Dariusz Szwed, Beata Maciejewska

Zrównoważony rozwój metropolii

Silesia

FUNDACJA PRZESTRZENIE DIALOGU

Zrównoważony rozwój metropolii Silesia
Analiza dokumentu: *Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii „Silesia" do 2025 r.* zawierająca propozycje dotyczące zrównoważonego rozwoju obszaru metropolitalnego

Pomysłodawcy i autorzy raportu:
Dariusz Szwed, Beata Maciejewska
Opracowania cząstkowe i współpraca:
Bartłomiej Kozek, Małgorzata Tkacz-Janik, Elżbieta Górnikowska-Zwolak

Korekta:
Zofia Psota

Projekt graficzny i skład:
Agnieszka Kraska Ultra-Fiolet

Wydawca:
Fundacja Przestrzenie Dialogu
ul. Zakopiańska 32b/4, 80-142 Gdańsk
www.przestrzeniedialogu.org

Publikacja wydana we współpracy z:
Fundacją im. Friedricha Eberta
Przedstawicielstwo w Polsce
ul. Podwale 11, 00-252 Warszawa
www.feswar.org.pl

ISBN 978-83-930412-0-6

Wydanie II
Gdańsk 2011

CC-BY-NC-ND
(Uznanie autorstwa – Użycie niekomercyjne – Bez utworów zależnych 3.0 Polska)

Podziękowania
Publikacja powstała dzięki pomocy i wsparciu
następujących osób i instytucji, którym serdecznie dziękujemy:
Biuro Górnośląskiego Związku Metropolitalnego w Katowicach
Dom Współpracy Polsko-Niemieckiej w Gliwicach
Centrum Sztuki Współczesnej Kronika w Bytomiu
Galeria Szyb Wilson
Niezależny Serwis Informacyjny Gliwice
Zielony Instytut

Dariusz Szwed, Beata Maciejewska

Zrównoważony rozwój metropolii Silesia

FUNDACJA PRZESTRZENIE DIALOGU

Wstęp

Mamy przyjemność przedstawić kolejny efekt współpracy Fundacji Przestrzenie Dialogu i Fundacji im. Friedricha Eberta na rzecz promowania zrównoważonego rozwoju w Polsce – publikację pt. *Zrównoważony rozwój metropolii Silesia*. Wychodzimy z założenia, że dziś, gdy więcej niż połowa Europejczyków i Europejek mieszka w miastach-regionach i metropoliach, należy zmierzyć się z wyzwaniem sprawienia, by nieunikniony proces metropolizacji odbywał się zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Na przykładzie śląsko-zagłębiowskiej metropolii Silesia staramy się więc prześledzić, jakie warunki należy spełnić, aby tak się stało.

Publikacja jest rozwinięciem i uaktualnieniem raportu pod tym samym tytułem, przedstawionego w połowie 2010 r. Podstawą tego opracowania były dokumenty strategiczne, raporty, analizy itd. Uwzględniono w nim również efekty kilkudziesięciu spotkań z prezydentami miast wchodzących w skład Górnośląskiego Związku Metropolitalnego oraz reprezentantami mediów, kultury i sztuki, organizacji pozarządowych i biznesu z tego regionu. Punktem odniesienia pierwszej wersji publikacji był projekt Strategii GZM „Silesia" do 2025 r., przyjęty w połowie 2010 r. W niniejszym opracowaniu znalazły się również najnowsze opinie o sposobie funkcjonowania metropolii Silesia. W dużej mierze

wyrażają one wątpliwość, czy długofalowe pozytywne zmiany są możliwe bez zmian w prawie, bez dostatecznych środków finansowych i bez dobrej praktyki zrównoważonego zarządzania.

Przykłady ze świata pokazują, że wskutek nieharmonijnego rozwoju to w metropoliach kumulują się i zwielokrotniają współczesne problemy: ubóstwo, wykluczenie społeczne, segregacja przestrzenna, segregacja ekologiczna, wykluczenie transportowe itd. Jednocześnie, co podkreślają w swoich opiniach Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny[1] i Komitet Regionów[2], niezależnie od podejścia do procesów metropolizacji w poszczególnych krajach UE, wyzwania i ambicje wielkich regionów miejskich są podobne: chciałyby one być siłą napędową gospodarki i ośrodkami twórczości oraz innowacji.[3]

Zrównoważony rozwój zapewnia połączenie sprawiedliwości społecznej z rozwojem gospodarczym i poszanowaniem natury. Jego wdrożenie wymaga co prawda różnych zmian w funkcjonowaniu gospodarki rynkowej i stosunku do środowiska przyrodniczego oraz przeformułowania wielu priorytetów rozwoju z zakresu polityki gospodarczej, społecznej i ekologicznej (m.in. inwestycji w dobrobyt i redystrybucji zasobów), ale przynosi lepszą jakość życia obecnych i przyszłych pokoleń z zachowaniem zasobów naturalnych.

Wiele metropolii wdrożyło już idee zrównoważonego rozwoju, torując tym drogę ku zrównoważonej przyszłości. Czy tak samo będzie z metropolią Silesia? Niniejsza publikacja jest próbą odpowiedzi na to pytanie. Znajdą w niej Państwo analizę priorytetów i działań władz metropolii, organizacji społecznych i obywateli w odniesieniu do zrównoważonego rozwoju. Co należy zmienić? W co inwestować? Czym zająć się przede wszystkim? W jaki sposób kształtować dynamiczny rozwój najbardziej zurbanizowanego regionu Polski? Jak organizować współpracę miast? Jak integrować działania i polityki decydujące o funkcjonowaniu metropolii (np. transport czy gospodarka odpadami/surowcami)?

