

# Komisja Europejska proponuje strategię dla poprawy środowiska w miastach Europy

*Komisja Europejska przedstawiła strategię, która ma pomóc państwom członkowskim i władzom lokalnym w zakresie ochrony środowiska miejskiego. Strategia ta jest jednym z siedmiu przedsięwzięć przewidzianego w ramach 6 Programu Ramowego dla ochrony środowiska. Jego celem jest wprowadzenie w Unii polityki i ustawodawstwa w zakresie ochrony środowiska na lokalnym poziomie poprzez wymianę doświadczenia i dobrej praktyki pomiędzy władzami lokalnymi Europy.*

## Główne przedsięwzięcia w ramach zaproponowanej strategii

- Opracowanie wskazań w zakresie zintegrowanego zarządzania środowiskiem i zrównoważonych miejskich planach transportowych. Będą one wykorzystywać doświadczenia różnych miast, opinie eksperckie i badania do zapewnienia pełnego wprowadzenia ustawodawstwa unijnego.
- Szkolenia. Zainicjowanych zostanie kilka programów szkoleniowych w zakresie zarządzania ochroną środowiska miejskiego.
- Pomoc w wymianie najlepszych doświadczeń.
- Uruchomienie portalu internetowego dla władz lokalnych.

W dalszej części publikacji przedstawiono oficjalną wersję komunikatu oraz fragmenty z aneksu do komunikatu, które dotyczą planów dla transportu miejskiego w oparciu o wyniki badań w ramach 6. Programu Ramowego.

**Bruksela, dnia 11.1.2006**

**KOM(2005) 718 wersja ostateczna**

**KOMUNIKAT KOMISJI DO RADY**

**I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

**dotyczący strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego**

**{SEC(2006) 16}**

## 1. WSTĘP

Obszary miejskie odgrywają istotną rolę w osiągnięciu celów strategii zrównoważonego rozwoju UE [1]. To właśnie na obszarach miejskich wymiary ekologiczny, ekonomiczny i społeczny przenikają się najmocniej [2]. Miasta są miejscem koncentracji wielu problemów związanych z ochroną środowiska, ale są również siłą napędową gospodarki, miejscem gdzie robi się interesy i dokonuje inwestycji. Czterech na pięciu obywateli Europy zamieszkuje obszary miejskie, a stan środowiska miejskiego ma bezpośredni wpływ na jakość ich życia. Wysoka jakość środowiska miejskiego sprzyja priorytetowi Strategii Lizbońskiej „uczynienia Europy bardziej atrakcyjnym miejscem do pracy i inwestowania”. Atrakcyjność miast europejskich przyczyni się do wzmocnienia ich potencjału wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy i z tego też względu miasta mają kluczowe znaczenie dla wdrażania Agendy Lizbońskiej [3].

Jednak wzrastają obawy co do stanu europejskiego środowiska miejskiego. Wyzwania w zakresie ochrony środowiska, przed którymi stają miasta, niosą za sobą istotne skutki dla zdrowia ludzkiego, jakości życia mieszkańców miast oraz wyników gospodarczych samych miast. Szósty program działań w zakresie środowiska naturalnego wymagał opracowania strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego mającej na celu „sprzyjanie lepszej jakości życia poprzez zintegrowane podejście skoncentrowane na obszarach miejskich” oraz sprzyjanie „wysokiej jakości życia i pomyślności społecznej mieszkańców poprzez zapewnienie środowiska, w którym poziom zanieczyszczeń nie powoduje szkodliwych skutków dla zdrowia ludzkiego oraz środowiska, jak również poprzez wspieranie zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich”.

Zgodnie z szóstym programem działań w zakresie środowiska naturalnego, Komisja przedstawiła, w komunikacie śródkresowym [4], swą wstępną analizę wyzwań, przed którymi stają obszary miejskie, i zasugerowała, aby w zakresie czterech priorytetowych tematów – gospodarki miejskiej, zrównoważonego rozwoju transportu, budownictwa i planowania urbanistycznego – podjąć działania, takie jak wdrażanie dobrych praktyk oraz wykonywanie ewentualnych zobowiązań UE do przyjęcia programów na poziomie lokalnym. Odbyły się szeroko zakrojone konsultacje z zainteresowanymi stronami oraz przeprowadzono dogłębną analizę możliwych metod działania, których wyniki stanowią podstawę niniejszej strategii.

## 2. WYZWANIA W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZED KTÓRYMI STAJĄ OBSZARY MIEJSKIE

Większość miast staje w obliczu podstawowego zbioru problemów w zakresie ochrony środowiska, takich jak niska jakość powietrza, duży ruch drogowy i zatopy, wysokie poziomy hałasu panującego w otoczeniu, niska jakość stanu środowiska architektonicznego, opuszczona ziemia, emisje gazów cieplarnianych, bezładna zabudowa miejska, wytwarzanie odpadów i ścieków.

Przyczyny problemów tkwią w zmianach stylu życia (wzrastająca zależność od własnego samochodu, wzrost jednoosobowych gospodarstw domowych, wzrastająca eksploatacja zasobów na mieszkańca) oraz zmianach demograficznych, które muszą być uwzględnione przy opracowywaniu rozwiązań. Rozwiązania te muszą wybiegać w przyszłość i uwzględniać aspekty związane z zapobieganiem zagrożeniom, takie jak przewidywanie skutków zmiany klimatu (np. częstsze powodzie) lub postępujące ograniczanie uzależnienia od paliw kopalnych.

Problemy związane z ochroną środowiska w miastach są szczególnie złożone, gdyż ich przyczyny są ze sobą wzajemnie powiązane. Inicjatywy na poziomie lokalnym zmierzające do rozwiązania jednego problemu mogą prowadzić do powstania nowych problemów w innym miejscu i mogą być sprzeczne z politykami na poziomie krajowym, czy też regionalnym. Na przykład, wzrost transportu prywatnego spowodowany decyzjami w zakre-

sie użytkowania gruntów (np. o budowie parkingów w centrum miasta) może osłabić polityki zmierzające do poprawy jakości powietrza realizowane poprzez zakup nieszkodliwych dla środowiska autobusów. Problemy związane z niską jakością stanu środowiska architektonicznego wynikają często z leżących u ich podstawy problemów społeczno-ekonomicznych.

Powszechnie uznaje się, iż władze lokalne, które odnoszą największe sukcesy, korzystają z podejść zintegrowanych w zarządzaniu środowiskiem miejskim poprzez przyjmowanie długoterminowych i średnioterminowych planów działań, w których związki między różnymi politykami i obowiązkami, w tym także na różnych poziomach administracyjnych, podlegają szczegółowej analizie (zobacz załącznik). Obowiązki nałożone na poziomie lokalnym, regionalnym, krajowym lub europejskim (np. użytkowanie gruntów, hałas, jakość powietrza) mogą być wdrażane bardziej efektywnie na poziomie lokalnym, jeżeli są włączone do lokalnych ram zarządzania strategicznego.

