szczeblu lokalnym) oraz konieczność monitorowania postępów oraz informowania o nich. Intencją Komisji nie byłoby monitorowanie szczegółów planów zarządzania, ale raczej spowodowanie, aby stały się integralnym elementem administrowania w miastach. Istniejące dyrektywy unijne zawierają wymogi dotyczące zarządzania przez władze miejskie jakością powietrza<sup>17</sup> i hałasem w środowisku<sup>18</sup>, jak również uczestniczenia w zarządzaniu dorzeczami rzek<sup>19</sup> (patrz Załącznik 6). Proponowany wymóg stwarzałby gminie możliwość łączenia tych obowiązków z innymi kwestiami środowiskowymi w ramach jednolitego planu zarządzania środowiskiem.

Plan mógłby dotyczyć najważniejszych problemów, takich jak zużycie energii, emisja gazów cieplarnianych, zużycie i oczyszczanie wody, odpady, hałas, jakość powietrza, przyroda i różnorodność biologiczna, transportu i ruchliwość, projektowanie, katastrofy naturalne i spowodowane przez człowieka, budowa zgodnie z zasadami rozwoju zrównoważonego, kwestie zdrowotne oraz generalnie jakość życia. Ponieważ tereny zurbanizowane często rozciągają się poza granice administracyjne gminy, plan stosowałby się do całego terenu zurbanizowanego i

---

<sup>17</sup> Dyrektywa Rady 96/62/EC z 27 września 1996 w sprawie oceny jakości i zarządzania jakością powietrza atmosferycznego (OJ L 296, 21.11.1996, s. 55).

<sup>18</sup> Dyrektywa 2002/49/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z 25 czerwca 2002 w sprawie oceny i zarządzania hałasem w środowisku (OJ L 189, 18.7.2002, s. 12).

<sup>19</sup> Dyrektywa 2000/60/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2000 ustalająca ramy działań Wspólnoty w zakresie polityki wodnej (OJ L 327, 22.12.2000, s. 1).

mógłby wymagać współpracy sąsiadujących organów administracji (patrz również część 3.3).

Zgodnie z unijnym programem lepszego administrowania, plany zarządzania środowiskiem przyczyniłyby się do lepszej współpracy między władzami na różnych szczeblach zarządzania (lokalnym, regionalnym i krajowym), między różnymi wydziałami w obrębie lokalnych władz oraz między sąsiadującymi organami władzy. Zwiększyłyby także udział obywateli i zainteresowanych instytucji. Uwzględniłyby inne luki i braki w obecnym systemie zarządzania środowiskiem, takie jak brak lub niedostateczne wykorzystywanie danych i narzędzi zarządzania, nadmierny nacisk na rozwój oparty na planach zamiast na spójną politykę rozwoju zrównoważonego oraz rozdźwięk między planami a wdrażaniem. Pomogłyby wyeliminować krótkoterminowe planowanie, na które mają wpływ względy polityczne, zapewniając środowiskowej polityce gminy niezbędną ciągłość między kolejnymi kadencjami władz. Długookresowe wyzwania, takie jak konsekwencje zmian klimatycznych, muszą być rozpatrywane i wymagają planowania w długiej perspektywie, bowiem tylko wtedy możliwe jest uwzględnienie wszystkich wchodzących w grę czynników i złożonych interakcji między nimi oraz dostarczenie rozwiązań zgodnych z zasadami rozwoju zrównoważonego.

Plany zarządzania środowiskiem pomogą także stworzyć dla 5400 największych miast ramy, umożliwiające porównywanie inicjatyw i zobowiązań pod względem wpływu na środowisko. Obecnie różnią się one znacznie, niektóre miasta są istotnie aktywniejsze niż inne, a państwa członkowskie narzucają obowiązki różnego typu i w różnym stopniu wiążące. Przyjęcie i wdrożenie planów zarządzania środowiskiem w dużej liczbie miast oznaczałoby, że gospodarcze współzawodnictwo między nimi stałoby się mniej istotną przeszkodą w działaniach na rzecz wysokiej jakości, zdrowego miejskiego środowiska przyrodniczego. Miasta w coraz większym stopniu przyciągałyby firmy i nowych obywateli oferowaną jakością życia.

Potrzebny byłby kompleksowy system zarządzania środowiskiem towarzyszący planowi zarządzania środowiskiem, który umożliwiłby analizę, monitoring i prognozowanie potrzebne do regularnego rewidowania planu. Byłby także przydatny gminom w zachowaniu zgodności z ustawodawstwem krajowym i europejskim (takim jak ustawy dotyczące jakości powietrza i hałasu) i zapewnianiu sprawnego egzekwowania prawa, co tradycyjnie jest słabym punktem

prawa środowiskowego. W tym zakresie wszechstronny system, taki jak EMAS, umożliwia lokalnej administracji prowadzenie ciągłego procesu definiowania polityki środowiskowej, ustalanie celów, monitoring, kontrolowanie i raportowanie. Sytuacja środowiskowa poddawana jest przeglądom, co umożliwia określenie polityki środowiskowej w trakcie konsultacji z personelem, mieszkańcami, przedstawicielem biznesu i innymi zainteresowanymi stronami. Następnie wprowadzany jest system zarządzania, który obejmuje podział odpowiedzialności, szkolenie pracowników, tworzenie dokumentacji, wybór celów środowiskowych (które mogą być tak ambitne, jak uznają to za stosowane władze), ustalanie programu działań służących osiągnięciu tych celów, przydział zasobów i wprowadzenie systemu kontroli w celu zbierania odpowiednich danych i monitorowania systemu oraz postępów w osiąganiu wyznaczonych celów. Następnie składana jest corocznie aktualizowana i dostępna publicznie deklaracja środowiskowa. Co ważne, system zarządzania środowiskiem, przyjęty zgodnie z EMAS lub ISO 14001, jest weryfikowany przez niezależnego audytora lub certyfikatora.

Jak podkreślono w Europejskim raporcie o europejskich miastach zarządzanych zgodnie z zasadami rozwoju zrównoważonego, do usunięcia politycznych, strukturalnych i technicznych barier przeszkadzających w przyjęciu holistycznego i zintegrowanego podejścia potrzebna jest aktywność różnego rodzaju. Plany zarządzania środowiskiem oraz systemy zarządzania będą bardzo pomocne w osiąganiu tego celu, ale potrzebne są jeszcze inne działania. Zintegrowane podejmowanie decyzji wymaga różnych sposobów pracy w gminach, a może to oznaczać istotne zmiany w organizacji i strukturze procesu podejmowania decyzji. Jest również ważne, aby zapewnić odpowiednie powiązania ze strategiami regionalnymi i krajowymi oraz zapewnić gminom lepszy dopływ informacji i wsparcie. Propozycje odpowiednich działań przedstawiono w części 3.3. Rolę wskaźników w mierzeniu postępów i wpływu na podejmowanie decyzji omówiono w części 4. Dla zrozumienia problemów środowiska miejskiego i ich związków z czynnikami społecznymi i gospodarczymi ważne jest szkolenie urzędników i wybieranych przedstawicieli gminy. Komisja rozważy, czy programy szkoleniowe, takie jak Leonardo da Vinci mogą zostać wykorzystane do rozwijania odpowiednich kwalifikacji i wiedzy. Przeanalizowane zostaną inne mechanizmy stałej promocji dobrej praktyki i wymiany doświadczeń (patrz także część 5.1).

## **Działanie proponowane w związku z przyszłą Strategią Tematyczną**

*(propozycje te zostaną poddane dalszym konsultacjom w 2004 r.)*

### **Zarządzanie terenami zurbanizowanymi w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego.**

Każda stolica i każde miasto powyżej 100.000 mieszkańców powinno przyjąć plan zarządzania środowiskiem dla terenów zurbanizowanych jako całości, zawierający zadania związane z najważniejszymi czynnikami oddziałującymi na środowisko i wdrożyć system zarządzania środowiskiem, służący do kierowania tym procesem i wypełnianiu właściwych zadań. Komisja sądzi, że cel ten mógłby spełniać wymóg na szczeblu europejskim. Kwestia ta będzie przedmiotem dodatkowych konsultacji w 2004 r., między innymi w kontekście specjalnej grupy roboczej ekspertów i zainteresowanych stron.

Komisja opracuje wytyczne do wdrażania takich systemów zarządzania przez władze lokalne. Państwa członkowskie będą zachęcane do zapewniania lokalnym władzom potrzebnego wsparcia, np. w postaci szkoleń i porad w związku z wdrażaniem systemu zarządzania środowiskiem.

Komisja zbada możliwości szkolenia, badań naukowych i wymiany doświadczeń w zakresie zarządzania terenami zurbanizowanymi w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego.

## **2.2. Transport miejski zgodny z zasadami rozwoju zrównoważonego**

### **2.2.1. Co sprawia, że transport miejski zgodny z zasadami rozwoju zrównoważonego staje się priorytetem**

Miejskie systemy transportu są ważnym elementem miejskiej tkanki. Dzięki nim ludzie mają dostęp do towarów, usług, zatrudnienia i wypoczynku, towary sprawnie krążą, a lokalne gospodarki kwitną. Jeśli jednak znaczne zagęszczenie budynków jest pierwszą cechą charakteryzującą miasta, intensywny ruch uliczny jest drugą. Ruch na drogach ma istotny wpływ na stan środowiska i zdrowie mieszkańców miast, a także na ogólną jakość życia w mieście. Coraz większe korki zmniejszają mobilność i powodują coraz większe koszty dla gospodarki

(0.5% PKB Wspólnoty pochłaniają korki uliczne, wartość ta ma wzrosnąć do 2010 r. do 1%<sup>20</sup>).

Niemal wszyscy mieszkańcy europejskich miast (97%) są narażeni na zanieczyszczenia powietrza przekraczające poziom wyznaczony przez UE jako cel w przypadku pyłów, w przypadku przypowierzchniowej warstwy ozonu jest to 44%, a w przypadku dwutlenku azotu – 14%<sup>21</sup>. Ruch pojazdów silnikowych jest bardzo ważnym źródłem tych i innych zanieczyszczeń. Osiągnięto ogromny postęp w zmniejszaniu emisji z poszczególnych pojazdów, przyczyniając się w ten sposób do zmniejszenia w miastach stężenia PM<sub>10</sub> (cząstki o średnicy mniejszej od 10 mikrometrów), NO<sub>x</sub> i innych prekursorów ozonu. Istnieją jednak izolowane miejsca stanowiące nadal problem, a rosnąca intensywność ruchu pojazdów spalinowych w miastach do pewnego stopnia zmniejsza efekty poczynionych postępów. Począwszy od 1999 r. stężenie PM<sub>10</sub> przestało się zmniejszać, a stężenie ozonu obecnie wzrasta<sup>22</sup>. Jak stwierdzono w raporcie *Transport and Environment Reporting Mechanism* z 2002, “Obecne działania będą nadal wpływać na poprawę jakości powietrza w miastach, ale w 2010 r. mieszkańcy miast europejskich będą nadal regularnie narażani na wysokie stężenia substancji zanieczyszczających powietrze”.

Wzrost ruchu ulicznego w miastach będzie też niweczyć wysiłki podejmowane w celu zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych. Jeśli nic nie zostanie zrobione w celu odwrócenia rosnącego trendu ruchu ulicznego, można oczekiwać, że do 1990 r. emisje CO<sub>2</sub> z transportu wzrosną do 2010 r. o 40% w porównaniu do 1990 r.

Niektóre badania wskazują, że konsekwencje dla zdrowia mieszkańców miast są znaczne. Np. w badaniach<sup>23</sup>, w których zastosowano PM<sub>10</sub> jako wskaźnik poziomu skażenia powietrza stwierdzono, że wpływ zanieczyszczenia powietrza związanego z ruchem ulicznym w Austrii, Francji i Szwajcarii jest odpowiedzialny za ponad 21 000 przedwczesnych zgonów rocznie oraz ponad 25 000 nowych przypadków bronchitu u dorosłych, ponad 290 000 epizodów bronchitu u dzieci, ponad pół miliona ataków astmy i więcej niż 16 milionów osobodni ograniczonej

---

<sup>20</sup> COM(2001) 370 Europejska polityka transportowa na 2010 r.: czas na decyzję.

<sup>21</sup> Raport EEA TERM 2002

<sup>22</sup> Raport EEA na temat zanieczyszczenia powietrza w Europie 1990-2000

<sup>23</sup> The Lancet, Volume 356, Number 9232, 02 sierpnia 2000 Tytuł: *Public-health impact of outdoor and traffic-related air pollution: a European assessment* Autorzy: N Künzli, R Kaiser, S Medina, M.Studnicka, O Chanel, P Filliger, M. Herry, F Horak Jr, V Puybonnieux-Textier, P Quénel, J Schneider,

aktywności. Koszty ekonomiczne związane z zanieczyszczeniem powietrza są oceniane na 1.7% PKB<sup>24</sup>. Badania te przeprowadzono na podstawie danych zebranych w trakcie różnych innych badań przeprowadzonych w latach dziewięćdziesiątych i wobec tego nie uwzględniają niedawnego znacznego postępu, który nastąpił dzięki ograniczeniu emisji, dają jednak wyobrażenie o potencjalnym zakresie i skali skutków. Projekt badawczy APHEIS<sup>25</sup>, przeprowadzony w 26 miastach 12 krajów europejskich wskazuje, że zmniejszenie długoterminowej ekspozycji na stężenie PM<sub>10</sub> na zewnątrz budynków o zaledwie 5 µg/m<sup>3</sup> zapobiegłoby około 19 przedwczesnych zgonów na 100 000 mieszkańców na rok, co stanowi 1,5 razy więcej niż wynosi liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Zmniejszenie emisji pochodzącej z ruchu ulicznego przynosi więc znaczne korzyści zdrowotne i ekonomiczne. Wysoki stopień rozwoju transportu miejskiego wykorzystującego pojazdy silnikowe przyczynia się także do coraz bardziej osiadłego trybu życia i towarzyszącym im negatywnym skutkom dla zdrowia i oczekiwanej długości życia, zwłaszcza jeśli chodzi o choroby sercowo-naczyniowe. Jazda na rowerze 30 minut dziennie może zmniejszyć ryzyko chorób sercowo-naczyniowych o połowę, a mimo to ponad połowę przejazdów o długości poniżej 5 km odbywa się samochodem. W niedawnych badaniach obliczono, że w Londynie 10% zmiana środka transportu z samochodu na rower i spacer może każdego roku uchronić przed 100 wczesnymi zgonami i 1000 hospitalizacjami<sup>26</sup>.

Ciągle mamy do czynienia ze zbyt wysoką liczbą osób odnoszących obrażenia i ponoszących śmierć w wyniku wypadków drogowych w miastach. Dwie trzecie z 1.3 miliona wypadków drogowych w Unii Europejskiej, które wiązały się z obrażeniami ciała i jeden na dwa wypadki śmiertelne miało miejsce na terenach zurbanizowanych<sup>27</sup>. Ocenia się, że koszt wypadków drogowych wynosi 2% PKB Wspólnoty. Również hałas jest poważnym i coraz większym problemem, a 80% hałasu wiąże się z ruchem drogowym. Co najmniej 100 milionów ludzi w Europie żyje w aglomeracjach lub w pobliżu infrastruktury transportowej. Są oni narażeni na

---

RSeethaler, J-C Vergnaud, H Sommer.

<sup>24</sup> WHO: "Health costs due to road traffic related air pollution. An impact assessment project for Austria, France and Switzerland." czerwiec 1999.

<sup>25</sup> [www.apheis.net](http://www.apheis.net); *Air Pollution and Health: A European Information System – Health impact assessment of air pollution in 26 cities*, raport 2, 2000-2001.

<sup>26</sup> *Transport in London and the Implications for Health*, Soderland N, Ferguson J, McCarthy M (1999)

<sup>27</sup> *International Road Traffic and Accident Database* (OECD), kwiecień 2002.

hałas powyżej zalecanego przez WHO poziomu 55 dB(A)<sup>28</sup>. Powoduje to rozdrażnienie i ma ujemny wpływ na sen i jakość życia. Około 40 milionów ludzi jest narażonych na hałas o natężeniu powyżej 65 dB(A), co stanowi poziom, przy którym hałas ma poważny, szkodliwy wpływ na zdrowie. Zmniejszenie natężenia ruchu i jego większa płynność w połączeniu z bardziej rygorystycznymi limitami u źródła istotnie zmniejszyłoby poziom hałasu na terenach zurbanizowanych.

Ruch uliczny jest postrzegany jako jeden z najważniejszych czynników pogarszających jakość życia w miastach. W przeprowadzonych w 1995 r. badaniach 51% mieszkańców miast UE wymieniło ruch uliczny jako główny powód narzekania na środowisko, a dwa inne związane z transportem problemy - jakość powietrza i hałas, zostały wymienione przez 41% i 31% mieszkańców<sup>29</sup>.

Duże natężenie ruchu zniechęca ludzi do spacerów ulicami i pozwalania dzieciom na zabawę, co przyczynia się do narastającego osłabienia poczucia sąsiedztwa i lokalnej wspólnoty. Zwiększona ruchliwość na terenach miejskich przyczynia się do ich rozbudowy przez ekspansję na okoliczne tereny wiejskie (*urban sprawl*). Tak jak niedobre decyzje dotyczące użytkowania gruntów prowadzą o zwiększenie intensywności ruchu ulicznego, tak większy ruch uliczny i ruchliwość mieszkańców mogą przyczyniać się do niedobrych decyzji w zakresie użytkowania gruntów w odpowiedzi na żądania np. rozładowania ulicznych korków. Oba elementy są ze sobą nierozzerwalnie związane. (patrz także część 2.4.1 na temat projektowania w miastach). Ruchliwość w miastach jest także istotnym elementem równości społecznej. Usługi, edukacja, zatrudnienie, możliwości spędzania wolnego czasu powinny być dostępne dla wszystkich mieszkańców miast, niezależnie od tego, czy posiadają samochód, czy nie. Mieszkańcy w najuboższych częściach miast odznaczają się najniższymi wskaźnikami posiadania samochodów. Transport publiczny może zapewniać dostęp do tych dóbr i ma niewątpliwe zalety środowiskowe. Ruchliwość w miastach powinna zostać przemyślana na nowo, aby rozwiązać negatywne skutki, a zarazem zachować potencjał wzrostu gospodarczego i wspierać swobodę poruszania się i jakość życia mieszkańców miast. Wydaje się więc konieczne ustanowienie na poziomie

---

<sup>28</sup> EEA 2001 *Traffic noise, exposure and annoyance*

<sup>29</sup> Eurobarometer.

europiejskim systemu promującego transport miejski zgodny z zasadami rozwoju zrównoważonego.

### **2.2.2. Obecne inicjatywy Wspólnoty w zakresie transportu miejskiego**

Przy przygotowywaniu tego komunikatu wykorzystano definicję systemu transportu zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego, przyjętą w 2001 r. przez Radę do Spraw Transportu UE. (Załącznik 4)

W Białej Księdze europejskiej polityki w zakresie transportu<sup>30</sup> podkreśla się, że europejska polityka transportowa osiągnęła punkt krytyczny, w którym uznaje się, że czysty, sprawnie funkcjonujący i zużywający mniej paliw kopalnych system transportu miejskiego jest niezbędnym warunkiem osiągnięcia ogólnego celu Wspólnoty, jakim jest przemieszczanie się w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego. W Białej Księdze Transportu wyróżnia się dwie dziedziny działań w zakresie czystego transportu miejskiego: wspieranie zróżnicowanych dostaw energii dla transportu i promowanie dobrej praktyki. Zgodnie z zasadą subsydiarności, Komisja nie próbuje stosować rozporządzenia jako sposobu na narzucenie w miastach rozwiązań alternatywnych wobec samochodu osobowego. Potrzeba racjonalizacji użytkowania prywatnych samochodów i doskonalenia transportu publicznego, mająca duże znaczenie jeśli chodzi o oszczędność energii, została także przedstawiona w Zielonej Księdze Komisji na temat bezpieczeństwa dostaw energii<sup>31</sup>. W publikacji wyznaczono ambitny cel w sektorze transportu drogowego – zastąpienie do 2020 r. 20% paliw – oleju napędowego i benzyny – alternatywnymi rozwiązaniami. W kolejnym komunikacie na temat paliw alternatywnych w transporcie drogowym<sup>32</sup> przedstawiono “optymistyczny scenariusz rozwoju”, który opiera się na trzech typach paliw, o potencjalnie znacznym udziale w rynku i przyjaznych dla miejskiego środowiska przyrodniczego: biopaliwach, gazie ziemnym i wodorze. Podjęto działania mające wspierać szersze wprowadzanie biopaliw na rynek. W maju 2003 Rada i Parlament przyjęły dyrektywę wyznaczającą cele związane z ich udziałem w rynku, a w październiku 2003 r. dyrektywę dopuszczającą ulgi podatkowe. Grupa kontaktowa "Paliwa alternatywne" założona w 2002 r.

<sup>30</sup> *European transport policy for 2010 : time to decide*, COM(2001) 370

<sup>31</sup> *Towards a European strategy for the security of energy supply*, COM(2000) 769.

przygotowała w 2003 r. raport zawierający specjalistyczne rady na temat dalszego rozwoju rynku gazu ziemnego i wodoru.

Komisja obecnie wdraża roboczy program szczegółowych i praktycznych działań w dziedzinie czystego transportu miejskiego, na przykład za pomocą inicjatywy CIVITAS, jak również rozmaitych projektów badawczych, porównawczych, demonstracyjnych oraz działań na rzecz zwiększania świadomości (patrz Załącznik 3).

