

Globální ochrana životního prostředí a Evropská unie

Trvalá udržitelnost sídel EU

Trvalá udržitelnost se nejčastěji spojuje s tématem životního prostředí a jeho ochranou, ale tato problematika je mnohem širší a pro zjednodušení lze tvrdit, že jde o syntézu vnějších a vnitřních vlivů v určité komunitě s minimálními dopady na biosféru.

V roce 1994 na konferenci v Aalborgu byla zahájena kampaň o trvale udržitelných městech a obcích s cílem prosazovat politiku trvale udržitelného života na místní úrovni s využitím Agendy 21. Do roku 2003 proběhly další dvě konference v Lisabonu (Lisabonský akční plán) a Hannoveru (Hannoverská výzva čelních představitelů evropských měst a obcí) a do kampaně se zapojilo 1860 obcí z 39 zemí celé Evropy. Ročně se připojí asi 300 nových účastníků podpisem Aalborgské charty. Kampaň je podporována aliancí pěti mezinárodních organizací - Mezinárodním výborem místních ekologických iniciativ (ICLEI), Radou evropských místních úřadů a regionů (CEMR), sítí Eurocities, Organizací spojených měst (UTO), a Světovou zdravotnickou organizací (WHO) – projekt zdravých měst. Pomocí těchto organizací se idea trvalé udržitelnosti začleňuje do politiky a plánů na úrovni měst. Tyto aktivity jsou také podporovány expertní skupinou pro urbanismus při Evropské komisi (EU Expert Group on Urban Environment) a Generálním direktorátem pro životní prostředí při Evropské komisi (Directorate General for Environment of the European Commission). Připojení a členství v této organizaci je zcela bezplatné. Členové dostávají čtvrtletní zprávy o aktivitách v trvale udržitelném rozvoji jiných měst.

Přesně 10 let uběhlo od první konference o trvalé udržitelnosti a v červnu 2004 se v pořadí čtvrtá konference opět uskutečnila v dánském Aalborgu a setkala se s velkým úspěchem. Celkem 100 měst svým podpisem stvrdilo plnění následujících deseti Aalborgských závazků:

1. veřejná správa
2. místní management pro udržitelný rozvoj
3. společné přírodní zdroje
4. zodpovědná spotřeba a volba životního stylu
5. urbanistické plánování a design
6. zlepšení mobility, méně dopravy
7. místní akce pro zdraví
8. živá a udržitelná místní ekonomika
9. sociální rovnost a spravedlnost
10. od lokálního ke globálnímu

Tyto závazky navazují na předchozí dokumenty Evropské kampaně z Aalborgu, Lisabonu, Hannoveru a Johannesburgu.

Cíle a závazky zúčastněných obcí i jejich plnění bude postupně monitorováno a vyhodnocováno.

Evropská komise vydala soubor pěti regulativů zakládajících příští společnou politiku soudržnosti. Navrženy jsou tři fondy:

Fond soudržnosti (CF) pro členské státy s GNI menší než 90% společného průměru – tj. 10 nových států, Řecko a Portugalsko. **Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF)** na podporu investic a redukci regionálních nerovností v Unii – tj. regiony, které mají méně než 75% průměru HDP

Evropský sociální fond (ESF) k dosažení pokroku směrem k plné zaměstnanosti

Na období šesti let od roku 2007 budou peníze rozdělovány více než 75% na sblížení, 17% na soutěž mezi regiony a zaměstnanost a 4 % na evropskou územní kooperaci.

ERDF je zaměřen především na nejméně rozvinuté země a regiony. Pomoc lze očekávat při plnění společné environmentální politiky, při rozvoji ekologicky šetrného cestovního ruchu a při úspoře energií. Bude se také podílet na vytváření sítí a výměně zkušeností mezi regionálními a místními samosprávami.

Fond soudržnosti může pomáhat opět v oblasti environmentální politiky, dále managementu silniční dopravy a ekologicky šetrné městské a veřejné dopravy.

Podpora Evropského sociálního fondu se nejvíce projeví při plnění závazků využívat ekologicky šetrné stavby ve veřejném sektoru.