### 3. WARTOŚĆ DODANA DZIAŁAŃ NA POZIOMIE UE

Władze lokalne odgrywają decydującą rolę w poprawianiu stanu środowiska miejskiego. Zróżnicowanie pod względem historii, geografii, klimatu, warunków administracyjnych i prawnych wymaga opracowania lokalnych, dostosowanych do indywidualnych warunków rozwiązań dla środowiska miejskiego. Zastosowanie zasady pomocniczości, zgodnie z którą działania powinny być podjęte na najbardziej efektywnym poziomie, również przemawia za tym, aby działania prowadzone były na poziomie lokalnym.

Niemniej jednak środowisko miejskie potrzebuje działań na wszystkich poziomach – zarówno władze krajowe i regionalne, jak i UE mają tutaj do odegrania swoją rolę. W niektórych miastach wiele rozwiązań już istnieje, ale nie są one wystarczająco rozpowszechniane czy wykonywane. UE może najlepiej wspomagać państwa członkowskie poprzez wspieranie europejskich dobrych praktyk, ułatwianie ich powszechnego stosowania w całej Europie oraz wspieranie efektywnej współpracy i wymiany doświadczeń między miastami. Unia może zaoferować wsparcie finansowe dla inwestycji celem spełnienia priorytetów w zakresie ochrony środowiska i wspierać rozwój możliwości w zakresie ochrony środowiska poprzez udostępnienie funduszy na badania i szkolenia, poprzez opracowanie odpowiednich wytycznych oraz wsparcie ustanawiania krajowych punktów doradztwa dla miast.

Istotne jest, aby państwa członkowskie wykorzystywały możliwości na poziomie UE, na co zwraca się uwagę w niniejszej strategii, dla dobra władz lokalnych. Państwa członkowskie zachęca się również do wsparcia władz lokalnych w osiąganiu celów niniejszej strategii poprzez promowanie ścisłej współpracy i koordynacji między odpowiednimi organami administracyjnymi w celu określenia efektywnych rozwiązań dla ich miast i regionów.

Ocenę problemów związanych ze środowiskiem miejskim, potrzebę podjęcia działań na wszystkich poziomach oraz wartość dodaną zaangażowania na poziomie UE podzieliły wszystkie zainteresowane strony, w tym także państwa członkowskie [5] podczas wielu odbytych konsultacji. Komisja zbadała różne opcje, w tym potrzebę stworzenia przepisów prawnych zapewniających zintegrowane zarządzanie na poziomie lokalnym (zobacz ocenę oddziaływania). Niemniej jednak, uwzględniając zróżnicowanie obszarów miejskich oraz istniejących obowiązków krajowych, regionalnych i lokalnych oraz trudności związane z ustanowieniem

wspólnych norm we wszystkich sprawach dotyczących środowiska miejskiego, zdecydowano, że prawodawstwo nie będzie najlepszą drogą do osiągnięcia celów niniejszej strategii. Większość państw członkowskich i władz lokalnych wsparło to podejście, kwestionując potrzebę wiążących zobowiązań wobec UE dotyczących zarządzania środowiskiem i planów transportu miejskiego.

### 4. CELE NINIEJSZEJ STRATEGII

Środki proponowane w ramach niniejszej strategii mają na celu przyczynienie się do lepszego wykonywania istniejących polityk i prawodawstwa UE w zakresie środowiska na poziomie lokalnym poprzez wspieranie i zachęcanie władz lokalnych do przyjęcia bardziej zintegrowanego podejścia do gospodarki miejskiej oraz poprzez zachęcanie państw członkowskich do wspierania tego procesu i wykorzystywania możliwości oferowanych na poziomie Unii Europejskiej.

Jeżeli strategia zostanie wdrożona na wszystkich poziomach, przyczyni się ona ostatecznie do poprawy jakości środowiska miejskiego, czyniąc z miast miejsca bardziej atrakcyjne i zdrowsze do zamieszkiwania, pracy i inwestowania, oraz zmniejszy szkodliwy wpływ miast na środowisko naturalne, na przykład w zakresie zmian klimatycznych.

### 5. ŚRODKI

Zintegrowane podejście do zarządzania środowiskiem naturalnym na poziomie lokalnym oraz w szczególności do transportu, oparte na efektywnych konsultacjach ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, jest kluczem do skutecznego wykonywania prawodawstwa dotyczącego ochrony środowiska i uzyskania trwałej poprawy jakości i funkcjonowania środowiska. Istnieje potrzeba wsparcia władz lokalnych w przyjmowaniu tychże technik zarządzania.

#### 5.1. Wytyczne dotyczące zintegrowanego zarządzania środowiskiem

Przyjęcie zintegrowanego podejścia do zarządzania środowiskiem miejskim pomaga zapobiegać rozbieżnościom między wieloma politykami i inicjatywami, które mają zastosowanie na obszarach miejskich, oraz pomaga uzyskać długofalową wizję rozwoju miasta. Poza dobrowolnymi inicjatywami Agendy Lokalnej 21 i zobowiązań z Aalborg [6], wiele państw członkowskich ustanowiło przepisy prawne lub wprowadziło mechanizmy nakładające obowiązków zintegrowanego zarządzania środowiskiem miejskim [7].

Zintegrowane podejścia prowadzą do możliwości lepszego planowania oraz przynoszą bardziej znaczące wyniki. Jasno określone cele, zadania, przyjęte obowiązki, procedury monitorowania postępu, konsultacje publiczne, przegląd, audyt oraz sprawozdawczość to elementy zasadnicze do skutecznego wdrażania środków. Wiele miast, które odniosły sukces, wprowadziło systemy zarządzania środowiskiem, takie jak EMAS, czy ISO 14001 w celu zapewnienia osiągnięcia celów polityki oraz kontroli publicznej poczynionych postępów. Ważne są kampanie informacyjne dotyczące osiągniętych postępów (np. „Europejski tydzień mobilności”).

Komisja zdecydowanie zaleca władzom lokalnym podjęcie niezbędnych kroków celem większego wykorzystania zintegrowanego zarządzania na szczeblu lokalnym i zachęca władze krajowe i regionalne do wsparcia tego procesu.

W 2006 r. Komisja dostarczy wytyczne o charakterze technicznym dotyczące zintegrowanego zarządzania środowiskiem, wykorzystując doświadczenia oraz podając przykłady dobrych praktyk. Komisja odniesie się do najważniejszych przepisów prawnych UE, na przykład dyrektyw dotyczących powietrza, hałasu, wody, efektywności energetycznej i odpadów.