**Przykład dobrej praktyki w transporcie miejskim zgodnym z zasadami zrównoważonego rozwoju.**

Od końca lat osiemdziesiątych w Grazu (Austria)<sup>33</sup> wprowadzono plan zintegrowanego transportu w celu uczynienia z Grazu miasta o "łagodnej ruchliwości". Plan ten skupiał się na bezpieczeństwie, sprawności działań środowiskowych i zwiększaniu atrakcyjności terenów publicznych. W 1992 r. na terenie całego miasta wprowadzono ograniczenia prędkości do 30 km/h, co spowodowało 20% spadek liczby wypadków, a także istotne zmniejszenie emisji zanieczyszczeń atmosferycznych i hałasu. Równocześnie miasto ograniczyło liczbę miejsc parkingowych i wprowadziło wyższe opłaty za parkowanie w centrum, a uzyskane fundusze przeznaczyło na rozwój transportu miejskiego. Wprowadzono mechanizmy zachęcające do korzystania z pojazdów o niskiej emisji. Ścieżki rowerowe zostały rozbudowane do ponad 100 km, wytyczono miejsca parkingowe dla rowerów i rozwinięto usługi związane z rowerami. Znacznie poprawiono nawierzchnie, powiększono strefy zamknięte dla ruchu kołowego, a najważniejsze trasy piesze i drogi szybkiego ruchu włączono do ogólnego planowania. Szkoły i firmy otrzymują pomoc przy przyjmowaniu planów zarządzania ruchliwością, mających na celu zmniejszenie intensywności korzystania z prywatnych samochodów. Informowanie mieszkańców i udział w planowaniu transportu spowodowało, że znaczny procent populacji popiera politykę miasta, a wśród nich 2 na 3 kierowców samochodów osobowych.

W celu ułatwienia pobierania opłat od użytkowników dróg, tak jak to jest obecnie skutecznie praktykowane w Londynie i innych miastach, np. w Sztokholmie, Komisja zaproponowała Dyrektywę w sprawie elektronicznych systemów pobierania opłat, które zapewniłyby funkcjonalność systemów pobierania opłat na całym terenie Unii.

Komisja wspiera także rozwój wysokiej jakości, łatwo dostępnego transportu publicznego w Europie przez programy badawcze, jak również proponując otwarcie rynku. Przygotowuje Dyrektywę w sprawie promocji energooszczędnych i czystych pojazdów i wprowadza program badań i demonstracji dotyczący alternatywnych paliw w transporcie kołowym. Ważna jest także

---

<sup>32</sup> COM(2001) 547 ostateczny.

<sup>33</sup> [www.graz.at](http://www.graz.at)

legislacyjna propozycja Komisji w sprawie wprowadzenia kontrolowanej konkurencji do transportu publicznego<sup>34</sup>. W latach dziewięćdziesiątych XX w. wybrane do próby miasta europejskie, w których zastosowano ograniczoną konkurencję odnotowały wzrost wykorzystania transportu publicznego średnio o około 1,7% (w porównaniu z redukcjami o 0,2% w miastach, w których konkurencji nie było)<sup>35</sup>. Komisja wspiera rozwój transeuropejskich sieci transportowych (TENS), które mają duże znaczenie na styku z terenami zurbanizowanymi. Na przykład program TENS wspiera stosowanie inteligentnych systemów zarządzania ruchem, rozwój punktów węzłowych, takich jak lotniska i porty, z których większość znajduje się na terenach zurbanizowanych lub w ich pobliżu oraz rozwój infrastruktury, łączącej najważniejsze miasta w Europie, zwłaszcza poprzez połączenia kolejowe lub szlaki wodne.

Wiele unijnych uregulowań prawnych koncentruje się na poprawie jakości technicznej pojazdów. Są to m.in. dyrektywy ustalające dopuszczalne poziomy emisji dla różnych kategorii pojazdów i normy jakości paliwa (według I i II programu Auto oil)<sup>36</sup>, emisji hałasu<sup>37</sup> i badań technicznych pojazdów<sup>38</sup>. Normy emisji zanieczyszczeń Euro 3 i Euro 4 szybko dają znaczne korzyści, bowiem stare pojazdy są wymieniane na nowe i obecnie Komisja zastanawia się na przyszłych normami emisji zanieczyszczeń Euro 5, które przyczynią się do dalszego, znacznego zmniejszenia emisji tlenków azotu i pyłu. Bardziej pośrednio istotny wpływ na transport miejski będą mieć Dyrektywy unijne w sprawie jakości powietrza i hałasu (patrz Załącznik 6) bowiem lokalne władze będą musiały wdrożyć aktywne zarządzanie transportem, aby spełnić wymagania zawarte w tych dyrektywach.

W Białej Księdze na temat polityki transportu zaproponowano cel polegający na zmniejszeniu liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50% do 2010 r. W 2003 r. Komisja przyjęła Program Bezpieczeństwa na drogach europejskich<sup>39</sup>, który przyczyni się do zmniejszenia liczby

---

<sup>34</sup> Poprawiona propozycja Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie działania państw członkowskich w związku z wymaganiami w stosunku do instytucji użyteczności publicznej i przyznawania kontraktów na usługi publiczne w transporcie pasażerskim kolejowym, drogowym i wodami śródlądowymi. - COM(2002) 107 ostateczna.

<sup>35</sup> "Good practice in contracts for public passenger transport", Colin Buchanan and Partners, badania dla Komisji Europejskiej, 2002.

<sup>36</sup> Dyrektywy 98/69, 2001/1, 2002/80, 99/96, 2001/27, 97/24, 2002/51, 98/70

<sup>37</sup> Dyrektywy 70/157, 92/97, 92/61, 97/24, 2001/43, 2000/14.

<sup>38</sup> Dyrektywy 96/96.

<sup>39</sup> COM(2003) 311 ostateczny.

śmiertelnych wypadków drogowych w miastach. Najważniejsze działania obejmą nakłanianie użytkowników ruchu do bezpieczniejszego zachowania się, produkcję bezpieczniejszych pojazdów (tj. bezpieczniejszy dla przechodniów i rowerzystów przed pojazdami), poprawę infrastruktury drogowej. Władze wszystkich szczebli, w tym władze lokalne, są zapraszane do podpisywania Europejskiej Karty Drogowej i angażowania się we wdrażanie określonych działań, które będą publikowane i monitorowane. Specjalnie dla terenów zurbanizowanych zostaną opracowane wskaźniki poziomu bezpieczeństwa na drogach w celu monitorowania postępów i oceny skuteczności podjętych kroków.

Inicjatywa eSafety<sup>40</sup> z 2002 r. uzupełnia Program Bezpieczeństwa na Drogach Europejskich bowiem jest ukierunkowana na przyspieszenie rozwoju, rozmieszczenie i stosowanie systemów bezpieczeństwa przy użyciu zaawansowanych technologii informatycznych oraz telekomunikacyjnych w celu zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków. Na przykład aktywne systemy bezpieczeństwa, zaawansowane systemy wspomagające kierowcę oraz informacje w czasie rzeczywistym o ruchu ulicznym i warunkach podróży umożliwią uniknięcie wypadków i zwiększą szanse na przeżycie ofiar wypadków, jeśli te jednak się zdarzą. Grupa Robocza eSafety przygotowała raport z 28 zaleceniami, zostało też ustanowione Forum eSafety mające na celu dalszą pracę nad tymi zaleceniami. Ponadto, we wrześniu 2003 r. Komisja przyjęła Komunikat o ICT (technologie informatyczno-komunikacyjne) do bezpiecznych i inteligentnych pojazdów<sup>41</sup>, który w szczególności opisuje działania, które ma podjąć Komisja w zakresie swojej odpowiedzialności w odpowiedzi na te zalecenia. Inicjatywa eSafety ma na celu zachęcanie do udziału najważniejszych zainteresowanych stron, których udział jest niezbędny do powodzenia zaawansowanych systemów. Obejmuje to przemysł samochodowy i telekomunikacyjny, jak również operatorów sieci i usługodawców. Tak więc właściciele i operatorzy infrastruktury transportu w miastach będą mieli do odegrania kluczową rolę.

---

<sup>40</sup> [http://europa.eu.int/information\\_society/programmes/esafety/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/information_society/programmes/esafety/index_en.htm)

<sup>41</sup> COM(2003) 542 ostateczny.

### **2.2.3. Dalsze działania potrzebne do powszechnego wprowadzenia transportu miejskiego, który jest zgodny z zasadami rozwoju zrównoważonego**

W swoich działaniach Komisja zajmuje się wszechstronnie wieloma negatywnymi aspektami transportu miejskiego. Szczególnie duże znaczenie mają prace nad poprawą parametrów technicznych pojazdów poruszających się po drogach oraz preferencyjne zakupy pojazdów. I jedno i drugie będzie kontynuowane. Jednakże postęp osiągniany dzięki obecnym inicjatywom należy zestawić z przewidywanym wzrostem ruchu ulicznego i korkami na terenach zurbanizowanych. Przewiduje się, że przeciętna liczba kilometrów przejechanych na terenach zurbanizowanych wzrośnie między 1995 a 2030 r. o 40%. W Europie ilość samochodów co roku zwiększa się o 3 miliony, a w ciągu ostatnich 30 lat jej liczebność się potroiła. Oczekuje się gwałtownego wzrostu liczby samochodów w krajach przystępujących i kandydujących. Jest wobec tego jasne, że oprócz obecnych działań związanych z normami emisji, konieczne będzie podjęcie działań zmniejszających skutki zwiększonej intensywności ruchu ulicznego. Silniki samochodowe są czystsze niż wcześniej, ale sama liczba samochodów prowadzi do wysokiego poziomu zanieczyszczeń na terenach zurbanizowanych, przyczyniając się do wysokiej liczby przedwczesnych zgonów. Korki uliczne, nawet przy czystych silnikach, nadal pociągają za sobą wysokie koszty ekonomiczne. Jak podkreślono w Białej Księdze na temat Europejskiej Polityki Transportowej, “dużym problemem, który władze miejskie będą musiały rozwiązać, wcześniej niż mogłyby sądzić, jest problem zarządzania ruchem, a w szczególności rola samochodów prywatnych w dużych ośrodkach miejskich (...) Brak odpowiedniego podejścia w postaci zintegrowanej polityki sprawia, że samochód prywatny ma niemal całkowity monopol”.

Planuje się więc, że wszystkie stolice oraz miasta mające ponad 100 tysięcy mieszkańców powinny przygotować, przyjąć i wdrożyć plan transportu zgodnego z zasadami zrównoważonego rozwoju. Niektóre państwa członkowskie zaczęły wdrażać podobne wymogi (np. Finlandia, Francja, Włochy, Holandia i Wielka Brytania), ale Komisja uważa, że obecnie wymogi mogłyby być formułowane na poziomie Unii Europejskiej. Kwestia ta będzie przedmiotem dalszych konsultacji w 2004 r., między innymi z udziałem określonej grupy roboczej ekspertów i zainteresowanych stron.

Plan transportu miejskiego zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego obejmowałby cały obszar zurbanizowany, miałby na celu zmniejszenia negatywnych skutków transportu, dotyczyłby wzrastającej intensywności ruchu i ulicznych korków, a nawiązywałby do regionalnych i narodowych planów i strategii. Obejmowałby wszystkie środki transportu i miałby przyczynić się do zmiany proporcji między środkami transportu na korzyść bardziej efektywnych rozwiązań, takich jak transport publiczny, rowerowy lub ruch pieszy. Jednym z jego podstawowych celów byłoby stworzenie bardziej efektywnego pod względem środowiskowym systemu transportu, służącego wszystkim mieszkańcom miasta, którzy sami mają kluczową rolę do odegrania podejmując codzienne decyzje, takich jak wybór środka transportu.

Powiązanie z użytkowaniem terenu byłoby zasadniczym elementem planu. Konkretnie cele, zadania, rozwiązania i pakiety podejmowanych działań nie powinny być narzucane na poziomie Unii Europejskiej, należałoby o nich decydować na poziomie lokalnym, przy uwzględnieniu miejscowych warunków i w porozumieniu z opinią publiczną, podmiotami gospodarczymi i innymi zainteresowanymi stronami. Plan byłby powiązany z planami ogólnymi miast i celami środowiskowymi, gospodarczymi i społecznymi. Zwłaszcza w sytuacji, gdy istotne i rozległe skutki transportu miejskiego i jego silne powiązania z czynnikami ekonomicznymi i społecznymi wymagają opracowania konkretnego i szczegółowego planu transportu zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego, plan ten z pewnością odgrywałby zasadniczą rolę w ogólnym planie zarządzania środowiskiem zaproponowanym w części 2.1.3 i musiałby być z nim w pełni zgodny. Proponowany wymóg mógłby dotyczyć zobowiązania do przyjęcia takiego planu i powiązanych z nim procedur. Mogłyby one na przykład obejmować konieczność uwzględniania szerokiego zakresu możliwych rozwiązań (patrz wizja transportu zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego w Załączniku 2), zintegrowania transportu z planami użytkowania gruntów, wyznaczania zadań (na szczeblu lokalnym), monitorowania postępów i informowania o nich, jak również zobowiązanie do konsultacji z mieszkańcami, firmami i innymi zainteresowanymi stronami. Plany takie pomogłyby **500 największym miastom w UE** sprostać wymaganiom Dyrektyw w kwestii oceny i zarządzania jakością powietrza i hałasem i przyczyniłyby się do wypełnienia celów ujętych w ustaleniach z Kioto. W badaniach przeprowadzonych w Bernie, w Szwajcarii, stwierdzono, że polityka zarządzania ruchem ulicznym doprowadzi do istotnej redukcji zanieczyszczenia powietrza w mieście, zmniejszając emisję z prywatnych pojazdów o

więcej niż 10%<sup>42</sup>. Plany odegrałyby szczególnie istotną rolę w utrzymaniu obecnego poziomu użytkowania bardziej efektywnych systemów transportu w krajach przystępujących.

Systemy transportu publicznego są tam używane przez istotnie wyższy odsetek mieszkańców niż w państwach członkowskich, ale takie wykorzystanie z transportu zmniejsza się w miarę jak gwałtownie wzrasta liczba posiadaczy samochodów. Na przykład w Pradze liczba pasażerów w transporcie publicznym spadła między 1991 a 1999 r. o 30%. W celu uzupełnienia i wspierania lokalnych planów wszystkie państwa członkowskie będą równocześnie zachęcane do przyjęcia jasnej polityki w sprawie transportu miejskiego, promującego jego rozwój w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego i – jako ogólna zasada – starać się o internalizację kosztów zewnętrznych przez działania takie jak odpowiednie opodatkowanie, opłaty od użytkowników dróg i opłaty licencyjne. Aby zwiększyć wiedzę o skutkach nowych projektów w zakresie infrastruktury transportu miejskiego, państwa członkowskie będą zachęcane po ukończeniu projektów do przeprowadzania oceny ich wpływu na zgodność systemu transportu miasta z zasadami rozwoju zrównoważonego. Rola mechanizmów finansowych Wspólnoty, takich jak Polityka Spójności Unii zostanie omówiona w części 3.1. Istniejące wytyczne na temat wykorzystania funduszy strukturalnych już teraz uwzględniają zasady rozwoju zrównoważonego i powinny być ściśle przestrzegane.

Komisja będzie także nadal rozwijać różnego typu mechanizmy wspierające, które już są dostępne (patrz Załącznik 3), co pomoże miastom wprowadzać plany, np. będzie opracowywać odpowiednie wskaźniki i materiały instruktażowe, wspierać projekty demonstracyjne i wymianę najlepszej praktyki oraz prowadzić działania zwiększające świadomość.

#### **Działania proponowane do przyszłej Strategii Tematycznej**

*(propozycje te będą przedmiotem dalszych konsultacji we 2004 r.)*

##### **Zrównoważony transport miejski**

Każda stolica i każde miasto powyżej 100 000 mieszkańców powinno opracować, przyjąć, wdrożyć i regularnie rewidować plan zrównoważonego transportu miejskiego, zawierający cele krótko-, średnio- i

<sup>42</sup> [www.ecoplan.ch/Projekte/citaire.html](http://www.ecoplan.ch/Projekte/citaire.html)

długoterminowe. Komisja uważa, że taki obowiązek powinien zostać wprowadzony na szczeblu UE. Kwestia ta będzie przedmiotem dalszych konsultacji w 2004 r., m.in. z udziałem określonej grupy roboczej ekspertów oraz zainteresowanych stron.

Wszystkie państwa członkowskie będą zachęcane do:

- ustalenia przejrzystych ram polityki w sprawie transportu miejskiego zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego;
- oceny wpływu nowych projektów w zakresie infrastruktury transportu miejskiego na zgodność systemu transportowego miasta z zasadami rozwoju zrównoważonego;
- postępowania ściśle według wytycznych przy korzystaniu z funduszy strukturalnych.

W ramach wyznaczonych przez Białą Księgę na temat Europejskiej Polityki Transportowej, Komisja przygotowuje obecnie Dyrektywę skupiającą się na nabywaniu przez władze pojazdów drogowych o niskim zużyciu energii i niskim poziomie emisji. Celem Dyrektywy jest zachęta do zakupu czystszych i efektywniejszych pojazdów, ale nie wyznaczy ona nowych norm pojazdów, ani też nie naruszy istniejących motywacyjnych mechanizmów podatkowych. W ramach Strategii Paliw Alternatywnych Komisja zaproponuje Plan Działania, promujący rozwój rynku paliw alternatywnych, w szczególności gazu ziemnego i wodoru. Komisja będzie nadal rozwijać i rozszerzać program CIVITAS, miejskie inicjatywy badawcze oraz wymianę dobrej praktyki i doświadczeń. Komisja będzie rozszerzać możliwości działania 250 lub więcej lokalnych i regionalnych Agencji Energii i innych instytucji związanych z transportem, aby wesprzeć wdrażanie transportu miejskiego zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego i promować najlepsze praktyki. Komisja określi podstawowy zestaw wskaźników zrównoważonego transportu miejskiego, wykorzystując prace Europejskiej Konferencji Ministrów na ten temat.

Komisja będzie nadal prowadzić działania promocyjne, takie jak Europejski Dzień bez Samochodu i Tydzień Ruchliwości. Ocenione zostaną potrzeba instruktażu i szkolenia w dziedzinie transportu miejskiego zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego i znaczenie nowych sposobów wykonywania pracy, jak np. telepraca .

## **2.3. Budownictwo zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju**

### **2.3.1. Co sprawia, że budownictwo zgodne z zasadami rozwoju zrównoważonego staje się priorytetem**

Budynki i zabudowane środowisko są elementami, które określają środowisko miasta. Nadają mu charakter, a elementy tego krajobrazu stanowią o tożsamości oraz poczuciu przynależności do miejsca i mogą czynić z miast miejsca atrakcyjne, w których ludzie chcą mieszkać i pracować. Jakość terenów zabudowanych środowiska ma więc duży wpływ na jakość środowiska miejskiego, ale wpływ ten jest znacznie głębszy niż wynikający z czysto estetycznych względów.

Największy udział w zużyciu energii ma ogrzewanie i oświetlenie budynków (42%, z czego 70% przypada na ogrzewanie), które są też odpowiedzialne za 35% całkowitej emisji gazów cieplarnianych. Budynki i zabudowane środowisko zużywają połowę wydobywanych surowców skalnych i są źródłem 450 MT odpadów budowlanych oraz rozbiórkowych rocznie (ponad jedna czwarta wszystkich produkowanych odpadów). Tymczasowy Komunikat "W kierunku strategii tematycznej w sprawie zapobiegania i recyklingu odpadów"<sup>43</sup> stwierdza, że objętości odpadów budowlanych i rozbiórkowych zwiększają się oraz, że charakter odpadów staje się bardziej złożony, bowiem zakres materiałów stosowanych w budynkach jest coraz szerszy. Ogranicza to możliwości powtórnego użycia i recyklingu tych odpadów (obecnie wynosi to około 28%), zwiększając zapotrzebowanie na składowiska odpadów i dalszą eksploatację surowców mineralnych.

W Europie ludzie spędzają wewnątrz budynków prawie 90% czasu. Kiepskie projekty i marne wykonanie mogą mieć duży wpływ na zdrowie ludzi przebywających w budynkach i mogą być odpowiedzialne za powstawanie budynków, których konserwacja, ogrzewanie i chłodzenie jest drogie, co nieproporcjonalnie znacząco dotyka ludzi starszych i mniej zamożne grupy społeczne. Źle zaprojektowane budowle, np. w osiedlach mieszkaniowych, mogą sprzyjać zachowaniom przestępczym. Zmiana sposobu projektowania, konstrukcji, renowacji oraz rozbiórki budynków środowiska ma więc istotnie przyczynić się do poprawy jakości środowiska i sytuacji

---

<sup>43</sup> COM(2003) 301 ostateczny.

ekonomicznej miast oraz jakości życia ich mieszkańców (patrz proponowana wizja budowy w miastach w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego w Załączniku 2).

**Przykład dobrej praktyki w budownictwie zgodnym z zasadami zrównoważonego rozwoju.**

Rada Miejska Lille<sup>44</sup> (Francja) zorganizowała w 2003 r. konkurs, mający wspomóc projekty budowlane, w których położono nacisk na wysoką jakość środowiska oraz walory społeczne i ekonomiczne. Na przykład nowa stołówka szkolna w Lompret będzie bardzo energooszczędna, wykorzystując co najmniej 20% energii ze źródeł odnawialnych, będzie też zbierać i wykorzystywać wodę deszczową. Materiały do budowy zostały wybrane ze względu na ich właściwości tak, aby zagwarantować wysoką jakość powietrza w pomieszczeniach, które nie będzie szkodzić zdrowiu uczących się dzieci. Projekt ma na celu minimalizację całkowitych kosztów budowy i eksploatacji przez cały czas istnienia budynków (50-60 lat). Równocześnie Lille we współpracy z organizacjami branżowymi organizuje obecnie kursy szkoleniowe na temat technik budowy zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju dla miejscowych przedstawicieli branży budowlanej, aby zwiększyć dostępność metod budowania w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego. To nowe podejście zostało stworzone i sfinansowane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (MIEL21) i będzie stopniowo upowszechniane.

