

## OCHRONA ŚRODOWISKA I TRANSPORT ZRÓWNOWAŻONY W MIASTACH PODSTAWY TWORZENIA SYSTEMU PLANOWANIA, PROGRAMOWANIA DZIAŁAŃ I ZARZĄDZANIA ŚRODOWISKIEM W GMINIE MIEJSKIEJ

### ENVIRONMENTAL PROTECTION AND SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT. BASIS OF TRANSPORT POLICY AND PLANNING, AND ENVIRONMENTAL MANAGEMENT IN AN URBAN ADMINISTRATIVE DISTRICT

*Do najważniejszych przyczyn problemów wynikających z rozwoju komunikacji w miastach należy nie przywiązywanie dostatecznej wagi do środowiskowych skutków podejmowanych decyzji i brak systematycznego planowania wysokiej jakości środowiska miejskiego. Za kluczowy czynnik zrównoważonego rozwoju miast i wysokiej jakości życia ich mieszkańców uznano odpowiednie planowanie w celu osiągnięcia wysokiego poziomu ochrony środowiska. Coraz większą wagę przywiązuje się do właściwego, zintegrowanego kształtowania strategii miejskich mających prowadzić do zarządzania systemowego środowiskiem w kierunku kreowania zrównoważonego rozwoju miast.*

*W artykule podjęto próbę przedstawienia tendencji i podstaw prawnych takiego podejścia w zakresie transportu zrównoważonego i ochrony środowiska.*

**Słowa kluczowe:** *ochrona środowiska, akty prawne, transport zrównoważony, planowanie i zarządzanie w gminie miejskiej*

*Transport development in cities affects the environment causing a number of problems. Most of them, however, could be avoided if more attention were paid to the environmental consequences of decision-making, and if high-quality urban environment planning were more efficient and systematic. It is important that integrated environment and transport strategies should lead to environmentally sustainable urban development.*

*The paper discusses the general trends and legal basis for sustainable urban transport and environmental protection.*

**Keywords:** *environmental protection, legal acts, sustainable transport, environmental planning and management in an urban administrative district*

#### 1. Wstęp

W miastach naszego kraju widoczna staje się tendencja do przenoszenia miejsc zamieszkania na tereny podmiejskie. Wpływ na to mają zapewne zmiany w stylu życia i uwarunkowania ekonomiczne, lecz niemałe znaczenie należy przypisać warunkom w centrach dzisiejszych miast. Samopoczucie mieszkańców w znacznej mierze kształtowane jest przez kurczenie się terenów zieleni wokół miejsc zamieszkania, hałas, zły stan powietrza i inne zanieczyszczenia środowiska, których najpoważniejszym źródłem w dzisiejszych miastach nie jest już przemysł, a transport - głównie samochodowy. W miastach może być źródłem nawet 70 – 90% wszystkich zanieczyszczeń.

Ucieczka ludzi na tereny podmiejskie powoduje niekontrolowany rozrost organizmu miejskiego, a tym samym systemu komunikacyjnego, w którym dodatkowo generowany ruch samochodowy powoduje zwielokrotnienie problemów, pojawia się często na terenach do tego nieprzygotowanych, czasem zagraża obszarom wyjątkowo cennym przyrodniczo.

Podobne zjawiska odnotowane zostały już wcześniej w rozwiniętych krajach europejskich i dlatego tam właśnie rozpoczęto prace zmierzające do zmiany sytuacji. Stwierdzono, że do najważniejszych przyczyn należy nie przywiązywanie dostatecznej wagi do środowiskowych skutków podejmowanych decyzji i brak systematycznego planowania wysokiej jakości środowiska miejskiego. Za kluczowy czynnik zrównoważonego rozwoju miast i wysokiej

jakości życia ich mieszkańców uznano odpowiednie planowanie w celu osiągnięcia wysokiego poziomu ochrony środowiska.

## 2. Europejskie Strategie Tematyczne

Europejska polityka w zakresie środowiska przyrodniczego ma być obecnie formułowana w postaci strategii tematycznych.

Strategia Tematyczna dla Środowiska Miejskiego stanowiąca część Szóstego Programu Działań "Środowisko 2010: Nasza przyszłość, nasz wybór" jest jedną z siedmiu strategii tematycznych w Programie, wprowadzonych w celu zapewnienia holistycznego podejścia do najważniejszych problemów środowiskowych o znacznej złożoności i dotyczy europejskiej polityki w zakresie środowiska przyrodniczego na obszarach zurbanizowanych.