### 5.2. Wytyczne dotyczące planów zrównoważonego transportu miejskiego

Transport miejski ma bezpośredni wpływ na zanieczyszczenie powietrza, hałas, korki drogowe oraz emisje dwutlenku węgla i ma on zasadnicze znaczenie dla mieszkańców miast oraz biznesu. Przyjęcie i wykonanie planów zrównoważonego transportu miejskiego jest obowiązkowe w niektórych państwach członkowskich [8]. Niektóre miasta dobrowolnie przyjmują plany w celu poprawienia jakości życia lub też w celu spełnienia norm UE dotyczących ochrony zdrowia ludzkiego (np. jakość powietrza).

Efektywne planowanie transportu wymaga długofalowej wizji w celu zaplanowania wymogów finansowych dotyczących infrastruktury i pojazdów, opracowania programów zachęt dla wsparcia wysokiej jakości transportu publicznego, bezpiecznej jazdy rowerem i spacerowania oraz koordynacji z planami zagospodarowania gruntów na właściwych szczeblach administracyjnych. Planowanie transportu winno uwzględniać bezpieczeństwo i ochronę, dostęp do towarów i usług, zanieczyszczenie powietrza, hałas, emisje gazów cieplarnianych i zużycie energii, użytkowanie gruntów oraz winno obejmować transport pasażerski i towarowy, jak również wszelkie formy transportu. Rozwiązania muszą być dostosowane do potrzeb, oparte na szerokich konsultacjach z opinią publiczną oraz zainteresowanymi stronami, a cele muszą odzwierciedlać lokalną sytuację. Komisja zdecydowanie zaleca władzom lokalnym opracowanie i wdrożenie planów zrównoważonego transportu miejskiego.

W 2006 r. Komisja dostarczy wytyczne o charakterze technicznym dotyczące głównych aspektów planów transportu opartych na zaleceniach grupy roboczej ekspertów z 2004 r. [9] oraz poda przykłady dobrych praktyk.

### 5.3. Wsparcie dla wymiany dobrych praktyk w całej UE

Zwiększenie dostępu władz lokalnych do istniejących rozwiązań jest istotne dla umożliwienia im uczenia się od siebie nawzajem oraz opracowywania rozwiązań dostosowanych do ich konkretnej sytuacji. Informacje muszą być dobrze ustrukturyzowane, łatwo dostępne oraz poparte przez odpowiednich ekspertów.

#### 5.3.1. Współpraca i projekty demonstracyjne

Wymiana doświadczeń pomiędzy władzami lokalnymi finansowana przez Komisję w ramach „wspólnotowych ram współpracy” [10] pokazała, iż wiele zalet ma wspólna praca nad opracowaniem rozwiązań dla każdej lokalnej sytuacji, w oparciu o doświadczenia i trudności każdej ze stron. Komisja proponuje dalsze wspieranie porównywalnych działań w ramach nowego rozporządzenia LIFE+ [11]. Polityka spójności [12] oraz program ramowy w dziedzinie badań stworzą podobne możliwości, jak również

zapewnią projekty demonstracyjne dotyczące wielu kwestii związanych ze środowiskiem miejskim.

Poprzez te instrumenty Komisja zaoferuje wsparcie procesu wymiany dobrych praktyk oraz projektów demonstracyjnych dotyczących kwestii związanych ze środowiskiem miejskim dla władz regionalnych. Zachęca się państwa członkowskie, władze regionalne i lokalne do korzystania z tych możliwości.

#### 5.3.2. Sieć krajowych ośrodków zajmujących się sprawami miejskimi

Władze lokalne zgłaszają problemy związane z dostępem do informacji na temat inicjatyw, które dały obiecujące wyniki. Większość dobrych praktyk nie jest oceniana niezależnie i nie jest dostępna w jednym miejscu. W odpowiedzi na zapytania ze strony władz lokalnych Komisja, w ramach programu URBACT, współfinansuje pilotażową sieć krajowych ośrodków (Europejska Platforma Wiedzy [13]) w celu zapewnienia uporządkowanych i sprawdzonych informacji na temat kwestii społecznych, ekonomicznych i ekologicznych na obszarach miejskich.

Pod koniec 2006 r. Komisja dokona oceny sieci pilotażowej oraz rozważy, czy można ją będzie wykorzystać jako element „europejskiego programu ramowego na rzecz wymiany doświadczeń w zakresie rozwoju miejskiego” w ramach proponowanej polityki spójności 2007–2013.

### 5.4. Portal internetowy Komisji dla władz lokalnych

Obecnie, komunikaty, wyniki badań, prace oraz wytyczne znajdujące się w sferze zainteresowania władz lokalnych są udostępnione na różnych stronach internetowych Komisji, co utrudnia odzyskanie tych informacji.

W ramach planu działania na rzecz poprawy komunikacji europejskiej [14] Komisja bada możliwość opracowania portali tematycznych na stronie internetowej Europa dla pewnych odbiorców-specjalistów. Portal zawierałby odnośniki do wszelkich istotnych informacji oraz poprawiłby przepływ informacji.

Komisja dokona oceny wykonalności utworzenia portalu tematycznego dla władz lokalnych.

### 5.5. Szkolenie

Wiele władz lokalnych wyraziło potrzebę zdobycia konkretnych umiejętności w celu przyjęcia zintegrowanego podejścia do zarządzania, obejmującego współpracę międzysektorową oraz szkolenie na temat szczegółowego prawodawstwa dotyczącego środowiska, efektywny udział opinii publicznej oraz wspieranie zmian zachowania mieszkańców.

Zainteresowane strony uznają bezpośrednie szkolenie z udziałem władz krajowych, regionalnych i lokalnych za najbardziej wartościową metodę nauki. Proponuje się, aby przyszłe rozporządzenie LIFE+ wspierało lokalne możliwości w zakresie udzielania pomocy przy wykonywaniu polityki dotyczącej środowiska. Wsparcie może obejmować programy wymiany dla urzędników władz lokalnych.

Wniosek Komisji dotyczący Europejskiego Funduszu Społecznego [15] daje również możliwości wzmocnienia efektywności administracji publicznych na szczeblu regionalnym i lokalnym.

Komisja wykorzysta nowe rozporządzenie LIFE+ oraz inne instrumenty do wsparcia rozwoju możliwości władz lokalnych i regionalnych w zakresie kwestii związanych z gospodarką miejską oraz zachęca państwa członkowskie do inicjowania takich działań.

## 5.6. Korzystanie z innych wspólnotowych programów wsparcia

Do osiągnięcia swoich celów, strategia będzie również musiała korzystać z możliwości, jakie dają inne polityki.

### 5.6.1. Polityka Spójności

Wnioski Komisji dotyczące Funduszu Spójności [16] oraz funduszy strukturalnych [17] na lata 2007–2013 zawierają znaczące możliwości wsparcia do podejmowania priorytetowych kwestii związanych ze środowiskiem na obszarach miejskich (np. kwestii dotyczących gospodarki odpadami, oczyszczania ścieków miejskich, jakości powietrza, czystego publicznego transportu miejskiego, efektywności energetycznej, rekultywacji zanieczyszczonych gruntów oraz zintegrowanych strategii na rzecz rewitalizacji miast).

