49 Lokalnych inicjatyw na rzecz zrównoważonego rozwoju

na podstawie "49 Local Initiatives for Sustainable Development"

autorstwa Kristine Bovin & Sindre Magnusson

Wydanie polskie: Federacja Zielonych – grupa szczecińska

W ramach projektu "Lokalna Agenda 21" finansowanego przez

Coalition Clean Baltic/ Koalicję Czystego Bałtyku

za zgodą The Swedish Society for Nature Conservation

Tłumaczenie i opracowanie: Firma NIKT

Spis treści

16 Lokalnych strategii dla zdrowszego środowiska i zrównoważonego rozwoju 3

49 Lokalnych inicjatyw na rzecz rozwoju zrównoważonego 15

KOMUNIKACJA 16

1. Całościowy plan usług dla społeczności lokalnej w La Rochelle 16
2. Bezpłatna komunikacja autobusowa w Ockelbo 21
3. Jak ograniczono korzystanie z prywatnych samochodów w Bremie 23
4. Kopenhaga – rowerowa stolica Europy? 24
35. Ekologiczne nagrody dla sklepów z żywnością w Sztokholmie 25

WSPÓŁPRACA POMIĘDZY MIASTAMI BLIŹNIACZYMI 27

38. Współpraca pomiędzy Mutare w Zimbabwe i miastem Haarlem w Holandii 27

NARZĘDZIA OCENY PODEJMOWANYCH DZIAŁAŃ 28

40. Holtreim rozwija system oceny produktów i planów rozwoju z ekologicznego punktu widzenia 30
41. LA –EMAS – System zarządzania ekologicznego w Hereford w Wielkiej Brytanii 31
42 Ekologiczne Forum Lancashire 33
43. Współpraca organizacji ekologicznych i władz lokalnych w tworzeniu Lokalnych Agend 21 35
44. Pracując nad zrównoważonym rozwojem Lahti - lokalna debata nad Agenda 21 39
46. Kółka samokształceniowe w Ősterlen 41
47. Domowe Zespoły Ekologiczne 42
48. Nieumiejętnie realizowany program ekologiczny przyczynił się do wzrostu zainteresowania mieszkańców 43

Nowy ekologiczny plan 44

49. Örebro – miasto z wizją 45

Jak zdobyć więcej informacji 49

Rozdział 1

16 Lokalnych strategii dla zdrowszego środowiska i zrównoważonego rozwoju

W Europie istnieją tysiące miast. Te jednostki administracyjne mają zróżnicowane możliwości działania. Niektóre z nich stanowią jedynie przedłużenie władzy centralnej, a inne są rzeczywistymi samorządami, we wszystkich kwestiach poza polityką zagraniczną i obroną. Wiele jednostek municypalnych ma prawo nakładania podatków i posiada znaczący wpływ na planowanie przestrzenne, problemy transportowe, edukację, usługi medyczne, opiekę społeczną, rozwój lokalnego przemysłu, itd. Władze miejskie, które posiadają dużo władzy, mają również do dyspozycji zróżnicowane narzędzia kontroli. Niektóre z nich opierają się na solidnych podstawach prawno - administracyjnych, a inne na woli współpracy lokalnych społeczności.

Partnerami we wdrażaniu programów zrównoważonego rozwoju mogą być dla władz lokalnych obywatele, instytucje, organizacje ekologiczne, politycy, szkoły, uczelnie wyższe lub sami pracownicy magistratu. Największe korzyści można osiągnąć, gdy te wszystkie podmioty współpracują ze sobą. Poniżej znajduje się lista 16 obszarów działań dla wszystkich zainteresowanych czystszym środowiskiem w ich mieście. W jaki sposób działania te daja konkretne rezultaty pokazane zostanie w dalszej części książki opisującej 49 case-studies.

Obszar nr 1

Gdzie jesteśmy, dokąd zmierzamy?

Aby dobrze sformułować wizję i cele, do których dążymy, należy zacząć od oceny istniejącej sytuacji - zbadać obecny stan środowiska i relacje pomiędzy zasobami, odpadami i szybkością zużycia zasobów. W celu uzyskania jak najbardziej pełnego obrazu, ważne jest przyjrzenie się zdobytym informacjom z dwóch punktów widzenie - 1/ sektorowego i 2/ekologicznego, np. czy dany problem jest związany z gospodarstwami domowymi i czy oraz w jakim stopniu wpływa on na jakość wód powierzchniowych. W niektórych przypadkach zbieraniem potrzebnych danych mogą zająć się nie tylko wyspecjalizowane agendy, ale również organizacje przyrodnicze i ekologiczne, szczególnie w sprawach dotyczących bioróżnorodności. Stan środowiska powinien być badany regularnie - najlepiej corocznie.

Obszar nr 2

Formułowanie wizji i celów

Sformułowanie dalekosiężnych, inspirujących i odważnych wizji jest potrzebne do zmobilizowania lokalnej społeczności, organizacji, władz, regionalnych polityków i innych podmiotów, które mogą być potrzebne do realizacji zakładanych celów. Wizje powinny być realistyczne, ale i niosące ze sobą poważne wyzwania. Wynikające z nich cele powinny być natomiast jak najbardziej konkretne, tak aby na podstawie stopni ich realizacji można było stwierdzić, czy zbliżamy się do realizacji założonej wizji.

Obszar nr 3

Ocena

Ocena realizacji celów powinna być możliwa poprzez przypisanie każdemu z nich 20-30 mierzalnych wskaźników, w najlepszy sposób opisujących stan spraw w mieście. Tymi wskaźnikami może być np. kilogramy emitowanego w danej jednostce administracyjne dwutlenku węgla na głowę mieszkańca lub też stosunek powierzchni zabudowanych do obszarów zielonych w mieście. Wskaźniki powinny być budowane w oparciu o łatwo dostępne dane, które mogą być porównywane w długim okresie czasu. Powinny być także łatwe do zrozumienia, dzięki czemu będą mogły być używane do wpływania na opinię publiczną czy też formułowanie lokalnych polityk rozwojowych. Władze miejskie mogą adoptować systemy oceny środowiskowej przyjęte np. w normie ISO 14001.

Obszar nr 4

Przemysł i rynek pracy

Często miasto kontraktuje firmy zewnętrzne do różnych prac związanych z utrzymaniem lub rozbudową infrastruktury miejskiej. Władze lokalne mogą poprzez formułowanie jasnych zaleceń dotyczących standardów ekologicznych wpływać na zakontraktowane firmy, tworząc jednocześnie rynek dla bardziej przyjaznych dla środowiska usług i produktów. Mogą także wspierać współpracę pomiędzy lokalnymi jednostkami naukowymi a przemysłem, dzięki czemu bardziej ekologiczne, bardziej efektywne lub mniej materiałochłonne rozwiązania mogą być szybciej wdrażane do praktyki gospodarczej. Na samorządzie spoczywa także odpowiedzialność, by wspólnie ze szkołami, organizacjami ekologicznymi i konsumenckimi podnosiły poziom wiedzy konsumentów na temat bardziej przyjaznych środowisku produktów.

Może to być dobrą okazją do promocji lokalnych producentów. Eko-znakowanie towarów odgrywa tutaj bardzo ważną rolę.

Małe firmy mogą mieć problem z właściwą oceną rynku i dostosowaniem się do niego. Władze lokalne powinny wskazać im możliwości i zainteresować możliwościami wytwarzania coraz bardziej poszukiwanych przez konsumentów ekologicznych produktów i usług. Pomoc ta może obejmować zarówno szkolenia i dostarczanie informacji, jak i pomoc w uczestnictwie w wystawach czy targach ekologicznych zarówno w kraju, jak i zagranicą.

Obszar nr 5

Komunikacja

Transport, przede wszystkim drogowy i powietrzny, jest źródłem poważnych problemów ekologicznych i zdrowotnych. Należy pamiętać, iż rozwiązywanie problemów generowanych przez komunikację masową wymaga długoletniej perspektywy; zmiany w kierunku bardziej zrównoważonego rozwoju transportu mogą zabrać nawet całe dekady. Zastąpienie starej floty samochodowej wymaga od 10 do 15 lat i dopiero po upływie tego czasu nowe technologie mogą ujawnić w pełni związane z nimi korzyści. Możemy przypuszczać, iż rozwój nowych technologii zaowocuje powstaniem pojazdów mniej szkodliwych dla środowiska. Powinniśmy jednak założyć również, iż liczba dóbr transportowanych drogami i autostradami wzrośnie dramatycznie, a tym samym zwiększy się całkowita ilość podróży. Te niekorzystne zmiany prawdopodobnie przeważą nad korzystnymi zmianami technologicznymi.

Poprzez wpływ na planowanie przestrzenne władze lokalne mogą działać na rzecz społeczeństwa, w którym potrzeby transportowe są redukowane, a nie rozbudzane. Członkowie lokalnych wspólnot nie powinni być zmuszani do długich i czasochłonnych podróży do pracy, sklepów, szkół lub obiektów użyteczności publicznej. Olbrzymie centra handlowe, z reguły budowane poza miastami wygrywają z lokalnymi sklepami, a jednocześnie przyczyniają się do zwiększenia liczby podróży samochodowych. Wiele nowych możliwości otwiera telepraca, zmniejszająca lub całkowicie redukująca potrzebę codziennego dojeżdżania do pracy. Urzędy municypalne mogą zachęcać własnych pracowników, aby korzystając z odpowiedniej infrastruktury, poświęcali jeden dzień w tygodniu na pracę w domu. Telepraca może także przyczynić się do redukcji kosztów funkcjonowania wielu firm.

Systemy komunikacji publicznej - tramwaje, autobusy, busy, pociągi, taksówki i komunikacja rowerowa powinny stanowić zintegrowany system, jak najlepiej spełniający oczekiwania osób z nich korzystających. Zintegrowany system biletowy, zsynchronizowane

rozkłady jazdy, punktualność, szybkość i komfort podróży są ważnym orężem w walce z komunikacją indywidualną. Dla tych, którzy mimo wszystko nie chcą lub nie mogą zrezygnować z posiadania samochodu, władze municypalne powinny rozważyć wprowadzenie *systemu car pool* (opisanego w dalszej części książki) lub systemu wypożyczalni samochodowych. jako alternatywy do posiadania samochodu na własność. Również używanie pojazdów służbowych powinno podlegać uważnej kontroli. Służbowe samochody powinny spełniać jak najściślejsze normy ekologiczne. Mogą one również służyć do promocji użycia alternatywnych paliw, takich jak alkohol etylowy lub alternatywnych napędów, np. elektrycznych. Po przetestowaniu tych rozwiązań w mniejszej skali, powinny być one wprowadzane do pojazdów komunikacji masowej w miastach. Samorządy mogą również prowadzić kampanie informacyjne promujące komunikację masową, rowerową lub też dostarczając informacji o najbardziej korzystnych dla środowiska rozwiązaniach stosowanych w nowych modelach samochodów.

Obszar nr 6
Odpady

Oto ciemna strona społeczeństwa konsumpcyjnego - śmieci, odpady toksyczne pogrzebane w ziemi, niebezpieczne spalarnie odpadów, zajmujące coraz więcej przestrzeni - wysypiska. Bardziej efektywne procesy technologiczne, rozsądniejsze gospodarowanie surowcami, rozwinięty system recyklingu i zamknięte systemy produkcyjne mogą znacząco zmniejszyć ten problem. Zmiany te będą zachodzić znacznie szybciej, jeżeli zmienimy również nasze wzorce konsumpcji na mniej obciążające środowisko i oparte na bardziej świadomych wyborach. Należy jednak pamiętać, iż recykling i powtórne wykorzystanie produktów, mogą poprawiać stan środowiska, ale nie usuwają problemów całkowicie. Wymagają one dużych ilości energii i same w sobie zazwyczaj nie są obojętne dla środowiska. Zatem nacisk powinien zostać położony przede wszystkim na zmniejszanie zużycia zasobów naturalnych.

Spalanie lub składowanie na wysypisku powinny być rozpatrywane, jedynie w sytuacji, gdy wykorzystane zostały inne rozwiązania. Często stare techniki są bardziej odpowiednie niż wysoko zaawansowane technologie. Władze municypalne powinny na przykład rozpatrzyć możliwość wprowadzenia kompostowania na swoim terenie.

Aby zapewnić bardziej przyjazne dla środowiska gospodarowanie zasobami, należy prowadzić kampanie informujące zarówno lokalne firmy, jak i mieszkańców o najlepszych

dostępnych rozwiązaniach. Inwestycje, które mają wpływ na środowisko powinny podlegać ocenie społecznej.

Władze samorządowe, jak i zazwyczaj podlegające im służby zajmujące się zagospodarowaniem odpadów mogą kształtować odpowiednie postawy wśród konsumentów przez rozważną politykę cenową. Poprzez odpowiednie ustalanie opłat za wywożenie śmieci można promować redukowanie ilości odpadów i recykling. Najprostszym rozwiązaniem jest zaproponować mieszkańcom zmniejszenie częstotliwości wywożenia śmieci (a tym samym i opłat), jeżeli są oni w stanie generować mniejsze ich ilości (system ten wymaga jednak dokładnej kontroli, tak aby ze względów oszczędnościowych śmieci nie były wywożone przez na dzikie wysypiska). Bardziej skomplikowane systemy oparte na opłatach za kilogram wywiezionych śmieci także sprawdziły się w wielu miejscach. Odpady organiczne mogą być używane do produkcji metanu, wykorzystywanego później do ogrzewania mieszkań lub jako paliwo do samochodów.

Obszar nr 7
Woda i systemy ściekowe

Zanieczyszczona woda z gospodarstw domowych i zakładów przemysłowych powinna zawsze podlegać w jakimś stopniu procesowi oczyszczania. Ze społecznego punktu widzenia najbardziej właściwe wydaje się, aby, o ile to możliwe, zakłady same podejmowały się oczyszczania wody wykorzystywanej w procesach technologicznych i stosowały zamknięte systemy obiegu wody. Należy pamiętać o redukcji niebezpiecznych i trujących substancji dostających się do systemów oczyszczania wody, które uniemożliwiają wykorzystywanie osadów z nich np. w rolnictwie. Aby uniknąć zanieczyszczenia bogatych w składniki odżywcze niezbędne dla roślin, uryny i fekaliów, powinny być one zbierane w oddzielnym systemie ściekowym i po kontroli zawartości bakterii używane np. jako nawóz na terenach zielonych. Zakłady utylizacji ścieków, o ile to możliwe, powinny być połączone z systemami terenów podmokłych umożliwiających bardziej dokładny proces oczyszczania, przy jednoczesnym wzbogacaniu środowiska przyrodniczego. Oczyszczenie ścieków wymaga dużych nakładów energii i zużycia dużych ilości substancji chemicznych. Konsumpcja wody może być znacząco obniżona poprzez wprowadzanie nowych technologii zarówno na poziomie zakładów przemysłowych, jak i pojedynczych konsumentów.

Intensywna gospodarka rolna także może być poważnym źródłem zanieczyszczenia wody. Oprócz ograniczania użycia nawozów, należy promować rozwiązania ograniczające ich migracje, takie jak oczyszczalnie korzeniowe, czy systemy bagnisk (wetlandy) umożliwiające bakteriom rozłożenie ich do form nieprzyswajalnych przez organizmy roślinne.