Celem Strategii Tematycznej dla Środowiska Miejskiego wymienionym w VI Programie Działań Środowiskowych jest:

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

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

Strategia tematyczna dla Miejskiego Środowiska Przyrodniczego skupiać się ma na czterech dziedzinach uznanych za priorytetowe:

- o zrównoważony transport miejski,
- o zrównoważone budownictwo,
- o zrównoważone projektowanie.

Są to dziedziny silnie ze sobą powiązane, lecz nie pomijając wzajemnych interakcji w miastach należy je określić i przedstawić oddzielnie.

Szczególne znaczenie dla miast z uwagi na skalę problemów odczuwalnych we współczesnych aglo-

meracjach ma budowa systemu zrównoważonego transportu.

W Unii Europejskiej debata nad definicją zrównoważonego transportu trwała od 1992 roku. Początkowo posługiwano się terminem sustainable mobility, czyli zrównoważona mobilność. Potem jednak zrównoważony transport został zdefiniowany jako zrównoważony system transportowy.

Jego definicję opracowała w ostatecznej wersji w 2000 roku Grupa Ekspertów Komisji Europejskiej. Ministrowie ds. transportu krajów Unii Europejskiej zaakceptowali tę definicję w kwietniu 2001 roku, w tzw. Rezolucji Kwietniowej. Zrównoważony system transportowy w Unii Europejskiej to taki, który:

- Zapewnia dostępność celów komunikacyjnych w sposób bezpieczny, nie zagrażający zdrowiu ludzi i środowisku w sposób równy dla obecnej i następnym generacji;
- Pozwala funkcjonować efektywnie, oferować możliwość wyboru środka transportowego i podtrzymać gospodarkę oraz rozwój regionalny;
- Ogranicza emisje i odpady w ramach możliwości ich zaabsorbowania przez środowisko, zużywa odnawialne zasoby w ilościach możliwych do ich odtworzenia, zużywa nieodnawialne zasoby w ilościach możliwych do ich zastąpienia przez odnawialne substytuty, przy minimalizowaniu zajęcia terenu i hałasu.

## 3. Polityka Ekologiczna w Polsce

Pierwsza Polityka Ekologiczna uchwalona została w Polsce w 1991 roku, a zasada zrównoważonego rozwoju zapisana została w Konstytucji RP zobowiązując tym samym do jej respektowania wszystkie polityki i cały obszar tworzonego ustawodawstwa w Polsce.

Obecnie obowiązująca „Polityka Ekologiczna Państwa na lata 2003-2006 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2007-2010” została przyjęta uchwałą Sejmu i ogłoszona w Monitorze Polskim Nr 33 z 2003 r. W pierwszym rozdziale poświęconym celom i zadaniom o charakterze systemowym dokument ten podkreśla powyższy obowiązek nadmienając jednocześnie, że „instrumentem wspierającym lub wymuszającym ekologizację polityk sektorowych będą strategiczne oceny ich oddziaływania na środowisko”. Ma to dotyczyć m.in. sektora transportowego, ale także energetycznego, gospodarki komunalnej i budownictwa oraz innych dziedzin, „które wywierają presję na środowisko w formie bezpośredniego lub pośredniego korzystania z jego zasobów oraz generowania zanieczyszczeń lub szkodliwych oddziaływań fizycznych”.

W części rozdziału poświęconej ekologizacji planowania przestrzennego i użytkowania terenu zawarto

wymóg uwzględnienia w toku planowania przestrzennego - jako zadania planistycznego - zmniejszenia potrzeb przewozowych w skali obszaru objętego każdym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Zwrócono również uwagę na potrzebę odpowiedniego kształtowania postaw konsumenckich w takich dziedzinach usług jak gospodarka komunalna, transport i turystyka, ponieważ *“skuteczność działania popytu stwarzanego przez konsumentów może być znacznie większa od instrumentów prawnych, organizacyjnych...”*

W części powyższego dokumentu odnoszącej się do zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego, opisującej cele średniookresowe do 2010 r. zaleca się *„opracowanie i wdrożenie zintegrowanego systemu zarządzania energią i środowiskiem”* (w całości dotyczy systemu energetycznego), a następnie stwierdza, że *“doświadczenie zdobyte przy tej pracy powinno zostać przeniesione na inne branże i sektory, a w szczególności na:*

- *transport, komunikację i indywidualne korzystanie z pojazdów mechanicznych”.*

W części odnoszącej się do ochrony środowiska przed hałasem dokument ten stwierdza, że do najważniejszych celów średniookresowych do osiągnięcia przed 2010 r. należy zaliczyć m.in.