Komisja zdecydowanie zachęca państwa członkowskie do korzystania z tych możliwości rozwiązywania problemów, przed którymi stają ich obszary miejskie oraz nadania krajowym strategicznym ramom odniesienia odpowiedniego wymiaru miejskiego.

### 5.6.2. Badania

Prowadzi się już wiele badań unijnych dotyczących kwestii związanych ze środowiskiem [18], a działania 5.3–5.4 przyczynią się do poprawy ich rozpowszechniania. Wniosek Komisji dotyczący 7. Programu ramowego w dziedzinie badań [19] stwierdza, iż za niezbędne uważa się dalsze badania nad innowacyjną gospodarką miejską, rekultywacją środowiska stworzonego przez człowieka wraz z dziedzictwem kulturowym, zagrożeniami środowiskowymi, efektywnością energetyczną, czystymi pojazdami oraz paliwami alternatywnymi, mobilnością, bezpieczeństwem i ochroną.

Komisja zaoferuje wsparcie dla dalszych badań w dziedzinie polityki miejskiej oraz aktywnie zaangażuje władze lokalne, jak również poczyni wysiłki, aby opracowane dla nich materiały były dostępne w wielu językach celem ułatwienia korzystania z nich na szczeblu lokalnym.

## 6. EFEKTY SYNERGII Z INNYMI POLITYKAMI

Niniejsza strategia dotyczy różnych mediów środowiskowych i obejmuje wiele kwestii związanych ze środowiskiem. Przyczyni się ona do wdrożenia priorytetów szóstego programu działań w zakresie ochrony środowiska oraz innych polityk dotyczących środowiska, w tym także pozostałych strategii tematycznych.

Różne polityki dotyczące środowiska (jakości powietrza, hałasu itp.) przewidują sporządzanie planów łagodzenia. Umieszczając te plany w kontekście zintegrowanego systemu lokalnego, jak proponuje się w niniejszej strategii, można doprowadzić do stworzenia synergii między wieloma obszarami polityki, co da lepsze wyniki zarówno dla środowiska, jak i dla całokształtu jakości życia na obszarze miejskim.

### 6.1. Zmiany klimatyczne

Obszary miejskie mają istotne zadania do spełnienia związane z dostosowaniem do zmian klimatycznych oraz zmniejszeniem emisji gazów cieplarnianych.

Obszary miejskie są podatne na skutki zmian klimatycznych, takie jak powódzie, fale gorąca, częstsze i poważniejsze niedobory wody. Zintegrowane plany gospodarki miejskiej winny obejmować środki na rzecz ograniczania zagrożeń środowiskowych, aby umożliwić obszarom miejskim lepsze radzenie sobie z takimi zmianami.

Obszarami priorytetowymi władz lokalnych, mającymi przyczynić się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, są transport i budownictwo.

Powszechniejsze wprowadzanie planów zrównoważonego transportu miejskiego obejmujących szczegółowe środki na rzecz niskiej emisji dwutlenku węgla oraz efektywne energetycznie pojazdy pomogą ograniczyć emisje gazów cieplarnianych na poziomie lokalnym.

Zrównoważone budownictwo poprawia efektywność energetyczną, przy jednoczesnym zmniejszeniu emisji dwutlenku węgla. Władze lokalne mogą wspierać takie metody poprzez podniesienie świadomości, w możliwych przypadkach ustanawianie i egzekwowanie norm oraz przyjmowanie dobrych praktyk dla swoich własnych budynków oraz budynków, które oddają do użytku w drodze zamówień publicznych, uwzględniających potrzeby ochrony środowiska. W tym kontekście, modernizacja istniejących budynków ma istotne znaczenie. Komisja zdecydowanie zachęca państwa członkowskie, władze regionalne i lokalne do opracowania programów wspierających zrównoważone budownictwo w ich miastach.

W celu promowania efektywności energetycznej oraz wykorzystania energii odnawialnej wśród zainteresowanych osób na szczeblu regionalnym i lokalnym, Komisja będzie również nadal prowadzić, w ramach wsparcia swojej polityki energetycznej, program „Inteligenta Energia w Europie” [20]. Zielona Księga w sprawie efektywności energetycznej [21] stawia pytanie, czy stosowanie dyrektywy w sprawie charakterystyki energetycznej budynków [22] powinno zostać rozszerzone na mniejsze budynki w przypadku renowacji.

Aby umożliwić porównywanie budynków w całej Europie i zachęcić do wymiany dobrych praktyk, Komisja upoważniła Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) do opracowania metod oceny wpływu budynków na środowisko (wykraczającej poza efektywność energetyczną) [23].

### 6.2. Przyroda i bioróżnorodność

Zrównoważone planowanie urbanistyczne (odpowiednie plany zagospodarowania gruntów) pomoże ograniczyć bezładną zabudowę miejską oraz utratę naturalnych siedlisk i bioróżnorodności. Zintegrowane zarządzanie środowiskiem miejskim winno wspierać zrównoważone polityki zagospodarowania gruntów, które za-

pobiegają bezładnej zabudowie miejskiej i ograniczają nieprzepuszczalność gleby, obejmują promocję bioróżnorodności miejskiej oraz podnoszą świadomość mieszkańców miast.

Strategia tematyczna w sprawie ochrony gleb, będąca w trakcie opracowywania, prawdopodobnie zajmie się rekultywacją i ponownym wykorzystaniem terenów przemysłowych oraz planowaniem przestrzennym charakteryzującym się oszczędzaniem przestrzeni w celu zredukowania nieprzepuszczalności gleby oraz zapewnienia jej racjonalnego wykorzystania.

### 6.3. Środowisko i jakość życia

Plany zrównoważonego transportu miejskiego pomogą zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza i hałas oraz zachęcać do korzystania z jazdy rowerem czy też spacerowania, przyczyniając się w ten sposób do poprawy stanu zdrowia i zmniejszeniu otyłości. Metody zrównoważonego budownictwa pomogą w promocji komfortu, bezpieczeństwa, dostępności i przyczynią się do ograniczenia wpływu wewnętrznego i zewnętrznego zanieczyszczenia powietrza na stan zdrowia, w szczególności pyłu z systemów grzewczych.

Obowiązujące prawodawstwo dotyczące jakości powietrza [24] wymaga opracowania planów w przypadku, gdy wartości graniczne są lub mogą być przekroczone. Sytuacje takie mają miejsce w wielu miastach, w szczególności jeżeli chodzi o zanieczyszczenie pyłem (PM10) pochodzące głównie z ruchu ulicznego i spalarni. W kontekście opracowanej strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczeń powietrza [25], Komisja rozważy cele i środki [26] ukierunkowane na ograniczenie zanieczyszczeń pyłem i ozonem, w tym także środki wspólnotowe związane z transportem, nowymi pojazdami oraz małymi spalarniami. Osiągnięcie wspólnotowych celów w zakresie jakości powietrza wymaga zintegrowanego podejścia z udziałem władz miejskich. Plany zrównoważonego transportu miejskiego oraz lepsze zintegrowane zarządzanie obszarami miejskimi, w tym także okręgowe ciepłownictwo, mogą pomóc miastom w sprostaniu tym zobowiązaniom.