Wprawdzie wiadomo, jak budować w sposób zgodny z zasadami rozwoju zrównoważonego, ale większość nowych budynków nie jest wznoszonych przy użyciu sprawdzonych takich technik. Nawet, gdyby były tak budowane, wolne tempo wymiany istniejących budynków (między 0,5 a 2% na rok) sprawia, że musiałoby upłynąć dużo czasu, zanim efekty stałyby się znaczące. Jak podkreślono na III Konferencji Ministrów Europejskich na temat mieszkalnictwa zgodnego z rozwojem zrównoważonym<sup>45</sup>, także istniejące budynki muszą być także doprowadzane do stanu bardziej zgodnego z wymogami rozwoju zrównoważonego przez wyposażenie ich na nowo lub dopilnowywanie, aby zgodność z zasadami rozwoju zrównoważonego była najważniejszym względem przy remontach. Zwiększenie efektywności wykorzystania energii w istniejących budynkach jest jednym z najbardziej ekonomicznych sposobów wypełniania podjętych w Kioto zobowiązań w związku ze zmianami klimatu. Ocieplenie starszych obiektów mieszkaniowych w Europie mogłoby zmniejszyć emisję CO<sub>2</sub> z budynków i związane z tym koszty energii aż o 42%<sup>46</sup>. Remont jest procesem bardziej złożonym niż budowa nowych konstrukcji bowiem różne

<sup>44</sup> [www.mairie-lille.fr](http://www.mairie-lille.fr)

<sup>45</sup> 27-28 czerwca 2002.

<sup>46</sup> "The contribution of mineral wool and other thermal insulation materials to energy savings and climate

budynki wymagają różnych rozwiązań, szczególnie w budynkach zabytkowych, ale remonty w zgodzie z rozwojem zrównoważonym mają pewne zalety w porównaniu z rozbiórką i budową na nowo, np. zachowanie uwiecznionej w materiałach energii i samych materiałów. Ponadto, remonty i odnawianie zabytkowych budynków i obiektów przyczynia się do poczucia dumy i dziedzictwa historycznego w miejscowych społecznościach.

Skupienie się na istniejących budynkach będzie miało szczególne znaczenie po akcesji. Więcej niż 40% mieszkańców dużych miast w krajach przystępujących i kandydackich żyje w dużych, masowo wznoszonych osiedlach z prefabrykatów. W Bukareszcie proporcja ta sięga 90%. Osiedla takie stanowią zagrożenie dla rozwoju zrównoważonego miast, z ich wielką skalą i pilną potrzebą rozwiązania problemu niskiej efektywności energii, kiepską konserwacją i związanymi z tym wszystkim problemami zdrowotnymi. Dane są ciągle bardzo niepełne, ale wstępne szacunki wskazują, że aż jedna piąta mieszkań w takich osiedlach wymaga niewielkich remontów, trzy piąte poważnych remontów, a jedna piąta musi być całkowicie przebudowanych. Również same osiedla wymagają przebudowy, aby zapewnić lepszą kombinację obiektów mieszkalnych, gospodarczych i społecznych i prowadzić do powstawania społeczności żyjących w duchu rozwoju zrównoważonego, inaczej niż obecna jednolitość, zmuszająca do długich podróży w celu uzyskania potrzebnych usług. Konstrukcja nowych budynków i infrastruktury, a także remonty istniejących budynków w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju może zacząć przynosić znaczącą poprawę parametrów środowiskowych naszych miast i jakości życia mieszkańców przed połową tego stulecia.

### **2.3.2. Obecne inicjatywy Wspólnoty w zakresie budownictwa zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego.**

W Komunikacie ma temat Konkurencyjności Przemysłu Budowlanego<sup>47</sup> omówiono znaczenie i korzyści wynikające z włączenia kwestii środowiskowych do wszystkich aspektów budownictwa. Grupa robocza zajmująca się budownictwem zgodnym z zasadami rozwoju zrównoważonego, reprezentowana przez przedstawicieli Komisji, państw członkowskich i przemysłu, sporządziła w

---

*protection in Europe*”, raport ECOFYS dla Europejskiego Stowarzyszenie Producentów Materiałów Izolacyjnych, 2003.

<sup>47</sup> COM(1997) 539 ostateczny.

2001 r. obszerny raport zatytułowany "Program budownictwa zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego w Europie"<sup>48</sup>, w którym zaproponowano program działań i odpowiednie rekomendacje.

Praca ta stanowiła wkład do niedawnej Dyrektywy w sprawie parametrów energetycznych budynków<sup>49</sup>, która wymaga, aby nowe budynki spełniały wymóg minimalnej energooszczędności, a jej poziom będzie ustalany przez poszczególne państwa członkowskie przy użyciu jednolitej metodyki. Te minimalne wymagania będą także musiały spełniać istniejące budynki ponad 1,000m<sup>2</sup> poddawane poważnym remontom, a po wybudowaniu budynków, przy ich sprzedaży lub wynajmowaniu będzie musiał być udostępniony certyfikat parametrów energetycznych. Kilka programów finansowych Wspólnoty wspiera opracowanie, demonstracje i wdrażanie zarządzania zapotrzebowaniem na energię i stosowanie energii odnawialnej, zarówno w poszczególnych budynkach, jak i we "wspólnotach" budynków, jak również inne aspekty budownictwa zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego (patrz Załącznik 3).

Komisja przyjęła propozycje Dyrektywy<sup>50</sup> w sprawie promocji efektywnego użytkowania energii i usług energetycznych przez użytkownika końcowego w celu wspierania powszechnego zwiększania wydajności gospodarowania energią oraz dostawców energii, którzy by nie tylko sprzedawali energię, ale i pomagali swoim klientom poprawiać efektywność wykorzystania dostarczanej energii i zarządzać zapotrzebowaniem na energię. W dłuższej perspektywie Dyrektywa powinna radykalnie zmienić sposób sprzedaży energii, prowadząc do istotnych oszczędności w jej zużyciu. Dyrektywa w sprawie produktów budowlanych<sup>51</sup> obejmuje kwestie zdrowotne i środowiskowe. Przygotowane są pełnomocnictwa do CEN (Europejski Komitet do spraw Normalizacji) w sprawie opracowania zharmonizowanych norm i metod testowania jakości powietrza w pomieszczeniach.

---

<sup>48</sup> [europa.eu.int/comm/enterprise/construction/suscon/sustcon.htm](http://europa.eu.int/comm/enterprise/construction/suscon/sustcon.htm). Praca grupy koncentrowała się na przyjaznych dla środowiska materiałach budowlanych, wydajności energetycznej w budynkach, zagospodarowaniu odpadów budowlanych i rozbiórkowych oraz kosztów terenów zabudowanych w całym okresie eksploatacji.

<sup>49</sup> Dyrektywa 2002/91/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z 16 grudnia 2002 w sprawie parametrów energetycznych budynków (OJ L 1, 4.1.2003, p. 65).

<sup>50</sup> (COM(2003) 739).

<sup>51</sup> Dyrektywa Rady 89/106/EEC z 21 grudnia 1988 w sprawie w sprawie zbliżenia ustaw i aktów wykonawczych dotyczących wyrobów budowlanych w Państwach Członkowskich (OJ L 40, 11.2.89, p. 15).

### **2.3.3. Kolejne kroki potrzebne, aby budownictwo powszechnie pozostawało w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego.**

Pomimo dostępności odpowiednich i sprawdzonych technik, większość budynków nie jest wznoszonych, czy remontowanych w sposób zgodny z zasadami rozwoju zrównoważonego. Najważniejszą barierą jest brak zainteresowania ze strony firm budowlanych i nabywców, którzy niesłusznie postrzegają budownictwo zrównoważone jako kosztowne i są nieufni wobec nowych technologii, wątpiąc w ich długoterminową solidność i wysoką jakość. Długoterminowe korzyści budowania w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego, takie jak niższe koszty konserwacji i koszty bieżące, większa trwałość i wyższa cena przy odsprzedaży nie są od razu widoczne w krótkiej perspektywie lub przy początkowym zakupie (budynek kosztuje średnio 10 razy więcej w całym okresie eksploatacji niż jego budowa). Potrzebne są wobec tego działania, eksponujące te długoterminowe korzyści, tak aby nabywcy, banki i firmy dające kredyty potrafiły odróżnić budynki projektowane i budowane przy użyciu standardowych technik od budynków, przy wznoszeniu których stosowano techniki zgodne z zasadami rozwoju zrównoważonego.

Dyrektywa w sprawie parametrów energetycznych budynków oznacza istotny postęp w ocenie długoterminowych skutków środowiskowych. Podejście to powinno być stopniowo rozszerzane na mniejsze budynki. Zasadniczo powinno być rozszerzone tak, aby objąć inne czynniki środowiskowe, mające znaczenie dla rozwoju zrównoważonego, takie jak jakość powietrza w pomieszczeniach, dostępność, poziom hałasu, wygoda, jakość materiałów pod względem wpływu na środowisko oraz koszt budynków w całym okresie eksploatacji. Powinno to także obejmować odporność budynków na takie zagrożenia środowiskowe jak powodzie, burze i trzęsienia ziemi, w zależności od ich lokalizacji.

Podejście to będzie wymagać przede wszystkim opracowania na szczeblu europejskim wspólnej metodyki oceny ogólnej zgodności budynków i budownictwa z zasadami rozwoju zrównoważonego, w tym kosztów w całym okresie eksploatacji. Będzie się opierać na istniejącej metodyce zintegrowanych parametrów energetycznych budynków oraz innych istniejących inicjatywach i zostanie opracowane we współpracy ze wszystkimi właściwymi zainteresowanymi stronami. Metodyka powinna znajdować zastosowanie nie tylko do istniejących budynków, ale i

do projektów nowych budynków i większych remontów, tak aby skłaniać do uwzględniania technik zgodnych z zasadami rozwoju zrównoważonego już na etapie projektowania. Decyzje podjęte na etapie projektowania określają koszty w czasie całego cyklu użytkowania, zużycie energii, jakość powietrza w pomieszczeniach oraz możliwość poddawania recyklingowi i wykorzystywania odpadów rozbiórkowych. Powszechnie wykorzystywana metodyka, przystosowana i przyjęta do użytku w państwach członkowskich jako właściwa oraz związane z nią oceny i szacunki kosztów dla całego okresu eksploatacji, powinny zostać następnie użyte do promowania najlepszej praktyki w połączeniu z najrozmaitszymi mechanizmami motywacyjnymi. Na przykład znaczna zgodność z zasadami rozwoju zrównoważonego mogłaby oznaczać niższe stawki podatkowe, a firmy ubezpieczeniowe i instytucje kredytowe mogłyby oferować korzystniejsze warunki. Wykazanie niższych kosztów eksploatacji w okresie użytkowania powinny sprawić, że budynki będą bardziej atrakcyjne dla nabywców i instytucji finansowych. Kiedy już zostanie ustalona odpowiednia metodyka, Komisja przedstawi dalsze wymagania wobec parametrów środowiskowych w celu uzupełnienia Dyrektywy 2002/91.

Równocześnie należy zastosować różne inne działania wspierające, aby techniki zgodne z zasadami rozwoju zrównoważonego weszły do powszechnego użytku. Niektóre państwa członkowskie przyjęły programy budownictwa zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego wraz z odpowiednimi programami działania i te korzystne inicjatywy powinny być upowszechniane i systematycznie wdrażane. Również lokalne władze muszą promować budownictwo zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju. Rozwój zrównoważony powinien być wbudowany w narodowe kodeksy budownictwa, normy i przepisy, przy stosowaniu tam gdzie to możliwe podejścia zależnego od sytuacji, a nie narzucania określonych technik lub rozwiązań. Państwa Członkowskie i władze lokalne powinny także przedstawić przykłady własnych potrzeb zakupów oraz przykładów wykorzystywania funduszy publicznych w mieszkalnictwie i innych dziedzinach związanych z budownictwem, jak się tego domagano na III Konferencji Ministrów Europejskich na temat budownictwa zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego. Potrzeba szkolenia osób zawodowo związanych z budownictwem w zakresie metod i technik projektowania i budowania została przedstawiona jako priorytet, podobnie jak potrzeba stworzenia zespołu konstrukcyjnego, który zająłby się przełamywaniem w inny sposób tradycyjnych barier zawodowych, projektowych i instytucjonalnych, utrudniających

projektowanie w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego. Barięą mogą być także różnice terminologiczne. Wobec tego Komisja przeanalizuje możliwości odpowiedniego szkolenia i instruktazu. Projekty demonstracyjne powinny być nadal wspierane przez programy badawcze Wspólnoty, skupiające się na "normalnych" projektach związanych z budowami i remontami, takich jak standardowe miejskie domy mieszkalne, szkoły, szpitale i miejsca pracy. Badania naukowe są potrzebne do doskonalenia metod i technik rozwoju zrównoważonego w zastosowaniu do niektórych konstrukcji infrastruktury, takich jak drogi i sieci komunalne. W ramach Strategii Tematycznej dotyczącej zapobiegania i recyklingu odpadów Komisja będzie rozważać sposoby postępowania z coraz większą ilością odpadów budowlanych i rozbiórkowych.

Lepsze i bardziej systematyczne informacje na temat środowiskowych właściwości materiałów budowlanych są konieczne, aby dostarczać projektantom, budowniczym i ich klientom wskazówek przydatnych przy wyborze materiałów. Komisja opracuje system etykietowania materiałów budowlanych w ramach środowiskowych deklaracji produktów (EPD) i/lub europejskich eko-etykiet, w zależności od sytuacji. Aby kierować wyborem dokonywanym przez klientów w zakresie budynków i usług związanych z budownictwem, Komisja proponuje odpowiednią eko-etykię UE i/lub odpowiednią EPD, wykorzystując powszechnie stosowaną metodykę oceny zgodności z zasadami rozwoju zrównoważonego. Rozważane będą także inne działania zwiększające świadomość, takie jak nagrody za projekty architektoniczne, opierające się na zasadach rozwoju zrównoważonego.

#### **Działania proponowane dla przyszłej Strategii Tematycznej**

*(propozycje te będą przedmiotem dalszych konsultacji w 2004 r.)*

#### **Budownictwo zgodne z zasadami rozwoju zrównoważonego**

Komisja opracuje wspólną metodykę oceny ogólnej zgodności z zasadami rozwoju zrównoważonego budynków i obszarów zabudowanych, w tym wskaźniki kosztów dla całego okresu eksploatacji. Będzie ona także stosowana do projektów nowych budynków i znacznych remontów. Wszystkie państwa członkowskie będą zachęcane do zaadaptowania oraz przyjęcia tej metodyki i korzystania z niej w celu wspierania najlepszej praktyki. Komisja proponuje następnie dalsze, nie związane z energią wymogi wobec parametrów środowiskowych, uzupełniając Dyrektywę 2002/91 w sprawie parametrów

energetycznych budynków przy zastosowaniu metodyki tejże Dyrektywy. Jak wskazano w Dyrektywie 2002/91, Komisja, przy pomocy Komitetu założonego na mocy Dyrektywy, będzie zajmować się badaniem sposobów remontowania mniejszych budynków oraz ogólnym systemem motywującym do oszczędzania energii. Wszystkie państwa członkowskie będą zachęcane do opracowywania i wdrażania narodowego programu budownictwa zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego i wyznaczania wysokich wymagań przy zastosowaniu zharmonizowanych norm europejskich i Eurokodu. Również władze lokalne mogą być zachęcane do promowanie budownictwa w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego. Wszystkie państwa członkowskie, władze lokalne i inne instytucje publiczne nabywające budynki będą nakłaniane do wprowadzania wymogów rozwoju zrównoważonego w ich własnych procedurach przetargowych na budynki i inne prace budowlane oraz w stosunku do funduszy publicznych wykorzystywanych do wznoszenia budynków i innych prac konstrukcyjnych. Będą one zachęcane, aby tworzyć finansowe mechanizmy motywacyjne do budowania obiektów bardziej zgodnych z zasadami rozwoju zrównoważonego. Komisja będzie badać możliwości szkolenia, instruktażu, wymiany doświadczeń i dalszych badań w dziedzinie budownictwa zrównoważonego. Komisja przeanalizuje sposoby działania mające rozwiązać problem rosnących ilości odpadów budowlanych i rozbiórkowych w ramach Strategii Tematycznej dotyczącej zapobiegania i recyklingu odpadów.

Komisja opracuje system środowiskowego etykietowania materiałów budowlanych (EPD i/lub eko-etykiety UE), oraz zaproponuje eko-etykiety i/lub zharmonizowane EOD dla budynków i /lub usług budowlanych.

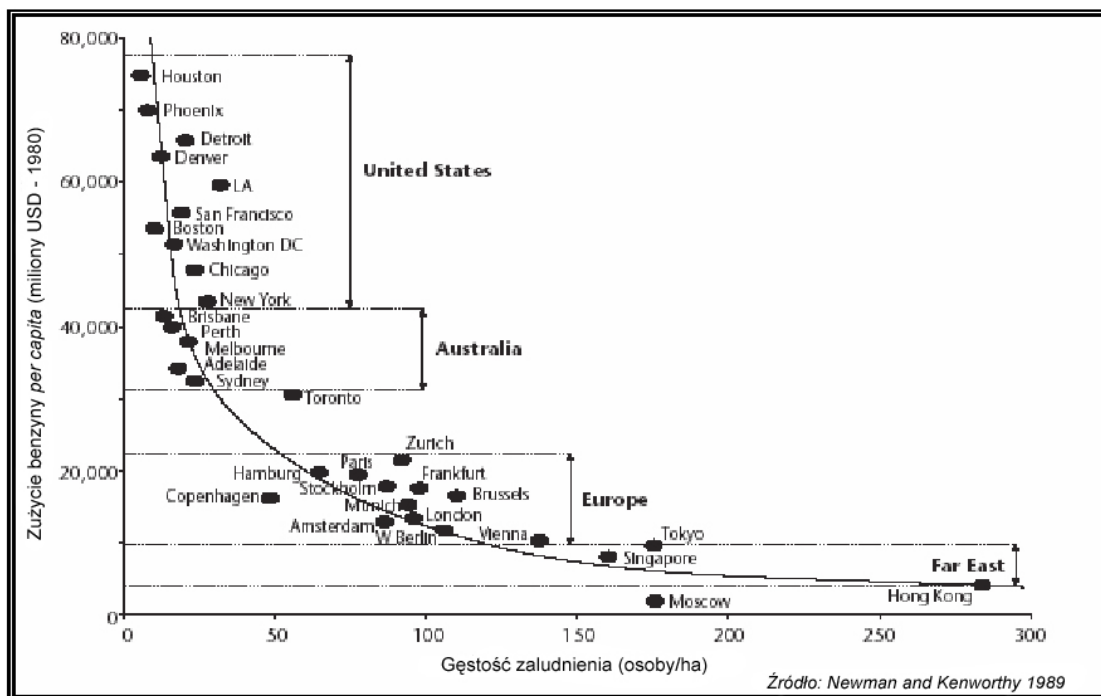
## **2.4. Projektowanie na terenach zurbanizowanych w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego**

Planowanie na terenach zurbanizowanych w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego odnosi się do rozmieszczenia różnych kategorii gruntów i ich typów na terenie miast.

### **2.4.1. Co sprawia, że planowanie na terenach miast w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju staje się priorytetem**

Sposób użytkowania gruntów w miastach ma fundamentalne znaczenie dla charakteru miasta, jego parametrów środowiskowych i jakości życia mieszkańców. Decyzje dotyczące użytkowania

gruntów muszą chronić tożsamość miasta, dziedzictwo historyczne, historyczny układ ulic, tereny zielone i różnorodność biologiczną. Złe decyzje w zakresie użytkowania gruntów stworzyły tereny miejskie, które są uważane za nieatrakcyjne jako miejsce do mieszkania i doprowadziły do układów osiedli, które nie są zgodne z zasadami rozwoju zrównoważonego. "Rozpełzanie" się miast jest najpilniejszym problemem urbanistyki. Miasta rozprzestrzeniają się i zajmują tereny wiejskie szybciej niż wynosi tempo przyrostu populacji ludzkiej (20% wzrost w ciągu ostatnich 20 lat w porównaniu z zaledwie 6% wzrostem liczebności populacji w tym samym okresie). Tereny zielone (cenne tereny rolnicze i tereny niezagospodarowane) są zajmowane pod osiedla mieszkaniowe o rzadkiej zabudowie i pod obiekty komercyjne. Rozrastanie się miast zwiększa potrzebę dojazdów i zwiększa zależność od prywatnych pojazdów silnikowych, co z kolei prowadzi do zwiększania korków ulicznych, zużycia energii i emisji zanieczyszczeń. Problemy te występują najostrzej tam, gdzie zagęszczenie zabudowań jest niskie i gdzie miejsca codziennie wykonywanych czynności (dom, praca, zakupy) są od siebie oddalone. Gwałtowny wzrost użytkowania samochodów prywatnych następuje tam, gdzie intensywność użytkowania terenu spada poniżej 50-60 osób na hektar (patrz rysunek 2).