Mamy nadzieję, że to opracowanie stanie się jednym z czynników wpływających na poprawę jakości życia, przestrzeni publicznej i stanu środowiska w metropolii Silesia oraz inspiracją do kształtowania jej społeczności – wrażliwej i odpowiedzialnej nie tylko za wspólną przestrzeń, ale także za wspólne sprawy w Europie i na świecie.

Knut Dethlefsen
dyrektor Fundacji im. Friedricha Eberta, Przedstawicielstwo w Polsce – partner wydania raportu

Beata Maciejewska
współautorka raportu, dyrektorka Fundacji Przestrzenie Dialogu – wydawca raportu

Dariusz Szwed
współautor raportu, przewodniczący Rady Programowej Zielonego Instytutu

1. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny – EKES (The European Economic and Social Committee – EESC) – kilkusetosobowy organ doradczy i opiniodawczy Unii Europejskiej, reprezentujący szeroko rozumiane zorganizowane społeczeństwo obywatelskie: pracodawców, związki zawodowe, rolników, konsumentów i pozostałe grupy interesów państw Unii. Głównym zadaniem Komitetu jest doradztwo wobec Rady Unii Europejskiej, Parlamentu Europejskiego i Komisji Europejskiej w kwestiach dotyczących polityki gospodarczej i społecznej.
2. Komitet Regionów (Committee of the Regions – COR) – kolegialny organ pomocniczy Rady UE i Komisji Europejskiej, reprezentujący stanowiska władz lokalnych i regionalnych wobec ustawodawstwa UE, wydający opinie o propozycjach legislacyjnych KE. Członkowie Komitetu pracują w sześciu komisjach tematycznych, m.in. w Komisji ds. Zrównoważonego Rozwoju (DEVE) i Komisji Polityki Spójności Terytorialnej (COTER).
3. Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego: „Europejskie obszary metropolitalne – konsekwencje społeczno-gospodarcze dla przyszłości Europy" (2007/C 168/02), http://www.ine-isd.org.pl/index_dokumenty.php?dzial=2&kat=4&art=2&limit=0

Spis treści

Wstęp 5

Czy metropolie mogą się rozwijać w sposób zrównoważony 8
Beata Maciejewska

Czy metropolia Silesia może się rozwijać w sposób zrównoważony 22
Beata Maciejewska, Bartłomiej Kozek

W kierunku innowacyjności – wyrównywanie szans i zielone miejsca pracy 40
Elżbieta Górnikowska-Zwolak, Beata Maciejewska, Małgorzata Tkacz-Janik

Energia i klimat 50
Dariusz Szwed

Zrównoważona mobilność 70
Dariusz Szwed

Społeczeństwo recyklingu 92
Dariusz Szwed, Bartłomiej Kozek

Streszczenie 108
Autorzy i autorki 110
Wydawcy 111
Źródła fotografii 112

Czy metropolie mogą się rozwijać w sposób zrównoważony

Beata Maciejewska

Niniejszy rozdział poświęciliśmy szczegółowej prezentacji zrównoważonego rozwoju. Na początku przedstawiamy podstawowe informacje o ZR: jego definicję, ideę, elementy oraz rolę, jaką odgrywa w polityce Unii Europejskiej.

Kolejna część rozdziału to już spojrzenie na konkretne elementy polityki metropolitalnej, które decydują o tym, czy dana metropolia rozwija się w sposób zrównoważony.

W trzeciej części prezentujemy współczesne kierunki rozwoju różnych metropolii, m.in. paryski plan zapobiegania zmianom klimatu, ekologiczne wskaźniki najbardziej „zielonych" miast Europy oraz priorytety rozwojowe najbardziej ekologicznych miast na świecie.

Rozdział kończy się krótkim podsumowaniem.

1. Zrównoważony rozwój: definicje, strategie, efekty

Definicja

Termin „zrównoważony rozwój" został sformułowany w 1987 r. (w Raporcie Światowej Komisji Środowiska i Rozwoju *Nasza wspólna przyszłość*) jako „rozwój odpowiadający potrzebom dnia dzisiejszego, który nie ogranicza zdolności przyszłych pokoleń do zaspokajania ich potrzeb". Rozwinięcie zasady zrównoważonego i trwałego rozwoju uzgodniono i przyjęto w Deklaracji Szczytu Ziemi w Rio de Janeiro w czerwcu 1992 r., wraz z towarzyszącym jej obszernym zbiorem zaleceń znanych pod nazwą Agendy 21. W polskim systemie prawnym zasada zrównoważonego rozwoju ma podstawy konstytucyjne w art. 5: „Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolność i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju".

Zrównoważony rozwój w Unii Europejskiej

Idea zrównoważonego rozwoju, w której wzrost gospodarczy, spójność społeczna i ochrona środowiska idą w parze i wzajemnie się uzupełniają, zyskuje w Unii Europejskiej coraz większe znaczenie. Jest także jej nadrzędnym długoterminowym celem, który ma zostać osiągnięty przez działania m.in. na rzecz ograniczania zmian klimatu, promowania czystszej energii, przeciwdziałania nadmiernej eksploatacji zasobów przyrodniczych i stworzenia społeczeństwa opartego na integracji społecznej, uwzględniającego solidarność między pokoleniami oraz w ramach pokoleń[1]. Efek-

Model zrównoważonego rozwoju a praktyka

Powszechnie za najważniejsze uznawane są czynniki ekonomiczne, drugie w kolejności są czynniki społeczne, a czynniki środowiskowe mają najmniejsze znaczenie. W celu uzyskania lepszej równowagi modelu należy zwiększyć znaczenie czynników środowiskowych, które istotnie wpływają na stan gospodarki i społeczeństwa. Źródło: http://www.iucn.org./programme/

1. *Komunikat Komisji Wspólnot Europejskich do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Uwzględnianie kwestii zrównoważonego rozwoju w polityce UE w różnych dziedzinach. Przegląd strategii Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju – rok 2009,* Bruksela, 24.07.2009 r., http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0400:FIN:PL:PDF

tem wdrożenia zrównoważonego rozwoju mają być: poprawa jakości życia oraz zapewnienie dobrobytu zarówno obecnemu, jak i przyszłym pokoleniom.