Obszar nr 8

Energia

Wcześniej, czy później nasze systemy energetyczne będą musiały zostać oparte o alternatywne źródła energii, z czego biopaliwa, energia słoneczna i energia wiatru będą najważniejszymi. Będzie to wynikać zarówno ze stopniowego wyczerpywania się surowców takich jak ropa naftowa, czy węgiel, jak również z powodów poważnych szkód dla środowiska wywoływanych przez tradycyjne źródła energii. Na tym polu istnieją duże możliwości działania dla władz samorządowych. Poprzez systemy niskooprocentowanych pożyczek (udzielanych we współpracy z wyspecjalizowanymi funduszami ochrony środowiska) i promowanie najlepszych rozwiązań, mogą one kreować atmosferę sprzyjającą zarówno oszczędzaniu energii, jak i wprowadzaniu na rynek alternatywnych źródeł jej wytwarzania.

Władze lokalne powinny stymulować rozwój - poprzez tworzenie sprzyjających warunków prawnych i administracyjnych lub bezpośrednie wejście kapitałowe, firmom zajmującym się wprowadzaniem technologii energoooszczędnych lub alternatywnych źródeł energii. Budynki użyteczności publiczne powinny przejść audyt energetyczny umożliwiający zmniejszenie w nich zużycia energii cieplnej i elektrycznej. W procesie planowania przestrzennego należy pamiętać o zachowaniu odpowiednich terenów pod przyszłe fermy wiatraków, pompy cieplne, instalacje paneli słonecznych. Zachowanie w pobliżu miast terenów uprawnych umożliwi utrzymywanie dostępu do produkowanej żywności w rozsądnej odległości, a tym samym zmniejszy zużycie energii w transporcie. Przy renowacji budynków komunalnych można wprowadzić zarówno pasywne, jak i aktywne systemy ogrzewania słonecznego. Jeżeli rynek energetyczny podlega deregulacji i zakłady energetyczne konkurują o klientów, zadaniem samorządu jest informowanie mieszkańców o możliwości wyboru zakładów korzystający w największym stopniu z energii produkowanej ze źródeł odnawialnych. W Szwecji Swedish Society for Nature Conservation, wprowadziło specjalne oznaczenie nazywane “Bra Miliöval” (“Dobry ekologiczne wybór”), dla firm dostarczających prąd produkowany ze źródeł alternatywnych. Mimo, iż oczywiście odbiorca końcowy nie może być pewny w jaki sposób zostały wyprodukowane wykorzystywane przez niego elektrony, to takie działanie promuje

zakłady mające podpisane umowy z największą liczbą producentów energii odnawialnej. Władze lokalne mogą kontrolować, czy lokalni dystrybutorzy energii elektrycznej faktycznie korzystają z usług producentów energii odnawialnej i wymagać także od innych działających na lokalnym rynku zakładów energetycznych, aby kupowały energię od takich producentów.

Zróżnicowane lub progresywne systemy opłat za energię również mogą przyczynić się do bardziej racjonalnego gospodarowania energią.

Obszar nr 9
Planowanie przestrzenne

Jeżeli samorząd może wpływać na gospodarkę gruntami, jest to dobry sposób, aby promować przyjazne dla środowiska rozwiązania - zwiększanie bioróżnorodności, wsparcie dla farm produkujących żywność metodami ekologicznymi, tworzenie rynku zbytu dla produktów lokalnych. Grunty rolne powinny być chronione przed działaniami, które mogą obniżać ich żyzność w przyszłości. Samorząd może także zabezpieczyć swoje przyszłe potrzeby obejmujące zapotrzebowanie na tereny pod farmy wiatrowe, zespoły paneli słonecznych, zakłady produkujące biopaliwa, zakłady recyklingu, kompostownie, parki technologiczne ułatwiające wprowadzanie najbardziej zaawansowanych technologicznie rozwiązań do praktyki gospodarczej. Jednocześnie planowanie przestrzenne powinno być oparte na zasadzie redukowania powierzchni pod parkingi w centrach miast, centra handlowe, nowe drogi, czy wysypiska odpadów.

Obszar nr 10
Mieszkalnictwo

Każdy z nas korzystając ze środków transportu, energii, zasobów itd. staje się częścią globalnych problemów środowiskowych. Spędzamy dużą cześć naszego czasu w domu, zużywając duże ilości energii, wody, gotowych produktów, jak i surowców, wytwarzając organiczne i nieorganiczne odpady, sprzątając, gotując, prowadząc remonty, kapiąc się i korzystając z toalet. Mamy jednocześnie wiele okazji, aby poprzez indywidualne działania i wybory, wpływać na stan środowiska. Coraz częściej renowacje budynków, czy całych kwartałów dzielnic mieszkaniowych przeprowadzane są w przyjazny dla środowiska sposób. Stare domy, czy budynki mieszkalne mogą być odnawiane w sposób, który spowoduje spadek zużycia energii lub wody, a nowe budynki i domy mogą być stawiane z materiałów gwarantujących dobra izolację cieplną, małe zużycie surowców, nieszkodliwych dla zdrowia itd. Oto kilka propozycji rozwiązań, które mogą być wykorzystane w budownictwie mieszkaniowym:

- pasywne ogrzewanie słoneczne – wykorzystanie lokalizacji budynku, tak, aby mógł być one w naturalny sposób ogrzewany przez Słońce lub chłodzony przez wiatr.
- energooszczędne okna
- dobra izolacja cieplna
- wydajne energetycznie zamrażarki, lodówki, pralki
- panele słoneczne instalowane na dachach
- przydomowe oczyszczalnie ścieków
- separacja fekaliów i uryny w toaletach; wykorzystanie uzyskanych nutrientów w rolnictwie
- sortowanie odpadów w domu
- tworzenie systemu grzewczego w taki sposób, aby można było łatwo podłączać zdecentralizowane systemu ogrzewania słonecznego;
- wybór materiałów minimalizujących ryzyko szkodliwego oddziaływania na środowisko
- stworzenie systemu recyklingu materiałów pochodzących z remontów lub rozbiórek.

Należy opracować kryteria określające stopień "przyjazności dla środowiska" materiałów, metod budowy, renowacji lub remontu, a także rozwiązań użytkowych w budynkach należących do samorządu i kryteria te stosować przy ustalaniu warunków przetargu dla firm zewnętrznych. Również mieszkańcy powinni być zachęcani do ich stosowania poprzez system tanich kredytów lub dopłat. Samorządy wraz z inwestorami prywatnymi i instytucjami finansowymi mogą tworzyć konsorcja nastawione na budowę osiedli mieszkaniowych promujących proekologiczne rozwiązania budowlane.

Obszar nr 11

Edukacja i badania

Zagadnienia dotyczące ochrony środowiska i możliwości osiągnięcia rozwoju zrównoważonego powinny być zintegrowane z całością materiału edukacyjnego w szkołach podstawowych. Istnieje jednak również potrzeba uczenia o tych zagadnieniach w szkołach średnich, na studiach (i to nie tylko z zakresu nauk przyrodniczych), a także przy edukacji dorosłych, w tym np. w ramach specjalnych szkoleń skierowanych do bezrobotnych. Ważne jest, aby nauczyciele na bieżąco podnosili swoje kwalifikacje w zakresie ekologii, gdyż wiedza uczniów może okazać się większa od ich własnej. W niektórych społecznościach lokalnych, władze samorządowe mają wpływ na wyborów tematów nauczania i dzięki temu mogą kształtować go pod kątem potrzeb ekologii. Równie ważne jest jednak, aby uczniowie i studenci również mieli możliwość wpływania na własną

edukację. Wiedza, która jest im przekazywana powinna opierać się na przykładach z życia codziennego i pokazywania im, w jaki sposób poprzez indywidualne wybory wpływają na stan środowiska. Proces rekrutacji nowych nauczycieli stwarza możliwość wyszukiwania osób o wysokiej świadomości ekologicznej, a jednocześnie potrafiących przekazać swoja wiedze w sposób interesujących i możliwy do wykorzystania przez uczniów. Większość z osób obecnie aktywnych zawodowo nigdy nie była szkolona z zakresu ochrony środowiska. Samorządy powinny organizować takie szkolenia przynajmniej dla pracowników administracji lokalnej.

Obszar nr 12
Konsumpcja

Samorządy lokalne wraz z organizacjami ekologicznymi mogą i powinny odgrywać ważną rolę w procesie informowania konsumentów o odpowiedzialności, którą ponoszą za środowisko. W wielu krajach odbywa się to dzięki eko-etykietowaniu produktów, a nawet usług. Eko-etykietowanie w prosty sposób umożliwia wybory przyjazne dla środowiska i jest niezbędnym elementem tworzenia siły "zielonych konsumentów". Ponieważ europejski system eko-etykiet zwany "EU flower" wdrażany jest bardzo powoli, jego odpowiedniki muszą być wprowadzane na szczeblu krajowym. Certyfikowanie produktów pomoże konsumentom w wyborze towarów produkowanych lokalnie, energooszczędnych, nie zawierających substancji szkodliwych dla środowiska. Organizacje przyznające "ekologiczne znaki jakości" muszą być instytucjami zaufania publicznego. Certyfikaty przyznawane przez samych producentów nie spełniają zwykle tego warunku. Wybór produktów oznaczonych eko-etykietami zwiększa się coraz bardziej, chociaż proces ten różnie przebieg a w rożnych europejskich krajach. Proces ekologicznego audytu produktów musi być prowadzony w sposób ciągły, a jego wiarygodność także powinna być sprawdzana co pewien czas przez niezależnych ekspertów. Władze lokalne i organizacje pozarządowe mogą także wspierać sklepy, które oferują produkty bardziej przyjazne dla środowiska. System taki powinien opierać się na określeniu jakie kryteria muszą być spełnione przez "dobry" sklep, hotel lub restaurację. Przynależność do systemu powinna być oparta na zasadach wolontarystycznych, a kryteria z czasem coraz bardziej zaostrzane. Jednostki spełniające kryteria można wyróżniać dyplomami lub nagrodami, wykorzystywanymi później w celach marketingowych i informacyjnych, co będzie bardzo przydatne dla świadomych ekologicznie konsumentów. Trzeba pamiętać, iż klienci takich sklepów, hoteli, restauracji, barów, czy zakładów usługowych powinni w łatwy sposób uzyskać odpowiedzi na takie pytania, jak: skąd pochodzi dany produkt, w jakim stopniu proces jego wytworzenia wpływa na środowisko, w jaki sposób zostanie on zagospodarowany po skończonym okresie użytkowania

itd. Wymaga to zarówno samokształcenia obsługi takich jednostek, jak i pomocy w tworzeniu punktów informacyjnych mogących dostarczać takich danych konsumentom. W systemie tym coraz większą rolę powinien odgrywać Internet i mass-media, jako środki stosunkowo łatwego dotarcia do najszerszych kręgów konsumenckich.

Obszar no 13

Przetargi publiczne

Władze lokalne i należące do nich przedsiębiorstwa powinny stanowić przykład brania odpowiedzialności za stan środowiska. Zaostrzone kryteria ekologiczne muszą być brane pod uwagę w przypadku produktów lub usług zakupywanych za pieniądze podatników. Aby wymogi ekologiczne mogły zostać uwzględnione w procesie zamówień publicznych należy rozpocząć pracę od stworzenia listy zakupywanych produktów i usług i ustalić w jakim stopniu mogą one oddziaływać na środowisko. Substancje chemiczne i pojazdy mechaniczne powinny znaleźć się na początku tej listy. Pod uwagę należy brać cały cykl życiowy produktu, a wiec nie tylko w jaki sposób zostanie on zutylizowany po okresie przydatności, ale także w jaki sposób jego wytworzenie i użytkowanie wpłynęło na stan środowiska.

Ponieważ efekt cieplarniany jest jednym z najpoważniejszych globalnych zagrożeń obecnych czasów, zużycie paliw kopalnych musi zostać ograniczone. Tym ważniejsze jest uwzględnienie bilansu dwutlenku węgla powstającego przy wyprodukowaniu, używaniu i transporcie zamówionego produktu. Jednym ze sposobów ograniczania emisji jest zmniejszanie potrzeb transportowych poprzez użytkowanie produktów i surowców wytwarzanych lub wydobywanych lokalnie, chociaż należy pamiętać, iż nie jest to reguła. W niektórych przypadkach zamawianie produktów rolnych z odległych miejsc może mieć mniejszy wpływ na środowisko niż korzystanie z lokalnych produktów powstałych w szklarniach. Również transport nawet na dłuższe dystanse z użycie pociągów lub statków może być mniej szkodliwy dla środowiska niż transport na krótszym dystansie z użyciem ciężarówek.

Obszar no 14

Rolnictwo

Rolnictwo z ekologicznego punktu widzenia może z jednej strony być uznane za nośnik niezwykle istotnych wartości przyrodniczych i kulturowych, a z drugiej przyczynę wielu poważnych problemów środowiskowych. Małe gospodarstwa rolne stanowią oczywiście mniejsze obciążenie dla środowiska

przyczyniając się jednocześnie do zwiększania różnorodności przyrodniczej. Niestety są one coraz częściej przejmowane są przez duże, przemysłowe farmy. Polityka rolna UE faworyzuje duże, wysoko wydajne gospodarstwa rolne, chociaż istnieją także możliwości rozwoju małych, ekologicznych farm. Głównym czynnikiem ich rozwoju może być jednak wzrastające zapotrzebowanie na zdrowe produkty rolne, wytwarzane lokalnie i redukujące tym samym potrzeby transportowe. Jeżeli system subsydiów i presja konsumentów będą działały wspólnie, istnieją duże szanse na rozwój gospodarstw ekologicznych, przy jednoczesnym skracaniu dystansu pomiędzy producentem rolnym, a odbiorca. Bioróżnorodność może w ten sposób zostać zachowana na dotychczasowym poziomie, a nawet wzrosnąć, eutrofizacja wód spaść, a problem zakwaszania gruntów i powstawania przygruntowego ozonu zostać wyeliminowany.

Ponieważ Unia Europejska subsydiuje zachowanie pastwisk i łąk, należy jak najszerzej informował rolników o takich możliwościach i pomagać im w wypełnieniu odpowiednich formularzy i otrzymaniu dotacji. Również rządy powinny zdawać sobie w pełni sprawę z możliwości wykorzystania ekologicznych subwencji w ramach programów rolnych Unii. Większość krajów korzysta jedynie z niewielkiej części przeznaczonych na ten cel funduszy, płacąc jednocześnie wysokie składki, które mogą być wykorzystane bez ich kontroli zarówno na wspomaganie ekologicznego, jak i przemysłowego rolnictwa.

Jeżeli samorządy lokalne maja wpływ na sposób gospodarowania gruntami rolnymi, to powinny wymagać, aby osoby na nich gospodarujące trzymały się ścisłych ekologicznych reguł, a pewna część gruntów uprawnych powinna być przeznaczana nie bezpośrednio pod uprawę, ale dla celów rekreacyjnych lub ochrony przyrodniczej. Z drugiej strony zabetonowywanie gruntów rolnych zmniejszy możliwości produkcyjne regionu i uzależni go od dostaw z zewnątrz. Władze lokalne powinny kupować produkty rolne przede wszystkim z rynków lokalnych, szczególnie z farm ekologicznych. Samorządy maja także ważną role do odegrania przy informowaniu konsumentów o ważności wyboru produktów z farm ekologicznych oraz o ich dostępności na lokalnym rynku. Lokalne sklepy powinny nie tylko zamawiać lokalne produkty, ale także informować o miejscu ich pochodzeniu lub nawet podawać nazwisko rolnika, od którego je kupują. Władze municypalne i organizacje ekologiczne mogą współpracować przy przekonywaniu rolników i handlowców o potrzebie wprowadzenia specjalnych eko-etykiet dla produktów lokalnych.