Rysunek 2: Użytkowanie samochodów osobowych jest mniej intensywne przy wyższym zagęszczeniu

## **zabudowy (przedruk za zezwoleniem<sup>52</sup>)**

W odróżnieniu od miast w obecnych państwach członkowskich, w państwach przystępujących i kandydujących ciągle zachodzi migracja z terenów wiejskich do niektórych miast. Samo to zjawisko jednak nie może być odpowiedzialne za tempo rozrastania się terenów miejskich. Rozrastanie się miast jest poważnym problemem dla tych krajów, dodatkowo zaostrzonym przez zmiany w użytkowaniu gruntów w związku z powstawaniem centrów handlowych i przedsięwzięciami komercyjnymi w okolicach miast. W niektórych miastach do 30% powierzchni sklepów znajduje się w wielkoskalowych obiektach, co stanowi poziom znacznie wyższy niż w państwach członkowskich.

Przenoszenie działalności gospodarczej poza administracyjne granice miast zmniejsza także ich przychody z podatków, zmniejszając tym samym możliwość inwestowania w przyszłości.

Miasta się rozrastają, a równocześnie w wielu z nich znajdują się rozległe, niewykorzystane, tereny zdegradowane ("brunatne pola") i duża liczba opuszczonych budynków. W miastach może dochodzić do segregacji społecznej – bogatsi mieszkańcy opuszczają nieatrakcyjne, gorzej prosperujące tereny. I w tym przypadku skala tego problemu w krajach kandydujących jest wyższa niż w krajach członkowskich. Opuszczone tereny i puste budynki muszą znów być użytkowane, aby zmniejszyć nacisk na nowe inwestycje poza terenami zurbanizowanymi. Koszty społeczne, gospodarcze i środowiskowe porzucania gruntów i budynków na terenach miejskich są wysokie. Innym, niezwykle ważnym problemem związanym z użytkowaniem gruntów jest lokalizacja infrastruktury. Miasta konkurują ze sobą, aby przyciągnąć inwestycje i oferują ulgi np. udostępniając tereny zielone, gdzie koszty budowy nowych, komercyjnych obiektów są niższe. Lokowanie miejsc pracy, placówek handlowych i miejsc rekreacyjnych poza terenami miast, na przykład wokół skrzyżowań autostrad, osłabia jednak ekonomiczny potencjał centrum miasta jako dzielnicy komercyjnej, zachęca do przejazdów samochodami osobowymi i uniemożliwia korzystanie z odległych miejsc pracy oraz usług mieszkańcom, którzy nie mają dostępu do samochodów. Umieszczanie obiektów przemysłowych na terenach zurbanizowanych jeśli są one lokowane głównie w mniej zamożnych okolicach, także stwarza problemy dotyczące równości społecznej.

---

<sup>52</sup> Newman PW and Kenworthy JR, 1989. *Gasoline Consumption and cities: a comparison of US cities with a global survey*. Journal of American Planning Association, 55(1): 24-37.

We wcześniejszych publikacjach na temat polityki (patrz Załącznik 1) podkreślano potrzebę wznoszenia zabudowy o dużym zagęszczeniu, mieszanym sposobie użytkowania i zwartej w celu zminimalizowania tych problemów. Inne podejścia są stosowane w krajach kandydujących, np. wyraźne podziały funkcji w użytkowaniu gruntów, które zwiększają potrzebę podróżowania. Tereny te będą wymagać restrukturyzacji lub "doposażenia", aby uczynić je bardziej zgodne z wymogami rozwoju zrównoważonego. Duże obszary z zabudową mieszkaniową poza miastem, gdzie nie ma podstawowych usług, będą musiały zostać przekształcone w tereny spełniające wymogi rozwoju zrównoważonego.

**Przykład dobrej praktyki w projektowaniu terenów miast zgodnie z zasadami rozwoju zrównoważonego.**

Po drugiej wojnie światowej Warszawa (Polska) musiała bardzo szybko odbudować swoje zasoby mieszkaniowe, aby zaspokoić potrzeby szybko powiększającej się populacji. Osiedle Natolin Wyżyny<sup>53</sup> jest jednym z przykładów wybudowanych osiedli. Charakteryzuje się wysokimi, wielopiętrowymi budynkami, monotonną strukturą przestrzenną i dużą powierzchnią terenów niezabudowanych. W 1994 r. rozpoczęła się przebudowa i prywatyzacja osiedla. Przebudowa polegała na ocieplaniu fasad budynków, modernizacji systemów grzewczych i systemów wodnokanalizacyjnych oraz wprowadzeniu systemów pomiaru indywidualnego zużycia zasobów. Na ocieplenie fasad budynków zostało przyznane subsydia w wysokości 920 000 ecu. Do 1998 zostało sprywatyzowanych około 60% mieszkań, a 90% zasobów mieszkaniowych zostało poddanych renowacji lub remontowi. Ponadto zmieniono rozkład funkcji budynków tak, aby zapewnić model mieszanego użytkowania i stworzyć raczej okolicę zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju niż tak jak pierwotnie - zbiorowisko jednolitych budynków, które mieszkańcom nie oferowało prawie żadnych usług. Stworzono znaczną powierzchnie handlową, sklepy i biura. Projekt rekonstrukcji doprowadził do powstania bardziej zrównoważonego środowiska, które jest miejscem atrakcyjnym do mieszkania, o wysokich standardach energetycznych.

Coraz większa ruchliwość prowadzi do powstawania nowych modeli zabudowywania terenów, w których jeden ośrodek miejski może mieć kilka "centrów", z których każde specjalizuje się w innej funkcji (zakupy, biura, rozrywka) lub konkurujących ze sobą. Coraz silniejsze są również związki między sąsiednimi terenami zurbanizowanymi, co powoduje powstawanie sieci miast. Jednym z wyzwań przy projektowaniu miast jest reagowanie na tworzenie się takich układów tak, aby przełamać niekorzystne skutki, np. nadmierną zależność od samochodów prywatnych i

---

<sup>53</sup> [www.ursynow.pl](http://www.ursynow.pl)

rozprzestrzenianie się miast (patrz proponowana wizja dla projektowania miast zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego w Załączniku 2) i ustanowić potrzebną współpracę między administracjami sąsiadujących jednostek administracyjnych.

Tereny zielone w miastach mają duży wpływ na jakość życia ich mieszkańców. Takie tereny umożliwiają ruch i ćwiczenia fizyczne, dzięki którym nim możliwe są np. społeczne interakcje i odpoczynek. Dobrze zagospodarowane tereny zielone, parki oraz zadrzewienia mogą stać się ulubionymi i charakterystycznymi elementami terenów zurbanizowanych. Powinny być chronione, należy też rozważyć możliwość stworzenia nowych terenów zielonych lub innych terenów publicznego użytku dzięki wykorzystaniu terenów zdegradowanych. Tereny zielone są także ważne dla różnorodności biologicznej w miastach. Projektowanie miast powinno zapewniać ochronę przed urbanizacją cennym siedliskom i promować różnorodność biologiczną przez włącznie jej do tkanki miasta. Umożliwianie mieszkańcom miast kontaktu z przyrodą jest ważnym sposobem podnoszenia świadomości o szerszych problemach środowiskowych.

Obok tych problemów, w miarę zachodzenia zmian demograficznych i środowiskowych coraz większe znaczenie w miastach europejskich będzie miało użytkowanie gruntów. Mieszkańcy Europy żyją teraz dłużej i zwiększa się zapotrzebowanie na indywidualne domy/ mieszkania dla pojedynczych osób. Pomimo, że całkowita liczebność populacji we Włoszech, Grecji, Hiszpanii i Portugalii spada, liczba gospodarstw domowych gwałtownie rośnie. Potrzebom tym trzeba sprostać w sposób zgodny z zasadami rozwoju zrównoważonego. Ekspansja miast musi być zaplanowana i zgodna z ogólną, długoterminową strategią, dopasowana do zidentyfikowanych wpływów na środowisko i minimalizowana, a nie stanowić spontanicznego procesu, prowadzącego do rozprzestrzeniania się miast. Przyszłe zmiany klimatyczne mogą oznaczać, że obecne plany, co do nowych terenów pod osiedla mogą być już nieprzydatne, np. z powodu zwiększonego ryzyka powodzi.

#### **Przykład dobrej praktyki w projektowaniu miast w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego**

Miasto Vitoria-Gasteiz (Hiszpania) systematycznie wdrażało politykę mieszanego użytkowania gruntów, wysokiego zagęszczenia wzdłuż korytarzy transportu publicznego, renowacji historycznych dzielnic, decentralizacji usług społecznych, wyważonego dostępu do terenów zielonych, rozwoju transportu publicznego, ścieżek rowerowych i

stref dla ruchu pieszego oraz innych głównych zasad rozwoju zrównoważonego w projektowaniu miast oraz m.in., inwestowania w programy społeczne. Dzięki temu, mimo, że liczba mieszkańców od 1950 r. zwiększyła się prawie czterokrotnie, miastu udało się zachować i rozwinąć zwarte środowisko miejskie o wysokiej jakości, z zewnętrznym pierścieniem zieleni.

Centra miast muszą stać się atrakcyjnymi miejscami do mieszkania, w innym przypadku pomimo środowiskowych argumentów przemawiających za miastami o dużym zagęszczeniu, mieszkańcy będą nadal wyprowadzać się na przedmieścia lub okoliczne tereny wiejskie. Zarówno komunikat z 1999 r. *“Sustainable Urban Development in the European Union: a Framework for Action”* [Zrównoważone inwestycje miejskie w Unii Europejskiej: ramy działania], jak i raport Grupy eksperckiej do spraw środowiska miejskiego z 2001 r. *“Towards More Sustainable Land Use”* [W stronę bardziej zrównoważonego użytkowania gruntów] (patrz Załącznik) podkreślały istotność właściwego użytkowania gruntów w osiągnięciu zrównoważonego środowiska miejskiego z powodów wymienionych powyżej. Użytkowanie terenu ma też ważną rolę do odegrania w rozwoju zrównoważonym środowiska zabudowanego, np. przez odpowiednie ustawienie budynków, tak, aby zmaksymalizować bierne ogrzewanie słoneczne. Projektowanie miast w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego będzie więc stanowić zasadniczy element Strategii Tematycznej dla środowiska miejskiego.

#### **2.4.2. Obecne inicjatywy Wspólnoty w zakresie projektowania miast**

Perspektywa The European Spatial Development Perspective (ESPD)<sup>54</sup>, przygotowana przez Komitet do spraw Planowania Przestrzennego została przyjęta przez państwa członkowskie na zasadzie dobrowolności. Określa ona cele i wytyczne potrzebne do zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego, przy czym jedna trzecia z 60 uzgodnionych opcji prowadzenia polityki dotyczy sposobów ograniczania fizycznego rozprzestrzeniania się miast. Opierając się na tej podstawie, w programie Europejskiej Sieci Obserwacji Przestrzennych (European Spatial Observatory Network, ESPON) wdraża się i koordynuje badania w zakresie planowania przestrzennego i ustala ramy zbierania i analizowania danych przestrzennych.

---

<sup>54</sup> ESPD: *European Spatial Development Perspective - Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union* (1999) ISBN 92-828-7658-6.

Niektóre Dyrektywy mają wpływ na użytkowanie gruntów na terenach zurbanizowanych, zwłaszcza Dyrektywy w sprawie ocen oddziaływania na środowisko (EIA)<sup>55</sup> oraz strategicznych ocen środowiska (SEA)<sup>56</sup>, jak również Ramowa Dyrektywa Wodna<sup>57</sup>. Artykuł 12 Dyrektywy w sprawie ograniczania zagrożenia poważnymi wypadkami<sup>58</sup> ("Seveso II") wymaga, aby planowanie przestrzenne w krajach członkowskich i/lub inne znajdujące zastosowanie polityki uwzględniały cele związane z zapobieganiem poważnym wypadkom i ograniczaniem ich konsekwencji. W procedurach tych ważnym elementem jest udział publiczny w decyzjach środowiskowych, zgodnie z Konwencją z Aarhus. Komisja przygotowuje obecnie propozycję ramowej Dyrektywy, mającej umożliwić stworzenie polityki i ram prawnych dla ustanowienia i działania Infrastruktury Informacji Przestrzennych (*Infrastructure for Spatial Information in Europe*, INSPIRE<sup>59</sup>). Sprawi to, że spójne i wysokiej jakości dane przestrzenne (geograficzne) będą łatwo dostępne i będzie je można wykorzystać do formułowania, wdrażania, monitorowania i oceny polityk Wspólnoty oraz dostarczania mieszkańcom informacji w skali lokalnej, krajowej i międzynarodowej w szerokim zakresie sektorów. W znacznym stopniu przyczyni się to do poszerzenia zakresu i poprawy jakości danych przestrzennych, dostępnych dla osób zajmujących się urbanistyką i planowaniem przestrzennym.

Przepisy i wytyczne funduszy strukturalnych na lata 2000-2006<sup>60</sup> formułują potrzebę podejścia do użytkowania gruntów zgodnie z zasadami rozwoju zrównoważonego, w tym konieczność nadania priorytetu "przywracaniu do pierwotnego stanu terenów przemysłowych i zdegradowanych raczej niż zabudowywaniu terenów zielonych". Inicjatywa URBAN II wspiera "ponowne zagospodarowywanie terenów zdegradowanych, z uwzględnieniem mieszanego i przyjaznego dla środowiska typu użytkowania, co oznacza zmniejszenie presji na zagospodarowywanie terenów zielonych i rozprzestrzenianie się miasta". Stosowne działania obejmują "rekultywację opuszczonych terenów i skażonych gruntów; przywrócenie do wcześniejszego stanu miejsc publicznych, w tym terenów zielonych; oraz renowację budynków do celów działalności gospodarczej i publicznej w sposób zgodny z zasadami zrównoważonego

---

<sup>55</sup> Dyrektywa 85/337/EEC z poprawkami wprowadzonymi przez Dyrektywę 97/11/EC.

<sup>56</sup> Dyrektywa 2001/42/EC.

<sup>57</sup> Dyrektywa 2000/60/EC.

<sup>58</sup> Dyrektywa 96/82/EC.

<sup>59</sup> [www.ec-gis.org/inspire](http://www.ec-gis.org/inspire).

rozwoju i przyjazny dla środowiska”. Podobne możliwości oferuje INTERREG.

Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy państwowej na ochronę środowiska<sup>61</sup> określają warunki, pod jakimi udzielana jest pomoc finansowa dla firm na rekultywację zanieczyszczonych terenów przemysłowych może być uznana za zgodną z wymogami wspólnego rynku. W części E.1.8. tych wytycznych stwierdzono, że stosuje się "zasadę zanieczyszczający płaci", stąd pomoc na rekultywację zanieczyszczonego terenu może być udzielona tylko wtedy, kiedy nie da się zidentyfikować instytucji zanieczyszczającej, albo nie da się wyegzekwować pokrycia przez nią kosztów. Obok miar zgodności opisanych w tych wytycznych, Komisja w swojej Decyzji "*State Aid N 385/2002 - United Kingdom: Support for Land Remediation*" uznała niedawno, że pomoc na ponowne zagospodarowanie terenów może być generalnie uznawana za zgodną z zasadami wspólnego rynku. Komisja wspiera różne projekty badawcze związane z rewitalizacją centrów miast i ich okolic, rekultywacją i ponownym zagospodarowaniem terenów skażonych i nieużytków, zgodne z zasadami rozwoju zrównoważonego wspiera restrukturyzację takich terenów zabudowanych, jak duże osiedla, mającą ograniczyć rozprzestrzenianie się miast, zwłaszcza przez integrację planowania transportu i użytkowania gruntów (patrz Załącznik 3).

W ramach Strategii Tematycznej w zakresie Ochrony Gleb<sup>62</sup>, Komisja uznała zabudowywanie gleb za jedno z ośmiu największych zagrożeń dla gleb europejskich. Europejskie Centrum Tematyczne Środowiska Lądowego opracowuje obecnie zestaw głównych wskaźników. Komisja przygotowuje Komunikat na temat zagrożeń<sup>63</sup>, który między innymi skupi się na potrzebie kartograficznego przedstawienia zagrożeń naturalnych i spowodowanych przez człowieka, jak na przykład powodzie. Pomoże to osobom zajmującym się projektowaniem miast uwzględniać takie zagrożenia w sposób bardziej systematyczny. Komunikat z 2001 r. na temat planu działania w zakresie różnorodności biologicznej w związku z ochroną zasobów naturalnych<sup>64</sup> przewiduje między innymi szereg działań nastawionych szczególnie na tereny zurbanizowane, zwłaszcza w

---

<sup>60</sup> Komunikat Komisji dotyczący Funduszy Strukturalnych oraz ich koordynacji z Funduszem Spójności. Wytyczne do programów w okresie 2000 do 2006 (OJ C 267, 22.9.1999, s. 12).

<sup>61</sup> OJ C 37, 3.2.2001, s. 3.

<sup>62</sup> COM(2002) 179 ostateczny.

<sup>63</sup> [www.europa.eu.int/comm/environment/civil/prote/integrated\\_strategy\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/civil/prote/integrated_strategy_en.htm)

<sup>64</sup> COM(2001) 132 ostateczny.

odniesieniu to użytkowania terenów zielonych oraz terenów skażonych i zdegradowanych. W 2004 r. Komisja przedstawi postępy we wdrażaniu planu Komisji i Parlamentowi, przedstawiając względne priorytety różnych działań. W raporcie tym w pełni uwzględniony zostanie aspekt miejski.

#### **2.4.3. Dalsze działania potrzebne, aby powszechnie stosowano projektowanie w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego**

Preferowaną wizję osiedli o dużym zagęszczeniu, mieszanym użytkowaniu, z powtórным wykorzystaniem terenów zdegradowanych i pustych obiektów oraz planowanego rozwoju terenów zurbanizowanych, a nie niekontrolowane rozprzestrzenianie się miast, powtarzano we wszystkich dokumentach na temat polityki Wspólnoty w zakresie środowiska miejskiego (patrz Załącznik 1).

Strategia będzie wspierać tę wizję jako obowiązującą podstawę miast europejskich, zdając sobie zarazem sprawę, że istnieją dopuszczalne granice zagęszczenia populacji (w istocie niektóre tereny zurbanizowane odznaczają się niską jakością środowiska z powodu przegęszczenia), a także mając świadomość, że zmiana użytkowania terenów na tereny o użytkowaniu mieszanym jest łatwiejsza niż odwrócenie trendu rozrastania się miast lub zwiększenie intensywności użytkowania terenu. Zostanie opracowana wizja odzwierciedlająca bieżące trendy w miastach (wiele centrów) oraz wymiar regionalny ("skoncentrowana decentralizacja"). Nie jest zadaniem Komisji ustalanie standardowego systemu podejmowania decyzji o użytkowaniu gruntów, ani też definiowanie "idealnego" modelu osiedla ponieważ każde miasto jest wyjątkowe, a rozwiązania potrzebne do osiągnięcia zrównoważonego środowiska są specyficzne dla każdego przypadku. Jest jednak jasne, że niektóre podejście stoją w sprzeczności z zasadami rozwoju zrównoważonego i Strategia będzie miała za zadanie zniechęcać do nich, a zachęcać do alternatywnych rozwiązań bardziej zgodnych z zasadami rozwoju zrównoważonego. Działania proponowane w związku z zarządzaniem terenami miejskimi w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego (część 2.1.3) do tego się przyczynią. Komisja będzie także analizować możliwość opracowania wytycznych w stosunku do konkretnych czynników, które mogłyby mieć pozytywny wpływ na codzienną praktykę. Mogłyby one na przykład dotyczyć wskazówek,

co do lokalizacji i zagęszczenia nowych inwestycji budowlanych, integracji terenów zielonych, wyposażania terenów zurbanizowanych w celu zwiększenie ich zgodności z zasadami rozwoju zrównoważonego lub ciągłości tkanki miejskiej (spajanie nowych i starych terenów zabudowanych). Rozprzestrzenianie się miast jest priorytetowym problemem dla europejskich miast i w tym kontekście niewątpliwie korzystne jest ponowne wykorzystanie do innych celów terenów zdegradowanych i nieużytków w centrach miast. Niektóre z nich przyjęły politykę i podejścia, które okazały się skuteczne w spowalnianiu rozprzestrzeniania się miast i zwiększaniu intensywności użytkowania gruntów. Państwa członkowskie muszą zapewnić, aby ich systemy planowania przestrzennego spełniały te cele. Powinny zostać przyjęte zachęty, skłaniające do projektowania w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego, na przykład zniechęcające do zabudowy terenów zielonych. Strategie i polityki dla terenów zurbanizowanych powinny być powiązane ze strategiami regionalnymi i krajowymi, aby zapewnić ich spójność i uniknąć zagrożenia lokalnych inicjatyw. Szczególne znaczenie mają badania naukowe, wymiana doświadczeń i promocja najlepszej praktyki na terenach zurbanizowanych, a Komisja zbada możliwość wzmocnienia tych działań.

Strategia Tematyczna dla Gleb będzie obejmować kwestie mające związek z tym tematem priorytetowym (np. zabudowa gleb), i może zaproponować dodatkowe działania, aby ograniczyć skalę problemu. Cele takie, jak powtórne wykorzystanie terenów zdegradowanych i ograniczanie rozprzestrzeniania się miast są wspólne dla obu Strategii.

#### **Działania proponowane do przyszłej Strategii Tematycznej**

*(propozycje te będą przedmiotem dalszych konsultacji w 2004 r.)*

#### **Projektowanie terenów zurbanizowanych w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego.**

Wszystkie Państwa Członkowskie będą zachęcane do:

- zapewniania, aby ich systemy planowania przestrzennego były zgodne ze zrównoważonymi modelami osiedli miejskich oraz brania pod uwagę zagrożeń środowiskowych i przeprowadzania w tym celu przeglądów;
- opracowania systemów motywacyjnych, zachęcających do powtórnego wykorzystywania terenów nieużytków, a nie zagospodarowywania terenów zielonych, do tworzenia narodowych baz danych nieużytków i wyznaczenia trudnych celów ich powtórnego wykorzystania, a także zapewniania

wsparcia dla powtórnego wykorzystania pustych obiektów na terenach zurbanizowanych;

- ustalenia minimalnego zagęszczenia na terenach zabudowy mieszkaniowej, aby zachęcać do większego zagęszczenia i ograniczyć rozrastanie się miast;
- oceniania konsekwencji zmian klimatycznych dla miast, tak, aby nie rozpoczynać nieodpowiednich inwestycji budowlanych i aby przystosowania do nowych warunków klimatycznych mogły być wbudowane w procesy planowania przestrzennego.