Według Sieci Europejskich Regionów i Obszarów Metropolitalnych METREX, wiele ważnych problemów globalnych związanych ze zmianami klimatycznymi, starzeniem się ludności czy imigracją można rozwiązać skutecznie i w sposób zintegrowany jedynie we współpracy z metropoliami. Ponadto to właśnie na dużych obszarach miejskich (określanych jako LUZ-y – *Large Urban Zones*[2], pośród których Katowice wraz z otaczającymi je miastami zajmują 12. miejsce w Europie) wzrastają: emisja dwutlenku węgla oraz zużycie energii i zasobów nieodnawialnych. Jest więc kwestią najbliższej przyszłości stworzenie zintegrowanej polityki LUZ-ów, która uwzględni takie aspekty zrównoważonego rozwoju, jak zrównoważona polityka transportowa, energetyczno-klimatyczna i odpadowa.

Nowe pomiary i drogi rozwoju

Polityki wielu instytucji i państw coraz częściej odchodzą od wiary w zbawienną rolę wzrostu gospodarczego. Kryzys ostatnich lat kazał zweryfikować wiele dotychczasowych recept i sposobów na osiąganie wzrostu. Definicja rozwoju ulega przemianie; poszukuje się nowych miar rozwoju, gdyż PKB (produkt krajowy brutto), który dotychczas był najważniejszym wskaźnikiem dobrobytu, nie uwzględnia wielu ważnych czynników, m.in. skutków oddziaływania przemysłu na środowisko i stan zdrowia (np. hałas, zanieczyszczenie). Znane są już alternatywne miary dobrobytu, jak. wskaźnik rozwoju społecznego (*Human Development Index* – HDI), który oprócz wysokości PKB na mieszkańca uwzględnia średnią długość życia oraz sukcesy edukacyjne społeczeństwa.

Znane są już alternatywne miary dobrobytu, jak wskaźnik rozwoju społecznego, który oprócz wysokości PKB na mieszkańca uwzględnia średnią długość życia oraz sukcesy edukacyjne społeczeństwa.

Pojawiły się także nowe modele rozwoju, z których za najważniejszy można uznać całościowy program modernizacji – Zielony Nowy Ład[3]. Jest on koncepcją zapewnienia zrównoważonego rozwoju oraz zbudowania niskoemisyjnej i niskowęglowej gospodarki poprzez wzmacnianie spójności społecznej. Kluczową rolę w Zielonym Nowym Ładzie mają odgrywać nowe zielone miejsca pracy oraz rozwój edukacji, programów badawczo-rozwojowych i nowoczesnychtechnologiiprzyjaznychczłowiekowi, środowisku i klimatowi. Modernizacja w ramach ZNŁ ma także objąć: podnoszenie efektywności energetycznej, zwiększanie wykorzystania odnawialnych źródeł energii, modernizację sektora budownictwa, promocję budynków autonomicznych i pasywnych, rozwój przyjaznych środowisku sieci kolejowych na kontynencie oraz zmianę priorytetów Wspólnej Polityki Rolnej.[4]

2. http://en.wikipedia.org/wiki/Metropolitan_area#European_Union
3. W dokumencie pt. *Green New Deal* czytamy, że warunkiem uniknięcia głębokiej recesji porównywalnej z Wielką Depresją są działania reformatorskie w dwóch głównych obszarach: kluczowe strukturalne zmiany w krajowych i międzynarodowym systemach finansowych, w tym w systemie podatkowym, oraz zapewnienie trwałych inwestycji w oszczędzanie energii i wytwarzanie energii ze źródeł odnawialnych. Więcej informacji na stronie New Economics Foundation poświęconej Zielonemu Nowemu Ładowi, http://www.neweconomics.org/projects/green-new-deal
4. *Zielony Nowy Ład w Polsce*, red. D. Szwed, str. 6; Green European Foundation, Luksemburg 2011

2. Porównanie elementów polityki metropolitalnej ze względu na zrównoważony rozwój

W neoliberalnej optyce metropolie postrzegane są jako zaplecze dla działalności gospodarczej, miejsca rozwarstwienia i kontrastów, w których kumulują się i zwielokrotniają współczesne problemy, m.in. ubóstwo, wykluczenie społeczne, segregacja przestrzenna, segregacja ekologiczna, wykluczenie transportowe.

We współczesnych metropoliach opartych na zrównoważonym rozwoju obowiązuje równie klarowny, lecz zupełnie inny model wartości: metropolia ma być przyjazna człowiekowi i naturze, bezpieczna, przyjemna i skonstruowana w taki sposób, by umożliwiać jak najwyższą jakość życia. Priorytetami są: wyrównywanie szans, spójność i sprawiedliwość społeczna, współodpowiedzialność i rozwój obywatelskości, a celem konkurencji z innymi metropoliami jest jak najwyższa ocena efektywności energetycznej i skutecznego przeciwdziałania zmianom klimatycznym oraz rozwój „zielonego" biznesu.

W tabeli (obok) przedstawiamy porównanie elementów polityki metropolitalnej, od najbardziej ogólnych, poprzez horyzontalne (jak równość szans, podejście do innowacji), po sektorowe (jak transport i energia).