Inwestowanie w systemy grzewcze lub energetyczne oparte na biopaliwach nie tylko redukuje zapotrzebowanie na paliwa kopalne, ale może także przyczynić się do rozwoju sektora rolnego. Poprzez systemy monitoringu środowiskowego należy wpływać na poziom zanieczyszczenia wód gruntowych, jezior i strumieni nutrientami spływającymi z pól, a także kontrolować poziom zanieczyszczenia wód i gruntu pestycydami.

Obszar no 15

Leśnictwo

Istnienie lasów zagrożone jest w skali globalnej. W Europie spotykamy się zarówno z przypadkami zmniejszania, jak i zwiększania powierzchni gruntów zalesionych. Niezależnie od tego, powierzchnia pozostałych lasów pierwotnych jest zatrważająco niska, a nadmierna eksploatacja nadal stanowi poważny problem. W krajach śródziemnomorskich problem ten wzmacniany jest przez pożary lasów i erozje warstw powierzchniowych gleby. Lasy skandynawskie cierpią z powodu zakwaszenia spowodowanego przez kwaśne deszcze, a w niektórych regionach Europy Środkowej i Wschodniej bezpośrednim zagrożeniem dla lasów jest wysokie zanieczyszczenie powietrza.

Duża liczba organizacji pozarządowych we współpracy z firmami zajmującymi się gospodarka leśną rozwija system certyfikacji produktów pozyskiwanych z lasów. Aby otrzymać certyfikację, przyznawaną przez Forest Stewardship Council, należy podjąć działania na rzecz zachowania wartości biologicznej i estetycznej lasu poprzez przestrzeganie wymogów ochrony przyrody. Zapotrzebowanie na produkty posiadające certyfikacje jest już dosyć duże, chociaż sam system znajduje się dopiero na wstępnym etapie rozwoju. Im większe będzie zapotrzebowanie ze strony rynku na takie produkty, tym większa presja na ochronę bioróżnorodności w lasach. Władze lokalne powinny informować największych odbiorców drewna na swoim rynku o możliwości i potrzebie korzystania z certyfikowanych produktów. Również produkty takie powinny być faworyzowane przy zamówieniach publicznych. Samorządy powinny także dbać o to, aby obszary zalesione miały na ich terenach powiększały się i łączyły poprzez korytarze przyrodnicze, aby zapobiec ich degradacji biologicznej. Należy pamiętać, iż popioły powstałe po spaleniu drewna używanego do ogrzewania lub produkcji energii, po kontroli ekologicznej, mogą trafiać z powrotem do lasu dostarczając mu cennych substancji odżywczych .

Obszar nr 16

Bioróżnorodność

Różnorodność biologiczna zmniejsza się gwałtownie, a industrializacja przemysłu rolnego i leśnego jest w Europie jednym z głównych winowajców. Zagrożenie dla bioróżnorodności stanowi także łowiectwo, połowy przemysłowe i niszczenie terenów zielonych przeznaczonych pod drogi i nowe osiedla mieszkaniowe.

Niekorzystne zmiany mogą być jednak powstrzymane, a nawet odwrócone. Przykłady zawarte w tej książce pokazują w jaki sposób lokalne inicjatywy mogą się do tego przyczynić.

Konsumenci mogą wybierać, jeżeli stworzy się im takie możliwości, produkty rolne lub leśne produkowane zgodnie z zasadami ekorozwoju i długofalowej ochrony bioróżnorodności. Certyfikaty pochodzenia mogą również chronić przed eksploatacja tereny szczególnie cenne przyrodniczo. Działania w tym obszarze powinny być wspólnie podejmowane przez władze lokalne, organizacje pozarządowe, leśników i rolników.

Grunty znajdujące się w posiadaniu samorządów powinny być sklasyfikowane pod katem przydatności do tworzenia terenów objętych ochroną prawną. Inwestycje powinny być prowadzone na terenach nie posiadających dużej wartości przyrodniczej. Takie obszary znajdujące się w rękach samorządu mogą być wymieniane na tereny cenne przyrodniczo będące własnością prywatną. Samorządy mogą także działać na rzec rewitalizacji lub odbudowy wartościowych kompleksów przyrodniczych, takich jak lasy, czy tereny podmokłe. Władze samorządowe powinny także gromadzić wiedze o warunkach przyrodniczych na swoim terenie, która powinna być zużytkowana przy podejmowaniu decyzji o przeznaczeniu gruntów pozostających w ich dyspozycji.

Ponieważ władzom lokalnym trudno przeznaczać znaczące sumy na wykup terenów cennych przyrodniczo, należy rozważyć alternatywne sposoby finansowania takich działań. Wykup i obejmowanie ochroną prawną niektórych obszarów powinno być finansowane z budżetu centralnego, w niektórych przypadkach warto jednak rozważyć powołanie lokalnego funduszu ochrony bioróżnorodności, zasilanego zarówno przez firmy, jak i mieszkańców danej gminy czy powiatu.

Rozwój turystyki stanowi zarówno zagrożenie, jak i szansę dla bioróżnorodności. Odpowiednio rozwinięty przemysł turystyczny może generować środki wykorzystywane później na ochronę przyrody, bez jej niszczenia. Rozwój turystyki i wynikające z niego korzyści dla społeczności lokalnych sprzyjają tworzeniu pozytywnego klimatu dla działań ochroniarskich.

Jeżeli cenne tereny przyrodnicze uległy degradacji w konsekwencji decyzji władz lokalnych należy podjąć działania na rzecz przywrócenia pierwotnych wartości tych terenów - przynajmniej na ich części. Jeżeli degradacja była spowodowana czynnikami niezależnymi od samorządu, należy negocjować formę przyrodniczej rekompensaty, czy to z prywatnymi inwestorami, czy też z władzami wyższego szczebla.

Należy nawiązywać współprace pomiędzy sąsiadującymi gminami lub powiatami w celu ochrony terenów stanowiących funkcjonalną i strukturalną całość, a znajdujących się w zarządzaniu różnych jednostek administracyjnych. Obszary przyrodnicze zagrożone lub znajdujące się w izolacji od innych obszarów powinny być łączone tzw. korytarzami ekologicznymi, którymi może być zarówno strumień, jak i pas lasu.

Rozdział 2
49 Lokalnych inicjatyw na rzecz rozwoju zrównoważonego

KOMUNIKACJA

1. Całościowy plan usług dla społeczności lokalnej w La Rochelle

W latach 80-tych mer La Rochelle podjął decyzje o rozwijaniu systemu usług dla społeczności miasta. La Rochell jest miejscowością wypoczynkowa położoną na zachodnim wybrzeżu Francji, która zamieszkuje 74 tysiące mieszkańców. Wzrastający ruch uliczny, który zaowocował zwiększonym zanieczyszczeniem powietrza i zmniejszaniem się obszarów dla pieszych, nie tylko niepokoił populacje miasta, ale także stanowił zagrożenie dla przemysłu turystycznego. Merostwo ustaliło szereg zasad, którymi należało się kierować przy rozwijaniu systemu usług komunalnych:

- prawo do mobilności dla wszystkich obywateli
- działania innowacyjne
- jakość i sprawność działania
- subsydiarność i partnerstwo
- rozwój nowych technologii
- rozwój komunikacji

Integracja różnych form transportu

Zasada stanowiącą bazę rozwoju systemu znanego jako Autoplus była integracja różnych form transportu. Projekt umożliwiał mieszkańcom wybór pomiędzy transportem indywidualnym (samochodem, rowerem lub na piechotę), a skorzystaniem z systemu komunikacji masowej. Poprzez rozwój usług komunalnych, w wyniku czego transport publiczny dostępny był przez cała dobę praktycznie w całym mieście, La Rochelle zachęciło obywateli do korzystania z transportu publicznego i pozostawienia samochodu w domu. O każdej godzinie, dzięki systemowi Autoplus możliwe jest podróżowanie “od drzwi do drzwi”. Opłaty biletowe są zróżnicowane w zależności od wybranego środka lokomocji. Oprócz tradycyjnych autobusów, usługi w systemie Autoplus świadczą łódki, rowery, taksówki, samochody i motorowery elektryczne, autobusy ekspresowe oraz specjalne autobusy dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Włączenie do systemu taksówek i rowerów umożliwiło mieszkańcom miasta dotarcie do praktycznie każdego zakamarku miasta.

Jeżeli chcesz wezwać łódź, naciśnij guzik

Łodzie używane były w La Rochelle jako środek transportu już wcześniej, ale przede wszystkim jako atrakcja turystyczna w sezonie letnim. Obecnie, podczas zimy łodzie odchodzą co piętnaście minut, a w lecie dwie łodzie odpływają w tym samym czasie. Oprócz "łodzi-autobusów" kursujących po ustalonych trasach, istnieją tzw. "passeur Autoplus", które zabierają pasażerów, w każdym kierunku, w którym sobie życzą (do muzeów, hoteli czy dzielnic zakupowych). Na każdej przystani zainstalowano przyciski, które pasażerowi naciskają, jeżeli chcą aby łódź ich stamtąd zabrała. Miasto zainwestowało także w specjalnie zaprojektowane żółte rowery, których mieszkańcy mogą używać dwie godziny za darmo, a za każdą następną godzinę muszą zapłacić 6 franków, a więc mniej niż wynosi cena biletu autobusowego. Specjalne rowerowe bilety miesięczne pozwalają korzystać z roweru za darmo także trzecia godzinę.

Autoplus jako usługa całodobowa

W skład systemu Autoplus wchodzą także taksówki. Jeżeli wybrany środek transportu nie może dowieźć cię do punktu przeznaczenia, możesz wezwać taksówkę Autoplus. Istnieje 71 miejsc, z których można zamówić taksówkę, a cena podróży jest taka sama niezależnie od czasu jazdy, odległości czy liczby pasażerów. Jeżeli wspólnie podróżują cztery osoby, koszt taksówki jest taki sam jak koszt biletu autobusowego. Włączając taksówki w miejski system komunikacyjny, władze sprawiły, iż cały system funkcjonuje sprawnie przez cały czas. System działa jako partnerskie porozumienie pomiędzy lokalna firmą transportowa a stowarzyszeniem "La Rochelle Radiotaxi" działającym jako koordynator różnych miejscowych towarzystw taksówkowych. Pomysł tej współpracy wyszedł właśnie ze strony stowarzyszenia, które dysonowało już dobrze rozwiniętym systemem zamówień telefonicznych, dzięki czemu włączenie ich w Autoplus było stosunkowo łatwym zadaniem.

Elektryczne samochody i "bus clubs"

La Rochelle dysponuje flota napędzanych energia elektryczną motorowerów i samochodów, stanowiących część systemu Autoplus. Władze miejskie zakazały ruchu samochodowego w

centrum, ale na potrzeby elektrycznych samochodów działających w systemie Autoplus zapewniły bezpłatne parkingi blisko centrum.

Rdzeń systemu Autoplus stanowią jednak autobusy. Pospieszne autobusy obsługują dzielnice mieszkaniowe i przemysłowe przez całą dobę. Istnieją także usługi znane jako “bus clubs”. Grupa do 9 osób mieszkających w pobliżu może wynająć minibus bez kierowcy i dojeżdżać wspólnie do pracy lub na uczelnię.

Prace nad rozwojem systemu Autoplus obejmowały także system biletowy i rozbudowany system informacji dla pasażerów. Dostępne są bilety na pojedynczy przejazd, całodobowe, tygodniowe, miesięczne i roczne. La Rochelle zdołało rozwinąć miejski system komunikacyjny, który stal się atrakcyjna alternatywa dla komunikacji indywidualnej poprzez planowanie strategiczne, w którym na pierwszy plan wysunięto potrzeby pasażerów.

Więcej informacji
Societe des Transport Collectifs Rochelais
Rue du Moulin de Vendome, 171 40 Lagord, France
Tel.: +33 54634 8458 Fax: + 33 54634 6631

Rowerem po Gdańsku

Celem projektu jest ograniczenie motoryzacyjnych emisji gazów cieplarnianych przez wdrożenie w Gdańsku modelowego programu ułatwień dla transportu niezmotoryzowanego. Ułatwienia te obejmują usunięcie barier infrastrukturalnych, finansowych, kulturowych i politycznych dla zrównoważonego transportu. Ważnym elementem projektu jest rozpowszechnienia wiedzy o nim prowadzące do jego wdrożenia w innych miastach Polski.

Prawie połowę środków na realizację projektu uzyskano z funduszy Global Environmental Facility. Kolejne 1, 5 mln dolarów przeznaczył na projekt Urząd Miejski w Gdańsku, a ponad 25 tys dolarów – Polski Klub Ekologiczny. Samorząd lokalny i PKE wspólnie odpowiadają za jego realizację.

Jednym z najważniejszych niedawnych trendów w Polsce jest gwałtowny wzrost motoryzacji. Jeszcze w 1989 roku na tysiąc mieszkańców przypadało ok. 135 samochodów osobowych. Wraz z reformami wolnorynkowymi sytuacja zmieniła się dramatycznie, sprzedaż nowych samochodów wzrastała nawet o 40% rocznie. Obecnie w Polsce przypada koło 240 samochodów na 1000 mieszkańców, a w większych miastach liczba ta sięga 400. Sektor transportowy w Polsce jest nieefektywny: praca przewozowa mierzona w pasażerokilometrach lub tonokilometrach na jednostkę Produktu Krajowego Brutto jest 2-3 razy wyższa, niż w krajach Unii Europejskiej. Sektor ten jest również niebezpieczny - wypadki drogowe w Polsce należą do najczęstszych w Europie (17,4 wypadków śmiertelnych na 100,000 mieszkańców rocznie, z tego ponad połowa w obszarach zurbanizowanych). Sektor transportu odpowiadał za emisję 27 776 000 ton CO_2 w 1997 roku, czyli 7,5% całkowitych emisji CO_2 w Polsce. Co więcej: o ile emisje CO2 ogółem w Polsce spadły z poziomu 477,7 milionów ton w 1988 do 362.3 milionów w 1997 roku, emisje w sektorze transportowym wzrosły z 27,6 milionów ton w 1991 do 36.8 milionów ton w 1997. Roczne zużycie benzyny wzrosło z 3,732,000 ton w 1991 do 5,400,000 ton w 1997 roku a oleju dieslowskiego - z 4,772,000 ton (1991) do 6,000,000 ton (1997).

Gdańsk, miasto, w którym realizowany jest projekt, posiada zwartą zabudowę z dużą gęstością zaludnienia i gęstą siecią drogową. Większa jego część jest płaska i nadaje się dla komunikacji rowerowej. Wraz z Sopotem i Gdynią na północy, Gdańsk tworzy większą, linearną aglomerację położoną na wybrzeżu Bałtyku wzdłuż i korytarza transportowego (drogi szybkiego ruchu, linie kolei miejskiej i tranzytowej). Władze Gdańska wydają relatywnie duże kwoty na ułatwienia dla ruchu rowerowego w porównaniu z innymi samorządami. Obecna sieć tras rowerowych sięga ok. 25 km. Dodatkowo, szereg prac remontowych na drogach poprawia warunki jazdy rowerem przez eliminację dziur - zwłaszcza na poboczach oraz przez lepsze oznakowanie, co poprawia bezpieczeństwo. Udział władz Gdańska w programie obejmuje utrzymanie proponowanej infrastruktury w całym okresie jej trwania, tj. co najmniej 15 lat.