- wyeliminowanie z produkcji środków transportu, maszyn i urządzeń, których hałaśliwość nie odpowiada standardom Unii Europejskiej,
- ograniczenie hałasu na obszarach miejskich wokół lotnisk, terenów przemysłowych oraz głównych dróg i szlaków kolejowych do poziomu równoważnego nie przekraczającego w porze nocnej 55 dB,
- opracowanie dla wszystkich aglomeracji przekraczających 100 tys. mieszkańców map akustycznych pozwalających na opracowanie na ich podstawie programów ograniczenia hałasu na obszarach, na których poziom hałasu przekracza wartości dopuszczalne.

Jednocześnie w przedstawionym dokumencie Polityki ekologicznej państwa nadmieniono, że niektóre istotne z punktu widzenia ochrony środowiska działania mające wpływ na realizację polityki ekologicznej państwa, związane z systemem transportowym, zawarte są w polityce transportowej.

#### 4. Polityka Transportowa Polski ( 2005-2025)

Dokument został przyjęty przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 r. Formułując cele Polityka Transportowa Państwa uwzględniła konieczność zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko

przyrodnicze i warunki życia. Uznano, że zmusza to do działań w trzech kierunkach jednocześnie:

- ograniczenia tempa wzrostu ruchu i przewozów,
- wpływania na podział zadań przewozowych między środki transportu tak, aby w możliwie dużym stopniu wykorzystywać środki transportu mniej szkodliwe dla środowiska,
- stosowania rozwiązań technicznych i organizacyjnych zmniejszających niekorzystne oddziaływanie na środowisko.

W części dokumentu dotyczącej transportu w miastach stwierdzono m.in., że brak w większości miast metodycznego planowania rozwoju systemów transportu powiązanego z planowaniem przestrzennym, a decyzje w sprawie lokalizacji obiektów generujących duży ruch (np. centra handlowo-usługowe i inne obiekty, dla których konieczne są duże parkingi) rzadko oparte są na wynikach wielokryterialnych analiz, rzadkością są też regularne badania zachowań transportowych.

Za główne zadanie polityki transportowej państwa uznano wsparcie samorządów miast w realizacji polityki zrównoważonego rozwoju, odwrócenie niekorzystnych tendencji w przekształcaniach przestrzennych oraz rozwoju systemów transportowych i podtrzymanie zmian korzystnych.

Przyjęto następujące podstawowe instrumenty polityki państwa w odniesieniu do transportu w miastach:

- o Wprowadzenie obowiązku formułowania polityki transportowej (jako uchwał) na różnych poziomach struktur samorządowych (szczególnie dla dużych miast i dla obszarów metropolitalnych). Tworzenie strategii rozwoju miasta i powiązanego z nią systemu transportowego z uwzględnieniem zasady zwartej i zrównoważonego miasta i systemu transportowego wspierane będzie ze szczebla centralnego.
- o Wprowadzenie obowiązku analiz ruchowych i parkingowych dla planów zagospodarowania przestrzennego i innych dokumentów oraz uzasadnień decyzji, skutkujących istotnymi zmianami w systemie transportowym.
- o Promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych, w tym zachęcanie do tworzenia systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy „parkuj i jedź” – P+R, itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych, wprowadzenia biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników w skali regionów i kraju przez szkolenia i publikacje.