Opracowanie tabeli: Beata Maciejewska
Wykorzystano m.in. materiały dostępne na stronach:
www.zielonewiadomosci.pl; www.ine.pl; www.zielonyinstytut.pl;
www.cts.umn.edu/Publications/ResearchReports/pdfdownload.pl?id=1328

Lp.		Rozwój niezrównoważony	Rozwój zrównoważony
1.	Priorytety polityki metropolitalnej	Polityka metropolitalna za punkt odniesienia przyjmująca działalność gospodarczą na jej terenie; metropolia ma być zapleczem działalności gospodarczej.	Polityka metropolitalna zapewnia jak najwyższą jakość życia jak największej liczbie mieszkańców, przy poszanowaniu zasobów naturalnych.
2.	Wskaźniki rozwoju	Głównymi wskaźnikami rozwoju są PKB i inne wskaźniki wzrostu gospodarczego.	Do pomiarów rozwoju stosuje się różnorodne wskaźniki: społeczne, gospodarcze, środowiskowe.
3.	Perspektywy czasowa i przestrzenna	Przy kształtowaniu strategii, polityk i działań bierze się pod uwagę tylko sytuację mieszkańców danego terenu (np. danej metropolii) oraz krótko- i średniookresowe działania, których efekty można uzyskać w trakcie trwania kadencji danej władzy.	Przy kształtowaniu strategii, polityk i działań bierze się pod uwagę wymiary wychodzące poza „tu i teraz", m.in. wymiar ogólnoeuropejski, globalny (np. konieczność przeciwdziałania zmianom klimatycznym, solidarność międzypokoleniową), a także długookresowe skutki działań (np. wpływ na przyszłe pokolenia).
4.	Społeczność metropolii	Celem polityki jest stworzenie przestrzeni i zasobów dla tych, którzy najlepiej służą polityce metropolii. Solidarność nie jest uważana za istotną kategorię rozwoju; wysoka jakość życia jest udziałem nielicznych.	Celem polityki jest stworzenie społeczności opartej na integracji społecznej. Ważne są solidarność między pokoleniami i w ramach pokoleń oraz zagwarantowanie wysokiej jakości życia obywateli.
5.	Zarządzanie	Zarządzanie podporządkowane przyciąganiu kapitału i rozwojowi metropolii jako zaplecza gospodarczego dużych firm; metropolia jest miejscem bardziej do pracy niż do życia; brak przynależności i anonimowość. Aktywność obywatelska, szczególnie krytyczna wobec władz, nie jest pożądana; władze wypełniają w sposób biurokratyczny wymogi demokracji (np. konsultacji społecznych) na szczeblu miasta, nadają im jednak niską rangę i znaczenie.	Dobre zarządzanie – dbałość o sprawy publiczne, budowanie metropolitalnej tożsamości, stosowanie modelu obywatelskiego, w którym mieszkańcy mają wpływ na kształt polityki metropolii. Nacisk na rozwój demokracji miejskiej i współpracy władz z mieszkańcami; wartością jest rozwój obywatelskości i wspólnot.

6.	Sposób rozwoju przestrzennego	„Rozlewanie się" metropolii, niepohamowana, żywiołowa urbanizacja terenów podmiejskich; nieproporcjonalnie większa dbałość o centrum niż o dzielnice.	Rozwój organizmu miejskiego dobrze zaplanowany; dzielnice i centrum rozwijają się równomiernie.
7.	Miejsca pracy	Ważna jest jak największa liczba miejsc pracy, niezależnie od ich trwałości i wysokości zarobków (wiele pracujących osób ma umowy tzw. śmieciowe; z pracy nie można się utrzymać); wielu pracowników ma niskie kwalifikacje.	Ważna jest jakość miejsc pracy: ich trwałość, wysokość zarobków (z pracy można się utrzymać), perspektywy; wpływ na środowisko (czyli rozwój zielonych miejsc pracy m.in. w energetyce odnawialnej, zielonej produkcji i zielonych usługach).
8.	Biznes	Biznes niepowiązany z polityką społeczną i ekologiczną; zachęty fiskalne głównie dla dużych przedsiębiorców, co hamuje konkurencyjność.	Biznes powiązany z odpowiedzialnością społeczną i poszanowaniem środowiska, wzmacniana pozycja i konkurencyjność małych i średnich firm; dla wrażliwego społecznie i ekologicznie biznesu tworzy się zachęty fiskalne oraz centra doradztwa i wsparcia dla pracodawców i pracowników.
9.	Produkcja i konsumpcja	Model produkcji i konsumpcji niezrównoważony; nie uwzględnia się wyczerpywania się zasobów i konieczności ograniczenia ilości odpadów. Brak zachęt do wytwarzania produktów i oferowania usług przyjaznych środowisku.	Zrównoważona produkcja i konsumpcja; promowanie produkcji i usług zużywających mniej surowców i wytwarzających mniej odpadów. Administracja publiczna stymuluje zapotrzebowanie rynku na produkty przyjazne środowisku.
10.	Różnorodność potrzeb obywateli i obywatelek	Modelowym mieszkańcem metropolii jest mobilny mężczyzna w sile wieku, który chce pracować i bogacić się.	Polityka metropolii uwzględniająca zróżnicowanie mieszkańców (seniorzy, młodzież, kobiety, dzieci, mężczyźni, osoby z niepełnosprawnością).
11.	Przyroda	Przyroda nie jest uważana za wartość; dopuszcza się jej nadmierną eksploatację; dbałość o przyrodę utożsamia się z hamulcem rozwoju; tereny zielone, zaniedbane, są często uważane za niczyje.	Dbałość o przyrodę, przeciwdziałanie jej nadmiernej eksploatacji.