Władze Gdańska jako pierwsze w Polsce przyjęły standardy projektowe, używając przykładów *Best practice,* takich jak podręcznik "Sign up for the Bike" opracowany przez holenderską instytucję standaryzacyjną C.R.O.W. (więcej informacji http://www.crow.nl - wydanie polskie "Postaw na rower", PKE, Kraków 1999). Standaryzacja została opracowana przez specjalistów z Politechniki Gdańskiej we współpracy z koalicją organizacji społecznych.

Zmiana zachowań komunikacyjnych zakładana w celach projektu jest wprowadzana przez budowę modelowej, podstawowej sieci tras rowerowych w Gdańsku (wydzielone drogi

rowerowe i ulice uspokojonego ruchu samochodowego) oraz towarzyszącą im kampanię na rzecz wzrostu świadomości społecznej. Projekt odnosi się również do barier instytucjonalnych i świadomościowych, ograniczających użycie roweru jako środka transportu miejskiego oraz do barier prawnych, kulturowych oraz finansowych, uniemożliwiających szersze użycie roweru w dużych miastach. Projekt integruje również podstawowy układ tras rowerowych z głównymi punktami sieci transportu publicznego. Proponowane inwestycje infrastrukturalne poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego i mają korzystny wpływ na dostępność transportu dla mniej zamożnych, młodszych czy niepełnosprawnych mieszkańców. Wreszcie projekt pozwala poprawić jakość powietrza w miastach, zmniejszając emisje krytycznych zanieczyszczeń pochodzących ze spalania benzyny i oleju dieslowskiego.Projekt korzysta z istniejących możliwości wsparcia dla "miękkiej mobilności" (np. rowery miejskie, stroje przeciwdeszczowe dla rowerzystów, przyczepki rowerowe, komercyjne stojaki dla rowerów i przechowalnie rowerowe). Co istotne, istnieje szeroka gotowość społeczna do wykorzystania rowerów w miastach, jak wynika z badań społecznych wykonanych na zlecenie Polskiego Klubu Ekologicznego w 1999 i 2000 roku. O ile 43% respondentów twierdzi, że samochód byłby ich idealnym środkiem, transportu, to rower zajął drugie miejsce – otrzymał bowiem aż 21.4% wskazań. Około 60% respondentów akceptuje zwiększone wydatki na drogi rowerowe, nawet kosztem wydatków na drogi dla samochodów. Rozpowszechnienie doświadczeń i danych zebranych w trakcie projektu gdańskiego w innych regionach polski, wśród samorządów i funduszy ochrony środowiska oraz innych instytucji finansujących ochronę środowiska i rozwój. Ten element ma na celu wzrost społecznej akceptacji roweru jako środka transportu miejskiego.

Projekt wychodzi także naprzeciw nowym wytycznym w zakresie polityki transportowej w miastach zawartym w Nowej Polityce Transportowej, przyjętej przez polski rząd 18. października 2001; wspiera Politykę Ekologiczną Państwa oraz "Strategię zrównoważonego rozwoju kraju do 2025 r." i pomaga wdrożyć Ramową Konwencję ONZ nt. Zmian Klimatycznych, ratyfikowaną przez Polskę 28. lipca 1994.

Projekt jest rezultatem oddolnych działań organizacji pozarządowych, promujących rower jako środek transportu miejskiego i współpracujących z Urzędem Miejskim w Gdańsku i korzysta z wszelkich istniejących w Gdańsku inicjatyw i rozwiązań rowerowych - w tym z doświadczeń i pomocy Społecznego Zespołu Konsultacyjno-Doradczego. SZKD składa się z dyrektorów wydziałów i agend urzędu miasta (Infrastruktury, Rozwoju, Zarządzania ruchem, Ochrony Środowiska), przedstawicieli uczelni wyższych, planistów miejskich oraz szerokiej

reprezentacji działaczy rowerowych. Obecnie cała infrastruktura w Gdańsku musi być zgodna ze Standardami Projektowymi przyjętymi przez władze Gdańska i opracowane przy udziale NGO i ekspertów rowerowych z wykorzystaniem wzorcowych przykładów Najlepszej Praktyki (*Best practice*). To oznacza m.in. odpowiednie rozwiązania projektowe (łuki, jakość nawierzchni itp.). Projektowanie, budowa i odbiór techniczny nowych lub modernizowanych dróg rowerowych stanowią proces, w którym uczestniczą organizacje społeczne; w poważniejszych przypadkach uczestniczy cały SZKD.

Większa część pomocy finansowej zostanie przeznaczona na prace projektowe i budowlane w Gdańsku (wydzielone drogi rowerowe, uspokojenie ruchu). Część grantu GEF (5%) zostanie przeznaczona na kampanię promocji i udziału społecznego, wdrażaną przez organizacje społeczne. Kampania ma dotrzeć do 80% mieszkańców i przekonać ich do używania nowo powstałej infrastruktury rowerowej. Innym ważnym elementem projektu jest rozpowszechnienie wiedzy i doświadczenia oraz jego replikacja w innych miastach. Ta część projektu będzie wdrażana przez Polski Klub Ekologiczny z budżetem stanowiącym kolejne 5% pomocy finansowej GEF.

Proponowana infrastruktura będzie funkcjonować przynajmniej 15 lat; przy założonym ograniczeniu wzrostu użycia samochodów i zastąpieniu ich rowerami w ciągu 5 lat, doprowadzi ona do ograniczenia wzrostu emisji CO2 o 250 tys. ton w ciągu 10 lat. Autorzy projektu zakładają, że podobne rozwiązania zostaną opracowane i wdrożone w innych miastach. Synergiczne korzyści projektu obejmą zmniejszenie emisji toksycznych zanieczyszczeń w miastach, ograniczenie liczby wypadków oraz poprawę ogólnej jakości życia, np. przez poprawę mobilności słabiej uposażonych grup ludności.

Więcej informacji:

2. Bezpłatna komunikacja autobusowa w Ockelbo

Ockelbo jest rolniczą gmina leżącą na północ od Stolicy Szwecji- Sztokholmu. Zamieszkuje ją 6400 osób. Publiczny system komunikacji był w gminie słabo rozwinięty a jakość usług niezbyt wysoka. Autobusy w Ockelbo często jeździły puste, chociaż i tak gmina musiała płacić za utrzymanie linii autobusowych. Władze gminy stanęły przed pytanie, czy zredukować usługi transportu publicznego, czy raczej zwiększyć liczbę pasażerów. Wybrano ten drugi wariant.

Nowy rozkład jazdy - wzrost liczby pasażerów bez wzrostu kosztów

W Szwecji władze lokalne maja obowiązek zapewnić usługi komunikacyjne osobom niepełnosprawnym, starszym oraz dzieciom dojeżdżającym do szkół. Początkowo jedynie na kilku wybranych trasach, a w miarę upływu czasu na wszystkich, wprowadzono darmowe przejazdy dla mieszkańców gminy. Liczba pasażerów wzrosła 5-10-krotnie. Przyrost liczby pasażerów był tak duży, iż lokalni politycy zdecydowali się zrezygnować ze wszelkich opłat.

Duże autobusy zostały wymienione na większą ilość mniejszych, dzięki czemu można było 4-krotnie zwiększyć częstotliwość ich kursowania. Zmieniono również trasy przejazdów, tak aby dotrzeć jak największej liczby gospodarstw rolnych. Chociaż mieszkańcy gminy nie musieli płacić za przejazdy, obciążenie lokalnego budżetu nie zmieniło się, dzięki zwiększeniu efektywności systemu, a także włączenie do niego przejazdów, które gmina i tak wysoko subsydiowała do tej pory, tj. przejazdów osób starszych, niepełnosprawnych i uczniów. Liczba pasażerów korzystających z usług transportu publicznego w skali jednego roku zwiększyła się z 10 000 do 40 000.

Malejące zanieczyszczenie

Aby usługi stały się jeszcze bardziej atrakcyjne, rozkład jazdy autobusów skorelowano z czasami przyjazdów i odjazdów lokalnych pociągów. Ułatwiło to dotarcie do pracy dojeżdżającym do leżących w pobliżu miejscowości. Rozbudowany system komunikacyjny ułatwił także podróże osobom starszym i niepełnosprawnym, a także tym którzy nie posiadają samochodu. Władze gminy oceniają, że nowy system przyczynił się do redukcji emisji dwutlenku węgla o 60 ton, a węglowodorów i tlenków azotu o 1 tonę, ze względu na spadek liczby podróży odbywanych prywatnymi samochodami. W celu zwieszenia atrakcyjności transportu publicznego, władze samorządowe zamierzają wprowadzić system gwarantujący, iż pasażerowi powracający z okolicznych miast i przesiadający się w Ockelbo dotrą do domu tego samego dnia, nawet w przypadku, jeżeli ich autobus lub pociąg spóźni się na ostatnie połączenie.

Więcej informacji:

Ockelbo Municipality, 816 80 Ockelbo, tel. +46 297 555 00, fax. +46 297 55 510.

3. Jak ograniczono korzystanie z prywatnych samochodów w Bremie

Brema w Niemczech w celu zmniejszenia emisji z samochodów wprowadzono system pod nazwą "StadtAuto". Został on zainicjowany przez grupę mieszkańców zatroskanych pogarszającym się stanem środowiska w ich mieście. Zdecydowali się oni zrezygnować z posiadania własnych samochodów i zamiast tego korzystać wspólnie z kilku dzierżawionych. Władze miejskie Bremy okazały zainteresowanie projektem i zdecydowały się poprzeć go finansowo. Początkowo 22 osoby dzieliły się 3 samochodami. Obecnie ponad 1000 osób korzysta z ok. 60 aut.

Celem projektu było umożliwienie mieszkańcom miasta korzystania z samochodu w sytuacji, gdy go potrzebują bez konieczności jego zakupu na własność. Ponieważ tradycyjny serwis komunikacji masowej nie zaspokaja wszystkich potrzeb komunikacyjnych, szczególnie w dużych miastach, samochód czasami staje się najbardziej wygodnym środkiem komunikacji. Władze Bremy pracują jednocześnie nad ograniczeniem ilości aut w centrum miasta, a system "StadtAuto" jest jednym ze sposobów prowadzących do tego celu. "AutoStadt" system oszczędza pieniądze swoich uczestników (gdyż nie muszą oni płacić za utrzymanie własnego samochodu), środowisko i miejsce w mieście (według badań szwajcarskich uczestnicy systemu korzystają z aut o ok. 50% rzadziej niż właściciele prywatni).

Aby dołączyć do "StadtAuto" należy zapłacić depozyt w wysokości 1000 marek oraz opłatę wstępna wynoszącą 250 marek na pojedyncze gospodarstwo domowe. Opłaty miesięczne za korzystanie z systemu wynoszą od 20 do 25 marek. Samochody są rezerwowane poprzez centralny system rezerwacji i mogą być wypożyczane na godziny, dni lub tygodnie. Kierowca płaci opłatę za przejechane kilometry. Obejmuje ona ubezpieczenie i paliwo. Samochody parkowane są w różnych punktach miasta. Kluczyki od samochodów przechowywane są w skrzynkach dostępnych dla uczestników systemu dzięki posiadanym przez nich indywidualnym kluczom. Po skorzystaniu z samochodu, powinien on zostać odstawiony na najbliższy parking, czysty, zatankowany i bez uszkodzeń. Spotkania dla mieszkańców Bremy zainteresowanych programem odbywają się w każdy wtorek i czwartek. Każdy może przyłączyć się do systemu i podczas okresu próbnego płacić jedynie za faktycznie przejechane kilometry, bez depozytu 9 opłaty członkowskiej.

Podobne systemy rozwijają się w innych krajach europejskich, które wspólnie utworzyły organizacje European Car Sharing. Obecnie stowarzyszenie to liczy 250 miast, a członkowie

systemu StadtAuto lub podobnych mogą wypożyczać samochody, we wszystkich miastach należących do organizacji.

Więcej informacji:

European Car Sharing, Feldstrasse 13 B, 282 03 Bremen, Germany
Tel: +39 421 71045, fax:+39 421 74465.

4. Kopenhaga – rowerowa stolica Europy?

Kopenhaga ma długa tradycję komunikacji rowerowej. W latach 50-tych liczba rowerów na ulicach była 6-krotnie wyższa niż obecnie. Obecnie władze miasta dążą do tego by rower stał się znowu najpopularniejszym środkiem transportu. Liczba mieszkańców dojeżdżających do pracy rowerem jest już znacząca i wynosi ok. 34% w porównaniu z 31% podróżnych używających samochodów i 31% używających komunikacji masowej. Rozwój systemu komunikacji rowerowej jest równocześnie wkładem miasta w realizacje projektu WHO "Zdrowych Miast", gdyż jazda na rowerze nie tylko pomaga ograniczyć zniszczenie środowiska, ale poprawia także kondycję i zdrowie mieszkańców miast.

Rowerowy bilans i "zielone trasy"

Kopenhaga jest pierwszym miastem na świecie, które wprowadziło dokładny monitoring korzystania z roweru. Tzw. Mapy rowerowe pokazują, jakie tereny w mieście są szczególnie interesujące dla rowerzystów, jaka jest długość tras rowerowych, ich obciążenie, ile osób używa roweru, jak wiele wypadków ma miejsce z udziałem rowerzystów. Dzisiaj w Kopenhadze istnieje ponad 300 kilometrów dróg rowerowych. Sieć dróg zawiera również tzw. "zielone trasy", które maja uczynić podróżowanie z jednego krańca miasta na drugi łatwiejszym. Drogi te są skonstruowane w taki sposób, aby ominąć jak najwięcej potencjalnych przeszkód dla rowerzystów – takich jak światła drogowe, wysepki autobusowe lub inne drogowe utrudnienia. Na kilkanaście różnych sposobów postarano się, aby życie rowerzysty było łatwiejsze, a ryzyko wypadku mniejsze. Na światłach rowerzyści zatrzymują się często w specjalnie wyznaczonej strefie przed samochodami, dzięki czemu mogą szybciej ruszyć, a 23% zielonych świateł w mieście zapala się szybciej dla rowerzystów niż dla samochodów. Drogi jednokierunkowe dzięki

decyzjom władz miejskich stały się w wielu miejscach drogami dwukierunkowymi dla rowerzystów. Innym ważnym czynnikiem sprzyjającym rozwojowi tej formy transportu jest duża liczba bezpiecznych parkingów. Władze samorządowe stworzyły ponad 3300 miejsc parkingowych dla rowerów, a w najbliższej przyszłości liczba ta będzie wzrastać kosztem miejsc parkingowych dla samochodów.

Pożyczanie roweru

Kopenhaga wprowadziła również system wypożyczalni rowerów. Za niewielka, zwrotną opłatą można skorzystać z jednego ze 1700 rowerów, wyposażonych w specjalne opony odporne na przebicie oraz koszyki na zakupy. Rowery, które wypożycza się na podobnej zasadzie jak wózki w supermarketach są jednocześnie jeżdżącymi reklamami, dzięki czemu można było sfinansować cały projekt. Aby odzyskać kaucje należy skorzystać ze specjalnego klucza, dzięki czemu rowery mogą być używane jedynie w Kopenhadze. Inną częścią strategii jest przekonanie firm działających w mieście do korzystania rowerów zamiast samochodów służbowych. Tylko w 1995 roku, władze miejskie zaproponowały 50 firmom zaopatrzenie ich w darmowe rowery pod warunkiem przejechania na nich co najmniej 200 km lub odbycia 50 podróży podczas 3 miesięcy. Jedynie 5 z 50 firm nie wzięło udziału w tym programie. Cały czas prowadzone są prace, aby Kopenhaga stała się jeszcze bardziej przyjaznym miastem dla rowerzystów. Badania sondażowe pomagają ustalić wciąż istniejące problemy. Miasto udowodniło programem "Village Bicycle Project" iż uważa rower za poważną alternatywę komunikacyjna w stosunku do transportu indywidualnego, a projekt taka długa, jak władze miejsce są pewne swych celów, można uznać za sukces.