Komisja przygotuje wytyczne w sprawie planowania przestrzennego "wysokiego zagęszczenia, mieszanego użytkowania" i zaproponuje definicje terenów zdegradowanych i terenów zielonych. Komisja zbada możliwość opracowania innych wytycznych w sprawie szczegółowych problemów projektowania miasta. Komisja przeanalizuje też możliwości szkolenia, wymiany doświadczeń i dalszych badań na temat projektowania w miastach w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego.

Europejska Agencja Środowiskowa (EEA) będzie nadal monitorować zmiany użytkowania gruntów i pokrycia terenów i traktować zebrane dane jako priorytetowy zestaw danych na przyszłość. Rozprzestrzenianie się miast i użytkowanie gruntów będą przedmiotem specjalnego raportu EEA.

### **3. W STRONĘ BARDZIEJ ZINTEGROWANEGO PODEJŚCIA**

Jedną z głównych trudności przy poprawianiu stanu środowiska miejskiego polega na zróżnicowaniu problemów środowiskowych, wielości sił, podmiotów i czynników mających wpływ na stan środowiska i jakość życia na terenach zurbanizowanych, a także braku jak dotąd zintegrowanego podejścia. Integracja jest potrzebna w kilku wymiarach:

- poziomym, przez włączenie problemów środowiska miejskiego do najbardziej powiązanych z nim działań polityki Wspólnoty, takich jak transport, spójność, zdrowie, badania naukowe i rozwój technologiczny
- poziomym, w ramach wspólnotowej polityki środowiskowej, w celu wprowadzenia perspektywy miasta w najważniejszych sektorach, takich jak woda, powietrze, hałas, odpady, zmiany klimatyczne, przyroda i różnorodność biologiczna.
- pionowym, między różnymi szczeblami zarządzania: unijnym, narodowym, regionalnym i lokalnym.
- poziomym, na szczeblu lokalnym, przez zachęcanie lokalnych władz do przyjęcia zintegrowanego planu zarządzania środowiskiem i wdrażania zintegrowanego systemu

zarządzania środowiskiem (patrz część 2.1).

### 3.1. Pozioma integracja w ramach polityk Wspólnoty

Włączenie kwestii miejskiego środowiska przyrodniczego do odpowiednich polityk UE jest długofalowym procesem, który wymaga konsekwentnej i nieustannej współpracy oraz koordynacji różnych służb wspólnoty.

Zielona Księga środowiska miejskiego z 1990 r. (patrz Załącznik 1) rozpoczęła proces integracji w obrębie Komisji i podniosła status kwestii środowiska przyrodniczego w mieście i dotyczących go polityk. Przyczyniła się do uruchomienia inicjatywy URBAN<sup>65</sup>, Wspólnotowego funduszu rozwoju regionalnego, który przeznaczył około miliarda euro na rozwój w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego miejskich dzielnic, stojących w obliczu poważnych problemów społecznych, środowiskowych i ekonomicznych.

“Komunikat na temat rozwoju miast zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego: ramy działania” z 1998 r. doprowadził do włączenia względów środowiska miejskiego do wytycznych Komisji dla regionalnych programów rozwoju 2000-2006, przyczynił się do odnowienia inicjatywy URBAN (około 728 M€), i wsparcia opracowania programu badawczego **Miasto Jutra i Dziedzictwo Kulturowe**. Nie wszystkie działania zawarte w wyżej wymienionych Ramach działania przyniosły skutek i Strategia Tematyczna nada nowy impet procesowi integracji. Od 2003 r. Komisja prowadzi rozszerzone oceny wpływu<sup>66</sup> na wszystkie istotne nowe polityki i związane z nimi instrumenty, które mogą w istotny sposób oddziaływać na sytuację środowiskową, gospodarczą i społeczną. Kwestie istotne dla miejskiego środowiska przyrodniczego, takie jak użytkowanie terenu, transport, zanieczyszczenie i zdrowie stanowią część tej oceny. Pomoże to zapewnić, że wszystkie przyszłe polityki służb Wspólnoty będą kompatybilne z celami Strategii Tematycznej. W dziedzinie badań naukowych wyniki programu badawczego **Miasto Jutra i Dziedzictwo Kulturowe** zaczynają być obecnie udostępniane. Program od czasu powstania próbował zapewnić wszechstronne podejście przez integrację najważniejszych kwestii środowiskowych. Jest już jasne, że uzyskano ważne wyniki, które

<sup>65</sup> [europa.eu.int/comm/regional\\_policy/urban2/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/urban2/index_en.htm)

<sup>66</sup> Communication from the Commission on Impact Assessment COM (2002) 276 ostateczny

wypełnią luki w wiedzy, umożliwią nowe podejścia i będą stanowić źródło informacji potrzebne do formułowania polityki. Odniesienia do przykładów zamieszczono w Załączniku 3. Zasadnicze znaczenie ma fakt, że prowadzone są ciągłe prace nad zdefiniowaniem i rozpowszechnieniem najlepszej praktyki, opracowywanej dzięki wspólnotowemu ramowemu programu badawczemu, tak aby mogła ona być powszechnie stosowana w miastach<sup>67</sup>. Wspierane powinny być także technologie innowacyjne mimo, że niektóre z nich nie są jeszcze w pełni dopracowane.

W dziedzinie polityki spójności Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (ERDF) i Fundusz Spójności, miały istotny wkład w kształtowanie wielu centrów miast w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego. Na okres programowy 2000-2006, co najmniej 10% środków ERDF (Cele 1 i 2) przeznaczonych jest na centra miejskie i ludność miast. Odpowiada to prawie 15 miliardom euro (11.5 mld € na Cel 1 i 3.4 mld € na Cel 2). Znaczne środki z Funduszu Spójności służą temu samemu celowi, choć szacunek całkowitych sum jest w tym przypadku trudniejszy. Kilka przykładów wykorzystania Funduszy zamieszczono w Załączniku 5. W kontekście Trzeciego Raportu na temat Polityki Spójności, Komisja rozważa wykorzystanie po 2006 r. zasadniczych części funduszy Polityki Spójności na rozwój miast w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego.

Edukacja i szkolenia zostały uznane za dziedziny o zasadniczym znaczeniu we wszystkich tematach priorytetowych i Komisja zbada sposoby wspierania ich przez takie programy jak Leonardo da Vinci. Przez skupienie się na czterech tematach priorytetowych, z których każdy ma silne powiązania z tymi i innymi dziedzinami polityki, sama Strategia Tematyczna będzie prowadzić do lepszej integracji problemów środowiska miejskiego w odpowiednich politykach Wspólnoty, w szczególności w odniesieniu do transportu i energii.

---

<sup>67</sup> Uwaga: wiele europejskich projektów badawczych dotyczących problematyki miejskiej i związanych z nimi działań zostało również zainicjowanych w ramach programów COST i EUREKA.

### **Działania proponowane do przyszłej Strategii Tematycznej**

*(propozycje te będą przedmiotem dalszych konsultacji w 2004 r.)*

#### **Integracja w ramach polityk Wspólnoty**

Komisja uważa, że luki w wiedzy, zidentyfikowane w trakcie przygotowywania Strategii Tematycznej, powinny być podstawą kontynuowania badań UE w zakresie problematyki miejskiej oraz działań demonstracyjnych, w tym szerszego rozpowszechnienia wyników obecnych i przyszłych europejskich badań miejskich. W kontekście Trzeciego Raportu na temat Polityki Spójności, Komisja rozważa wykorzystanie po 2006 r. zasadniczej części funduszy Polityki Spójności na rozwój miast w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego. Komisja rozważy jak polityka szkolenia i edukacji przez programy takie, jak Leonardo da Vinci może pomóc w działaniach na rzecz zrównoważonego środowiska miejskiego.

### **3.2. Pozioma integracja w ramach Polityki Środowiskowej Wspólnoty**

Wspólnota jest aktywna we wszystkich sektorach środowiskowych, które mają znaczenie na terenach zurbanizowanych, w szczególności dotyczy to jakości powietrza, zmian klimatycznych, odpadów, wody, hałasu i różnorodności biologicznej. Wprawdzie obecnie większość działań w tych sektorach nie skupia się szczególnie na mieście, ale istotnie przyczynia się do poprawy stanu środowiska przyrodniczego w miastach. Ważne jest, aby te podstawowe kroki wyznaczone przez ogólne sposoby postępowania zostały wdrożone i rozwijane. W Strategii Tematycznej będą rozważane sposoby ich wdrożenia na obszarach miejskich oraz sposoby, jak perspektywa ściśle miejska może zostać włączona do przyszłego trybu postępowania i towarzyszących temu działań. Przegląd obecnych działań w tych sektorach, które mają znaczenie dla tematów priorytetowych zidentyfikowanych w Strategii Tematycznej zamieszczono w Załączniku 6.

## **Działania proponowane do przyszłej Strategii Tematycznej**

*(proponycje te będą przedmiotem dalszych konsultacji w 2004 r.)*

### **Integracja w ramach polityki środowiskowej Wspólnoty**

**Woda:** W kontekście Ramowej Dyrektywy Wodnej i Wspólnej Strategii Wdrażania, Komisja przygotuje zalecenie jak lokalne władze mogą wdrażać zgodne z zasadami rozwoju zrównoważonego zarządzanie zasobami wodnymi i bardziej efektywnie przyczynić się do zarządzania dorzeczem. W Strategii będą taką rozpatrywane dalsze i bardziej ukierunkowane sposoby postępowania.

**Zmiany klimatu:** Komisja rozpatrzy możliwość wsparcia sieci miast, które zajęłyby się przystosowaniem do skutków zmian klimatycznych i zapewni ogólne naukowe wsparcie, na przykład jeśli chodzi o naturę, skalę i rozkład w czasie różnych przewidywanych skutków.

**Powietrze:** Program CAFE (*Clear Air for Europe*, Czyste powietrze dla Europy) uwzględni zarządzanie zapotrzebowaniem na transport miejski i zmiany środków transportu przy opracowywaniu sposobów postępowania w odniesieniu do jakości powietrza.

CAFE zajmie się także badaniem zależności między jakością powietrza na zewnątrz i w pomieszczeniach na terenach zurbanizowanych, a wymagania wobec raportów zostaną przeformułowane tak, aby uwzględniały one perspektywę miejską.

**Odpady:** W ramach Strategii tematycznej w zakresie Zapobiegania i Recyklingu Odpadów, Komisja oceni potencjalną rolę Wspólnoty w opracowywaniu lokalnych inicjatyw mających na celu zarządzanie i zmniejszanie oddziaływania odpadów na środowisko. W szczególności przy formułowaniu definicji przyszłej polityki Wspólnoty promującej recykling zostanie wzięty pod uwagę miejski wymiar zarządzania niektórymi strumieniami odpadów, takich jak odpady budowlane i rozbiórkowe (patrz także część 2.3.3).

**Przyroda i różnorodność biologiczna:** Komisja opracuje wytyczne mające pomóc władzom lokalnym zarządzać i promować różnorodność biologiczną na terenach miast oraz przygotuje wytyczne w sprawie ochrony zagrożonych gatunków i siedlisk na terenach zurbanizowanych. Komisja opracuje wskaźniki różnorodności biologicznej.

**Pestycydy:** Strategia Tematyczna w sprawie Zrównoważonego Stosowania Pestycydów<sup>68</sup> będzie proponować odpowiednie działania (np. szkolenia, wytyczne) adresowane do władz lokalnych oraz innych, profesjonalnych i nieprofesjonalnych użytkowników, na temat różnych aspektów stosowania pestycydów w sposób zgodny z zasadami rozwoju zrównoważonego.

### **3.3. Integracja między różnymi szczeblami zarządzania.**

Wprawdzie Strategia Tematyczna koncentruje się na terenach miejskich to jednak wpływ czynników w skali regionalnej i krajowej jest silny i musi zostać wzięty pod uwagę przy opracowywaniu lokalnych strategii mających na celu dążenie do wysokiej jakości i zdrowego środowiska miejskiego. Podobnie, strategie regionalne, narodowe i wspólnotowe muszą być poddawane przeglądom w celu sprawdzenia, czy promują te same cele na poziomie lokalnym. Pionowa integracja między tymi szczeblami ma zasadnicze znaczenie. Kluczowym elementem integracji powinno być przyjęcie przez państwa członkowskie, w ramach ich planów rozwoju zrównoważonego, narodowej strategii środowiska miejskiego. Tam gdzie to właściwe, powinny także zostać przyjęte strategie regionalne. Powinny one pomóc wypełnić johannesburski Plan Działań uzgodniony na Szczycie Ziemi w sprawie Rozwoju Zrównoważonego.

W celu wsparcia tego procesu i zapewnienia swoim miastom informacji, wiedzy i doradztwa, powinny zostać wyznaczone krajowe i/ lub regionalne “Punkty kontaktowe do spraw środowiska miejskiego”. Punkty kontaktowe powinny pomagać władzom lokalnym i regionalnym uzyskiwać dostęp do danych i wiedzy, szkoleń, działań zwiększających świadomość oraz przykłady najlepszej praktyki, w perspektywie narodowej strategii dla środowiska miejskiego.

#### **Przykład dobrej praktyki dla Narodowego Punktu Kontaktowego do spraw Środowiska Miejskiego**

W 1973 r. Deutscher Städtetag (Niemieckie Stowarzyszenie Miast) założyło Niemiecki Instytut Spraw Miejskich (Difu)<sup>69</sup>, mający na celu identyfikację długoterminowych perspektyw rozwoju miast i dostarczanie władzom gminnym rad ekspertów służących rozwiązywaniu gminnych problemów. Zatrudniający 100 pracowników Difu oferuje 130 miastom szeroki zakres usług w zakresie środowiska miejskiego, rozwoju miast, polityki gospodarczej, polityki społecznej, polityki kulturalnej, prawodawstwa, i finansów gminnych. Badania, raporty eksperckie,

<sup>68</sup> COM(2002) 349 ostateczny.

seminaria szkoleniowe, usługi informacyjne i dokumentacyjne i regularne publikacje promują zorientowane na użytkownika rozpowszechnianie wyników naukowych. Difu tworzy forum, na którym miejscowe władze mogą wymieniać pomysły i doświadczenia, a gminy mogą uzyskać porady jak realizować cele planów w praktyce administracyjnej.

Nawoływano także do utworzenie specjalistycznych ośrodków zajmujących się określonymi problemami. Na przykład III Europejska konferencja ministrów na temat mieszkalnictwa zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego zaleciła ustanowienie w każdym państwie narodowego punktu kontaktowego do spraw mieszkalnictwa zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego, aby zachęcać do wymiany informacji i dobrej praktyki. W istocie przy złożonej naturze problemów w miejskim środowisku przyrodniczym i problemów, przed którymi stają lokalne władze, właściwe byłoby skupić szeroki zakres problemów w jednym centralnym punkcie kontaktowym. Należy zauważyć, że struktury administracyjne i granice nie zawsze są zgodne z geograficznym zasięgiem miast. Państwa członkowskie, regiony i lokalne władze mogą wobec tego musieć zastanowić się nad koordynacją i podziałem kompetencji, co jest konieczne, aby zająć się najważniejszymi problemami miasta, szczególnie między sąsiadującymi jednostkami administracyjnymi i między różnymi szczeblami władzy.

W Białej Księdze na temat rządzenia w Europie z 2001 r., Komisja wysunęła pomysł celowych umów trójstronnych między państwami członkowskimi, władzami terytorialnymi i Komisją, a środowisko zostało uznane za miejsce testowania tego potencjalnego, nowego instrumentu. W celu oceny wartości dodanej umów trójstronnych w tej dziedzinie na poziomie Europy, uruchomiono trzy pilotażowe projekty dotyczące środowiska miejskiego .

#### **Działania proponowane do przyszłej Strategii Tematycznej**

*(propozycje te będą przedmiotem dalszych konsultacji w 2004 r.)*

#### **Integracja między różnymi poziomami zarządzania**

Wszystkie kraje członkowskie będą zachęcane do:

- przyjmowania narodowych i/lub regionalnych strategii dla środowiska przyrodniczego w miastach;
- wyznaczenia Narodowych i/lub Regionalnych Punktów Kontaktowych w zakresie Środowiska

---

<sup>69</sup> www.difu.de

Miejskiego;

– rozważenia przeprowadzenia ćwiczeń podnoszących świadomość w zakresie problemów środowiska miejskiego dla regionalnych i lokalnych administracji .

Państwa członkowskie, regiony i władze lokalne będą zachęcane do zachowania koordynacji i podziału kompetencji, co jest potrzebne do zajmowania się najważniejszymi problemami środowiska miejskiego.

#### **4. WSKAŹNIKI, DANE, ZADANIA I RAPORTY**

Określenie wskaźników dla miejskiego środowiska przyrodniczego jest ważne. Pokazują one, które dane są potrzebne do monitorowania trendów środowiskowych w mieście. Umożliwiają ocenę skuteczności inicjatyw i postępów na drodze ku wysokiej jakości, zdrowemu środowisku, umożliwiają ustanowienie zadań i pomagają w sterowaniu podejmowaniem decyzji tak, aby osiągać rezultaty bliższe celom rozwoju zrównoważonego. Na szczeblu lokalnym, Komisja zaoferowała zestaw wskaźników "prosto z półki" dla środowiska miejskiego, które mogą być stosowane przez miasta na zasadzie dobrowolności. Wspólne Wskaźniki Europejskie (ECI)<sup>70</sup> zostały opracowane przez unijną Grupę Ekspertką do spraw Środowiska Miejskiego i są szczególnie przydatne dla władz lokalnych, które dopiero zaczynają rozwiązywać problemy środowiskowe na swoich terenach miejskich jako całości. Dają one perspektywę, pozwalającą na ustalenie początkowej polityki i planów działania, jak również umożliwiają komunikację z miejscowymi mieszkańcami<sup>71</sup> i podnoszą ogólny poziom świadomości na temat kluczowych problemów środowiskowych. Mogą one być adaptowane lub rozszerzane tak, aby odzwierciedlać lokalne warunki przez władze lokalne i mogą wspierać szeroką implementację planów zarządzania środowiskiem (patrz część 2.1.3).

##### **Wspólne Wskaźniki Europejskie**

1. Zadowolenie mieszkańców z lokalnej społeczności
2. Lokalny udział w globalnych zmianach klimatycznych
3. Lokalna ruchliwość i transport pasażerski
4. Dostępność terenów otwartych terenów i usług dla miejscowych mieszkańców
5. Jakość powietrza atmosferycznego

<sup>70</sup> [www.sustainable-cities.org/indicators/index.htm](http://www.sustainable-cities.org/indicators/index.htm)

<sup>71</sup> Environmental Issue Report No 30 : *Towards an Urban Atlas* ' EEA/JRC Publication

6. Podróże dzieci do i ze szkoły
7. Zarządzanie zgodne z zasadami rozwoju zrównoważonego – przez lokalne władze i firmy
8. Zagrożenie hałasem
9. Zrównoważone użytkowanie gruntów
10. Produkty promujące rozwój zrównoważony
11. Odciski ekologiczne

Na szczeblu europejskim istnieje wiele różnych wskaźników, stosowanych w różnych miastach, ale generalnie są one wdrażane jedynie sporadycznie, nie dostarczają porównywalnych danych lub nie nadają się do złożonych zadań Strategii Tematycznej. Podobnie dane zebrane w ramach działań sektorowych, dotyczące powietrza czy wody są rzadko analizowane oddzielnie na poziomie miasta. Komisja wobec tego określi zestaw wskaźników, które mogą być stosowane na szczeblu europejskim do kierowania zbieraniem danych potrzebnych do monitorowania Strategii. Będą się one opierać na proponowanej Dyrektywie INSPIRE (patrz rozdział 2.4.2), która zapewni standaryzowany format zbierania i wymiany danych przestrzennych. Będzie także uwzględniać odpowiednie obecne inicjatywy, takie jak ECI, Urban Audit II, które analizują ekonomiczne, społeczne i środowiskowe dane pochodzące z 200 miast oraz Mechanizm Raportowania w zakresie Transportu i Środowiska (TERM), który dostarcza danych na temat transportu i związanych z nim parametrów środowiskowych. Wykorzysta również Europejską Sieć Informacji i Obserwacji Środowiskowych (EIONET), ustanowioną przez państwa członkowskie Europejskiej Agencji Środowiskowej (EEA) oraz prace EEA i Joint Research Centre's Urban Atlas, które oceniają powiązania między rozprzestrzenianiem się miast a czynnikami społecznymi i ekonomicznymi, które nań wpływają.

#### **Przykład dobrej praktyki w zakresie danych środowiskowych dla miasta.**

System Informacji Środowiskowej dla Pragi (IOZIP) zaczął funkcjonować w latach osiemdziesiątych XX wieku, a obecnie skupia się na zbieraniu i przetwarzaniu danych na temat środowiska i przekazywaniu tych informacji organom miejskim, ekspertom i opinii publicznej. Zapewnia to planistom i inwestorom znakomity przegląd problemów środowiskowych i zagospodarowania miasta. System oferuje różnorodność produktów, takich jak Atlas Środowiska<sup>72</sup> (wspierany przez unijny projekt EU), seria rocznych raportów "stan środowiska miejskiego" Pragi<sup>73</sup> od

ISBN 92-9167-470-2.