12.	Mieszkalnictwo i budownictwo	Wysokie koszty zamieszkania; osoby niemogące im sprostać są usuwane z metropolii np. do osiedli kontenerowych o niskim standardzie i wysokich kosztach utrzymania (szczególnie ogrzewania i energii).	Zrównoważone mieszkalnictwo i budownictwo; budownictwo komunalne i społeczne wysokiej jakości, dostosowane do wymogów ochrony środowiska i potrzeb osób w różnym wieku, o różnych dochodach i możliwościach przemieszczania się.
13.	Sport i zdrowie	Leczenie chorych jako podstawa funkcjonowania służby zdrowia; sport to przede wszystkim widowisko i okazałe obiekty sportowe.	Zdrowie, profilaktyka zdrowotna, dostępność rekreacji, promowanie zdrowego stylu życia; edukacja prozdrowotna.
14.	Administracja	Działania administracji nie uwzględniają potrzeby przejrzystości, promowania zrównoważonych rozwiązań.	Przejrzystość działań, gotowość do współpracy, promowanie zrównoważonorozwojowych rozwiązań w jednostkach administracji metropolii.
15.	Klimat	Brak polityki klimatycznej.	Aktywna polityka klimatyczna.
16.	Energia	Wysoka produkcja i duże zużycie energii są uważane za jedne z ważniejszych wskaźników rozwoju.	Demokracja i efektywność energetyczna.
17.	Mobilność	Systemy transportowe nieodpowiadające wymogom ochrony środowiska, niespełniające gospodarczych i społecznych potrzeb społeczeństwa; metropolia jest „zakorkowana"; problemy z transportem próbuje się rozwiązać, budując nowe drogi; polityka transportowa nie uwzględnia redukcji dwutlenku węgla ani poprawy jakości powietrza.	Zrównoważona mobilność; systemy transportowe, odpowiadające wymogom ochrony środowiska, spełniają gospodarcze i społeczne potrzeby społeczeństwa; duży wybór środków transportu; zaawansowana polityka transportowa służąca redukcji CO_2, poprawie jakości powietrza i środowiska przyrodniczego, uwzględniająca kwestie zdrowia.
18.	Surowce/ /odpady	Gospodarka odpadami – podstawą gospodarki jest usuwanie odpadów: tworzenie nowych wysypisk śmieci, budowa spalarni itd.	Gospodarka surowcami – podstawą gospodarki są segregacja odpadów oraz odzyskiwanie i ponowne użycie surowców.

3. Europejskie metropolie a zrównoważony rozwój

Przed omówieniem rozwoju metropolii Silesia warto przyjrzeć się najważniejszym europejskim metropoliom, z którymi Silesia chce się porównywać, oraz ich zobowiązaniom. Paryski plan zapobiegania zmianom klimatu, przyjęty w 2007 r., zakłada do 2050 r. zmniejszenie emisji dwutlenku węgla do atmosfery o 75% (w stosunku do 2004 r.). Do 2020 r. emisja ma zostać zmniejszona o 30%, o 30% ma spaść konsumpcja energii w budynkach publicznych i miejskim oświetleniu, aż 30% energii w mieście ma pochodzić ze źródeł odnawialnych. Planowana jest termorenowacja 600 szkół w okręgu metropolitalnym oraz instalacja (do 2014 r.) 200 000 m^2 paneli słonecznych.[5] W Londynie do 2025 r. planuje się m.in. zwiększenie udziału podróży pieszych i rowerowych w transporcie miejskim z obecnych 23% do co najmniej 33%, eliminowanie zanieczyszczeń emitowanych przez miejskie autobusy poprzez wymianę taboru na napędzany wodorem i... zniechęcanie do podróży lotniczych.[6] Bruksela przyjęła strategię informacyjną łączącą kwestię efektywności energetycznej z polityką socjalną – mniejsza konsumpcja energii to wszak niższe rachunki za prąd. Dzięki temu w latach 2003-2007 udało się zmniejszyć emisję CO_2 o 12%, a zużycie energii – bez obniżania jakości życia – o 10%. W niektórych dzielnicach miasta ten ostatni wskaźnik – dzięki stosownym subsydiom władz metropolii – sięgnął nawet 30%. Inwestowanie w nowe, odnawialne źródła energii, wedle szacunków, doprowadzi w latach 2004–2012 do utworzenia 2450–3400 miejsc pracy w sektorze budowlanym.[7]

W Londynie do 2025 r. planuje się m.in. zwiększenie udziału podróży pieszych i rowerowych w transporcie miejskim z obecnych 23% do co najmniej 33%, eliminowanie zanieczyszczeń emitowanych przez miejskie autobusy poprzez wymianę taboru na napędzany wodorem i... zniechęcanie do podróży lotniczych

We współczesnych metropoliach nie mówi się o ograniczonym wpływie lokalnej polityki na globalne zmiany klimatu. Przeciwnie – wykorzystuje się walkę z negatywnymi skutkami tego zjawiska do poprawy jakości życia, co w przypadku Silesii można by zrobić np. przez zredukowanie niskiej emisji zanieczyszczeń[8] z zimowego ogrzewania mieszkań.

5. D. Baupin, prezentacja *Paris Climate Plan – a global strategy*, http://archive.greens-efa.eu/cms/topics/dokbin/279/279804.plenary_climate_change_presentation_deni@de.pdf
6. J. Jones, prezentacja *Towards a Low Carbon London*, http://archive.greens-efa.eu/cms/topics/dokbin/279/279802.climate_change_workshop_presentation_jen@de.pdf
7. E. Huytebroeck, prezentacja *In Brussels, an Energy Revolution has begun*, http://archive.greens-efa.eu/cms/topics/dokbin/280/280423.plenary_session_climate_change_presentat@de.pdf
8. Niska emisja – emisja komunikacyjna i emisja pyłów oraz szkodliwych gazów pochodząca z lokalnych kotłowni węglowych i domowych pieców grzewczych, w których spalanie węgla odbywa się w nieefektywny sposób – najczęściej jest to węgiel tani, o złej charakterystyce i niskich parametrach grzewczych. W wielu regionach i zamkniętych wsiach w dolinach jest przyczyną wysokiej śmiertelności i plagi nowotworowej.
Źródło: http://pl.wikipedia.org/wiki/Niska_emisja