Więcej informacji:
Fonden Bycyklen i Köpenhamm, Nyhavn 61, 1051 Copenhagen K. Denmark. Tel: +45 33339077
Om Cykelregnskapet, Copenhagen Town Hall, Magistratens 4. 1599 Copenhagen V, Denmark. Tel. 45 33 662041, fax. +45 33 667080.

35. Ekologiczne nagrody dla sklepów z żywnością w Sztokholmie

Dzięki akcji nagradzania sklepów z żywnością spełniających ostre kryteria ekologiczne, "zieloni" konsumenci w Sztokholmie zdobyli wiedzę nie tylko o tym jakie, posiadające specjalnie oznaczone produkty kupować, ale również w jakich sklepach. Z inicjatywy władz miejskich Sztokholmu została powołana grupa Agenda21, w skład której weszły największe sieci sklepów z żywnością i Departament Ochrony Środowiska Sztokholmu. Powstała grupa robocza rozpoczęła przyznawanie ekologicznych dyplomów sklepom spełniającym określone kryteria ekologiczne. Wybrane sklepy musiały uzyskać określona liczbę punktów pokazujących jak bardzo mają ekologiczny profil. Spośród 250 sklepów, które zgłosiły się do pierwszego konkursu, dyplomy przyznano 35. Przy procedurze wyboru kryteriów współpracowały trzy największe szwedzkie sieci sklepów z żywnością oraz lokalny oddział największej szwedzkiej organizacji ekologicznej - Swedish Society for Nature Conservation. Kryteria zostały ustalone na okres 2 lat, po czym zostaną one przejrzane ponownie i zaktualizowane. Kryteria te można podzielić na dwie grupy - jedne dotyczące wyboru produktów w sklepach, a drugie z działalnością sklepu. Aby uzyskać dyplom, sklep musi zdobyć co najmniej 24 punkty z listy A i 19 punktów z listy B, obejmującej takie sprawy, jak wybór środków czyszczących, czy kompetencje obsługi w dziedzinie produktów przyjaznych dla środowiska. Listę A można podzielić dodatkowo na 7 różnych kategorii i w każdej z nich sklep musi uzyskać minimalną wymaganą ilość punktów - w kategorii owoce i warzywa - 4 punkty, mięso, produkty mleczne i jajeczne - 4 punkty, pieczywo - 6 punktów, dżemy i syropy - 1 punkt, produkty chemii domowej - 5 punktów, produkty papierowe - 2 punkty, produkty rożne - 2 punkty. Lista B składa się z 8 kategorii- zagospodarowanie odpadów i recykling - 5 pkt., wiedza pracowników na temat produktów przyjaznych dla środowiska - 2 pkt (dodatkowy punkt sklep mógł uzyskać zatrudniając osobę odpowiedzialną za ochronę środowiska), procedury pro-ekologiczne wprowadzone przez sklep - , chemikalia - 3 pkt, zagospodarowanie przestrzeni biurowej - 1 pkt, konsumpcja energii - 1 , działalność informacyjna - 1, wprowadzanie toreb wielokrotnego użytku i możliwości powtórnego napełniania przyniesionych przez klientów pojemników- 3 pkt. Dodatkowo sklep musi stosować się do rożnych systemów znakowania produktów przyjaznych dla środowiska. Najbardziej znanymi z nich w Szwecji są KRAV (dla żywności ekologicznej), Swan (system rządowy), Falcon (system wprowadzony przez Swedish Society for Nature Conservation), EU Flower, Eloff (system oceny energooszczędności produktów) i TCO dla komputerów i urządzeń peryferyjnych.

Sklep ma prawo użyć przyznanego dyplomu w działaniach marketingowych, Dyplom jest ważny przez rok. Po tym okresie sklep podlega ponownej ocenie i aby powtórnie otrzymać dyplom

musi uzyskać większą niż poprzednio ilość punktów. Dzięki akcji wzrosła liczba sprzedawanych w nagrodzonych sklepach produktów z oznaczeniem "przyjazności dla środowiska" (eco-labelling). Z doświadczeń projektu korzysta obecnie wiele innych miejscowości w Szwecji.

Więcej informacji:
Environmental Protection Department
City of Stockholm
Box 38024, 100 64 Stockholm, Szwecja
Tel: +46 8 6169617,
fax: +46 8 6169860

WSPÓŁPRACA POMIĘDZY MIASTAMI BLIŹNIACZYMI

38. Współpraca pomiędzy Mutare w Zimbabwe i miastem Haarlem w Holandii

Współpraca pomiędzy Mutare w Zimbabwe i Haarlemem zaczęła się w 1996 roku, kiedy to władze miejskie Haarlemu zadecydowały o rozpoczęciu projektu miast bliźniaczych z wybraną miejscowością w Afryce. Holenderskie organizacje zajmujące się sprawami ochrony środowiska, pokoju i ochrony zdrowia zostały poproszone o wskazanie miasta, które mogłoby najbardziej skorzystać na tego typu współpracy. Wybór padł na Mutare w Zimbabwe, gdyż kraj ten ma stosunkowo dobrze rozwiniętą infrastrukturę, angielski jest tam językiem oficjalnym i nie jest on wciągnięty w żadną wojnę. Współpraca pomiędzy miastami skupiła się na takich zagadnieniach jak ochrona przyrody, edukacja, ekologia, warunki mieszkaniowe i sprawy gospodarcze. Pierwszy projekt dotyczył opracowania planu zagospodarowania odpadów w Mutare. Pracownicy administracji odpowiedzialnej za ochronę środowiska z Haarlemu współpracowali w tej kwestii z pracownikami departamentu ochrony zdrowia w Mutare. Plan zakładał oddzielenie rożnych kategorii odpadów, kompostowanie odpadów biologicznych i odpowiednią kontrolę na zagospodarowaniem odpadów niebezpiecznych. Wszyscy pracownicy służb odpowiedzialnych za gospodarkę odpadami zostali przeszkoleni podczas warsztatów odbywających się zarówno w Haarlemie, jak i Mutare. Władze miejskie dostarczyły również częściowo sprzęt niezbędny do zagospodarowania odpadów.

Regionalny zakład energetyczny z Haarlemu zainicjował także kontakty ze swoim odpowiednikami z Zimbabwe. Celem wspólnego projektu było stworzenie systemu lamp ulicznych w biednych dzielnicach Mutare. Organizacje pozarządowe pomogły szpitalowi w Mutare zdobyć panele słoneczne, zaopatrujące w energię lodówki i zamrażarki oraz sprzęt sterylizujący.

Władze miejskie Haarlemu prowadzą również projekt ”Mieszkańcy Haarlemu kształtują swoją przyszłość”, którego celem jest , wspólne z mieszkańcami, organizacjami pozarządowymi i biznesem zaplanowanie zrównoważonego rozwoju miasta. Kryteria zrównoważonego rozwoju miast opracowywane są we współpracy z Mutare i innymi miastami bliźniaczymi Haarlemu - Svetla z Czech i Thame z Wielkiej Brytanii.

Więcej informacji:
International Co-operation Office
Gemeente Haarlem, PO Box 511, 2003 PB Haarlem, Holandia
tel: +31 23 5113056, fax: +31 23 5113440.

NARZĘDZIA OCENY PODEJMOWANYCH DZIAŁAŃ

- 39. Angielski system oceny działań w ramach Agendy 21Wiele miast w Wielkiej Brytanii opracowało system łatwych do zmierzenia wskaźników pomocnych w długoterminowej ocenie i rozwoju programów zrównoważonego i ekologicznego rozwoju. Jednym z najlepiej rozwiniętych systemów jest ten, opracowany przez Forum Lokalnej Agendy 21 w Bedfordshire. Zastosowany system wskaźników oparty jest na godnej polecenia zasadzie kombinacji czynników ekonomicznych, ekologicznych i społecznych. Rozwój systemu był możliwy dzięki współpracy pomiędzy specjalistami z zakresu planowania przestrzennego, ochrony środowiska, transportu, ekonomii i spraw kultury. Rada Samorządów Lokalnych prowadząca prace nad wprowadzeniem podobnego systemu oceny w całej Wielkiej Brytanii wyznaczyła kilka podstawowych zagadnień, które powinny być brane pod uwagę, takich jak: racjonalne zużycie zasobów i ograniczenie tworzenia odpadów;zanieczyszczenie powietrza
- bioróżnorodnośćograniczenie potrzeb komunikacyjnychsprawny system zaopatrzenia w wysokiej jakości żywność i wodętworzenie przynoszących satysfakcje miejsc pracy

- poprawa warunków zdrowotnych
- ułatwiony dostęp do mieszkań, dóbr, usług i kontaktów społecznych dla wszystkich mieszkańców
- bezpieczeństwo
- dostęp do edukacji i informacji
- udział społeczny w podejmowaniu decyzji
- ułatwienie dostępu do terenów zielonych

1. bardziej powszechny udział w wydarzeniach kulturalnych i aktywności rekreacyjnej. Na podstawie tej listy w Bedfordshire przygotowano dokument "System wskaźników do oceny działań na rzecz Lokalnej Agendy 21". Przy wyborze wskaźników kierowano się następującymi zasadami: przyjęte wskaźniki powinny mieć szczególne znaczenie dla obszaru, na którym będą stosowanewartości wskaźników powinny być łatwe do ustalenia i cyklicznie monitorowane i aktualizowanewskaźniki powinny być czytelne i zrozumiałe, ale jednocześnie oparte na wiedzy naukowej.Wskaźniki zostały zebrane w postaci 21 punktowej listy, która prawdopodobnie może zostać po niewielkich zmianach przyjęte praktycznie we wszystkich miastach europejskich.Powierzchnia terenów zielonychPowierzchnia obszarów chronionych
2. Ilość energii produkowanej ze źródeł odnawialnych
3. Inwestycje w usługi komunalne w porównaniu z nakładami na budowę drógStopień zanieczyszczenia powietrza
4. Łączna długość rzek i strumieni o dobrej jakości
5. Emisja dwutlenku węgla w przeliczeniu na gospodarstwo domoweIlość odpadów podlegających recyklingowiPowierzchnia obszarów zielonych w porównaniu z powierzchnia dróg i parkingów samochodowych
6. Powierzchnia lasów należących do miasta
7. Liczba bezrobotnych pozostających dłuższy czas bez pracy
8. Łączna liczba miejsc pracy w 10 największych zakładów w mieście
9. Powierzchnia obszarów opuszczonych i zaniedbanych **Deprivation level**Wielkość populacji osób bezdomnych i zależnych od pomocy społecznej
10. Wielkość populacji osób zamieszkujących centrum i obrzeża miasta.
11. Liczba wypadków drogowych i rozbojów na 1000 mieszkańców

12. Liczba gospodarstw domowych z utrudnionym dostępem do podstawowych usług Wielkość terenów zielonych na 1000 mieszkańcówLiczba budynków użyteczności publicznej przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych

Liczba mieszkańców z astmą lub rakiem skóry na 1000 mieszkańców.Wskaźniki te mogą nam pomóc w znalezieniu odpowiedzi napytania

- w jakiej sytuacji znajdujemy się obecniew jakim kierunku powinniśmy podążyć i w jaki sposób zmieni to naszą sytuacje

czy osiągnęliśmy zamierzone celeWskaźniki mogą również pomóc w sformułowaniu celów cząstkowych oraz długoterminowej wizji rozwoju. Mając możliwość mierzenia zachodzących zmian, można łatwiej o nich dyskutować. Więcej informacji:

Bedfordshire County Council

County Hall

Cauldwell Street

Bedfrod MK42 9AP

Tel: +44 1234 363222, fax: +44 1234 228619

The Local Government Managment Board

Laydon house 76-86

Turnmill street, London EC1M 5Qu

Tel: +44 171 296 66 00, fax: +44 171 296 66 66 40. Holtreim rozwija system oceny produktów i planów rozwoju z ekologicznego punktu widzenia

Holtreim w Niemczech rozwinęło system, dzięki któremu wszystkie projekty, plany, usługi i produkty tworzone przez władze municypalne mogą być oceniane pod względem ekologicznym. W 1986 roku władze miejskie zadecydowały, ż wszelka ich działalność była oceniana pod względem wpływu na środowisko. Urząd miejski rozpoczął wymianę szkodliwych produktów, takich jak np. detergenty, na środki przyjazne dla środowiska. Szybko zorientowano się, iż niezbędny jest całościowy system pomocny przy ocenianiu produktów. W 1987 roku władze lokalne podjęły decyzję o ocenie wszelkich projektów, tworzonych w ramach municypalnych planów rozwoju. Inne niemieckie miasta, takie jak Karlsruhe i Baden-Wirrtenbergia dysponowały już materiałami, które okazały się przydatne również dla Holtreim. Ocena skutków poszczególnych inwestycji dla środowiska budowana jest w oparciu o trzy różne formularze ocen. W pierwszym formularzu oceniane są możliwe konsekwencje realizacji planów lub

projektów dla środowiska. Raporty są przygotowywane w oparciu o to jakie efekty będzie miał projekt na obszary zabudowy rodzinnej, zanieczyszczenie powietrza, poziom hałasu, zasoby wód gruntowych, zanieczyszczanie gruntu, wietrzenie powierzchniowe oraz na faunę i florę danego obszaru. Kolejny formularz służy do oceny w jaki sposób produkty używane przez urząd miejski wpływają na środowisko. Pod uwagę brane są wszystkie oddziaływania od momentu produkcji, przez użytkowanie i utylizację. Procesy produkcyjne oceniane są pod względem wpływu na zdrowie, wypadki, powstawanie odpadów radioaktywnych, zużycie wody i potrzeby transportowe. Ocena dokonywana jest poprzez przyznawanie punktów projektom inwestycyjnym i produktom. Suma przyznanych punktów decyduje o tym, czy projekt zostanie wdrożony lub projekt zrealizowany. Jeżeli produkt nie uzyska wymaganego minimum punktów, ale jest niezbędny lub brakuje jego substytutów, oceniany jest pod względem dodatkowych kryteriów, które musi spełniać. Kolejny formularz ewaluacyjny dotyczy produktów lub projektów alternatywnych. System oceny ekologicznej nie jest podstawowym narzędziem podczas procesów decyzyjnych, ale pozwala lokalnym politykom podejmować decyzje faworyzujące zdrowsze środowisko.

Wiecej informacji: Samtgemeinde Holtreim, Auricher Strasse 9, D-26556 Westerholt, Tyskland, Niemcy
tel:+49 4975 8810

41. LA –EMAS – System zarządzania ekologicznego w Hereford w Wielkiej Brytanii

Władze miejskie Hereford, jako pierwsze w Wielkiej Brytanii przystąpiły do programu LA-EMAS. EMAS (Eco-Managment and Audit Scheme) jest koordynowanym przez Unię Europejska dobrowolnych audytów środowiskowych dla przemysłu. W Wielkiej Brytanii również władze miejskie maja możliwość zarejestrowania się jako ekologiczni audytorzy.
Aby się zarejestrować, władze municypalne musza zidentyfikować efekty ekologiczne własnej działalności oraz opracować plany rozwoju zrównoważonego. Plany te musza dokładnie określać, w jaki sposób założone cele zostaną osiągnięte. Należy także powołać organizacje nadzorująca i wprowadzającą w życie założenia programu. Co roku dokonywana jest ocena sytuacji i określony stopień realizacji założonych celów. Wyniki oceny przedstawiane są w specjalnym raporcie. Dostępnym dla wszystkich mieszkańców. Przynajmniej co trzy lata niezależny audytor sprawdza stopień zgodności realizowanych działań z założonymi celami.