<sup>72</sup> [www.wmap.cz/atlasen](http://www.wmap.cz/atlasen)

<sup>73</sup> [www.praha-mesto.cz/zp/rocnky/eng.asp](http://www.praha-mesto.cz/zp/rocnky/eng.asp)

1989 r., CD ROMy na temat ogólnej sytuacji środowiskowej miasta oraz strona internetowa oferująca większej grupie odbiorców dane i mapy z wykorzystaniem GIS (projekt pilotażowy). Wersja on-line przedstawia także dane pochodzące z projektu unijnego HEAVEN na temat jakości powietrza i warunków pogodowych. Szeroko zakrojony system informacji o mieście okazuje się być bardzo skuteczny pod względem łączenia różnych projektów środowiskowych dotyczących rozwoju zrównoważonego w Pradze. System jest prowadzony i opłacany przez miasto.

Jeśli chodzi o dane na temat środowiska i zdrowia, biomonitoring dzieci, jak przewidziano w Europejskiej Strategii Środowiska i Zdrowia, obejmuje on działania dotyczące opracowania wskaźników stanu środowiska i zdrowia, łącząc obecne działania w dziedzinie środowiska, jak i zdrowia. Ponadto, biomonitoring dzieci zgodnie z wizją Strategii, będzie koncentrował się na dzieciach w środowisku miejskim. W dłuższej perspektywie program ten umożliwi stwierdzenie, czy poprawa stanu środowiska znajduje odzwierciedlenie w stanie zdrowia dzieci oraz w których miastach potrzebne są dodatkowe działania. Podczas gdy w przypadku niektórych problemów środowiskowych, dotyczących np. jakości powietrza, wartości dopuszczalne na szczeblu europejskim zostały ustalone, w przypadku wielu innych, np. zrównoważonego transportu, określanie wartości docelowej powinno odbywać się na szczeblu lokalnym. Władze lokalne są w lepszej sytuacji, aby interpretować miejscowe potrzeby, a jeden europejski program nie jest właściwym rozwiązaniem. Istnieje jednak wyraźna potrzeba wskazówek, co do wyznaczania celów. W przypadku niektórych kwestii orientacyjne cele na poziomie narodowym lub europejskim mogą być przedmiotem pożytecznej dyskusji. Komisja będzie więc starać się dostarczać wskazówek ułatwiających ustalanie celów i zbada możliwości opracowywania celów orientacyjnych tam, gdzie znajduje to zastosowanie.

Wreszcie, EEA powinna w ramach swoich rutynowych czynności przedstawić raport na temat stanu miejskiego środowiska przyrodniczego w miastach europejskich. Stanowi to już wymóg Dyrektywy 2003/4/EC w sprawie publicznego dostępu do informacji o środowisku<sup>74</sup>. Raport o stanie środowiska miejskiego powinien obejmować najważniejsze sektory środowiska (powietrze, woda, odpady, różnorodność biologiczna), jak również obszary priorytetowe Strategii Tematycznej (zarządzanie, transport, budownictwo, projektowanie) oraz szersze aspekty

---

<sup>74</sup> Dyrektywa 2003/4/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z 28 stycznia 2003 r. w sprawie dostępu do informacji o środowisku i uchylająca Dyrektywę Rady 90/313/EEC (OJ L 41, 14.2.2003, s. 26).

(zdrowie i jakość życia). Powinien zawierać jakąś formę oceny porównawczej poszczególnych miast. Taki szczegółowy raport jest niezbędny, aby sterować opracowywaniem przyszłej Strategii Tematycznej i udostępniać informacje obywatelom Europy. Służyłby też zachęcaniu władz lokalnych do poprawy parametrów środowiskowych ich gminy.

#### **Działania proponowane do przyszłej Strategii Tematycznej**

*(propozycje te będą przedmiotem dalszych konsultacji w 2004 r.)*

##### **Opracowanie celów i wskaźników**

Komisja określi najważniejsze wskaźniki, mające służyć monitorowaniu efektów Strategii Tematycznej i stanu środowiska przyrodniczego w mieście. Państwa członkowskie będą zachęcane do wspierania stosowania Wspólnych Wskaźników Europejskich na szczeblu lokalnym.

EEA będzie przygotowywać raporty na temat stanu środowiska miejskiego w UE w ramach zwykłej działalności raportowania i zapewni dostęp do danych na temat środowiska miejskiego, aby dostarczać odpowiedzialnym za politykę, stronom wdrażającym postanowienia Strategii Tematycznej oraz opinii publicznej lepsze informacje oraz monitorować postępy Strategii. Komisja będzie starać się zapewnić wskazówki i porady dla miast przy wyznaczaniu celów w zakresie środowiska miejskiego i zbada możliwości opracowania celów orientacyjnych tam, gdzie to właściwe.

## **5. WSPIERANIE UPOWSZECHNIANIA DOBRZYCH PRAKTYK NA SZCZEBLU LOKALNYM**

### **5.1. Władze lokalne**

W 1994 r. grupa miast i sieci lokalnych władz w Europie ustanowiły Kartę Aalborg<sup>75</sup>, która zobowiązuje jej sygnatariuszy do procedur lokalnej Agendy 21 i opracowania długofalowych planów w zakresie rozwoju zrównoważonego. Kampania Europejskich Miast funkcjonujących w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego została ustanowiona w celu założenia sieci skupiającej sygnatariuszy Karty i łączącej różne sieci miast oraz w celu rozszerzenia

<sup>75</sup> [www.sustainable-cities.org/keydocs.html](http://www.sustainable-cities.org/keydocs.html)

uczestnictwa w Karcie. Do dzisiaj swoje gminy zgłosili do Karty przedstawiciele ponad 1950 miast z 41 krajów europejskich<sup>76</sup>. Te miasta oraz sieci miast były i są siłą napędową rozwoju Lokalnej Agendy 21 i jej praktycznych implikacji i obecnie prowadzą dyskusje na temat inicjatywy Aalborg+10, która tworzyłaby istotny krok naprzód przez zobowiązanie jej sygnatariuszy do wyznaczenia jasnych ilościowych celów i działań na następną dekadę.

#### **Przykład dobrej praktyki we wdrażaniu Lokalnej Agendy 21**

Rozpoczęta w 1998 procedura LA21 w Ferrarze (Włochy) stała się obecnie integralną częścią miejscowej strategii rozwoju. W rezultacie stałego nacisku na podnoszenie świadomości, koncepcje rozwoju zrównoważonego są obecnie na ogół rozumiane przez miejscowe zainteresowane strony i stały się elementem codziennych działań. Zastosowano rozmaite metody zwiększania uczestnictwa i partnerstwa (takie jak fora, warsztaty, grupy robocze, umowy, projekty) w celu przygotowania i wdrożenia zestawu dobrowolnych planów lokalnych, obejmujących między innymi energię, ruch uliczny, zdrowie i sprawy socjalne. Obecnie tworzą one podstawę nowego Planu Kierunkowego Miasta. W 2002 r. rada miejska zatwierdziła pierwszy Bilans Środowiskowy, obejmujący cele zarządzania zasobami naturalnymi, kwestie stosowania „zielonych zamówień publicznych” oraz wdrażanie lokalnego systemu zarządzania środowiskiem.

Komisja udzieliła wsparcia Karcie Aalborg, Kampanii i różnym sieciom, które pracowały na rzecz rozwoju zrównoważonego terenów zurbanizowanych, szczególnie w unijnych ramach współpracy na rzecz promocji rozwoju zrównoważonego miast<sup>77</sup>. Uzyskać można także inne wsparcie. Inicjatywa INTERREG<sup>78</sup> oferuje rozmaite możliwości wymiany doświadczeń w związku z rozwojem zrównoważonym miast, a także w przypadku projektów na małą skalę, które dotyczą budowy infrastruktury środowiskowej, choć obecnie te możliwości nie są dostatecznie wykorzystywane przez miasta. Podobnie program URBACT umożliwia miastom zaangażowanym w inicjatywę URBAN wymianę doświadczeń i najlepszych praktyk. Komisja przyznaje także środki na działania związane z miastami bliźniaczymi<sup>79</sup>, co ma na celu wzmacnianie istniejących więzów i zachęcanie do zawiązywania nowych inicjatyw miast bliźniaczych. Rocznie z inicjatywy korzysta ponad milion osób, a tematy środowiskowe stanowią

<sup>76</sup> Niektóre regiony podpisały porównywalną inicjatywę, kartę Walencja 1998 r

<sup>77</sup> Decyzja Nr 1411/2001/EC parlamentu Europejskiego i Rady z 27 czerwca 2001 r. w sprawie wspólnotowych ram współpracy, mającej na celu promocję rozwoju terenów miejskich w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego. (OJ L 191, 13.7.2001, str. 1.)

<sup>78</sup> [www.interreg3c.net](http://www.interreg3c.net)

<sup>79</sup> [europa.eu.int/comm/dgs/education\\_culture/towntwin/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/dgs/education_culture/towntwin/index_en.html)

jedną trzecią 1250 projektów wspieranych każdego roku. Inicjatywa miast bliźniaczych zapewnia miastom świetny sposób na wymianę doświadczeń i dobrych praktyk w szerokim zakresie problemów środowiska miejskiego. Ponadto, różne projekty badawcze UE na temat miasta (patrz Załącznik 3) skupiły kilkaset miast biorących udział w wielu projektach i zachęciły je do współpracy przy opracowywaniu i wdrażaniu najlepszych praktyk.

Państwa Członkowskie mają także ważną rolę do odegrania w promowaniu najlepszych praktyk, przyjmowaniu lokalnej Agendy 21, karty Aalborg i podobnych inicjatyw. Biorąc pod uwagę opracowanie Strategii i podejście do Agendy 21, bardziej zorientowane na działanie, Komisja będzie zastanawiać się jak przystosowywać i rozwijać wsparcie dla miejscowych władz i ich sieci, między innymi przez zmienione ramy współpracy, mające na celu promocję rozwoju terenów miejskich w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego. Komisja zbada także możliwość zastosowania ram współpracy do szerszego rozpowszechnienia wyników projektów Miasto Jutra i Dziedzictwo Kulturowe oraz innych projektów mających związek z miejskim środowiskiem przyrodniczym.

## **5.2. Rola obywatela**

W znacznym stopniu nacisk Strategii Tematycznej będzie przypadać na zalecenia dla działań Komisji Europejskiej, państw członkowskich i miejscowych władz. Pojedynczy obywatel ma jednak także rolę do odegrania przy dążeniu do zdrowego środowiska miejskiego, zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego. Uczestnictwo publiczne w podejmowaniu decyzji jest uznawane za niezbędny warunek osiągnięcia zrównoważonego rozwoju. Inicjatywy takie, jak Konwencja Aarhus czy Biała Księga na temat Rządzenia sprzyjają możliwościom angażowania się społeczeństwa, a wszelkie propozycje w Strategii dotyczące planów, które mają zostać nakreślone przez gminy, będą obejmować zawierając ustalenia, umożliwiające publiczny udział.

Zasadniczo, indywidualne decyzje i zachowania mają silny wpływ na powodzenie każdego planu lokalnego lub działania. Jednostki mogą wybierać czy iść pieszo, wsiąść na rower, jechać autobusem czy też użyć własnego samochodu. Mogą wybierać którego źródła energii użyć do ogrzewania swoich domów i czy inwestować w lepszą izolację. Jak przedstawiono w Komunikacie, brak świadomości obywateli w zakresie konsekwencji środowiskowych ich

działań jest czasem istotną barierą, nie pozwalającą na działania bliższe ideałowi rozwoju zrównoważonego. Podnoszenie świadomości społeczeństwa i zmiana zachowań są ważnymi i koniecznymi elementami każdej strategii mającej prowadzić do osiągnięcia wysokiej jakości i zdrowego środowiska. Na szczeblu europejskim Komisja podejmuje różne działania zwiększające świadomość, takie jak Europejski Dzień bez Samochodu i działania te będą kontynuowane. Zostaną przygotowane nowe inicjatywy, takie jak Zielone Dni Miasta, w ramach których miasta przedstawią mieszkańcom swoje działania i osiągnięcia na rzecz środowiska. Strategie nakreślone przez gminy, regiony i krajowe rządy powinny nie tylko angażować społeczeństwo, ale i zawierać odpowiednie działania, zachęcające do zmiany zachowań.

#### **Działania proponowane do przyszłej Strategii Tematycznej**

*(propozycje te będą przedmiotem dalszych konsultacji w 2004 r.)*

#### **Wspieranie upowszechniania dobrej praktyki na poziomie lokalnym**

Komisja zaproponuje zmienione wspólnotowe ramy współpracy, mające promować rozwój miast w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego. Komisja przeanalizuje sposoby poprawy upowszechniania wyników badań w zakresie problematyki miejskiej. Komisja zbada, jak może wesprzeć rozwijanie przez miasta inicjatywy Aalborg+10, aby wprowadzić skoordynowane działania, zobowiązujące do wyznaczenia jasnych i ilościowych celów na następną dekadę.

## **6. NASTĘPNE KROKI**

Przygotowując propozycję Komisji w sprawie Strategii Tematycznej, zaplanowanej na połowę 2005 r., Komisja będzie kontynuować prowadzony przez nią proces szerokich konsultacji zainicjowanych, aby wspomóc przygotowanie tego Komunikatu i zaprasza do zgłaszania propozycji do prezentowanych koncepcji i podejść. W tym celu Komisja przeprowadzi konsultacje z zainteresowanymi stronami i zorganizuje spotkania technicznych grup tematycznych w celu bardziej szczegółowego przeanalizowania proponowanych działań, ich wykonalności i tego, jak przyczyniłyby się do poprawy stanu środowiska miejskiego. Grupy będą się składać z przedstawicieli zainteresowanych stron i ekspertów, w tym przedstawicieli państw członkowskich, państw przystępujących i kandydujących, regionów, miast, przedsiębiorstw,

organizacji pozarządowych i środowisk akademickich. Strona internetowa Komisji ([www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic\\_strategy.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic_strategy.htm)) zapewni aktualną dokumentację oraz umożliwi zainteresowanym stronom bezpośrednie wyrażanie opinii (ostatecznym terminem dostarczania komentarzy jest 15 kwietnia 2004).

## **Załącznik 1: Opracowywanie polityki środowiskowej w miastach**

Strategia Tematyczna będzie stanowić ważny etap w serii inicjatyw, które przyczyniły się do sformułowania europejskich polityk w zakresie środowiska miejskiego. "Zielona Księga na temat Środowiska Miejskiego" z 1990 r.<sup>80</sup> przedstawiła wszechstronny i dalekowzroczny przegląd zagrożeń miejskiego środowiska przyrodniczego i po raz pierwszy zaproponowała ogólne podejście i szereg działań na szczeblu europejskim, podkreślając istotność rozwoju współpracy oraz integracji między politykami.

W 1991 roku powołano Grupę Ekspertów UE ds. Środowiska Miejskiego.

W 1993 roku uruchomiono Projekt Zrównoważone Miasta. Celem projektu była promocja nowych idei zrównowazenia w Europejskich układach miejskich; dbałość o szeroką wymianę doświadczeń; upowszechnianie dobrej praktyki w zakresie zrównowazenia na poziomie miasta; sformułowanie zaleceń dla instytucji UE oraz organów krajowych, regionalnych i lokalnych; oraz pomoc we wdrażaniu Piątego Wspólnotowego Programu Działania w Zakresie Środowiska Naturalnego.

W 1996 roku, Grupa Ekspertów UE ds. Środowiska Miejskiego wydała główny raport "Europejskie Zrównoważone Miasta" wspierający proces Agendy Lokalnej 21. Raport nakreślił ramy działań lokalnych, identyfikując gospodarkę miejską, integrację polityk, myślenie ekosystemowe oraz współpracę i partnerstwo jako podstawowe zasady postępu ku zrównowazeniu na terenach miejskich.

W 1996 roku, Komunikat "Ku Miejskiej Agendzie w Unii Europejskiej"<sup>81</sup> w oparciu o ten raport wskazał na gospodarcze, społeczne i środowiskowe wyzwania, w obliczu których stoją europejskie miasta i podkreślił potrzebę wprowadzenia do polityk UE perspektywicznych zagadnień dotyczących miast. Po nim wydany został w 1998 roku Komunikat w sprawie

---

<sup>80</sup> COM(1990) 218 ostateczny.

<sup>81</sup> COM(1997) 197 final.

"Zrównoważonego Rozwoju Miast w Unii Europejskiej: Ramy Działania"<sup>82</sup>, który po raz pierwszy podjął prawdziwe podejście oparte na zrównoważonym rozwoju z czterema wzajemnie zależnymi celami politycznymi:

- *Wzmocnienie dobrej koniunktury gospodarczej i zatrudnienia w miastach;*
- *Promowanie sprawiedliwości, uznania społecznego i odnowy w miastach;*
- *Ochrona i poprawa środowiska miejskiego na rzecz lokalnego i globalnego zrównoważenia; oraz*
- *Wniesienie wkładu do dobrego rządzenia i kompetencji organów lokalnych.*

W szczególności, podał on szczegółowe cele polityczne na rzecz poprawy środowiska miejskiego, które pozostają ważne i utworzył zasadnicze podwaliny pod Tematyczną Strategię:

- *Poprawa jakości powietrza otoczenia na terenach miejskich, niezawodności i jakości zaopatrzenia w wodę do picia, ochrona i gospodarka wodami powierzchniowymi i gruntowymi; redukcja u źródła ilości wody wymagającej końcowego unieszkodliwienia oraz obniżenie hałasu w środowisku.*
- *Ochrona i poprawa środowiska budowlanego i dziedzictwa kulturowego oraz promocja różnorodności biologicznej i terenów zielonych na terenach miejskich.*
- *Promocja zasobowo-wydajnych wzorców osadnictwa, które minimalizuje zajętość gruntów i niekontrolowany rozrost miast.*
- *Minimalizowanie oddziaływań na środowisko z transportu poprzez ukierunkowanie na ścieżkę rozwoju gospodarczego mniej intensywną pod względem transportu oraz poprzez zachęcanie do korzystania z bardziej zrównoważonych sposobów transportu.*
- *Poprawa jakości ochrony środowiska przez przedsiębiorstwa poprzez promowanie dobrego zarządzania środowiskiem we wszystkich sektorach.*

---

<sup>82</sup> COM(1998) 605 final.

- *Osiągnięcie mierzalnych i znacznych redukcji emisji gazów cieplarnianych na terenach miejskich, zwłaszcza poprzez racjonalne korzystanie z energii, zwiększone korzystanie z odnawialnych źródeł energii i współwytworzenia energii cieplnej i elektrycznej oraz redukcje odpadów.*
- *Minimalizowanie i kontrola zagrożeń środowiska na terenach miejskich.*
- *Promowanie bardziej holistycznych, zintegrowanych i ekologicznie zrównoważonych podejść do gospodarki na terenach miejskich, na funkcjonalnych terenach miejskich, dbałość o podejścia ekosystemowe uznające wzajemną zależność między miastem, poprawiających przez to powiązania pomiędzy ośrodkami miejskimi, a ich wiejskim otoczeniem.*

W 2001 roku, Grupa Ekspertów UE wydała raport "Ku bardziej zrównoważonej gospodarce przestrzennej w miastach: Rady dla Komisji Europejskiej w sprawie polityki i działania".

Na szerszym poziomie, Artykuł 6 Traktatu umieszcza zrównoważony rozwój w samym centrum polityk i działań UE, jak podkreślono w komunikacie z 2001 roku zatytułowanym "Zrównoważona strategia dla lepszego świata: Strategia Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju"<sup>83</sup>

---

<sup>83</sup> COM(1999) 264 final.

## **Załącznik 2: Europejska wizja zrównoważonych miast, zrównoważonej gospodarki miejskiej, transportu, budownictwa i projektowania**

W wyniku przeprowadzenia obszernych konsultacji opracowano i niżej zaproponowano następujące wizje, które będą wykorzystane w celu ukierunkowania niniejszej Strategii oraz osób pełniących kluczową rolę w jej wdrażaniu.

### **Europejskie miasta XXI wieku**

Miasta powinny być projektowane, budowane i zarządzane tak, aby wspierały gospodarkę zdrową, pojemną, żywotną i wydajną pod względem środowiska, przysparzały dobrobyt i realizacją potrzeb swoich mieszkańców w sposób zrównoważony i powinny być wrażliwe na otaczające je systemy przyrodnicze, które je podtrzymują oraz harmonijnie z nimi współdziałać.

### **Wizja zrównoważonej gospodarki miejskiej**

Zrównoważona gospodarka miejska jest procesem, poprzez który można zabezpieczyć zrównoważony rozwój terenów miast, ich bezpośredniego otoczenia oraz regionów, w których się znajdują. Poszukuje ona zminimalizowania negatywnych oddziaływań terenów miejskich na cykle ekologiczne na wszystkich poziomach z zastosowaniem zasady ostrożności oraz poprawy warunków ekologicznych w celu uczynienia miast miejscami zdrowymi do życia.

Koncentruje się na zachowaniu środowiska naturalnego w jego kontekście społecznym i gospodarczym, integrując środowisko z politykami w innych dziedzinach oraz uznając wzajemnie zależny charakter polityk środowiskowej, gospodarczej i społecznej oraz potrzebę zabezpieczenia równego i sprawiedliwego podziału rezultatów tych polityk.

Wymaga zreformowanych struktur organizacyjnych, które umożliwiają opracowanie zintegrowanych podejść politycznych do problemów miast i opiera się na najlepszej dostępnej informacji o stanie środowiska z zastosowaniem najbardziej odpowiednich podejść i narzędzi

spełniających specyficzne potrzeby danych terenów miejskich. Naturalnymi gospodarzami zrównoważonej gospodarki miejskiej są organy lokalne.