- o Promowanie i wspomaganie w dużych miastach roli transportu szynowego w tym w szczególności kolei i tramwaju, jako podstawowych środków transportu publicznego, poprzez współfinansowanie projektów modernizacji tras i wymiany taboru w ramach projektów rządowo – samorządowych oraz wsparcie środkami UE.
- o Wspieranie demonopolizacji rynku usług przewozowych we wszystkich rodzajach transportu publicznego (kolej, autobus, tramwaj) i uruchamianie mechanizmów konkurencji przez wprowadzenie zasady „sterowanej konkurencji”.
- o Promowanie i wspieranie działań technicznych, organizacyjnych, prewencyjnych i propagandowo-wychowawczych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- o Promowanie roweru jako ekologicznego środka transportu, w tym przez wspieranie rozwoju sieci dróg rowerowych
- o Promowanie rozwiązań zmniejszających uciążliwość ruchu ciężarowego (w tym dostawczego) przez:
  - wspieranie tworzenia systemów logistyki miejskiej, w tym stymulowanie rozwoju terminali i urządzeń dla przewozów intermodalnych oraz elementów sieci transportowej służących do powiązań z takimi urządzeniami,
  - stwarzanie warunków do eliminowania ciężkiego ruchu towarowego oraz przewozów masowych ładunków niebezpiecznych przez tereny intensywnego zainwestowania miejskiego, poprzez odpowiedni rozwój i modernizację układu drogowego,
  - obszarowe zarządzanie ruchem.
- o Tworzenie wymogów i zachęt dla dostosowywania systemów transportowych miast do potrzeb niepełnosprawnych użytkowników przez odpowiednie przepisy oraz współfinansowanie projektów.
- o Promowanie innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez zachęcanie do rozwijania systemów zarządzania ruchem zapewniających priorytet w ruchu środkom transportu publicznego, stosowania systemów sterowania dyspozytorskiego dla pojazdów transportu publicznego z wykorzystaniem nawigacji satelitarnej, rozwijania dynamicznych systemu informowania pasażerów itp.
- o Podejmowanie inicjatyw legislacyjnych własnych oraz na wnioski samorządów lokalnych, w tym doskonalenie regulacji prawnych dotyczących płatnego parkowania oraz stworzenie regulacji dopuszczających wprowadzanie opłat za wjazd do wybranych obszarów miasta lub za korzy-

stanie z wybranych elementów infrastruktury. Należy również zwiększyć rolę straży miejskiej w egzekucji działań podejmowanych w ramach realizacji polityki transportowej miast.

- o Tworzenie i upowszechnianie standardów technicznych (np. w zakresie: projektowania, utrzymania dróg, ulic i parkingów w mieście, systemów informacji, systemów opłat, itp.) i promowanie dobrych rozwiązań technicznych.
- o Wspieranie i upowszechnianie działań prowadzących do zarządzania mobilnością w sensie skłaniania do rezygnacji z niekoniecznych podróży samochodowych i wykonywania ich „przyjaznymi” środowisku środkami podróżowania, lub do odbywania podróży poza godzinami szczytów przewozowych. Promowanie poprzez edukację społeczną, w tym kampanię informacyjno-reklamową „kultury mobilności”, t.j. postaw skłaniających do ruchu pieszego oraz korzystania z rowerów i transportu publicznego oraz postawy odpowiedzialnego, samoograniczającego się korzystania z samochodu osobowego.

### 5. Programy ochrony środowiska

Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r ( Dz.U. z 2001 r. Nr 62 poz. 627 z późn. zm.) w art. 13 – 16 określa zasady opracowywania i uchwalania przez Sejm polityki ekologicznej państwa.

W art.17 ustawa ta stwierdza, że organ wykonawczy województwa powiatu i gminy w celu realizacji polityki ekologicznej państwa, sporządza odpowiednio wojewódzkie, powiatowe i gminne programy ochrony środowiska zapewniając jednocześnie możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, którego przedmiotem jest sporządzenie programu ochrony środowiska.

W polityce ekologicznej państwa oraz programach poszczególnych szczebli samorządu terytorialnego określa się w szczególności cele ekologiczne, priorytety ekologiczne, a także rodzaj i harmonogram działań proekologicznych wraz ze środkami niezbędnymi do osiągnięcia celów, w tym mechanizmów prawno-ekonomicznych i środków finansowych.

Zgodnie z obowiązującym harmonogramem zarówno województwa samorządowe jak powiaty i gminy posiadają w chwili obecnej uchwalone programy ochrony środowiska dostosowane do zakresu realizowanych przez siebie zadań.

Do specjalnego rodzaju należą programy ochrony środowiska przed hałasem ustanawiane na podstawie art. 119 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska dla terenów na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, których

celem jest dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego.

Opracowanie tych programów musi być poprzedzone sporządzeniem przez starostę mapy akustycznej w oparciu o ocenę stanu akustycznego środowiska – obowiązkową dla aglomeracji o liczbie mieszkańców większej niż 100 tys.