Urząd Miejski Hereford jest odpowiedzialny za gospodarkę gruntami, planowanie, pozwolenia budowlane, ochronę środowiska, utrzymanie parków, zagospodarowanie odpadów, utrzymywanie publicznych parkingów samochodowych itd. 85% podatków lokalnych przeznaczanych jest na utrzymanie szkół, bibliotek, dróg i opiekę społeczną. Sprawy ekologii staja się coraz bardziej zintegrowane z innymi działaniami władz. Ekologiczne zasady wprowadzone przez Hereford gwarantują, iż sprawy ochrony środowiska nie zostaną "odłożone na bok", również w przypadków prac zlecanych podmiotom niezależnym.

Samorząd rozpoczął prace poprzez wykonanie audytu ekologicznego, pokazującego, w jaki sposób działalność władz miejskich wpływa na środowiska, i w jaki sposób sytuacja może zostać poprawiona. Dzięki temu nastąpiła także priorytatyzacja celów. Dokonano oceny odpowiedzialności jaka ponosi miasto, za równe oddziaływania ekologiczne. Każdemu z nich przyznano określoną punktacje. Wszystkie czynniki, na które miasto miało wpływ i które uzyskały odpowiednia minimalna liczbę punktów zostały włączone do planów zrównoważonego rozwoju. Wszystkie działania mogły być na bieżąco śledzone przez mieszkańców Hereford.

Założenia polityki ekologicznej miasta zakładają m.in., że:

Miasto będzie działać na rzecz zachowania i zrównoważonego zużycia zasobów naturalnych będących w administrowaniu lub będących własnością miasta;

Zagadnienia ochrony środowiska zostaną włączone we wszystkie polityki miejskie, programy rozwoju i plany inwestycyjne.

Informacje dotyczące ochrony środowiska powinny być dostępne na wszystkich szczeblach organizacyjnych

Władze miejskie wraz z innymi instytucjami i organizacjami będą działać na rzecz polepszenia ekologicznych i mieszkalnych warunków

Władze miejskie będą działać na rzecz polepszenia wiedzy o stanie środowiska

Lokalne potrzeby powinny być zaspokajane z lokalnych zasobów

Wskaźniki stanu środowiska powinny być monitorowane przez miasto

Została powołana grupa robocza ds. promocji ekologii do nadzorowania wdrażania polityki ekologicznej. Kierowana jest ona przez przewodniczącego Rady Miasta. Specjalna grupa złożona z przedstawicieli różnych działów administracji miejskiej jest odpowiedzialna za koordynacje działań podejmowanych przez miasto. Ponad 60 urzędnikom przydzielono specjalne zadnia związane z realizacja programu.

Ukazujący się co roku raport obrazujący postępy prac składa się z dwóch części – pierwsza z nich zajmuje się działaniami władz miejskich dotyczącymi takich zagadnień, jak zużycie energii w budynkach należących do miasta, zagospodarowanie odpadów, jakość powietrza, zagadnienia komunikacyjne, ochrona przyrody itd. Druga cześć zajmuje się bezpośrednio urzędem miasta – zużyciem energii w budynkach administracyjnych, działalnością edukacyjna wśród pracowników, możliwością udziału mieszkańców w pracach władz miejskich i dostępem do informacji. Wprowadzenie tego programu pozwoliło władzom miejskich lepiej zorientować się, w jaki sposób ich decyzje wpływają na środowisko i pomogło rozpocząć działania na rzecz poprawy sytuacji, w porozumieniu z innymi instytucjami, organizacjami i samymi mieszkańcami miasta.

Więcej informacji:
Environmental Promotion Unit
Town Hall
St Owens Street,
Hereford HR1 2PJ, Wielka Brytania
Tel:+44 1432 272504, fax: +44 1432-364502

42 Ekologiczne Forum Lancashire

Prace nad programem zrównoważonego rozwoju Lancashire rozpoczęły się już w 1989 roku. Lokalne organizacje pozarządowe, władze, przedstawiciele biznesu i naukowcy zostali poproszeni o wzięcie udziału w debacie poświęconej możliwości rozwiązania problemów związanych z zanieczyszczaniem wód przybrzeżnych. Rezultatem tej dyskusji było powołanie Ekologicznego Forum Lancashire, którego celem była dyskusja nad problemami środowiskowymi i przedstawianie rozwiązań różnych pojawiających się problemów. Proces ten był zgodny z rekomendacja zawartą w rozdziale 28 Agendy 21 zachęcającą władze lokalne do inicjowania współpracy międzysektorowej na rzecz środowiska. Forum Ekologiczne Lancashire szybko powiększyło się do 200 uczestników reprezentujących ponad 80 organizacji i instytucji. Forum spotyka się dwa razy w roku, a mniejsza grupa robocza raz w miesiącu, w celu monitorowania i koordynowania prac Forum. Grupa ta składa raporty Wydziałowi Ochrony Środowiska Urzędu Miejskiego, a ten z kolei Komisji Planowanie Rady Miejskiej. Dzięki działaniom Forum przedstawiciele różnych grup społecznych maja możliwość skonfrontowania na neutralnym gruncie swoich poglądów.

Uczestnicy Forum szybko zorientowali się, iż aby ocenić postępy swoich prac muszą dysponować jasnym obrazem sytuacji wyjściowej i następujących zmian. Informacji tych dostarcza regularnie powstający raport nt. sytuacji ekologicznej w regionie. Po raz pierwszy raport nazwany "Zielonym Audytem" został przygotowany w 1991 roku. Był on szeroko dystrybuowany na terenie całego hrabstwa. Około 40 000 broszur i specjalne reklamy informowały o jego powstaniu mieszkańców regionu. Działania te miały na celu zainteresowanie raportem jak największej części społeczności lokalnej. Dzięki raportowi udało się także ustalić, jakie problemy wymagają szybkiego rozwiązania. Aby usprawnić prace Forum powołano cztery mniejsze Specjalne Grupy Robocze. Pierwsza z nich zajęła się problemami związanymi z jakością powietrza, konsumpcja energii, transportem i poziomem hałasu, druga- woda, gleba, odpadami i rolnictwem, trzecia – bioróżnorodnością, krajobrazem, terenami zielonymi i rozwojem miast, czwarta – edukacją.

Każda grupa powinna po 9 miesiącach przedstawić sugestie dotyczące niezbędnych działań w jej obszarze zainteresowań. Ich praca zakończyła się wspólnym seminarium, którego rezultatem było połączenie pojedynczych sugestii w jeden program działań dla regionu. Program ten, ukończony w 1993 roku zawierał ponad 200 propozycji działań, ustalając jednocześnie instytucje lub stowarzyszenia odpowiedzialne za ich przeprowadzenie. Raport na temat stanu środowiska, przygotowywany co trzy lata miał dać odpowiedź na pytanie, czy podjęte działania przyniosły spodziewane rezultaty. Co pięć lat Forum zobowiązało się do uaktualniania programu, a dodatkowo powołało grupę roboczą do monitorowania postępów w jego wdrażaniu. Podjęło także decyzje, iż jego praca musi się koncentrować nie tylko na zagadnieniach ekologicznych, ale także społecznych i ekonomicznych. Tym samym postanowiono wprowadzić wskaźniki rozwoju zrównoważonego dla całego regionu także w tych dziedzinach. Aby proces ten przebiegał sprawnie postanowiono powołać Centra Doskonałości Ekologicznej (Centres for Environmental Excellence). Każde z centrów, prowadzone przez organizacje współpracujące z Forum, miało się zająć takimi zagadnieniami, jak edukacja, informacja i współpraca międzysektorowa. Forum zainspirowało także władze lokalne do stworzenia grupy roboczej zajmującej się oceną tego, w jaki sposób działalność samorządu wpływa na środowisko. Grupa składa się z przedstawicieli wszystkich Wydziałów Urzędu Miejskiego, spotyka się regularnie i wydaje własny biuletyn informujący o podjętych działaniach, sformułowanych zaleceniach i przyjętych programach działania.

Model działania przyjęty przez Lancashire okazał się skuteczny i efektywny. Projekty ekologiczne są obecnie zintegrowane z programami strukturalnymi, dzięki czemu ekologiczne i rozwojowe sprawy są rozpatrywane razem. Władze lokalne zdobyły dzięki współpracy z różnymi grupami, instytucjami i organizacjami cenne doświadczenie i obecnie współpraca ta jest kontynuowana. Grupy robocze składały się z osób o czasami bardzo różniących się poglądach, które jednak wspólnie musiały znaleźć rozwiązania zadawalające każda ze stron. Dzięki temu czuły się one włączone w proces decyzyjny, a tym samym bardziej zobligowane do działań na rzecz realizacji powziętych decyzji.

Źródło:

http://www.iclei.org

Więcej informacji:

Environmentasl Policy Unit

Lancashire County Council

PO Box 160, East Cliff County Offices, Preston PR1 3EX, UK

Fax:+ 44 1772 264201

43. Współpraca organizacji ekologicznych i władz lokalnych w tworzeniu Lokalnych Agend 21

Prawie wszystkie spośród 288 miast szwedzkich postanowiło rozpocząć projekty w ramach Lokalnej Agendy 21. Założenia tych programów obejmowały zarówno lepsze systemy segregacji odpadów, zmiany zasad planowania przestrzennego, troskę o czystsze i zdrowsze środowisko czy zrównoważony rozwój. Wiele spośród nich podjęło odpowiednie działania, zatrudniło kierowników projektów, przygotowało niezbędne dokumenty. Växjö jest jednym z miast o specjalnym znaczeniu dla Szwedzkiego towarzystwa Ochrony Przyrody. W 1994 roku Towarzystwo zwróciło się z propozycją współpracy do wszystkich okręgów municypalnych w Szwecji z propozycją współpracy. Punktem wyjścia do niej miało być przygotowanie projektów w ramach Lokalnej Agendy 21 do roku 1996. Växjö miało stać się modelowym przykładem współpracy pomiędzy pozarządową organizacją ekologiczną i władzami lokalnymi. Ważnymi kryteriami wyboru była stabilność polityczna w samorządzie oraz ambicje władz miejskich i determinacja w działaniach na rzecz ochrony środowiska oraz istnienie lokalnego oddziału Towarzystwa. Co szczególnie ważne, miasto już wcześniej podejmowało z sukcesem działania

na rzecz zrównoważonego rozwoju. Do projektu współpracy z Towarzystwem akces zgłosiło także 40 innych miast, co świadczyło o zainteresowaniu samorządów tą tematyką.

Szwedzkie Towarzystwo Ochrony Przyrody

Swedish Society for Nature Conservation jest najstarszą i największą szwedzką organizacją ekologiczną. SSNC działań szczeblu lokalnym, narodowym i międzynarodowym. Na szczeblu krajowym ponad 20 koordynatorów zajmuje się takimi kwestiami jak energia, rolnictwo, leśnictwo, czy transport. Od 1994 roku towarzystwo prowadzi projekt "Zrównoważony rozwój miast "nastawiony na promocję modelowych projektów związanych z wdrażaniem Lokalnej Agendy 21.

Växjö

Miasto położone jest w powiecie Kronoberg na południu Szwecji. W Växjö żyje 73 000 mieszkańców, a poziom bezrobocia sięga 6%, czyli trochę poniżej średniej dla całego kraju. Prawie połowa miejsc pracy związana jest ze służbą zdrowia, handlem i transportem. Na uniwersytecie uczy się 8000 studentów, na 25 kierunkach, które oferują ponad 100 różnych kursów z 30 przedmiotów. Firmy zaawansowanych technologii, przemysł leśny, zakłady wytwórcze, uniwersytet i jednostki badawcze tworzą bazę do rozwoju kreatywności i konkurencji. Region rozwija się zarówno poprzez imigrację ludności, jak i wysoką liczbę urodzeń, populacja powiększa się o około 1000 osób rocznie.

Ekologiczne cele

Wspólny projekt pomiędzy władzami Växjö i SSNC nosi nazwę "Växjö przyjazne dla środowiska". Władze miejskie powołały grupę robocza odpowiedzialną za wdrażanie projektu, która kontaktuje się z koordynatorem programu działającym z ramienia SSNC. Urzędnicy miejscy z grupy roboczej są odpowiedzialni za realizację projektu zgodnie z wytycznymi. Współpraca ma na celu osiągnięcie następujących długofalowych celów:

- wzrost wykorzystania odnawialnych surowców naturalnych i alternatywnych źródeł energii.
- Wzrost efektywności wykorzystania surowców naturalnych
- recykling lub powtórne wykorzystanie materiałów z działalności komunalnej
- ochrona bioróżnorodności i ekosystemów
- wycofanie z użycia substancji niebezpiecznych dla zdrowia i środowiska
- podniesienie jakości życia mieszkańców, kreowanie przyjaznych warunków socjalnych.

Jednym z niezbędnych elementów powodzenia projektu było uzyskanie wsparcia lokalnej społeczności. Jednym z jego celów stało się zatem pobudzenie motywacji mieszkańców do angażowania się w działania na rzecz środowiska.
Każdego roku, podczas prezentowania finansowego raportu rocznego, przedstawiany jest również raport na temat realizacji celów ekologicznych wypracowanych przez rożne instytucje, organizacje i nieformalne grupy. Władze Växjö wprowadziły system wewnętrznego eko-audytu dla działań podejmowanych przez różne działy administracji. Poprzez wybór 25 kluczowych wskaźników zmian, można w stosunkowo prosty sposób zilustrować zmiany zachodzące w środowisku Växjö, a tym samym stwierdzić, czy podjęte działania zakończyły się sukcesem.