Transport odgrywa znaczącą rolę w kontekście zmian klimatycznych, jakości powietrza oraz zrównoważonego rozwoju. Komisja rozważy szeroki zakres działań zmierzających do poprawy stanu środowiska miejskiego, w tym również nowe normy dla pojazdów (EURO 5, EURO 6), zastanowi się nad środkami na rzecz wspierania szerszego użycia zróżnicowanych opłat na obszarach wrażliwych ekologicznie oraz wyznaczania stref niskich emisji z ograniczeniami dla transportu powodującego zanieczyszczenia. Komisja niedawno przyjęła wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie zamówień organów publicznych na czyste pojazdy [27].

W ramach przeglądu wspólnej polityki transportowej [28], Komisja zajmie się potrzebą podjęcia dalszych działań w zakresie transportu miejskiego, szczególnie poprzez zbadanie roli, jaką w miastach pełnią pojazdy prywatne, a także możliwości poprawy jakości transportu publicznego.

Komisja zamierza nadal finansować inicjatywę CIVITAS [29], która pomaga miastom w osiągnięciu znaczącej zmiany w podziale na poszczególne rodzaje transportu, w działaniach na rzecz korzystania z czystych pojazdów oraz w przeciwdziałaniu zatorom ulicznym. CIVITAS wspiera także szkolenia, wymianę informacji oraz upowszechnianie wyników.

Mapy hałasu oraz plany działania dotyczące poziomu hałasu w środowisku są wymagane prawem UE [30] celem ogranicze-

nia hałasu na głównych obszarach miejskich, gdzie poziom narażenia może pociągać za sobą szkodliwe skutki dla zdrowia ludzkiego, oraz ochrony obszarów ciszy przed wzrostem poziomu hałasu. Plany zrównoważonego transportu miejskiego pomogą w spełnieniu tych wymogów poprzez rozpoznanie środków ograniczenia hałasu pochodzącego z transportu miejskiego.

### 6.4. Zrównoważona eksploatacja zasobów naturalnych

Strategia tematyczna w sprawie zrównoważonej eksploatacji zasobów naturalnych [31] podkreśli znaczenie eksploatacji zasobów naturalnych w efektywny sposób, który przyczynia się do ograniczenia skutków dla środowiska. Lepsza gospodarka miejska może przyczynić się do ograniczenia skutków codziennej eksploatacji zasobów takich jak energia i woda. Zapobieganie bezładnej zabudowie miejskiej poprzez tworzenie sieci osadniczych o zwartej zabudowie i mieszanym przeznaczeniu zapewnia korzyści dla środowiska w zakresie gospodarki gruntami, transportu oraz ogrzewania, przyczyniając się do mniejszego zużycia zasobów na mieszkańca.

Proponowana dyrektywa w ramach strategii tematycznej z zakresu zapobiegania powstawaniu odpadów i ich recyklingu [32] wyjaśnia obowiązek państw członkowskich dotyczący opracowania programów zapobiegania powstawaniu odpadów na najbardziej odpowiednim poziomie geograficznym. Zintegrowane zarządzanie środowiskiem miejskim winno obejmować lokalne środki zapobiegania powstawaniu odpadów.

## 7. BUDOWANIE BAZY WIEDZY – POSTĘP MONITOROWANIA

W celu monitorowania skuteczności niniejszej strategii potrzebne są aktualne i dostępne dane miejskie. Komisja, z pomocą EOG oraz w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi, będzie pracować nad poprawą europejskich danych dotyczących kwestii związanych ze środowiskiem miejskim, nie zwiększając jednocześnie obciążenia władz krajowych, regionalnych, czy też lokalnych, w celu dokonania oceny wpływu na środowisko europejskich obszarów miejskich na przestrzeni czasu. Zostanie to zrobione w kontekście INSPIRE (Infrastruktury informacji przestrzennej w Europie) oraz w połączeniu z inicjatywami GEO [33] i GMES [34].

W 2006 r. Komisja przeprowadzi kolejny audyt miejski i opublikuje sprawozdanie oparte na wskaźnikach opisujących warunki życia w kilkunastu miastach UE, z uwzględnieniem aspektów ekonomicznych, społecznych i ekologicznych.

## 8. WNIOSKI

Stworzenie obszarów miejskich wysokiej jakości wymaga ścisłej koordynacji między różnymi politykami i inicjatywami oraz lepszej współpracy między różnymi szczeblami administracji. Państwa członkowskie mają obowiązek udzielenia pomocy władzom regionalnym i lokalnym w celu poprawy funkcjonowania miast w ich krajach z punktu widzenia ochrony środowiska. Środki wsparcia, jakie zapewnia niniejsza strategia, powinny pomóc władzom lokalnym oraz innym zainteresowanym stronom rozpoznawać środki odpowiednie dla ich konkretnej sytuacji oraz korzystnie wpłynąć na wymianę informacji w całej UE. Mogą one również pomóc w działaniach na rzecz dobrych praktyk w zakresie zarządzania środowiskiem miejskim poza obszarem UE (np. inicjatywa

„Zielone Miasto” w ramach Programu NZ w zakresie ochrony środowiska [35]).

Państwa członkowskie, władze lokalne i regionalne oraz inne zainteresowane strony będą zaproszone do przedstawienia swoich poglądów na temat wpływu środków zawartych w niniejszej strategii w trybie regularnym, jak również w ramach szerszego procesu konsultacji w 2009 r. Poglądy te, wraz z dostępnymi danymi na temat wpływu miast na środowisko, zostaną poddane ocenie w ramach przeglądu szóstego programu działań w zakresie środowiska naturalnego w 2010 r., kiedy to zostanie rozważona potrzeba zastosowania dalszych środków.