Inną drogą poszedł przed kilkoma laty burmistrz południowoamerykańskiej Bogoty, Anatanas Mockus.[9] Lista jego osiągnięć – zarówno w dziedzinie ekologii, jak i w kwestiach społecznych – jest imponująca: zmniejszenie zużycia wody o 40% przy zwiększeniu poziomu dostępności wody pitnej z 79% do 100%, a kanalizacji – z 71% do 95%; zmniejszenie liczby wypadków drogowych o 50%; poprawa bezpieczeństwa kobiet i poprawa jakości transportu publicznego (przyspieszone przez jego następcę, Enrique Penalosę, jako egalitarna alternatywa dla zwiększania sieci dróg) oraz utworzenie Obserwatorium Miejskiego, służącego za ośrodek badań opinii społecznej i analiz rozwojowych miasta i jego otoczenia.[10]

Warto wspomnieć o tzw. inteligentnych miastach, w których stosuje się rozwiązania służące poprawie jakości życia, z jednoczesnym ograniczeniem emisji CO_2, w oparciu o system gromadzenia, przetwarzania i wyciągania wniosków w czasie rzeczywistym z ogromnej liczby informacji, m.in. o natężeniu ruchu samochodów, jakości wody, zużyciu energii. Prowadzi to miasta na wyższy poziom „świadomości" i ma na celu zapobieganie marnowaniu miejskich struktur, instytucji i przedsiębiorstw. Dzięki temu systemowi możliwe jest m.in.: „odkorkowanie" miast, kierowanie pustych autobusów tam, gdzie są potrzebne, uzyskiwanie danych o potrzebach konsumentów energii i wody. Opierając się na tych informacjach, można w bardziej przemyślany sposób projektować miejskie inwestycje.

Długotrwałe doraźne rozwiązania, stosowane w tak wielu miastach, są zastępowane działaniami długofalowymi i kompleksowymi. Jest to możliwe dzięki odpowiednim technologiom, dobremu zarządzaniu i integracji różnych polityk. We Włoszech największy tamtejszy dystrybutor energii – firma Enel – przed kilkoma laty zdecydował się na zainstalowanie inteligentnych liczników. W znanym inteligentnym mieście, Amsterdamie, nawet dzieci są świadome, że zmniejszanie domowych emisji jest konieczne.[11]

9. http://en.wikipedia.org/wiki/Mockus.
10. Ł. Olenderek, *Trzeci świat z ludzką twarzą*, „Obywatel", 4/2007 (36) http://obywatel.org.pl/index.php?module=pagemaster&func=viewpub&tid=3&pid=1195.
11. B. Berthon, *Smart cities: can they work?* „Guardian", 1 czerwca 2011 r.; http://www.guardian.co.uk/sustainable-business/amsterdam-smart-cities-work

Inteligentne miasta tworzy się także w Polsce. We Wrocławiu wdrażany jest system analizujący położenie tramwajów i zgodność ich przejazdów z rozkładem. Ideę *smart cities* najodważniej realizuje Bielsko-Biała, miasto należące do europejskiej sieci Energie Cités. Wiceprezydent tego miasta, Zbigniew Michniowski, prezes Stowarzyszenia Gmin Polska Sieć Energie Cités, jest zwolennikiem zintegrowanego, skoordynowanego i konsekwentnego myślenia o mieście. Tak myśli się i działa w Bielsku-Białej od lat 90. XX w. W najbliższych 10 latach w termomodernizację, wymianę sieci ciepłowniczej, nowy system zarządzania komunikacją miejską i wymianę jej taboru zostanie zainwestowanych kolejne 300 mln zł.[12]

Priorytety Malmö

Jednym z najlepszych przykładów skutecznej realizacji nowoczesnej polityki zrównoważonego rozwoju na szczeblu metropolii jest szwedzkie miasto Malmö. To jedno z najbardziej kreatywnych miast na świecie (13. miejsce w rankingu Fast Company na najbardziej kreatywne miasto świata) i jednocześnie jedno z czterech miast najbardziej ekologicznych.

Miasto przyjazne klimatowi

Do 2020 r. emisja gazów cieplarnianych w Malmö spadnie do zera, a do 2030 r. cały obszar miejski będzie w 100% zasilany energią ze źródeł odnawialnych.[13] Malmö konsekwentnie inwestuje w sprawdzanie nowych, przyjaznych środowisku technologii i współpracuje z innymi miastami europejskimi w celu wymiany doświadczeń i dobrej praktyki.

Edukacja w zakresie zrównoważonego rozwoju w Malmö

Edukacja na rzecz zrównoważonego rozwoju w zakresie: programów edukacyjnych, wycieczek dla turystów, specjalnych wydarzeń dla dzieci i młodzieży oraz edukacji obywatelskiej dla dorosłych jest silnie wspierana przez władze miasta

12. D. Ciepiela, *Czas na inteligentne miasta,* portal WNP.pl; 14 października 2011 r.; http://logistyka.wnp.pl/czas-na-inteligentne-miasta,7377_2_0_1.html
13. http://www.malmo.se/English/Sustainable-City-Development

zgodnie z dewizą: „nadzieja na zrównoważony rozwój leży w edukacji".[14] Oprócz stałych wydatków na edukację w dziedzinie zrównoważonego rozwoju, władze miasta przeznaczają corocznie (od 2008 r.) 5 mln koron (równowartość około 2 mln zł) na kluczowe projekty: edukację pozaszkolną, dokształcanie edukatorów z zakresu zmian klimatycznych, zielone place szkolne.

Malmö walczy ze zmianami klimatu

Malmö należy do działającego na szczeblu unijnym Porozumienia Burmistrzów dla zrównoważonej gospodarki energetycznej na szczeblu lokalnym. Sygnatariusze Porozumienia zobowiązują się do prowadzenia w swoich miastach aktywnej polityki energetycznej (wykraczającej poza cele polityki energetycznej UE) w zakresie redukcji emisji CO_2 poprzez poprawę efektywności energetycznej oraz czystszą produkcję i zużycie energii.