Wkład SSNC polegał na umożliwieniu wymiany doświadczeń pomiędzy różnymi projektami związanymi z Agendą 21 w kraju, pomocy w przygotowywaniu materiałów informacyjnych i edukacyjnych, ocenie realizacji projektu, inicjowaniu współpracy z ośrodkami naukowymi. Jednym z konkretnych rezultatów programu w Växjö jest 30 różnych projektów, w które zaangażowane są prawie wszystkie działy administracji lokalne i zakłady komunalne. W kilku z nich przewidziano aktywny udział mieszkańców i lokalnych organizacji pozarządowych. Ich rozpoczęcie było poprzedzone 13 seminariami przygotowanymi przez SSNC i skierowanymi do rożnych sektorów. Jeden z projektów miał na celu wzrost podróży rowerowych z o 5% do roku 2005 i o 10% do 2010. W projekt zaangażowane są szkoły, stowarzyszenia rowerzystów, producenci rowerów i inne zainteresowane osoby. Rowerzyści mogą także dzwonić ze swoimi uwagami, sugestiami lub skargami na specjalną linię telefoniczną.
W celu zwiększenia procentowej ilości odpadów podlegających recyklingowi zmieniono system opłat za wywożenie śmieci, wprowadzono nowe systemy sortowania odpadów i opracowano poradnik opisujący, w jaki sposób system zamówień publicznych może promować rozwiązania służące minimalizacji ilości odpadów.
Została także zrealizowana kampania informacyjna pokazująca w jaki sposób zmiana jakości ścieków może się przyczyniać do poprawy jakości osadów z oczyszczalni ścieków, które następnie mogą zostać użyte jako nawóz.
Opracowano również listę zaleceń dotyczących opieki zdrowotnej i prewencji chorób zgodną z Agendą 21. Kampanię informacyjną poświęcono ekologicznym zakupom przeprowadzono korzystając z poczekalni biura usług socjalnych. W dzielnicach zamieszkanych głównie przez imigrantów prowadzona jest kampania na rzecz zaangażowania wszystkich mieszkańców na rzecz zrównoważonego rozwoju regionu. Wydział Planowania Przestrzennego udostępnił teren,

na którym pilotażowo wprowadzane są różne pomysłu dotyczące planowania i tworzenia terenów zielonych. W komunalnych osiedlach mieszkaniowych wprowadzono nowe regulacje zmniejszające zużycie wody i energii. Zrealizowano pomysł "ekologicznego biura", stanowiącego przykład w jaki sposób kupować jedynie materiały i urządzenia biurowe przyjazne dla środowiska. W celu lepszej realizacji projektów powołano specjalny fundusz ochrony środowiska w wielkości dwóch milionów koron.

Växjö przyjęło zalecenia Międzynarodowej Koalicji Klimatycznej dotyczące redukcji dwutlenku węgla o połowę do roku 2010. Władze miejskie postanowiły jednak pójść jeszcze dalej i uczynić z Växjö pierwsze w Szwecji miasto z prawie zerową emisją CO2. Oznacza to, iż zabronione zostanie korzystanie z paliw kopalnych. Pracę nad tym ambitnym projektem rozpoczęto od określenie całkowitego bilansu emisji dwutlenku węgla w mieście. Dzięki otwarciu nowej elektrowni zasilanej biomasą, aż 30-40% energii potrzebnej miastu będzie produkowane właśnie tam. Aby dostarczyć paliwo dla samochodów potrzebne będzie rozwinięcie produkcji alkoholu etylowego pozyskiwanego z drewna. Komunalne zakłady energetyczne już otworzyły stację obsługi samochodów elektrycznych.

Växjö jest przykładem na to, że współpraca pomiędzy samorządem a organizacją pozarządową może zaowocować nowymi ideami, wzajemnym wsparciem i korzystna dla obu stron wymianą doświadczeń i wiedzy. Mimo początkowego sceptycyzmu wśród administracji, zaangażowanie i entuzjazm lokalnych polityków i SSNC sprawił, iż projekt nabierał coraz wyższego priorytetu i obecnie jest modelowym przykładem wdrażania Lokalnej Agendy 21

Więcej Informacji

Växjö Municipality
Box 1222, 351 12 Växjö
tel: +46 470 41 593 fax: +46 8 470 41580
e-mail: sara.nilsson@kommun.vaxjo.se

44. Pracując nad zrównoważonym rozwojem Lahti - lokalna debata nad Agenda 21

Lahti na południu Finlandii liczy ok. 150 000 mieszkańców. W 1993 roku powstało Ekologiczne Forum Lahti, którego celem była praca nad zrównoważonym rozwojem regionu. Siedem grup roboczych tworzących forum składa się w sumie z 90 członków reprezentujących razem 40 organizacji działających na terenie gminy. jednym z celów Forum jest informowanie mieszkańców Lahti, w jakim sposób mogą oni wspomagać zrównoważony rozwój regionu w pracy, w domu, na zakupach, w czasie wolnym. Siedem grup roboczych działa w takich obszarach jak: 1. Przemysł i handel, eksport i konsumpcja 2/Zagospodarowanie przestrzenne, mieszkalnictwo i budownictwo 3/Emisje i zagrożenia środowiskowe 4/ Ochrona przyrody 5/ Edukacja i mass-media 6/ Turystyka, rekreacja, czas wolny 7/ Władze lokalne. W skład grup wchodzą przedstawiciele samorządu, administracji lokalnej, związków zawodowych, naukowcy, dziennikarze, reprezentanci organizacji pozarządowych, nauczyciele i wiele innych grup i instytucji. Wskaźniki zrównoważonego rozwoju

Prace nad Lokalną Agendą 21 rozpoczęły się w Lhti, kiedy grupy robocze opracowały we współpracy ze studentami miejscowego uniwersytetu zestaw wskaźników zrównoważonego rozwoju. Dzięki nim w prostu sposób można było ocenić stan świadomości ekologicznej w mieście i zachodzące w niej zmiany. Poniższa lista przedstawia niektóre z przegotowanych wskaźników. Każdemu z nich można było przyporządkować znak plus oznaczający podążanie ścieżką zrównoważonego rozwoju lub znak minus obrazujący pogarszanie się stanu środowiska. Jeżeli wskaźnikowi przypisano zarówno plus jak i minus oznaczało to, że zaobserwowano zarówno pozytywne, jak i negatywne tendencje z nim związane.

- Łatwy dostęp do punktów naprawczych
- Liczba gospodarstw domowych, w których powstały tzw. eko-zespoły
- Liczba eko-audytów w prywatnych przedsiębiorstwach
- Ilości i jakoś wprowadzonych przez władze lokalne programów ekologicznych
- Wprowadzenie eko-etykietowania
- Ogólna liczba samochodów
- Ogólna długość ciągów pieszych
- Poziom usług służb miejskich
- Poziom konsumpcji energii
- Wolumen generowanych odpadów
- Powierzchnia obszarów zielonych w mieści
- Bioróżnorodność

Grupy robocze wskazały dziedziny, w których należy podjąć działania i przeprowadziły priorytatyzację celów. Studenci studiów ochrony środowiska z uniwersytetu w Lahti wzięli na siebie ciężar prac administracyjnych. Działania Forum Ekologicznego były prezentowane szerszym kręgom społeczeństwa m.in. poprzez plakaty opisujące stan środowiska w mieście oraz sugerujące w jaki sposób każdy z jego obywateli może się przyczynić do poprawy tego stanu. Wybór plakatów zamiast wielostronicowych raportów był decyzją przemyślaną, gdyż w ten sposób można było przyciągnąć uwagę, zaciekawić i zachęcić do działania większej liczbę osób. Każdy z mieszkańców mógł otrzymać plakat za darmo.

Podział zadań

Następnym działaniem grup roboczych było przygotowanie propozycji, w jaki sposób każda z zainteresowanych stron może podjąć działania na rzecz zrównoważonego rozwoju miasta. Forum wyszło z wieloma propozycjami działań, mających na celu podnoszenie świadomości ekologicznej, takimi jak: gry, wystawy, kursy, seminaria itd. Grupa Handel i Przemysł przeprowadziła szkolenia dla małego i średniego przemysłu z zakresu ekologii. Grupa Turystyka przeszkoliła wszystkich przewodników turystycznych po Lahti z tego zakresu. Grupa robocza zajmująca się gospodarką przestrzenną zainicjowała serię seminariów poświęconych przyszłości transportu. Wszystkie uwagi i spostrzeżenia zostały przedyskutowane przez uczestników Forum, przedstawicieli zainteresowanych instytucji i mieszkańców miasta. W styczniu 1996 roku pierwsza robocza wersja Lokalnej Agendy 21 była gotowa. Realizacja jej założeń rozpoczęła się tuż po zatwierdzeniu jej finalnej wersji. Wskaźniki ekorozwoju pomagają uczestnikom w ocenie efektywności podjętych działań i pozwalają na bieżącą korygowanie programu działań. Forum Ekologiczne stara się przedstawiać postępy prac w przystępny i atrakcyjny sposób, tak aby mieszkańcy sami mogli poznać rezultaty swoich działań.

Więcej informacji:

Health Control and Environmental Protection Centre
Niemenkatu 73 c, FIN 15219 Lahti, Finland
tel: +358 18 7665133, fax: +358 18 8165100

46. Kółka samokształceniowe w Ősterlen

Region Ősterlen leży na południowy wschód od szwedzkiego miasta Skåne. W regionie tym położone są miejscowości Simrishamn i Tomelilla. Wdrożony tutaj program edukacyjny odniósł sukces dzięki zaangażowaniu mieszkańców i władz samorządowych. Oparty był on na idei kółek samokształceniowych, która rozwijała się w Szwecji od przełomu XIX i XX wieku. Uczestnicy tzw. study circles spotykają się, aby przedyskutować w jakim kierunku powinien rozwijać się region i jakie działania należy w tym celu podjąć. Spotkania odbywały się we wszystkich wsiach w regionie, dzięki rozbudowanej strukturze study circles. W tym samym czasie zorganizowano także duże seminarium poświecone Agendzie 21, w którym wzięło udział 970 przedstawicieli administracji lokalnej, przemysłu, biznesu i organizacji pozarządowych.

Przyszłość Ősterlen powstaje dzisiaj

Koordynator programu był odpowiedzialny za przygotowanie materiału do dyskusji nazwanego "Przyszłość Ősterlen powstaje dzisiaj". Materiał zawierał informacje o tym, co władze samorządowe uczyniły, by poprawić stan środowiska poprzez działania w takich dziedzinach, jak planowanie przestrzenne, gospodarka odpadami, transport, konsumpcja, energii, rolnictwo. Celem wstępnych spotkań kółek samokształceniowych było odpowiedzenie przez każda z grup na pytanie co samorząd powinien zrobić, aby poprawić stan środowiska i jaką role powinni w tym procesie odgrywać mieszkańcy regionu. W wyniku pierwszych spotkań 400 mieszkańców Ősterlen stworzyło 38 kółek samokształceniowych w 20 różnych miejscach (całkowita wielkość populacji wynosiła 30 000 osób).

Ősterlen to typowo rolniczy region, więc uzdy nacisk położono na sprawy rolnictwa. Uczestnicy programu sugerowali np., iż powinna zwiększyć się liczba produktów rolnych dostępnych mieszkańcom, a produkowanych na miejscu. Aby zwiększyć zapotrzebowanie na takie produkty zaproponowano, aby na etykiecie miały one nazwę farmy, z której pochodzą oraz liczbę kilometrów, która musiały przebyć, aby dotrzeć do sklepu. Władze samorządowe powinny także podjąć działania służące ochronie i rozwojowi małych farm lokalnych produkujących zdrową żywność oraz promocji sieci sprzedaży oferujących produkty pochodzenia miejscowego. Kolejnym krokiem była seria spotkań z urzędnikami administracji lokalnej, podczas których przedyskutowano szczegóły przedstawionych propozycji.

Więcej informacji:

Monica Frangeur, Project Leader for Agenda 21 in the municipality of Simrishamn, Andrarumsvägen 119, Agusa, 297 94 Degeberga, Sweden, tel: +46 44 352108.

47. Domowe Zespoły Ekologiczne

W Norwegii kilka ekologicznych organizacji połączyło swe siły, aby stworzyć Domowe Zespoły Ekologiczne. Celem projektu było zachęcenie i edukowanie obywateli, aby wzięli oni aktywny udział w działaniach na rzecz ochrony środowiska. Działania Zespołów miały prowadzić do osiągnięcia konkretnych celów, takich jak:
zmniejszenie zużycia zasobów naturalnych
zmniejszenie emisji substancji niebezpiecznych
zmniejszenie zużycia energii
zmniejszenie ilości generowanych odpadów
poprawa jakości życia w zgodzie z naturą

Zbieranie ekologicznych punktów

Zespoły pracowały dwoma metodami - jedną skierowaną na zmniejszanie konsumpcji i drugą kierującą wzory konsumpcji ku bardziej ekologicznym. Organizacje biorące udział w projekcie otworzyły centralne biuro, gdzie zainteresowane osoby mogły otrzymać materiały edukacyjne. Biuro było także odpowiedzialne za przygotowanie szkoleń i konferencji prowadzonych na poziomie lokalnym. Osoby, które przeszły szkolenie mogły zacząć tworzyć Domowe Zespoły Ekologiczne. Działania Zespołów obejmowało m.in: używanie tylko niebielonego papieru w domu i pracy, kompostowanie odpadów organicznych, ograniczenie kupowania produktów jednorazowego użytku, obniżenie temperatury w mieszkaniach o przynajmniej 1 stopień, unikanie produktów z PCV. W ramach projektu przygotowano materiały lekcyjne uczące "zielonej konsumpcji", z której mogą korzystać zarówno osoby indywidualne, jak i różnego rodzaju stowarzyszenia, szkoły lub uczelnie.

Ponad połowa miast w Norwegii skorzystała z materiałów edukacyjnych
Te osoby lub organizacje, które chciały się włączyć aktywnie w realizację projektu mogły stać się jego koordynatorami lokalnymi odpowiedzialnymi za dystrybucję materiałów edukacyjnych w szkołach, firmach, sklepach, na osiedlach mieszkaniowych itd. zdobywając w ten sposób nowych

członków Domowych Zespołów Ekologicznych. Koordynatorzy lokalni byli także odpowiedzialni za wybór tematów, na których powinny się skoncentrować Zespoły. Koordynatorzy sami decydowali ile czasu mogą poświęcić na pracę w ramach projektu, pomagając np. w wyborze produktów w sklepie, prowadzeniu domu w sposób bardziej przyjazny dla środowiska lub udzielając rad dotyczących kompostowania. Obecnie podobne programy powstają także w innych krajach.

Więcej informacji:
Environmental Home Guard
Boks 2113, Grünerlokka, 0505 Oslo, Norway
tel: +47 22 715562, fax: +47 22 717785
Władze miasta Hjo
Hjo Agenda 21, 54481 Hjo, Szwecja, tel:+ +46 503 35181, fax: +46 503 35028

48. Nieumiejętnie realizowany program ekologiczny przyczynił się do wzrostu zainteresowania mieszkańców

W 1991 roku fińskie miasto Tammerfors przyjęło plan działań proekologicznych, którego efekty okazały się znacznie mniejsze od oczekiwanych. Ponieważ nie zadbano o jego skonsultowanie z różnymi działami administracji lokalnej, był on ignorowany przez urzędników podczas tworzenia planów działania i programów rozwoju. Wkrótce zarówno Departament Ochrony Środowiska, jak i miejscowe organizacje ekologiczne zdały sobie sprawę z porażki. 18 organizacji połączyło swe siły, aby powołać grupę Tampere 21, która miała się skupić na problemach związanych ze zmianami klimatu. Grupa postanowiła skupić swoje działania na władzach lokalnych, gdyż właśnie z działań municypalnych pochodziło aż 70% emisji do atmosfery.

32 propozycje działań

Z pomocą Instytutu Polityki Ekologicznej Uniwersytetu w Tampere, samorząd Tammerfors przeprowadził badania nad poziomem emisji dwutlenku węgla. Raport pokazywał w jaki sposób

różne działania mogą przyczynić się do ograniczenia emisji. Tampere 21 zdecydowało się rozpocząć ogólna debatę z naukowcami, politykami i przedstawicielami władz miejskich w celu uczynienia sprawy ochrony klimatu tematem zainteresowania różnych grup społeczeństwa. Grupa zaproponowała 32 działania, których realizacja na poziomie lokalnym mogła doprowadzić do znaczącej redukcji emisji gazów szklarniowych. Wiele z proponowanych rozwiązań dotyczyła również takich spraw jak zanieczyszczenie powietrza, poziom hałasu, czy odpowiednia gospodarka odpadami. Inne sugerowały w jaki sposób podnieść jakość usług świadczonych przez miasto i ułatwić poruszanie się po nim rowerzystom. Jeżeli władze lokalne skorzystałyby z tych sugestii, bezrobocie w regionie mogłoby zostać zmniejszone o 20%.