## Przypisy

- [1] COM(2001)264
- [2] Jest to odzwierciedlone w Porozumieniu z Bristolu: <http://www.odpm.gov.uk/index.asp?docid=1162287>
- [3] COM(2005)330
- [4] „W kierunku strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego” COM(2004)60[
- [5] Konkluzje Rady z 14.10.2004.
- [6] [www.aalborgplus10.dk](http://www.aalborgplus10.dk)
- [7] Belgia (Flandria), Dania, Francja, Węgry, Polska, Słowenia: prawodawstwo; Cypr, Republika Czeska: rozważanie mechanizmów; Zjednoczone Królestwo: niektóre elementy.
- [8] Francja, Zjednoczone Królestwo: prawodawstwo; Cypr, Republika Czeska: rozważanie mechanizmów; Włochy: niektóre elementy.
- [9] [europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/final\\_report050128.pdf](http://europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf)
- [10] Decyzja 1411/2001/WE
- [11] COM(2004)621
- [12] COM(2004)495
- [13] Platformie przewodzi holenderskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych przy udziale 15 państw członkowskich.
- [14] Sec(2005)985
- [15] COM(2004)493
- [16] COM(2004)494
- [17] COM(2004)495
- [18] Np. 145 projekty „Miasto jutra i dziedzictwo kulturowe”
- [19] COM(2005)119
- [20] Efektywność energetyczna w budynkach i w przemyśle (SAVE), kogeneracja energii cieplnej i elektrycznej, nowe i odnawialne źródła energii elektrycznej, cieplnej i biopaliw (ALTENER), energetyczne aspekty transportu (STEER).
- [21] COM(2005)265
- [22] Dyrektywa 2002/91/WE
- [23] Mandat CEN M/350
- [24] [europa.eu.int/comm/environment/air/ambient.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/air/ambient.htm)
- [25] COM(2005)446
- [26] Środki te będą podlegały ocenie oddziaływania.
- [27] COM(2005)634
- [28] COM(2001)370
- [29] [www.civitas-initiative.org](http://www.civitas-initiative.org)
- [30] Dyrektywa 2002/49/WE
- [31] COM(2005)670
- [32] COM(2005)667
- [33] Grupa do obserwacji Ziemi
- [34] COM(2004)65
- [35] [www.wed2005.org](http://www.wed2005.org)

**Bruksela, 11.1.2006**

**SEC(2006) 16**

**COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT**

**Aneks do KOMUNIKATU KOMISJI DO RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

**dotyczący strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego**

**{KOM(2005) 718 wersja ostateczna}**

[...]

### 7.3.2. Wskazówki dotyczące

#### *zrównoważonego planowania transportu miejskiego*

Odzwierciedlając znaczenie transportu miejskiego dla czystości środowiska, wskazówki powinny ułatwiać zintegrowane zarządzanie systemem transportowym, aby zmniejszyć niekorzystne dla środowiska skutki i zapewnić skuteczny system transportowy, wychodzący naprzeciw potrzebom obywateli i biznesu. Wskazówki mogą opierać się na praktycznych przykładach, na pracy grupy pracujących ekspertów w 2004 r. na temat zrównoważonego transportu miejskiego i dawać praktyczne rady w kwestii rozwoju, zawartości i realizacji planów dotyczących zrównoważonego transportu miejskiego. Szczególna uwaga powinna być skupiona na dostosowywaniu transportu do wymagań EC, na przykład dotyczących jakości powietrza i stopnia hałasu, ale nie będą ściśle określone kroki jakie powinny podjąć miasta. Lokalne władze nie są zobowiązane do stosowania się do tych wskazówek.

#### *Koszty planów zrównoważonego transportu*

Główne koszty wiążą się z ustaleniem planu i spoczywają na lokalnych władzach. Jednakże, z uwagi na fakt, że jest to dobrowolna inicjatywa, wskazówki te nie będą nakładać żadnych kosztów. Koszt wprowadzenia zrównoważonego transportu miejskiego zależy od wielu czynników: doświadczenia w planowaniu transportu, możliwości, założeń i poziomu ambicji planu oraz kosztów personelu. Mając to na uwadze, szacowana średni koszt przygotowania planu oscyluje między 440 tys. euro i 545 tys. euro. Suma ta zawiera wszystkie dodatkowe koszty ze strony konsultantów i kosztów zatrudnienia dodatkowego personelu (55% zapytanych władz lokalnych zadeklarowało chęć zatrudnienia większej liczby personelu do przygotowania tego planu).

Dodatkowo inne organizacje także zapewniły swój wkład w realizację planu, na przykład wskazując możliwe do podjęcia działania. Szacowany średni koszt, które wzięły na siebie te organizacje, oscyluje między 14 tys. euro i 21 tys. euro.

Koszty będą się zwiększały w miarę jak plany będą aktualizowane i rewidowane, proporcjonalnie do znaczenia aktualizacji lub rewizji. Plany zrównoważonego transportu są z reguły aktualizowane co 2–5 lat (75%), a 5% z nich corocznie.

#### *Zyski ze zrównoważonego transportu*

Zyski z planu czerpią lokalne władze (lepsze funkcjonowanie administracyjne) i miasto (lepsze wyniki w kwestii środowiska). Władze wszystkich wymienionych okręgów, które wdrażają plany zrównoważonego transportu, osiągnęły duże zyski z zastosowania planów we wszystkich wymienionych niżej obszarach.

Największe zyski dla władz – plany zrównoważonego transportu	Zyski	
	duże i średnie	małe lub żadne
Poprawa planowania w zakresie zrównoważonego transportu	91%	9%
Podniesienie politycznego statusu kwestii zrównoważonego transportu	86%	14%
Zwiększenie świadomości personelu w zakresie zrównoważonego transportu	86%	14%
Poprawa zarządzania zrównoważonym transportem	77%	23%
Lepsza koordynacja między różnymi departamentami lokalnych władz	77%	23%
Poprawa koordynacji między władzami miasta i innymi władzami	72%	23%
Poprawa wizerunku władz	59%	41%
Podniesienie statusu dla władz	59%	32%

(Może nie być równe 100% – „nieznane zyski” wyłączone)

Zyski dotyczą wielu kwestii: według 90% raportów zmniejszeniu uległa liczba ludzi zabitych lub poważnie rannych w wypadkach drogowych; według 70% uległa zmniejszeniu proporcja podróży samochodem; według 65% nastąpiła poprawa jakości powietrza, a według 50% uległa zmniejszeniu emisja gazów cieplarnianych. Aby ustalić skalę tych zysków, tabela poniżej ukazuje te, które ocenione zostały jako „duże” lub „średnie” częściej niż jako „małe” lub „brak zysku”.

Władze mogą dokonać wyboru z listy 19 różnych zysków (zobacz aneks G).

Największe zyski dla władz – plany zrównoważonego transportu	Zyski	
	duże i średnie	małe lub żadne
Zmniejszenie liczby ludzi zabitych lub poważnie rannych w wypadkach drogowych	65%	30%
Zwiększenie wykorzystania publicznych środków transportu	50%	40%
Poprawa dostępu do transportu publicznego	50%	40%
Zwiększenie liczby szkół z planami podróży	50%	35%

(Może nie być równe 100% – „nieznane zyski” wyłączone)

Największe zyski zostały zaobserwowane w dziedzinach, w których lokalne władze mają bardziej bezpośrednią kontrolę nad wynikami. Pomimo, że zyski zaobserwowano w wielu dziedzinach, są one z reguły oceniane jako małe. Może to mieć związek z brakiem pewnym brakiem pewności co do wpływu planu na te dziedziny (władze często zgłaszały „zysk nieznan” w kwestii wielu dziedzin takich, jak zdrowie obywateli, czy redukcja emisji gazów cieplarnianych), bądź z tym, że plany nie skupiały się na osiągnięciu tych zysków.