Planeta Ziemia w 2050 r. – w Malmö

Niemal pięćdziesięciu wybitnych naukowców z całego świata wzięło udział w międzynarodowym warsztacie zatytułowanym *Planeta w 2050 roku*, który odbył się w Lund i Malmö. Celem warsztatu było opisanie optymistycznych scenariuszy dla przyszłości Ziemi w 2050 r. i zbadanie ścieżek prowadzących do takiej właśnie, optymistycznej przyszłości naszej planety.

Malmö miastem sprawiedliwego handlu

Malmö jest pierwszym w Szwecji miastem sprawiedliwego handlu, co oznacza promowanie produktów wytwarzanych w krajach słabo rozwiniętych w godziwych warunkach, m.in. za godziwe wynagrodzenie, bez korzystania z pracy dzieci. Władze Malmö czynią starania, by w mieście wzrastał popyt na etycznie produkowane dobra i by rosła świadomość mieszkańców w zakresie sprawiedliwego handlu.

Europejski ranking zielonych miast

Jaki udział w zarządzaniu dużymi miastami ma polityka proekologiczna? W jakim stopniu europejskie metropolie działają na rzecz zmniejszenia emisji CO_2, troszczą się o obszary zielone, inwestują w oczyszczalnie ścieków, starają się zmniejszyć zużycie wody? Na te i inne pytania dostarcza odpowiedzi studium The Economist Intelligence Unit, wykonane na zlecenie firmy Siemens, pt. *European Green City Index*.[15]

Do 2020 r. emisja gazów cieplarnianych w Malmö spadnie do zera, a do 2030 r. cały obszar miejski będzie w 100% zasilany energią ze źródeł odnawialnych.

Badanie objęło 30 największych miast Europy – głównie stolic, ocenianych w ośmiu kategoriach: emisji CO_2, energetyki, budownictwa, transportu, gospodarowania wodą, jakości powietrza, usuwania śmieci i wykorzystania gruntów, troski o środowisko. W rankingu zdecydowanie przodowały miasta skandynawskie, na czele z Kopenhagą, Sztokholmem i Oslo. Miasta Europy Wschodniej, oprócz Wilna i Rygi oraz Warszawy, która znalazła sie na 16. pozycji, pośrodku stawki, miały najniższe notowania. Raport wskazuje wyraźnie,

14. *Ibid.*
15. Pierwszy europejski ranking 30 zielonych miast – European Green City Index – zaprezentowany w grudniu 2009 r. w Kopenhadze.

że o wpływie miast na środowisko decydują dwa czynniki: stopień zamożności (miasta bogatsze stać na nowoczesne rozwiązania energooszczędne i chroniące środowisko) i poziom obywatelskiej świadomości mieszkańców (często decyduje o zachowaniach, np. o używaniu rowerów zamiast samochodów). Ponadto aktywność obywateli w stowarzyszeniach i organizacjach działających na rzecz środowiska pomaga w forsowaniu proekologicznych przepisów prawa i ich egzekwowaniu. Niezależnie jednak od różnic, niemal wszystkie badane miasta mają już swój wkład w ochronę klimatu: wskaźnik emisji CO_2 w przeliczeniu na mieszkańca jest w nich niższy od średniej w krajach Unii – wynosi około 5,2 t rocznie wobec 8,5 t w UE. Niemal wszystkie opracowały już i częściowo wdrożyły strategię ochrony środowiska.

Podsumowanie

W wielu europejskich metropoliach zrównoważony rozwój staje się kluczowym elementem polityki. Nowe trendy, wskaźniki rozwoju i kierunki zmian prowadzą do głębokiej modernizacji, kształtującej efektywną gospodarkę przyjazną klimatowi, środowisku i człowiekowi. Rozpowszechnia się świadomość, że problemów (np. transportowych) nie można rozwiązywać, koncentrując się tylko na nich. Polityki zaczynają łączyć niekojarzone wcześniej ze sobą elementy, np. wpływ polityki metropolitalnej na przeciwdziałanie globalnym zmianom klimatycznym czy powiązania demokracji z polityką energetyczną. Doceniane są zasoby dotąd zaniedbane, np. środowisko, które stanowi podstawę rozwoju, czy wpływ rozwoju wspólnot lokalnych na rozwój metropolii i wrażliwość na jakość życia, w tym konieczność zmniejszenia dysproporcji oraz eliminowanie ubóstwa i wykluczenia. Pojawiają się nowe priorytety rozwoju: zapewnienie wygodnego transportu zbiorowego, rozwój zielonych miejsc pracy, gospodarka zasobami (zamiast gospodarki odpadami), wyrównywanie szans, dostosowanie metropolii do potrzeb ludzi w różnym wieku, różnej płci, o różnym stopniu sprawności, o różnych dochodach i potrzebach.

współpraca: Bartłomiej Kozek

Czy metropolia Silesia może się rozwijać w sposób zrównoważony

Beata Maciejewska
Bartłomiej Kozek

W niniejszym rozdziale koncentrujemy się na polityce metropolii Silesia. W pierwszej części prezentujemy genezę metropolii oraz jej obecny stan. Główna część rozdziału to analiza polityki metropolitalnej – tabelaryczne zestawienie elementów polityki opisanych w *Strategii Rozwoju Metropolii Silesia do 2025 roku* z podziałem na zrównoważone i niezrównoważone oraz pogłębione omówienie wybranych elementów, m.in. polityki społecznej i priorytetów zarządzania. Rozdział kończymy podsumowaniem.