Drogom, liniom kolejowym, tramwajowym, lotniskom i portom poświęcony jest III Dział ustawy -Prawo ochrony środowiska precyzujący obowiązki ich zarządców w zakresie ochrony środowiska.

Ustawa przede wszystkim zobowiązuje ich do prowadzenia pomiarów poziomów energii i substancji wprowadzanych do środowiska w związku z eksploatacją. W szczególności zarządcy obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie na znacznych obszarach są zobowiązani do sporządzania co 5 lat map akustycznych tych obszarów i przedkładania ich odpowiedniemu wojewodzie lub staroście.

### 6. Program ochrony środowiska dla miasta Kielce

Uchwałą Rady Miejskiej w Kielcach z dnia 15 lipca 2004 r. został przyjęty Program Ochrony Środowiska dla Miasta Kielce wraz z Planem Gospodarki Odpadami.

W Programie dokonano oceny poszczególnych elementów środowiska miasta w oparciu o istniejące wyniki wieloletnich badań i opracowania tematyczne: M.in.

- w 2000 r. na zlecenie Miasta firma Atmoterm-Zakład Ochrony Środowiska w Częstochowie dokonała w oparciu o metodykę COPERT oszacowania emisji pochodzącej z transportu drogowego w Kielcach. Na podstawie danych dotyczących natężenia ruchu – uzyskanych bezpośrednio poprzez pomiary ( ilość pojazdów rzecz./godz.szczytu popołudniowego) i w oparciu o obliczenia dokonano inwentaryzacji emisji pochodzącej z transportu dla wskazanych, ważniejszych ulic miasta ( CO, NO<sub>2</sub>,SO<sub>2</sub>,Pb),
- w 2000 r. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska wykonał opracowanie pomiarów hałasu komunikacyjnego – Plan Akustyczny – Kielce 1999,
- w 2003 r. firma EKKOM na zlecenie miasta wykonała „Ekspertyzę uciążliwości akustycznej tras komunikacyjnych na wytypowanych odcinkach ulic w Kielcach wraz z analizą możliwości ich ograniczenia”,
- od 1998 r. prowadzony jest monitoring jakościowy płynących wód powierzchniowych na terenie miasta, które jednocześnie są odbiornikiem ka-

nalizacji deszczowej miasta, odbierającej także ścieki pochodzące z dróg i parkingów,

- od 2004 roku Kieleckie Towarzystwo Naukowe prowadzi biomonitoring stanu powietrza atmosferycznego w niektórych punktach miasta – w tym na obszarach o dużych natężeniach ruchu kołowego i sąsiadujących z nimi terenach rekreacyjnych, przy użyciu wybranych gatunków porostów.

Z przeprowadzonego w „Programie ochrony środowiska dla miasta Kielce” rankingu priorytetów wynika jednoznacznie, że najpoważniejsze problemy dla środowiska miasta stwarza obecnie system komunikacyjny poprzez emisję zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, ponadnormatywny hałas, oraz zanieczyszczenie wód powierzchniowych – pośrednio, na skutek specyficznej budowy geologicznej stanowiące także zagrożenie dla wód podziemnych, źródła wody pitnej. W szczególności wszystkie zagrożenia kumulują się w centrum miasta położonego w dolinie rzeki.

Z uwagi na powyższe do zadań krótkookresowych Programu zaliczono potrzebę opracowania w latach 2005 - 2006 „Planu zrównoważonego transportu miejskiego”. Obecnie prowadzone są prace przygotowawcze zmierzające do realizacji tego zadania.

### 7. Systemy zarządzania środowiskiem

W „Programie ochrony środowiska dla miasta Kielce” przewidziano również opracowanie i wdrożenie w przyszłości systemu zarządzania środowiskowego (np. w oparciu o normę ISO 14 000) rozumianego jako zestaw narzędzi wspomagających realizację polityki środowiskowej i w konsekwencji pozwalający na stałe minimalizowanie negatywnego oddziaływania na środowisko w sposób optymalny z punktu widzenia zarówno organizacji jak i środowiska.