Uzyskanie dokładnego bilansu zysków z planów transportu miejskiego jest trudne z uwagi na niepewność, które zyski powstały właśnie dzięki planowi. Projekt badań PROPOLIS23 badał różne sposoby promocji bardziej zrównoważonego systemu transportu miejskiego i wskazał, że zestawy środków miejskiego transportu mogą prowadzić do znacznych zysków społecznych i środowiskowych, oraz do uzyskania dochodów między 1000 a 3000 euro rocznie na jednego mieszkańca. Najbardziej skuteczne podejście jest połączeniem drogowych metod ustalania ceny i dodatkowego wsparcia transportu publicznego.

Projekt SCATTER project<sup>24</sup>, dotyczący skupisk miejskich i miejskich systemów transportowych, wykazał następujące zyski

z zestawu środków transportu, które mogą być formą planu zrównoważonego transportu miejskiego:

- do 15% zmniejszenie całkowitej odległości podróży samochodem;
- do 12% zwiększenie użytkowania transportu publicznego;
- do 14% zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub>;
- do 2,6% zwiększenie liczby gospodarstw domowych w centrum miast;
- do 3% zwiększenie liczby stanowisk pracy ulokowanych w centrum miasta.

Studium przypadków ukazuje, że są możliwe znaczne zmiany. Miasto Bristol (Wielka Brytania) przyjęło plan zrównoważonego transportu w 2000 r. Wzrost miał miejsce w wykorzystaniu kolei (19%), rowerów (25%) oraz podróży pieszych (10%) między 2000 i 2004 r., pomimo iż wpływ na czystość środowiska jako wyniku nie został oszacowany.

[...]

## ANEKS E

### Zakres obowiązków krajów członkowskich

[...]

#### Definicja planu zrównoważonego transportu

Plan zrównoważonego transportu:

- dotyczy całego miasta lub miasteczka;
- dotyczy wszystkich środków transportu;
- dotyczy aspektu środowiskowego, społecznego i ekonomicznego transportu;
- zmierza do promocji transportu publicznego, poruszania się rowerem i pieszo;
- zmierza do służenia wszystkim obywatelom miasta lub miasteczka.

*Uwaga: plan zrównoważonego transportu miejskiego **nie jest** jedynie planem transportowym, którego celem jest poprawa przepływu ruchu ulicznego wewnątrz i wokół miasta/miasteczka. Plany zrównoważonego transportu miejskiego zawierają kroki mające na celu zapewnienie, że społeczny i ekonomiczny rozwój miasta lub miasteczka jest zrównoważony poprzez zarządzanie skutkiem oddziaływania transportu na środowiska.*

## ANEKS F

### Metody szacowania kosztów

Koszty i zyski związane z przygotowaniem i wdrażaniem planów zarządzania środowiskiem (EMP), planów zrównoważonego transportu (SUTP) i systemów zarządzania środowiskiem (EMS) bazują na danych z wielu źródeł. Dane zostały zebrane w następujący sposób.

- Wyszukanie wszystkich stolic i miast o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys. w Unii Europejskiej.
- Wyszukanie miast, które już posiadają plany i systemy.
- Ocena kosztów przygotowania/wdrażania planów i systemów na podstawie danych pochodzących z poszczególnych miast.
- Ocena zysków z przyjęcia planów i systemów dla lokalnych władz.
- Ocena zysków dla miast jako całości z wdrażania planów i systemów.
- Przegląd dowodów potwierdzających z poprzednich badań nad kosztami i korzyściami powiązanych z planami i systemami,

jak i kombinacjami możliwości zwykle ujmowanych w planach.

Stolice i miasta o liczbie mieszkańców powyżej 10 tys. w Unii stosują oficjalne narodowe dane na temat badań dla każdego z 25 krajów członkowskich (ogółem 462 miast). Przygotowany został prosty sondaż z zapytaniem do władz tych miast o szczegóły na temat tego, czy mają one już te plany i systemy (jeśli nie, czy są one rozważane w przyszłości). Ogółem odpowiedziało na ten pierwszy kwestionariusz 159 miast o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys. (34.4%).

Miastom, które odpowiedziały na kwestionariusz i wskazały, że posiadają już plan lub system, zostały wysłane bardziej szczegółowy kwestionariusz, zawierający pytania z następujących dziedzin.

- Plany zarządzania środowiskiem
  - zakres miejskiego EMP,
  - koszt przygotowania miejskiego EMP,
  - zaangażowanie innych organizacji w przygotowanie EMP,
  - informacja jakościowa na temat zysków władz miejskich dzięki przyjęciu EMP,
  - informacja jakościowa na temat zysków miast z przyjęcia EMP.
- Plany zrównoważonego transportu miejskiego
  - zakres miejskiego SUTP,
  - koszty przygotowania miejskiego SUTP,
  - zaangażowanie innych organizacji w przygotowanie SUTP,
  - informacja jakościowa na temat zysków miast z przyjęcia SUTP.
- Systemy zarządzania środowiskiem
  - opis miejskiego EMS,
  - koszty wdrażania EMS,
  - koszty operowania EMS,
  - koszty gwarancji EMS,
  - zaangażowanie innych organizacji – wdrażanie, działanie i gwarancja,
  - zyski władz miejskich z wdrożenia EMS,
  - ograniczenia w zużyciu środków przy wdrażaniu EMS.

Wybrane miasta poproszono także o bardziej szczegółowe informacje, w tym dane na temat kosztów projektów włączonych do ich planów, oraz jakościowe dane na temat zysków, jakie zostały osiągnięte dzięki wdrożeniu planów (np. skali zmniejszenia zanieczyszczeń, zmniejszenia ilości powstałych odpadów, itd.). Informacje zostały zebrane od tych miast za pomocą kombinacji proforma kwestionariuszy oraz telefonicznych lub rozmów w cztery oczy z przedstawicielami odpowiednich władz miejskich. Informacje uzyskane dzięki tym kwestionariuszom i wywiadom zostały użyte następnie do przygotowania indywidualnych studiów przypadków (uszczególnienie kosztów, zysków oraz szersze znaczenie wdrażania planów i systemów) dla każdego z wybranych miast.

Dodatkowe dane zostały także zebrane z raportów monitorujących przygotowanych przez poszczególne miasta w celu wyznaczenia postępu wobec celów w ich EMP i SUTP oraz innych danych zebranych z wielu opublikowanych studiów.