Nowy ekologiczny plan

Praca Tampere 21 zaowocowała powstaniem nowego programu ekologicznego przyjętego przez władze miejskie. Tym razem program został opracowany z udziałem wszystkich działów administracji i oficjalnie zatwierdzony przez Rade miejską. Postanowiono także przystąpić do organizacji Climate Alliance, skupiającej z całego świata, które postanowiły zwalczać przyczyny efektu cieplarnianego. Tampere 21 zdołała przekonać władze miejskie do potrzeby zatrudnienia osoby nadzorującej wprowadzanie programu ekologicznego i rozwijania regionalnej polityki transportowej. Innym efektem jej działań było wdrożenie programu kompostowania odpadów z gospodarstw domowych oraz ograniczenie konsumpcji energii w budynkach należących do miasta. Tampere 21 powiodło się, tam gdzie nie powiodło się inicjatywie miejskiej, gdyż organizacje ekologiczne wystąpiły z konkretnymi propozycjami rozwiązań różnych problemów i w swej działalności oparły się na wiedzy i doświadczeniu wielu lokalnych grup społecznych. Obecnie podobne programy wdrażane są w innych miastach Finlandii.

Więcej informacji:
Lasse Peltonen
Phyhärjärvenkatu 7 as 103
33200 Tampere, Finland
tel: +358 31 2230979 fax: +358 31 21227257
e-mail: ptlape@uta.fi

49. Örebro – miasto z wizją

Örebro uważane jest za jedno z przodujących miast w Szwecji, jeżeli chodzi o sprawy ochrony środowiska. Znaczący udział ruchu rowerowego, rozwinięty system segregacji odpadów i ekologiczne osiedla domów mieszkaniowych to tylko trzy przykłady działań, w których odniesiono sukces. Jedną ze stających za nim przyczyn jest trwającą od wielu lat zgoda pomiędzy głównymi siłami politycznymi, iż sprawy ochrony środowiska należy brać na poważnie. Otwartość poglądów i gotowość akceptacji różnych idei także przyczyniła się do powodzenia w realizacji założonych ekologicznych celów. Wiele z tych celów zostało zawartych w "Całościowym planie rozwoju" z 1991 roku, a wieje długofalowych działań w dokumencie "Gmina Örebro – wizja 2025". Oczywiście w Örebro, podobnie jak w wielu innych miastach, podejmowane działania niejednokrotnie odbiegają od nawet bardzo dobrze wyznaczonych celów. Ponieważ realizacja przedstawionej poniżej wizji nie jest obligacja prawną, więc stopie osiągnięcia celów zależy w dużym stopniu zarówno od mieszkańców, jak i władz lokalnych. Dokument "Gmina Örebro – wizja 2025" stanowi przede wszystkim rodzaj drogowskazu, którym kierować powinny się zarówno władze lokalne, jak i centralne w swoich działaniach. Jego unikalność polega przede wszystkim, na długim horyzoncie czasowym, który obejmuje.

Energia

Całościowy plan rozwoju

Istnieją możliwości znacznego ograniczenia zużycia energii przy modernizacji istniejących i budowie nowych budynków. Lepsza izolacja cieplna, bardziej efektywne systemy grzewcze i wentylacyjne, ogrzewanie słoneczne są niektórymi z możliwych rozwiązań. Aby ułatwić dostęp do centralnego systemu grzewczego, obniżyć potrzeby transportowe i poprawić jakość usług komunalnych, miasto powinno rozwijać się w sposób kompaktowy. Należy promować użycie biopaliw, zarówno drewna, jak i paliw uzyskiwanych w rolnictwie. Transport bio-paliw na dłuższe dystanse powinien odbywać się koleją. Nowe osiedla budowane poza zasięgiem sieci centralnego ogrzewania powinny mieć możliwość korzystania z lokalnych zasobów surowcowych (wiatr, energia słoneczna). W budownictwie mieszkaniowym należy odchodzić od elektrycznych systemów grzewczych. Zarówno woda, jak i ziemia mogą być cennym źródłem zmagazynowanej energii słonecznej (pompy cieplne). Plany rozwojowe miasta powinny zakładać budowę osiedli mieszkaniowych w rejonach osłoniętych od wiatrów, z możliwością wykorzystania energii słonecznej.

Wizja 2025:

Należy rozwijać energetykę alternatywna, w tym oparta o bio-paliwa, hydroenergetykę, panele słoneczne i wiatr. Popioły ze spalania popiołów należy wykorzystać do nawożenia lasów. Właściciele domów powinni przyczyniać się do poprawy stanu środowiska, zastępując stare

systemy grzewcze, nowymi, bardziej przyjaznymi dla środowiska, wykorzystując energie słoneczna, czy instalując pompy cieplne. Przemysł zostanie zmuszony do oszczędności w zużyciu energii poprzez rosnące ceny. Bio-paliwa, takie jak wióry, lasy energetyczne, odpady rolne, słoma będą dostarczane przez lokalnych producentów. Wzrost produkcji lokalnej powinien zaowocować zwiększeniem miejsc pracy.

Handel i przemysł

Całościowy plan rozwoju:

Władze lokalne powinny wprowadzić restrykcje dotyczące inwestycji mogących mieć niekorzystny wpływ na środowisko lub na poziom usług komunalnych.

Wizja 2025:

Władze komunalne będą działać na rzecz rozwoju w regionie przemysłu o wysokim ekologicznym standardzie. Wspierać także będą rozwój małego przemysłu. Rozwój lokalnych usług, lokalnej produkcji materiałów budowlanych, żywności, bio-paliw, rozwój systemów segregacji odpadów zaowocuje wzrostem miejsc pracy. Wiele przedsiębiorstw usługowych będzie ograniczać powierzchnie biurowe z powodów ekologicznych i ekonomicznych, a coraz większa liczba mieszkańców Örebro będzie pracować w domu.

Praca i dom

Całościowy plan rozwoju:

W celu optymalnego wykorzystania istniejącej sieci transportowej należy uważnie rozplanować stosunki przestrzenne pomiędzy obszarami mieszkalnymi, a centrami przemysłowymi i usługowymi. Przy planowaniu osiedli mieszkaniowych należy wydzielić obszary, na których będą mogły być tworzone nowe miejsca pracy. Nowe osiedla powinny być tworzone w odległości od centrum możliwej do pokonania w krótkim czasie przez rowerzystę. Rozwój budownictwa mieszkaniowego powinien następować w miejscach, w których istnieje już infrastruktura komunalna, w postaci żłobków, przedszkoli, szkół, sklepów i centrów usługowych. Kompaktowe planowanie rozwoju miast zmniejszy zapotrzebowanie na przejazdy samochodowe.

Wizja 2025

W ciągu 30 lat miejsca pracy i mieszkania zostaną zintegrowane w daleko większym stopniu niż ma to miejsce obecnie. Potrzeby transportowe zostaną tym samym w znaczącym stopniu zmniejszone. W celu zwiększenia efektywności wykorzystania energii nowe domy będą budowane w zasięgu centralnego systemu grzewczego. Osiedla mieszkaniowe zostaną wzbogacone o miejsca pracy, rozrywki i handlu. Nowe tereny mieszkalne będą planowane w takiej odległości od centrum miasta, aby zachęcać ich mieszkańców do spacerów lub korzystania z roweru. Aby ograniczać koszta ogrzewania i wynajmu mieszkań musimy zgodzić się na mieszkanie bliżej siebie i na mniejszej powierzchni. Energia cieplna i elektryczna będzie w znacznie większym stopniu niż obecnie pochodziła ze źródeł odnawialnych – wiatru, słońca i biomasy. Materiały budowlane będą produkowane lokalnie. Ciężki i długodystansowy transport zostanie dzięki temu ograniczony, a jednocześnie wzrośnie liczba miejsc pracy. Przy nowych konstrukcjach wykorzystywane będą materiały pochodzące z rozbiórki starych budynków. Nowoczesnej armaturze będzie oszczędzać wodę, a toalety z separatorami uryny umożliwią zmniejszenie ilości zanieczyszczeń organicznych trafiających do wód. Woda deszczowa będzie używana w toaletach, zraszaczach ogrodowych i szklarniowych. Niewykorzystana woda trafi do strumieni. Wszelkie materiały mogące podlegać recyklingowi i powtórnemu wykorzystaniu będą efektywnie zagospodarowywane. Urządzenia do kompostowania będą znajdować się w każdym domu. Nastąpi rozwój ogródków przydomowych.

Transport i podróże

Całościowy plan rozwoju:

Jednym z najważniejszych celów jest ograniczenie wzrostu ruchu samochodowego. Jednym z możliwych rozwiązań jest zmniejszanie potrzeb transportowych poprzez odpowiednie planowanie przestrzenne przy jednoczesnym rozwijaniu komunalnych usług transportowych. Należy rozwijać system dojazdów do pracy koleją. Parkingi rowerowe i samochodowe powinny powstawać w takich miejscach, aby umożliwiać lepsza koordynację z transportem masowym. Obszary przemysłowe powinny być lokowane w pobliżu stacji kolejowych lub posiadać własne bocznice kolejowe. Ścieżki dla pieszych i drogi rowerowe powinny być połączone i obejmować cały obszar miasta wraz z przedmieściami. Drogi rowerowe powinny być planowane w taki sposób, aby zapewnić rowerzystom komfort jazdy i bezpieczeństwo. System dróg i ulic powinien być zaplanowany w taki sposób, aby zminimalizować niepotrzebny ruch w dzielnicach mieszkaniowych. Należy ograniczać powstawanie nowych dróg , gdyż z reguły nie rozładowują, a raczej intensyfikują ruch samochodowy.

Wizja 2025:

W centrum miasta ustanowione zostaną strefy, do których wjeżdżać będą mogły jedynie samochody napędzane czystym paliwem. Zostanie ograniczone wykorzystanie samochodów do podróży do pracy, miejsc wypoczynku i centrów handlowych. Rozwinięty zostanie natomiast system komunikacji masowej i rowerowej. Centra obsługi i ładowania pojazdów napędzanych elektrycznie powstaną w całym mieście. Również komunikacja miejska będzie korzystała z autobusów elektrycznych. Rozwiną się miejskie systemy dzielenia się samochodami (car-pool). Kolej podmiejska pomoże w rozwoju miast-satelitów wokół Örebro.

Przyroda-krajobraz-rolnictwo

Całościowy plan rozwoju:

Przy planowaniu nowych inwestycji należy chronić miejsca cenne przyrodniczo i pamiętać o zachowaniu lub odnowieniu korytarzy przyrodniczych łączących centrum miasta, z terenami zielonymi poza miastem. Ochroną należy otoczyć również obszary zielone wokół dróg, parki miejskie i obszary rekreacyjne. Jeżeli cześć takiego zielonego obszaru ulegnie zniszczeniu lub degradacji, należy go powiększyć o inny teren odpowiadający walorami lub powierzchnia temu utraconemu. Należy chronić również obszary o dużej wartości krajobrazowej oraz, i ile to możliwe, rewitalizować stare tereny podmokłe (wetlands). Uwagę należy poświęcić także łąkom, pastwiskom i ochronie lasów wokół miasta.

Wizja 2025

Zielone korytarze połączą centrum Örebro z przedmieściami jak szprychy w kole. Nikt nie będzie musiał wybierać się na tereny zielone samochodem. Tereny rekreacyjne będą mogły powstać w miejscu niepotrzebnych już parkingów. Asfalt zostanie zastąpiony trawa lub kamieniami. Zielone skwery spowolnia spływy powierzchniowe. Poza miastem tereny zielone będą chronione w formie eko-parków, lasów rekreacyjnych i rezerwatów przyrody..

Więcej informacji:

Municipality of Örebro.
Head Office
Box 30000 701 35 Örebro.

Sweden

Tel: +46 19 211000

Rozdział 3

Jak zdobyć więcej informacji

Projekt zrealizowany w jednym miejscu może być także zrealizowany w innym. Argumenty przeciwko realizacji celów Lokalnej Agendy 21 łatwo zbić powołując się na dobre przykłady miast, w których wprowadzone rozwiązania przyniosły pożytek zarówno mieszkańcom, jak i środowisku. Coraz więcej organizacji pomaga w rozprzestrzenianiu się dobrych pomysłów i w ich wprowadzaniu w życie. Local Government Managment Board w Wielkiej Brytanii poza wprowadzeniem szczegółowej instrukcji wdrażania Agendy 21, pomaga również zainteresowanym osobom lub instytucjom radami, w jaki sposób działa "zielona ekonomia", jak polepszyć zagospodarowanie odpadów, jak tworzyć regionalne plany rozwoju itd. International Council for Local initiatives (ICLEI) prowadzi m.in. Kampanię Klimatyczną skierowaną do miast, które zamierzają ograniczyć emisję gazów szklarniowych do atmosfery. European Environemntal Bureau pomaga organizacjom pozarządowym we wprowadzaniu Agendy 21 w różnych krajach.. EEB organizuje m.in. seminaria, na których organizacje mogą wymieniać się doświadczeniami i wzajemnie wspierać się w swoich działaniach. Unia Europejska powołał do życia panel ekspertów, których zadaniem jest zbieranie i propagowanie dobrych lokalnych rozwiązań. UE wspiera także kampanię Miast zrównoważonego Rozwoju (Sustainable Cities and Towns Campaign). Istniej także dużo sieci współpracy pomiędzy miastami z róznych krajów. Jedną z nich jest sieć Miast bez Samochodów (Car Free Cities) skupiająca miasta zamierzające ograniczyć ruch samochodowy. Internet jest bardzo dobrym źrodełm informacji na temat coraz to nowych inicjatyw. ICLEI wraz z EuroNet Environment, Planning and Development prowadzi stronę http://cities21.com/europeractices, na które można znaleźć wiele ciekawych i aktualnych inicjatyw rozwijających się w rożnych krajach Europy.

International Council for Local Environmental Initiatives

ICLEI European Scretariat
Escholstrasse 86, D- 79115 Freiburg, Niemcy
tel: +49 761 3689220, fax: +49 761 36289260

Eurocities
18 Square de Mee's
B- 1050 Brussels, Belgia
tel: +32 2 5520800, fax: +32 2 5520889
e-mail: eurocities@mrc1.poptel.uk

Car Free Cities
18 Square de Mee's
B- 1050 Brussels, Belgia
tel: +32 2 5520874, fax: +32 2 5520889

Velo Cities (projekt skoncentrowany na organizowaniu konferencji poświęconych rozwojowi transportu rowerowego w różnych miastach europejskich)
31 Arodene Rd, London, SW2 2BQ Wielka Brytania
tel: +44 181 6745916, fax: +44 181 6713386

Local Government Managment Board
Arndale House
Luton LUI 2 TS
fax: +44 0582 412525
Energy 21'27 Rue de la Sussiere, 92100 Boulogne, Francja
tel: +33 1 46046850, fax:+ 44 0582 412525

European Environmental Bureau
Rue de la Victoire, B-1060 Brussels, Belgia
tel: +32 2 5390037, fax: +32 2 5390921, e-maiL: eeb@gn.apc.org

Pomocne strony www

http://www.iclei.org - główna strona ICLEI

http://greencity.dk - strona prowadzona przez stowarzyszenie Green City z Danii

http://www.agenda21.se - prezentacja szwedzkiej Agendy 21

_____