Koncepcja Systemu Zarządzania Środowiskowego zakłada taką przebudowę zasad oraz procedur zarządzania procesami wytwórczymi lub świadczeniem usług, a w przypadku EMAS w ogóle zasad funkcjonowania danej organizacji, aby związane z tym oddziaływania na środowisko były precyzyjnie identyfikowane oraz eliminowane, a jeżeli jest to niemożliwe, systematycznie ograniczane i kontrolowane w sposób zintegrowany z podstawowymi celami działalności. Wymaga to ustanowienia i praktycznego wdrożenia procedur identyfikacji aspektów środowiskowych, planowania strategicznego i operacyjnego oraz stałego monitorowania działalności, a także stosowania ustalonych procedur i instrukcji, służących sprawnemu funkcjonowaniu Systemu Zarządzania Środowiskowego

Podstawowym wymaganiem Systemu Zarządzania Środowiskowego jest osiągnięcie systematycznego

zmniejszenia oddziaływania na środowisko, poprzez zintegrowanie procesu podejmowania decyzji związanych z ochroną środowiska z ogólnym systemem zarządzania organizacją (w tym przypadku miastem). Obowiązujący w Polsce obecnie jak w innych krajach UE system EMAS jest generalnie zbieżny z zasadami innych systemów zarządzania środowiskowego (EMAS wymaga wdrożenia SZŚ zgodnego ze standardem ISO 14001). Rozporządzenie EMAS wykracza nieco poza wymagania określone w normie ISO 14001, bowiem dodatkowo wprowadza wymóg dotyczący upowszechniania wiedzy o osiągnięciach oraz o rezultatach weryfikowania systemu. System EMAS wymaga również od ubiegających się o rejestrację jednostek utrzymania pełnej zgodności z przepisami prawnymi w sferze ochrony środowiska oraz zapewnienia ciągłej poprawy w sferze ograniczania oddziaływania na środowisko.

### 8. Podsumowanie

Powyższy przegląd aktów prawnych i dokumentów, chociaż niepełny i przedstawiony zaledwie w zarysie (m.in. w zasadzie pominięto niezwykle istotną problematykę dotyczącą planowania i zagospodarowania przestrzennego) próbował ukazać obszar modyfikowanych nieustannie podstaw praw-

nych i wytycznych, w oparciu o które samorzady miast powinny wykonywać swoje zadania – w tym zadania w zakresie realizacji potrzeb transportowych społeczności lokalnych – w dostosowaniu do polityki państwa, nieustannie dostosowywanej do polityki europejskiej.

Z uwagi na częste zmiany przepisów, brak zakorzenienia nowych tendencji związanych z zarządzaniem środowiskiem w społecznościach lokalnych i rozliczne inne braki (począwszy od finansowych) planowanie i budowa systemów transportowych z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju napotyka na liczne trudności. Konieczna jest nowa wiedza i nowe podejście, bardzo trudne w nawale problemów, którym musi sprostać samorząd miejski. W tej sytuacji wydaje się niezbędną szerszą współpracą środowisk naukowych z samorządami w tej dziedzinie, zintegrowanie prowadzonych prac badawczych z działalnością wdrożeniową, wspomagającą samorzady w trudnych procesach podejmowania działań systemowych, długoletnich, opartych na rzetelnej diagnozie stanu istniejącego i prawidłowym określeniu zadań prowadzących konsekwentnie do realizacji ustalonych celów, w ramach rozwoju zrównoważonego dla stałej poprawy stanu środowiska.

### 9. Literatura

- [1] Polityka Ekologiczna Państwa na lata 2003-2006 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2007 – 2010, (Monitor Polski z 2003 r. Nr 33 poz. 433)
- [2] W stronę strategii tematycznej w zakresie środowiska miejskiego, Komunikat Komisji dla Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Gospodarczo -Społecznego oraz Komitetu Do Spraw Regionów, [www.mos.gov.pl](http://www.mos.gov.pl)
- [3] Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025, [www.mi.gov.pl](http://www.mi.gov.pl).
- [4] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, Dz.U. z 2001 r. Nr 62 poz. 627 z późn. zm.
- [5] Program Ochrony Środowiska dla Miasta Kielce, Załącznik Nr 1 do Uchwały Rady Miejskiej w Kielcach Nr XXX/555/2004 z dnia 15 lipca 2004 r.

---

**Mgr inż. Jadwiga SKROBACKA**

Urząd Miasta Kielce  
Kierownik Referatu Polityki i Edukacji Ekologicznej  
Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska  
ul. Szymanowskiego 6, 25-361 Kielce  
e-mail: [jadwiga.skrobacka@um.kielce.pl](mailto:jadwiga.skrobacka@um.kielce.pl)

---