Rozwija kulturę uczenia się, rozumienia i szacunku, zarówno w ramach organizacji jak i pomiędzy osobami fizycznymi zaangażowanymi w procesy tworzenia polityki zrównoważonego rozwoju oraz powoduje udział uczestników procesu, zainteresowanych organizacji i obywateli w otwartym i pojemnym procesie decyzyjnym.

Stanowi ciągły cykl analizy, planowania i programowania, wdrażania, monitoringu, oceny postępu oraz oszacowania problemów, który opiera się na zgromadzonej wiedzy i doświadczeniu, zapewniając, aby nowe podejścia polityczne korzystały z osiągnięć przeszłości, a także uznaje potrzebę długookresowej wizji w tworzeniu polityki.

### **Wizja zrównoważonego transportu miejskiego**

System zrównoważonego transportu miejskiego:

- wspiera swobodę przemieszczania się, zdrowie, bezpieczeństwo i jakość życia ludzi aktualnej i przyszłych generacji;
- jest wydajny pod względem środowiska; oraz
- wspiera żywotną, pojemną gospodarkę, zapewniającą wszystkim dostęp do wszystkich możliwości i usług, w tym również mniej zamożnym, starszym i niepełnosprawnym mieszkańcom miast oraz ludności nie mieszkającej w miastach.

Osiąga powyższe cele poprzez, między innymi:

- promowanie bardziej racjonalnego korzystania z prywatnych samochodów osobowych oraz sprzyjanie czystym, cichym i energetycznie sprawnym pojazdom napędzanym paliwami odnawialnymi lub alternatywnymi;

- zapewnienie regularnej, o dużej częstotliwości, komfortowej, nowoczesnej, konkurencyjnej pod względem cen, wewnętrznie dobrze powiązanej sieci transportu publicznego;
- wzmocnienie udziału transportu nie zmotoryzowanego (pieszego i rowerowego);
- bardziej skuteczne wykorzystanie gruntów;
- zarządzanie popytem na transport poprzez stosowanie ekonomicznych instrumentów i planów na rzecz kierowania zmianami zachowań i mobilności mieszkańców;
- aktywne zarządzanie, prowadzone w sposób zintegrowany i z udziałem wszystkich uczestników procesu;
- posiadanie skwantyfikowanych, krótko-, średnio- i długookresowych celów wraz ze sprawnym systemem ich monitorowania.

### **Wizja zrównoważonego budownictwa**

Zrównoważone budownictwo jest procesem, w którym wszyscy jego uczestnicy (np. właściciel, finansista, inżynier, architekt, socjalista budowlany, zaopatrzeniowiec materiałowy, organ wydający pozwolenie) wspólnie działają na rzecz zintegrowania okoliczności gospodarczych, środowiskowych i jakościowych w celu wznoszenia i renowacji budynków oraz zapewnienia środowiska budowlanego, które jest:

- atrakcyjne, trwałe, funkcjonalne, dostępne, komfortowe i zdrowe do życia i użytkowania, promujące dobrobyt wszystkich tych, którzy wejdą z nimi w kontakt.
- wydajne pod względem zasobów, w szczególności w odniesieniu do energii, materiałów i wody, sprzyjające stosowaniu odnawialnych źródeł energii i wymagające niewiele

energii zewnętrznej do funkcjonowania, wykorzystujące we właściwym stopniu wodę deszczową i gruntową oraz poprawnie operujące ściekami, a także korzystające z materiałów przyjaznych dla środowiska, które łatwo poddają się recyklingowi lub które ponownie użytkować, a które nie zawierają niebezpiecznych komponentów i można je bezpiecznie unieszkodliwić;

- szanuje sąsiedztwo oraz lokalną kulturę i dziedzictwo;
- jest konkurencyjne pod względem cen, zwłaszcza z uwzględnieniem aspektów długookresowych takich jak koszty konserwacji, trwałości i cena odsprzedaży.

### **Wizja zrównoważonego projektowania urbanistycznego**

Zrównoważone projektowanie urbanistyczne jest procesem, poprzez który wszyscy zaangażowani uczestnicy (organy krajowe, regionalne i lokalne, obywatele, organizacje lokalnej społeczności, organizacje pozarządowe, kręgi akademickie i przedsiębiorstwa) wspólnie działają na rzecz zintegrowania problematyki ekonomicznej, środowiskowej i jakościowej w celu zaprojektowania i zaplanowania środowiska budowlanego, które:

- tworzy piękne, wyróżniające się, bezpieczne, zdrowe i o wysokiej jakości miejsca do życia i pracy ludzi, przez co sprzyja silnemu poczuciu wspólnoty, dumy, równości społecznej, integracji i tożsamości;
- wspiera żywotną, zrównoważoną, pojemną i sprawiedliwą gospodarkę, która popiera odtwarzanie miasta;
- traktuje grunty jako cenny zasób, który musi być użytkowany w sposób możliwie najbardziej wydajny, z powtórным wykorzystywaniem gruntów i pustych posesji na terenie miasta preferowanym ponad poszukiwaniem nowych gruntów na poza jego terenem oraz unikaniem niekontrolowanego rozrostu miasta ("kompaktowe" miasta i – na szczeblu regionalnym – skoncentrowana decentralizacja);

- uwzględnia zależności pomiędzy miastami, a ich zapleczem i bardziej rozległymi regionami;
- zapewnia, aby nowe obiekty były lokowane strategicznie, z dostępem dla ludności, transportu oraz uwzględnieniem środowiska przyrodniczego (różnorodności biologicznej, zdrowia, zagrożeń dla środowiska);
- ma odpowiednią gęstość i intensywność działalności i użytkowania tak, aby usługi takie jak transport publiczny były żywotne i sprawne z jednoczesnym uwzględnieniem środowiska życia (zacisza domowego, przestrzeni osobistej przy zminimalizowaniu takich negatywnych wpływów jak hałas);
- promuje mieszaną gospodarkę przestrzenną w celu czynienia najlepszego użytku z korzystnej bliskości minimalizującej potrzebę podróży pomiędzy domem, sklepami, a pracą;
- ma "zieloną" strukturę w celu zoptymalizowania ekologicznej jakości terenu miasta (różnorodność biologiczna, mikroklimat i jakość powietrza);
- ma wysokiej jakości i dobrze zaplanowaną infrastrukturę, w tym służby transportu publicznego, ulice, ścieżki i drogi dla rowerów, w celu dbałości o dostępność, zwłaszcza dla społeczności będących w niekorzystnych sytuacjach oraz wspierania wysokiego stopnia działalności społecznej, kulturowej i gospodarczej;
- korzysta z najnowszych osiągnięć w podejściach do oszczędzania zasobów, takich jak niskoenergetyczne mieszkalnictwo, transport wydajny pod względem paliwowym, systemy centralnego ogrzewania i recyklingu;
- szanuje i powiększa dziedzictwo kulturowe i wspólnoty.

### **Załącznik 3: Przykłady prac badawczych lub projektów demonstracyjnych i inicjatyw finansowanych przez Komisję jako wsparcie dla zrównoważonej gospodarki miejskiej, transportu, budownictwa i projektowania**

#### **Zrównoważona gospodarka miejska**

Kluczowe Działanie w Ramach Piątego Ramowego Programu Badawczego<sup>84</sup>, zatytułowane "Miasto Jutra i Dziedzictwo Kulturowe", działa w przedmiocie zapewnienia narzędzi potrzebnych organom lokalnym do zarządzania ich terenami miejskimi (na przykład projekt ECOLUP<sup>85</sup> stosuje EMAS w celu zarządzania planowaniem przestrzennym u organów lokalnych) oraz w budowaniu potencjału instytucjonalnego i społecznego na rzecz zrównoważenia miast. Projekt LASALA podjął wszechstronny przegląd inicjatywy Agendy Lokalnej 21 w Europie i stworzył narzędzie do samooceny dla organów lokalnych stosowany w raportowaniu dotyczącym jakości ich działania. Projekt PASTILLE zajmuje się sposobami możliwie najbardziej skutecznego stosowania wskaźników ochrony środowiska. Komisja finansuje również partnerski przegląd projektów dla organów administracji lokalnej korzystającej z EMAS<sup>86</sup>. W dziedzinie gospodarki odpadami komunalnymi, opracowuje się, z zastosowaniem, na przykład, narzędzia analizy słabych i mocnych stron, metodologię analizy odpadów stałych, badaną w niektórych miastach krajów UE i akcesyjnych, a projekt PAYT analizuje potencjalne korzyści i problemy związane z polityką "jeśli wyrzuciłeś - płać". INTEGAIRE jest siecią tematyczna w dziedzinie zarządzania jakością w gospodarce miejskiej, zapewniając wkład do Czystego Środowiska dla Europy.

#### **Zrównoważony transport miejski**

W celu upowszechnienia dobrej praktyki w całej Europie, Komisja udziela znajdującym się "na świeczniku", najbardziej zaawansowanym miastom w Europie, wsparcia finansowego za

---

<sup>84</sup> [www.cordis.lu/eecd/ka4/home.html](http://www.cordis.lu/eecd/ka4/home.html)

<sup>85</sup> [www.ecolup.info](http://www.ecolup.info)

<sup>86</sup> [www.emascities.org](http://www.emascities.org)

pośrednictwem Inicjatywy CIVITAS<sup>87</sup>. Aktualnie, CIVITAS skupia i wspiera pierwszą grupę 19 miast, które chcą wprowadzić i zademonstrować śmiało i innowacyjne działania na rzecz radykalnej poprawy swoich systemów transportu publicznego. Druga grupa miast CIVITAS zostanie wybrana w 2004 roku. Korzysta się także z witryny internetowej ELTIS<sup>88</sup> i różnych programów uczących<sup>89</sup> w celu wzmocnienia wiedzy specjalistów z dziedziny transportu miejskiego. Inicjatywa Wzorcowanie Transportu Miejskiego (*The Urban Transport Benchmarking Initiative*)<sup>90</sup> pozwala miastom oceniać i usprawniać jakość ich systemów transportowych poprzez samoocenę.

Za pośrednictwem programów badawczych Zrównoważona Mobilność i Międzymodalność (*Sustainable Mobility and Intermodality*)<sup>91</sup> oraz Energia<sup>92</sup>, Komisja wspiera prace badawcze i demonstracje najlepszych praktyk. Oprócz wyżej wspomnianej Inicjatywy CIVITAS, wśród projektów znajduje się projekt (CUTE) demonstrujący największy na świecie autobus napędzany ogniwami paliwowymi. Zajmują się one zagadnieniami takimi jak wdrażanie programów ściągania podatków drogowych od użytkowników w miastach (PROGRESS), polityczne wymagania dotyczące wysokiej jakości transportu publicznego (VOYAGER), społeczno-gospodarcze oddziaływania inwestycji w transporcie miejskim (TRANSECON), polityka miejskich przewozów towarowych (BESTUFS) oraz oceną zarządzania mobilnością i zmianami zachowań (MOST, TAPESTRY).

Program badawczy "**Miasto Jutra i Dziedzictwo Kulturowe**" obejmuje transport miejski, a zwłaszcza jego powiązania z innymi zagadnieniami. Przykłady projektów to opracowanie praktycznego narzędzia pomocnego organom lokalnym w opracowaniu i monitorowaniu pewnego zakresu studiów w dziedzinie transportu dotyczących zwalczania wyłączeń społecznych (MATISSE), rozwiązań transportowych takich jak separacja korzystania z samochodów osobowych, w tym uruchomienie pierwszego takiego programu w Europie Wschodniej, w Bukareszcie (MOSES), promowanie spacerów w miastach (PROMPT), upowszechnianie

---

<sup>87</sup> [www.civitas-initiative.org](http://www.civitas-initiative.org)

<sup>88</sup> [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

<sup>89</sup> [www.transport-training.org](http://www.transport-training.org) , [www.eu-portal.org](http://www.eu-portal.org)

<sup>90</sup> [www.eltis.org/benchmarking/](http://www.eltis.org/benchmarking/)

<sup>91</sup> [europa.eu.int/comm/research/growth/gec/ka02.htm](http://europa.eu.int/comm/research/growth/gec/ka02.htm)

<sup>92</sup> [europa.eu.int/comm/research/energy/nn/nn\\_rt\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/research/energy/nn/nn_rt_en.htm)

informacji dotyczącej strategii korzystania z komunikacji rowerowej (VELOINFO) oraz wartość ośrodków dystrybucji ładunków towarowych (CITY FTREIGHT).

Poprzez STEER, "transportową część" nowego programu Inteligentna Energia w Europie<sup>93</sup>, Komisja rozwija także promocję i upowszechnianie najlepszej praktyki, informacji i doradztwa w zakresie energetycznych aspektów transportu miejskiego.

W ramach programu IST Piątego i Czwartego Programu Ramowego, Komisja współfinansowała projekty badawcze w dziedzinie opracowania metodologii oceny zanieczyszczeń powietrza i hałasu z ruchu drogowego, szczególnie na terenach miejskich. Z projektów tych uzyskano częściowe lub kompletne systemy wspomagania procesów decyzyjnych, w tym różne niezbędne moduły, takie jak czujniki, zbieranie danych, sprawdzanie poprawności danych, agregowanie danych, modelowanie przewidywania jakości powietrza i hałasu (np. projekty ECOSIM, EFFECT, EMMA, HEAVEN, ADA, HARMONOISE). Inne projekty zajmowały się potrzebą informowania mieszkańców i zmianą, poprzez takie informacje, ich zachowań jako funkcją przewidywanej jakości powietrza (np. APNEE, APNEE-TU).

W dziedzinie podnoszenia świadomości na rzecz zrównoważonego transportu miejskiego, Komisja zainicjowała w 2000 roku coroczny europejski dzień bez samochodu ("W mieście bez mojego samochodu!")<sup>94</sup>. Poparcie dla tej imprezy rośnie – w 2000 roku uczestniczyło 760 w niej miast, w 2001 – 1005, a w 2002 – 1448. W 2002 roku, Komisja uruchomiła Europejski Tydzień Mobilności, trwającą przez tydzień imprezę na rzecz podnoszenia świadomości, ukierunkowaną na różne aspekty zrównoważonej mobilności. Najlepiej wywiązującym się miastom przyznano nagrody. W latach 2003 i 2004, podczas takiego tygodnia odbędzie się Europejski Dzień Działania w Zarządzaniu Mobilnością (*European Mobility Management Action Day*)<sup>95</sup>. Komisja wydała różne publikacje. W tym "Dzieci w ruchu" ("*Kids on the Move*" – 2003 r.) i "Rowerem: Droga przed siebie dla miast" ("*Cycling: The Way Ahead for Towns and Cities*" – 1999 r.)<sup>96</sup>

---

<sup>93</sup> [europa.eu.int/comm/energy/intelligent/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/energy/intelligent/index_en.htm)

<sup>94</sup> [www.mobilityweek-europe.info](http://www.mobilityweek-europe.info)

<sup>95</sup> [www.emma-day.info](http://www.emma-day.info)

<sup>96</sup> [europa.eu.int/comm/environment/pubs/urban.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/pubs/urban.htm)

## Zrównoważone budownictwo miejskie

Kilka wspólnotowych programów finansowych wspiera opracowanie, demonstrację i wdrażanie kontroli zapotrzebowania na energię w budynkach. Najnowsze Ramowe Programy badawcze obejmują prace nad eko-budynkami, których celem jest obniżenie zużycia energii w indywidualnych budynkach oraz promowanie samo-zaopatrzenia w nowe i odnawialne rodzaje energii. Inicjatywa CONCERTO<sup>97</sup> skupia się na integracji samo-zaopatrzenia z technikami kontroli zapotrzebowania w większych "wspólnotach" budynków. Jej ukierunkowanie się na sprawności energetycznej, połączone z energiami odnawialnymi i nowymi technologiami, w opłacalny sposób znacznie obniży emisje CO<sub>2</sub>. Program Inteligentna Energia dla Europy<sup>98</sup>, działając bliżej rynku, jest nastawiony na ułatwianie replikacji rozwiązań na dużą skalę, na przykład w modernizacji budynków i nowym budownictwie mieszkalnictwa socjalnego.

Program "**Miasto Jutra i Dziedzictwo Kulturowe**" jest bardzo aktywny w zakresie zagadnień zrównoważonego budownictwa. Realizacja kilku projektów stanowi znaczny krok naprzód w tworzeniu i promowaniu praktyk zrównoważonego budownictwa i renowacji w Europie. Celem projektu PRESCO jest stworzenie Kodeksu Praktyki Zrównoważonego Budownictwa, a CRISP zmierza ku opracowaniu i sprawdzeniu zharmonizowanych kryteriów i wskaźników do mierzenia stopnia zrównoważenia projektów budowlanych, zwłaszcza w miejskim środowisku budowlanym. SUREURO zajmuje się zrównoważoną odnową powojennego mieszkalnictwa w Europie i działa w kierunku opracowania praktycznych narzędzi zarządzania na rzecz integracji zrównoważonego rozwoju z uczestnictwem najemców w tym procesie. Planuje się 40% redukcję ogólnego zużycia energii. Projekt RUFUS rozważa różne metodologie wtórnego wykorzystania fundamentów na terenach miejskich w celu obniżenia kosztów i wytwarzanych odpadów, zaś zaproponowany przez organizacje mieszkalnictwa socjalnego projekt SHE jest nastawiony na zarządzanie procesem budowy około 750 zrównoważonych mieszkań. Projekt WAMBUCO wyda podręcznik w zakresie odpadów w sektorze budownictwa na rzecz oszczędności zasobów oraz poprawy produktywności na placach budowy. Zrównoważone techniki i technologie budowlane są również przedmiotem zainteresowań prowadzonego przez Komisję Planu

---

<sup>97</sup> [europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/rtd/concerto/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/rtd/concerto/index_en.htm)

<sup>98</sup> [europa.eu.int/comm/energy/intelligent/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/energy/intelligent/index_en.htm)

Działania Technologii Ochrony Środowiska dla Zrównoważonego Budownictwa (*Environmental Technology for Sustainable Development Action Plan*).

### **Zrównoważone projektowanie urbanistyczne**

Program badawczy "Miasto Jutra i Dziedzictwo Kulturowe" wspiera projekty badawcze w dziedzinie rewitalizacji centrów i sąsiedztwa miast (w tym odnowa i ponowne użytkowanie terenów skażonych i "brudnych"), zrównoważonej modernizacji terenów miejskich takich jak duże osiedla mieszkaniowe oraz w dziedzinie sposobów obniżenia niekontrolowanego rozrostu miast, szczególnie poprzez integrowanie gospodarki przestrzennej z planowaniem transportu. Przykłady, to projekt ECOCITY analizujący powiązania pomiędzy gospodarką przestrzenną, a planowaniem transportu, projekt LUTR wydający przewodnik dla decydentów na temat osiągania zrównowazenia w gospodarce przestrzennej i transporcie oraz projekt SCATTER zajmujący się niekontrolowanym rozrostem miast. Celem projektu HQE<sup>2</sup>R jest dostarczenie metodologii pomocnej dla gmin w posuwaniu się ku ich zrównoważonej odnowie i rozwojowi. Pakiet pięciu projektów zajmuje się oceną różnych wkładów terenów zielonych do zrównowazenia miast i opracowaniem narzędzi zarządzania nimi oraz planowania w miastach. Szereg projektów zajmuje się włączeniem dziedzictwa kulturowego do planowania rozwoju miast. Na przykład, celem projektu SUIT jest wyspecyfikowanie procedur do zastosowania Dyrektyw SOŚ i OOŚ w miastach o ważnym wymiarze kulturowym. Projekt UGIS bada sposoby, jakimi programy rozwoju miast mogą promować włączenia socjalne i lepsze rządy w miastach. CABERNET<sup>99</sup> jest skoordynowanym działaniem na obszarze 21 krajów europejskich, którego celem jest ułatwienie opracowania nowych zrównoważonych rozwiązań na rzecz odnowy "brudnych" terenów w miastach.

W dziedzinie tej działa również Połączony Ośrodek Badawczy (*Joint Research Centre – JRC*). Baza danych MOLAND<sup>100</sup> obejmuje około 40 terenów miejskich i monitoruje gospodarkę przestrzenną w celu zapewnienia danych dotyczących korelacji pomiędzy politykami planowania przestrzennego, a trendami demograficznymi w przemianach terytorialnych. JRC pracuje także

---

<sup>99</sup> [www.cabernet.org.uk](http://www.cabernet.org.uk)

<sup>100</sup> [www.moland.jrc.it](http://www.moland.jrc.it)

nad ramami zintegrowania koncepcji planowania przestrzennego i zrównoważonego rozwoju miast z systemem wspomaganie decyzji na rzecz zapobiegania i łagodzenia skutków ekstremalnych zdarzeń spowodowanych warunkami pogodowymi (powodzie, pożary lasów, osunięcia gruntu).

#### **Załącznik 4: Definicja transportu zrównoważonego według Komisji Transportu UE**

Komisja Transportu UE przyjęła w kwietniu 2001 r. następującą definicję: zrównoważony system transportu:

- zapewnia zaspokojenie podstawowych potrzeb związanych z dojazdem i rozwojem mieszkańców, firm oraz społeczeństw w sposób bezpieczny, nie zagrażający zdrowiu człowieka i ekosystemów i sprzyja równości społecznej w poszczególnych pokoleniach i między kolejnymi pokoleniami;
- wiąże się z umiarkowanymi cenami, działa uczciwie i sprawnie, oferuje możliwość wyboru środka transportu i wspiera konkurencyjną gospodarkę, jak również zrównoważony rozwój regionalny;
- ogranicza emisje i odpady w ramach zdolności globalnego ekosystemu do ich absorbowania, korzysta z zasobów odnawialnych w stopniu równym ich powstawaniu lub niższym oraz korzysta z zasobów nieodnawialnych poniżej stopnia uzyskiwania ich odnawialnych zamienników, z jednoczesnym minimalizowaniem oddziaływania na użytkowanie ziemi i generowania hałasu.