Dane na temat czasu spędzonego przez personel nad przygotowaniem planu oraz dodatkowe koszty przygotowania zebrane z różnych miast zostały wykorzystane do wyceny średnich kosztów przygotowania planu i systemu. Różne kwoty zarobków zostały wykorzystane do wyrównania różnic w MS. Oceny prawdopodobnej liczby miast nie posiadających planów i systemów

zostały uporządkowane, aby średnie koszty przygotowania planu mogły być włączone w celu oceny całości kosztów EU25 związanego z możliwym wymogiem przyjęcia planów i systemów wobec wszystkich stolic i miast powyżej 100 tys. mieszkańców.

Oszacowanie zysków z planów i systemów było podzielone na zyski dla władz miejskich (zwykle są to korzyści organizacyjne i z poprawy wydajności) oraz zyski dla miast ogółem (np. redukcja szkodliwego wpływu oddziaływania miast na środowisko). Oszacowanie zysków dla władz miejskich stało się całkowicie jakościowym studium, z uwagi na trudność przeliczenia zysków organizacyjnych, jakie mogą być otrzymane, oraz z uwagi na niemożność dokonania przez wiele miast wyczerpującej oceny tych zysków. Ocena zysków dla miast ogółem została wykonana na dwóch poziomach: głównie jakościowa w naturze (częściowo na skutek braku konsekwencji w metodach użytych przez miasta, by składać sprawozdanie z wyników wbrew celom w ich planach, a także z uwagi na bardzo różną sytuację geograficzną, populacji, zakorkowania poszczególnych miast, co bardzo utrudniło porównanie i podsumowanie osiągniętych zysków).

W praktyce nie jest możliwe stwierdzenie, że przygotowanie i wdrożenie planów i systemów doprowadzi do określonych zysków, ponieważ skala tego, co może być osiągnięte zależy od sytuacji początkowej przed realizacją planu, zakresu planów każdego z miast, od roku w którym plan został wdrożony. Dla tych wszystkich przyczyn zamiast podawać średnią wycenę zysków, jakie są możliwe do osiągnięcia, zastosowano studium przypadków; dane otrzymane z poszczególnych miast zostały wykorzystane do zapewnienia ogólnego zarysu jakościowych zysków, które zostały osiągnięte w tych poszczególnych miastach.

Poza danymi pochodzącymi od władz miejskich były prowadzone dalsze badania, aby poznać efektywność poprzednich projektów badawczych, które usiłowały oszacować koszty i zyski idące w parze z tymi rodzajami planów i systemów. Tam, gdzie było to możliwe, dane z poprzednich badań zostały użyte do weryfikacji ocen kosztów przygotowanych dla tych badań oraz zapewnienia kolejnych danych ilościowych w kwestii środowiskowych, społecznych oraz ekonomicznych zysków, które są możliwe do uzyskania dzięki wdrażaniu dodatkowego zarządzania środowiskiem oraz środków zrównoważonego transportu.

## Aneks G

### Możliwe zyski

#### *z planów zrównoważonego transportu miejskiego*

- I. Zwiększone wykorzystanie publicznych środków transportu
- II. Zmniejszenie liczby podróżujących samochodami
- III. Zmniejszenie zakorkowania i skrócenie średniego czasu przejazdu
- IV. Większe wykorzystanie rowerów
- V. Większa liczba wybierających poruszanie się pieszo
- VI. Poprawa dostępności transportu publicznego (np. zmniejszenie średniej odległości między gospodarstwami a najbliższym przystankiem autobusowym lub kolejowym)
- VII. Zmniejszenie ogólnej liczby podróży w mieście
- VIII. Zmniejszenie liczby ludzi zabitych lub poważnie rannych w wypadkach drogowych
- IX. Lepsza czystość powietrza (zmniejszenie stężenia trujących związków – np. NOx, PM10, CO, SO2)
- X. Zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych (mniejsza emisja CO2, CH4, itd)
- XI. Zmniejszenie liczby gospodarstw narażonych na hałas powyżej 55 dB(A)
- XII. Zwiększenie liczby zatrudnionych planujących podróże



- XIII. Zwiększenie liczby szkół planujących podróże
- XIV. Zmniejszenie ilości przewozów towarowych w ruchu drogowym
- XV. Zmniejszenie obszarów ziemi użytych pod infrastrukturę transportową
- XVI. Zwiększenie średniej liczby pasażerów na samochód
- XVII. Poprawa dostępu do sklepów i usług
- XVIII. Poprawa zdrowia obywateli (np. zmniejszenie liczby ludzi hospitalizowanych z powodu zanieczyszczenia środowiska związanego z transportem)
- XIX. Zwiększenie proporcji pojazdów stosujących alternatywne paliwa lub źródła zasilania (np. pojazdów o napędzie elektrycznym akumulatorowym, gazu ziemnego, Lpg/autogaz, bio-etanolu, bio-diesla, itd.)

### Aneks H

#### Całkowity koszt możliwych zobowiązań

Do oceny całkowitych kosztów wszystkich zobowiązań wynikających z planów zrównoważonego transportu, planów zarządzania środowiskiem i systemów zarządzania środowiskiem zostały zastosowane 4 scenariusze.

1. Przy założeniu, że wszystkie miasta, które nie odpowiedziały nie posiadają takich planów lub systemów (ten scenariusz zakłada najwyższe koszty zobowiązań).

2. Przy założeniu, że miasta, które nie odpowiedziały mają taki sam stan planów i systemów jak te, które odpowiedziały (jeśli 30% miast, które odpowiedziały na MS oświadczyło, że posiada system zarządzania, 30% tych, które nie odpowiedziały mogą mieć taki system).

3. Dla MS, gdzie takie plany są rzeczywistym zobowiązaniem, założono, że wszystkie miasta w których MS we właściwym czasie będą wdrażane plany. Zakłada się, że wszystkie pozostałe miasta, które nie odpowiedziały, nie posiadają podobnych planów i systemów.

4. Połączenie trzeciego i drugiego założenia (wszystkie miasta w MS, gdzie jest to obowiązkiem przyjmą plan bez względu na dyrektywę i na pozostałe, użycie takich planów jest proporcjonalne do tych miast, które odpowiedziały). To założenie wymaga najniższych kosztów zobowiązań.



## The 4<sup>th</sup> 2006 International Rail Forum

### IRF 2006

Madrid · Spain

14th - 16th November 2006

Palacio Municipal de Congresos de Madrid

[www.railforum.net](http://www.railforum.net)



**Foro del Ferrocarril y del Transporte**  
C/ Escultor Peresejo, 70 28023 Madrid. Spain  
Tel: +34 91 351 95 00 Fax: +34 91 351 75 01  
e-mail: [irf@montane.eu.com](mailto:irf@montane.eu.com)

➤ Freight & Passenger Railway, and Urban Transport

➤ 100 stands

➤ 6500 visitors

➤ 5500 m<sup>2</sup>



THE FOURTH EDITION OF EXHIBITION AND CONFERENCE OF RAILWAY AND URBAN TRANSPORT