Velmi konkrétní tematikou se zabývá organizace CABERNET při svých konferencích o managementu urbanizovaného území. Tato organizace podporuje správní orgány, které se potýkají s následujícími problémy:

- úsilí o snížení sociální segregace a exkluze
- opětovné využití opuštěných a zpustlých pozemků (tzv. brownfields)
- stimulace směřování investic do jádrových částí města
- snížit tempo záborů volné příměstské krajiny
- řešit problematiku rozhraní urbánního a venkovského území
- chránit kulturní dědictví
- plynulost dopravy ve městě
- vysoká kvalita městského života.

S rozvojem města mimo jiné také souvisí tzv. environmentální management. Plán tohoto managementu obsahuje návrh cílů, úkolů a procesů vedoucích město směrem k udržitelnému rozvoji, spoléhá se na úsilí všech zúčastněných ze všech sektorů společnosti chránit a zlepšovat životní prostředí. V klíčových oblastech udává směr rozvoje a svým dílem se snaží sjednocovat důležité obory ochrany životního prostředí se sektorovými politikami jako je územní plánování a doprava. Jedná se o akčně založený plán s rozdělením zodpovědnosti a vlivem na místní rozvojové strategie, schopný monitoringu a vyhodnocování výsledků.

Účelem je koordinovat environmentální politiku, územní a strategické plánování, rozvojové programy a rozhodování místních úřadů a jejich jednotlivých odborů, majících vliv na oblasti spravující životní prostředí a zabezpečit komplexní ochranu životního prostředí městských oblastí.

Evropská komise vyvinula metodiku s konkrétními příklady redukce prostor pro automobilovou dopravu a tím získání zcela nových prostor pro lepší využití. Podle všeho tato změna přispěje k lepší kvalitě životního prostředí v mnoha ohledech. Bývala komisařka pro životní prostředí Margot Wallstromová napsala v předmluvě k metodice, že samosprávy s občany se musí rozhodnout jaký typ prostranství chtějí mít ve městech. Jedním z řešení eliminace znečištění je výstavba dalších silnic, ale jelikož by toto bylo velmi nákladné, tak jde většina obcí a měst jiným směrem. Snaží se o vytvoření přístupu k nezbytným obchodům a službám bez silniční dopravy. Wallstromová mimo jiné prohlásila: „Jsem přesvědčena, že management dopravy je klíčem k tomu, aby se naše města stala atraktivnějšími místy k životu a také klíčem ke zlepšení kvality našeho městského životního prostředí“.

Celkově největší plošnou výměru zelených ploch mají německá města Mnichov a Drážďany, ale také přímořská města Dublin či Helsinky. A právě Helsinky lze zařadit mezi ty lépe postavená města v pomyslném žebříčku životního prostředí měst, protože vztaheno k celkové velké ploše města pouze třetinu tvoří plochy urbanizovaných oblastí. Dalším takovým městem je opět severské estonské město Tallinn, kde urbanizovaného území je asi jen 20% z celkové plochy. Od roku 1950 do roku 1990 lze pozorovat také zvláště v některých městech velký nárůst podílu obydlených ploch. Mezi tato města patří např. Brusel, Kopenhagen, Dublin, Drážďany, Helsinky, Mnichov nebo Vídeň. Naopak k nejvýraznějšímu nárůstu zelených ploch došlo např. v Dublinu či Mnichově na rozdíl od Drážďan, kde podíl klesl.

Jevem, který doprovází celkový rozvoj měst je samozřejmě jeho, především plošné, rozrůstání. Největší růst zaznamenala portugalské město Setúbal, dále Palermo, Grenoble a Bratislava. Nejméně se rozvíjejícími se městy pak byla především ta střeoevropská – Vídeň, Praha, Mnichov a Drážďany.

K největší ztrátě zemědělských a přírodních ploch na úkor půdy došlo v jihoevropských městech Iraklion, Palermo, Nikósie, Setubal, Milán atd. Dopravním systémem jsou v Evropě nejvíce zatížena města Helsinky, Milán a Dublin. Ze vztahu silniční sítě k zastavěné ploše nejhůře vychází Vídeň následovaná zmiňovanými Helsinkami a Dublínem.

Literatura: http://www.env.cz/AIS/web.nsf/pages/udrzitelna_sidla_svet