## **Załącznik 5: Przykłady wykorzystywania funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności do zrównoważonego zagospodarowywania miast**

### **Metro dla Aten**

Był to ambitny projekt dla miasta liczącego 4 miliony mieszkańców, które było zarazem jednym z najbardziej zanieczyszczonych miast w Europie. W Atenach jest 1,4 miliona pojazdów, ale transport publiczny ograniczał się tam do jednej naziemnej kolejki i niewystarczającej liczby autobusów. Poziom użytkowania systemu transportu publicznego w istocie zmniejszył się. Jednakże finansowanie przez Unię Europejską i preferencyjne pożyczki z Europejskiego Banku Inwestycyjnego umożliwiły rozpoczęcie eksploatacji na początku 2000 r. dwóch nowych linii metra. Według szacunków pozwoliło to na zmniejszenie liczby dziennych przejazdów samochodami osobowymi o 250 000. Pomogło to osiągnąć znaczące oszczędności czasu i zużycia energii, wyższą jakość życia mieszkańców, lepsze warunki środowiska miejskiego i generalnie lepszy wizerunek miasta. Jeśli chodzi o zatrudnienie, przy budowie obecnie eksploatowanych odcinków metra zatrudnionych było 4500 osób, dodatkowo 3000 osób pracuje przy budowie nowych linii, zaś państwowe przedsiębiorstwo zarządzające nowym metrem zatrudnia na stałych etatach 800 osób.

### **Polityka budownictwa dla dzielnic peryferyjnych miast**

Zwiększanie się liczby dużych centrów handlowych i sklepów fabrycznych na obrzeżu miast ma negatywny wpływ na równowagę miast i regionów oraz na środowisko. Sprzyja degradacji centrów miast, wzrostowi ruchu ulicznego, stopniowemu zajmowaniu terenów zielonych i pogarszaniu się jakości krajobrazu. Konsekwencje te mogą mieć niekorzystny wpływ na rejony przygraniczne sąsiadujących państw. Aby ograniczyć takie inwestycje i zapewnić spójność, polityka planowania przestrzennego na obszarach granicznych musi być skoordynowana i stanowić część długofalowego podejścia międzynarodowego. Odpowiednie władze Północnej Nadrenii-Westfalii (Niemcy), Limburgii (Holandia), Regionu Walonii i Flandrii (Belgia) oraz

niemiecka organizacja pozarządowa przeprowadziła projekt TRADE. Transgraniczna grupa robocza zebrała wiedzę potrzebną do oceny wniosków o lokalizację nowych centrów handlowych, wprowadziła system konsultacji i opracowała wspólne metody pracy. Porównała doświadczenia odnośnych władz i zbadała konsekwencje wybudowania centrów, szczególnie w rejonach nadgranicznych. Wreszcie, opracowała wskazówki, które zostały zaakceptowane przez wszystkie władze partnerskie. Równolegle zorganizowano warsztaty (dla właścicieli sklepów, miejscowych władz i innych instytucji) w celu poinformowania o sytuacji i umożliwienia im wypowiedzenia się na temat projektu TRADE. Wspomniane cztery regiony mają teraz wspólne zasady i kryteria, które gwarantują, że budowanie centrów handlowych nie będzie miało negatywnego wpływu na lokalne ośrodki miejskie i nie będzie szkodliwe dla środowiska. Przyznanie pozwolenia budowlanego uzależnione jest od tych opinii. Plan wybudowania 7 centrów sprzedaży fabrycznej, mających mieć łączną powierzchnię 100 000 m<sup>2</sup>, został poddany procedurze opartej na tych zasadach i w rezultacie liczba centrów została zmniejszona do 2, o mniejszej powierzchni handlowej. Jako międzynarodowy projekt pilotowy, TRADE będzie przyczyniał się do tworzenia międzynarodowej sieci koordynującej narodowe polityki w tej dziedzinie.

### **Dublin: priorytet dla autobusów i rowerów**

Przy pomocy Unii Europejskiej władze Dublina rozpoczęły serie powiązanych ze sobą projektów mających poprawić strumień ruchu ulicznego w Wielkim Dublinie. Została wyznaczona sieć "korytarzy", która będzie pozostawiona dla wysokiej jakości transportu autobusowego, stref zamkniętych i 60 km ścieżek rowerowych. Ruch uliczny został tak zorganizowany, aby zapewnić priorytet dla rowerzystów. Ponadto, w centrum miasta zbudowano kilka parkingów dla rowerów, w centrum miasta, wzdłuż głównych dróg do miasta, na stacjach kolejowych.

### **Palermo poprawia stan środowiska przez zwiększenie sprawności i niezawodności transportu publicznego**

Projekt wdrożony w Palermo jako element programu Urban wnosi do transportu nowoczesną technologię. Rezultatem jest zintegrowany system zarządzania transportem publicznym, znany

pod nazwą "Saturn" (Satellite Application for Transport in Urban Nodes - Zastosowanie satelitów do transportu w węzłach miejskich), wykorzystujący satelity geostacjonarne. Zapisuje on dokładną pozycję każdego pojazdu na trasie autobusowej i wyświetla precyzyjny czas jego przyjazdu na ekranie umieszczonym na każdym przystanku. Użytkownicy wiedzą dokładnie jak długo będą musieli czekać i dostosowują do tego swoje plany.

### **Czystsza woda daje Szczecinowi nowe życie**

Miasto portowe Szczecin, położone nad Odrą (liczba ludności 420 000) jest poważnym źródłem zanieczyszczenia Morza Bałtyckiego. Obecnie miasto posiada tylko jedną, niewielką, mechaniczną oczyszczalnię ścieków i tylko 13% wszystkich ścieków miasta jest oczyszczanych. Jakość wody pitnej w Szczecinie jest także niska, znacznie poniżej standardów UE. Zaopatrzenie miasta w wodę jest zależne przede wszystkim od jednego rurociągu, łączącego źródło wody pitnej jakim jest Jezioro Miedwie i południową część miasta. Współczynnik wycieków w systemie zaopatrzenia w wodę jest wysoki. W marcu 2002 r. miasto ukończyło plan ogólny wdrożenia dużego programu inwestycji, który obejmuje budowę dwóch nowych oczyszczalni ścieków, unowocześnienie istniejącej oczyszczalni i duży program rozbudowy oraz remontów systemu kanalizacyjnego. Celem ogólnym jest umożliwienie miastu osiągnięcia zgodności z normami UE, zwłaszcza Dyrektywą dotyczącą oczyszczania ścieków komunalnych i Dyrektywą dotyczącą wody do picia.

Więcej informacji na temat tych i innych projektów jest dostępnych pod adresem internetowym:

[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/projects/stories/index\\_en.cfm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/projects/stories/index_en.cfm)

## Załącznik 6: Środowisko miejskie w Polityce Środowiskowej

**Woda:** Kontrolę emisji zapewnia zasadniczo Dyrektywa w sprawie oczyszczania ścieków komunalnych<sup>101</sup>. Wykraczając poza ograniczanie emisji, Ramowa Dyrektywa Wodna<sup>102</sup> ustanawia obowiązek zapewnienia wysokiej jakości wszystkich wód i wprowadza holistyczny sposób zarządzania każdym dorzeczem i zlewnią. Jeśli chodzi o konsekwencje dla terenów zurbanizowanych, dobra jakość wód sprawia, że łatwiej jest zapewnić wysoką jakość wody pitnej, zgodnie z wymogami Dyrektywy dotyczącej wody do picia<sup>103</sup>, a także jest łatwiej zapewnić wysoką jakość wód wykorzystywanych do rekreacji i kąpeli, zgodnie z wymaganiami Dyrektywy dotyczącej wody w kąpieliskach<sup>104</sup>. Znacznie większe znaczenie dla miast ma proces zagospodarowywania dorzeczy, który wymaga uczestnictwa i udziału lokalnych władz. Miasta posiadają lub zarządzają znaczną częścią infrastruktury związanej z gospodarką wodną i posiadają kompetencje do wydawania pozwoleń nakładania podatków, co może być wykorzystane do znacznej poprawy w dziedzinie użytkowania wody w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Na przykład, działania zwiększające przepuszczalność powierzchni gruntu na terenach miejskich oraz oddzielenie spływu wód deszczowych od systemu kanalizacyjnego mogą przyczynić się do naturalnej odnowy zasobów wód gruntowych, obniżyć koszty odprowadzania i oczyszczania ścieków oraz obniżyć zagrożenie powodzią. W celu obniżenia bieżących wysokich poziomów nieszczelności sieci wodociągowej, organy mogą inwestować w renowację systemu zaopatrzenia w wodę, lub ją nakazać. Korzystając ze swoich uprawnień do wydawania pozwoleń mogą one działać na rzecz bardziej zrównoważonego zużycia wody w gospodarstwach domowych i przemyśle oraz określać docelowe poziomy zużycia wody na głowę mieszkańca, upowszechniając w ten sposób wdrażanie zarządzania popytem na wodę, wspierając jednocześnie te docelowe poziomy stosownymi lokalnymi podatkami wodnymi i/lub cenotwórstwem wody.

---

<sup>101</sup> Dyrektywa Rady 91/271/EEC z 21 maja 1991 w sprawie oczyszczania ścieków komunalnych (OJ L 135, 30.5.1991, p. 40).

<sup>102</sup> Dyrektywa 2000/60/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2000, ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki wodnej (OJ L 327, 22.12.2000, str. 1).

<sup>103</sup> Dyrektywa Rady 98/83/EC z 3 listopada 1998 dotycząca wody do picia (OJ L 330, 5.12.1998, p. 32).

<sup>104</sup> Dyrektywa Rady 76/160/EEC z grudnia 1975 dotycząca jakości wód do kąpeli (OJ L 31, 5.2.1976, p. 1).

Można zaproponować kilka środków w celu spowodowania, aby większa liczba miast wносиła bardziej znaczący wkład do gospodarki zlewniowej. Ogólną podstawę do bardziej aktywnego zaangażowania małych miast, przy jednoczesnym pozostawieniu im swobody we właściwym stosownym określaniu ich własnych docelowych lokalnych poziomów w zakresie wody, zapewnieni ogólne wdrożenie systemów zarządzania środowiskiem, które przedstawiono w dziale 2.1.3, a które zawierają problematykę korzystania z wody. W celu wsparcia tego procesu, Komisja przygotuje stosowne wytyczne określające sposoby, jakimi organy miasta mogłyby wdrażać zrównoważoną gospodarkę wodną i bardziej skutecznie przyczyniać się do gospodarowania zlewniami rzek oraz być może zaproponuje, dla odpowiednich sytuacji, bardziej ukierunkowane cele o charakterze obligatoryjnym.

**Zmiany klimatu i energia:** Szereg miast, na przykład zrzeszonych w sieciach *Climate Alliance* i *Energie-Cities*, podejmuje inicjatywy, które wspierają obszerny wachlarz środków programu zmian klimatu UE (*EU Climate Change Programme - ECCP*<sup>105</sup>). Komisja będzie nadal wspierać takie sieci (patrz dział 5.1). Jednakże ich proaktywne podejście i wnoszone wkłady wymagają upowszechnienia, a chyba najbardziej opłacalnym sposobem przeprowadzenia tego są działania zaproponowane w dziale 2.1.3 na rzecz powszechności wdrażania systemów gospodarki miejskiej, które, między innymi, obejmują zbiorcze zarządzanie energią i emisjami gazów cieplarnianych w danym mieście. Zachęci to miasta do poczucia własnej odpowiedzialności za zużycie energii i emisje gazów cieplarnianych z ich własnego terenu i przywiedzie je do uruchomienia własnych poziomów docelowych będących ich wkładem w tej dziedzinie.

**Powietrze:** Zasadnicze ramy jakości powietrza określa Dyrektywa 96/62, wymagająca, między innymi, od Państw Członkowskich sporządzania szczegółowych planów działania dla tych stref i aglomeracji miejskich, w których przekraczane są dopuszczalne wartości emisji. Wartości dopuszczalne lub poziomy docelowe zostały określone w Dyrektywach-córkach dla SO<sub>2</sub>, pyłu, CO, benzenu, NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, ołowiu i ozonu troposferycznego (a niebawem dla WWA i metali ciężkich), zaś dla SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, LZO i amoniaku zostały określone krajowe pułapy emisji. Różne Dyrektywy określają dopuszczalne wartości emisji dla różnych kategorii pojazdów i jakości

---

<sup>105</sup> COM(2000) 88 final.

paliw silnikowych (patrz dział 2.2.2), a Dyrektywa 99/13<sup>106</sup> ogranicza emisje lotnych związków organicznych (LZO) z szerokiego zakresu instalacji przemysłowych.

Bieżący program CAFE (*Clean Air for Europe* – Czyste Środowisko dla Europy)<sup>107</sup> jest znajduje się obecnie w trakcie procesu tworzenia wszechstronnej bazy naukowej obejmującej powiązania zanieczyszczeń powietrza z ich skutkami dla zdrowia, ekosystemów i dziedzictwa kulturowego, która przygotowuje się dla potrzeb Tematycznej Strategii dotyczącej Zanieczyszczenia Powietrza, której propozycję planuje się przedstawić w połowie 2005 roku. Jego celem jest nakreślenie działań potrzebnych w Europie na różnych szczeblach na rzecz realizacji ambitnych zamierzeń mających chronić środowisko i ludzkie zdrowie przed znacznym ujemnym oddziaływaniem zanieczyszczenia powietrza. W szczególności, może on określić nowe wartości dopuszczalne dla jakości powietrza, jak również wartości dopuszczalne i/lub normy dla pojazdów i różnych rodzajów działalności przemysłowej. Takie bardziej technicznie zorientowane rozwiązania można by skutecznie uzupełnić poprzez opracowanie środków, które przyczyniają się do większego zrównoważenia transportu miejskiego (patrz dział 2.2) i Program CAFE uwzględni takie alternatywy w trakcie opracowywania swoich działań. CAFE zbada również powiązania pomiędzy jakością powietrza na zewnątrz i wewnątrz pomieszczeń na terenach miejskich oraz przeprowadzi przegląd wymagań sprawozdawczych w zakresie jakości powietrza w celu ukierunkowania ich na problematykę "miejską".

**Hałas:** Dyrektywa 2002/49 dotycząca oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku wymaga od Państw Członkowskich mapowania ekspozycji na hałas w środowisku oraz przyjęcia, na odpowiednim szczeblu administracyjnym, planów działania na rzecz kontroli hałasu, między innymi, dla dużych aglomeracji (wstępnie powyżej 250.000 mieszkańców, a później tych, które mają ponad 100.000 mieszkańców). Mapy hałasu powinny być sporządzone z zastosowaniem powszechnych wskaźników, umożliwiając w ten sposób porównywalność w całej UE.

---

<sup>106</sup> Dyrektywa Rady 1999/13/EC z dnia 11 marca 1999 r. w sprawie ograniczenia emisji lotnych związków organicznych spowodowanej użyciem organicznych rozpuszczalników podczas niektórych czynności i w niektórych urządzeniach (OJ L 85 z dnia 29.03.1999 r., str. 1).

<sup>107</sup> COM(2001) 245 final.

**Przyroda i różnorodność biologiczna:** O ile wdrożenie Dyrektyw Ptasiej<sup>108</sup> i Siedliskowej<sup>109</sup> oraz sieci NATURA 2000 dotyczy głównie terenów poza miejskimi, pewną liczbę chronionych gatunków i/lub siedlisk można także znaleźć na terenach miast, gdzie ich ochrona nastęca specyficzne trudności. Potrzebne są dlatego wytyczne pomagające właściwym organom, w tym organom lokalnym, wypracować właściwe formy ochrony. Mówiąc bardziej ogólnie, na terenach miast, w parkach i ogrodach oraz na innych terenach zielonych można spotkać zaskakująco dużą ilość gatunków i istnieje znaczny potencjał na rzecz wzmocnienia i rozwoju tej miejskiej różnorodności biologicznej dla dobra zarówno samych tych gatunków jak i mieszkańców tych miast. Na przykład, szereg miast poczyną budować "zielone korytarze" w celu połączenia terenów zielonych w samym mieście oraz z otaczającym je obszarem podmiejskim, zmniejszając w ten sposób separację tych przyrodniczych populacji miejskich. Podnoszenie świadomości mieszkańców miast w dziedzinie przyrody i różnorodności biologicznej jest również ważną inwestycją, która przyniesie wiele korzyści w dłuższym okresie. Komunikat z 2001 roku w sprawie planu działania dotyczącego różnorodności biologicznej na rzecz ochrony zasobów naturalnych<sup>110</sup> przewidywał, między innymi, szereg działań przeznaczonych specjalnie dla terenów miejskich. Komisja będzie raportować w 2004 roku do Rady i Parlamentu w sprawie postępu we wdrażaniu tego planu, dokonując przeglądu względnych priorytetów różnych działań. Aspekt "miejski" zostanie w pełni rozpatrzony w tym raporcie. Komisja opracuje również wskaźniki różnorodności biologicznej.

**Odpady:** Przy 80% populacji zamieszkującej na terenach miejskich, w miastach wytwarza się równoważne temu proporcje różnorodnych rodzajów odpadów – komunalnych, osadów ściekowych, odpadów komercyjnych, budowlanych i odpadów z rozbiórki, które są objęte kluczową legislacją ochrony środowiska w dziedzinie odpadów. Są to: Dyrektywa Ramowa w sprawie odpadów<sup>111</sup>, która wymaga od Państw Członkowskich zapewnienia, aby odpady podlegały obróbce bez narażania ludzkiego zdrowia lub środowiska, ustanawia obowiązki w zakresie pozwoleń i inspekcji oraz przyjmowania planów gospodarki odpadami; Dyrektywa w

---

<sup>108</sup> Dyrektywa Rady 79/409/EEC z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikich ptaków (OJ L 103 z dnia 25.04.1979 r., str. 1).

<sup>109</sup> Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (OJ L 206 z dnia 22.07.1992 r., str. 7).

<sup>110</sup> COM(2001) 132 final.

<sup>111</sup> Dyrektywa Ramowa 75/442/EWG z dnia 15 lipca 1975 r. w sprawie odpadów (OJ L 194 z dnia 25.07.1975 r., str.

sprawie składowania odpadów<sup>112</sup>, która określa wymagania dotyczące bezpiecznego składowania odpadów na składowiskach oraz redukcji ilości odpadów kierowanych a składowiska, zwłaszcza odpadów ulegających degradacji biologicznej; Dyrektywa w sprawie opakowań i odpadów opakowaniowych<sup>113</sup>, która określa docelowe poziomy odzysku i recyklingu odpadów, Dyrektywa w sprawie spalania odpadów<sup>114</sup>, która określa dopuszczalne wartości emisji dla spalarni odpadów; oraz Dyrektywy ELV<sup>115</sup> i EEE<sup>116</sup>, które określają poziomy docelowe dla recyklingu i wtórnego użytkowania oraz obowiązki w zakresie, odpowiednio, odbioru pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz sprzętu elektronicznego i elektrycznego.

Tematyczna Strategia Zapobiegania i Recyklingu Odpadów oraz Tematyczna Strategia Zrównoważonego korzystania z zasobów rozwijają razem całościową strategię, która przyczyni się, między innymi, do zminimalizowania wytwarzania odpadów i zmaksymalizowania ich odzysku. Wysoko "skoncentrowane" wytwarzanie odpadów na terenach miejskich ułatwia ich selektywny odzysk i obróbkę oraz przysparza możliwości, a także wyzwania, które wymagają szczególnego podejścia do problematyki odpadów w miastach. Ponadto, kluczowymi aktorami we wdrażaniu polityki dotyczącej odpadów są organy lokalne. W szczególności, szereg lokalnych inicjatyw nastawionych jest na zachęcanie do uczestniczenia mieszkańców i przedsiębiorstw małego biznesu w planowaniu gospodarki odpadami oraz zapobiegania odpadom i ich recyklingu. Inne aspekty polityki dotyczącej odpadów znajdujące się w orbicie zainteresowania planowania miejskiego to lokalizacja zbiórki odpadów, urządzeń do ich wstępnego oczyszczenia i dalszej obróbki oraz przyjaznych środowisku systemów transportowych, takich jak transport drogą wodną. Takie podejścia wiążą się ściśle z wdrażaniem Agendy Lokalnej 21. Komisja zbada możliwą rolę Wspólnoty w opracowaniu tych inicjatyw. W szczególności, zostanie uwzględniony "miejski" wymiar gospodarki pewnymi strumieniami odpadów, takich jak odpady budowlane i

---

39).

<sup>112</sup> Dyrektywa Rady 1999/31/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. w sprawie składowania odpadów (OJ L 182 z dnia 16.07.1999 r., str. 1).

<sup>113</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 94/62/WE z dnia 20 grudnia 1994 r. w sprawie opakowań i odpadów opakowaniowych (OJ L 365 z dnia 31.12.1994 r., str. 10).

<sup>114</sup> Dyrektywa Rady 2000/76/WE z dnia 4 grudnia 2000 r. w sprawie spalania odpadów (OJ L 332 z dnia 28.12.2000 r., str. 91).

<sup>115</sup> Dyrektywa 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (OJ L 37 z dnia 13.12.2003 r., str. 34).

<sup>116</sup> Dyrektywa nr 2002/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 stycznia 2003 r. w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego (WEEE) (OJ L 37 z dnia 13.02.2003 r., str. 91).

odpady z rozbiórki, w definiowaniu przyszłej polityki Wspólnoty promującej recykling odpadów.