1. Metropolia Silesia – geneza, stan, perspektywy

Górnośląski Związek Metropolitalny został powołany w czerwcu 2007 r. przez 14 miast konurbacji śląsko-dąbrowskiej – w celu koordynacji wybranych działań na terenie: Bytomia, Chorzowa, Dąbrowy Górniczej, Gliwic, Jaworzna, Katowic, Mysłowic, Piekar Śląskich, Rudy Śląskiej, Siemianowic Śląskich, Sosnowca, Świętochłowic, Tychów i Zabrza.

GZM jest obecnie związkiem dobrowolnym i kadencyjnym; członkostwo w zgromadzeniu trwa jedną kadencję samorządową i kończy się wraz z nowymi wyborami. Związek powołał do życia metropolię, której oficjalna nazwa brzmi: Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia „Silesia".

Metropolia jest niezbędna, bo współczesne wyzwania i sposób funkcjonowania społeczeństwa, szczególnie w dużych skupiskach miejskich, wymagają nowych rozwiązań, a wiele potrzeb i problemów znacząco wykracza poza podwórka nawet największych miast.

Organami GZM są zgromadzenie i zarząd. Zgromadzenie związku to organ stanowiący. W jego skład wchodzi po dwóch reprezentantów z każdego spośród 13 miast i trzech reprezentantów Katowic. W sumie w zgromadzeniu zasiada 29 osób, które wybierają spośród siebie przewodniczącego i dwóch wiceprzewodniczących.

Zarząd związku to organ wykonawczy. W jego skład wchodzi przewodniczący i sześciu członków.

Budżet GZM stanowią wpłaty poszczególnych miast założycieli. W pierwszych latach funkcjonowania związku było to około 2 mln zł.

Od momentu powstania do wyborów samorządowych w listopadzie 2010 r. działania związku koncentrowały się na kwestiach organizacji wewnętrznej: powołaniu biura, określeniu budżetu oraz przygotowaniu i przyjęciu głównego dokumentu – strategii rozwoju metropolii. Istotne było także powstanie stałej platformy cyklicznych spotkań prezydentów miast (bo to głównie oni wchodzą w skład organów związku). Związek organizował konferencje, seminaria i prezentacje ofert inwestycyjnych.

W tym (pierwszym) okresie ujawniły się największe bolączki GZM, a zatem konieczność zmian. Okazało się, że samo powołanie związku metropolitalnego i stworzenie strategii rozwoju nie wystarcza. Niezbędne są: dobre instrumentarium prawne, odpowiednie zasady finansowania i sprawny aparat zarządzania.

Instrumentarium prawne to oczywiście odpowiednia ustawa, przy obecnym stanie prawnym kluczowa, by stała się możliwa integracja różnych systemów w sposób trwały i zrównoważony. Debaty na temat kształtu ustawy nie ustają od kilku lat, powstało kilkanaście jej projektów, a proces legislacyjny się przeciąga. Podobno – jak twierdzi Arkadiusz Godlewski, przewodniczący rady miejskiej Katowic – parlament jest zdeterminowany, aby tę ustawę uchwalić.

Ustawa jest kluczem do regulacji finansowych, bez których trudno sobie wyobrazić funkcjonowanie metropolii. Budżet jest za mały, by móc wprowadzać systemowe zmiany. W 2011 r. GZM Silesia ma do

dyspozycji około 5,5 mln zł, podczas gdy Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP), zajmujący się organizacją transportu zbiorowego (ale niedysponujący własnym taborem transportowym), ma ponad 540 mln zł.

Wielkim wyzwaniem okazuje się dobre zarządzanie, zadaniem metropolii nie jest bowiem ułatwianie współpracy samorządów Śląska i Zagłębia; taka współpraca trwa od lat jako rezultat zaspokajania wspólnych potrzeb, projektów i działań. Przykładem może być chociażby wspomniany już Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego – w 25 gminach organizuje on komunikację, z której korzysta codziennie 1,2 mln pasażerów. Istnieją też inne związki miast, np. Śląski Związek Gmin i Powiatów, organizacja o 20-letniej tradycji, zrzeszająca 116 gmin i 11 powiatów.

Krytycy obecnego sposobu funkcjonowania GZM wskazują, że powinna ona być czymś więcej niż platformą spotkań i rozmów prezydentów poszczególnych miast. Bez metropolii można organizować wspólną promocję regionu w kraju i za granicą, a także współpracować przy organizacji imprez gospodarczych, czego dowodzą Europejski Kongres Gospodarczy[1] oraz kilkuletnie (zakończone w połowie 2011 r.) wspólne starania o tytuł Europejskiej Stolicy Kultury 2016 dla Katowic.

A jednak metropolia jest niezbędna, bo współczesne wyzwania i sposób funkcjonowania społeczeństwa, szczególnie w dużych skupiskach miejskich, wymagają nowych rozwiązań, a wiele potrzeb i problemów znacząco wykracza poza podwórka nawet największych miast. Polityka metropolitalna powinna uwzględniać wspólny interes, ale także integrować w sposób innowacyjny polityki sektorowe i horyzontalne. Spójrzmy np. na transport zbiorowy – wszelkie jego aspekty powinny być rozpatrywane w znacznie szerszym

1. Europejski Kongres Gospodarczy to cykliczna, organizowana corocznie od 2009 r. impreza gospodarcza, jedna z najważniejszych tego typu w Europie Środkowej. W 2011 r. wzięło w niej udział 6 tys. gości, 900 panelistów, premierzy Polski, Węgier, Chorwacji i Czech, komisarze Unii Europejskiej, ministrowie, przedstawiciele biznesu i nauki. Na Kongresach omawiane są tematy istotne dla rozwoju gospodarczego i społecznego Europy, m.in. konkurencyjność gospodarki Europy, nowy ład Unii i jej polityka energetyczna. Strona internetowa Kongresu: www.eec2011.eu/

kontekście, m.in. ochrony środowiska, mobilności społecznej, jakości życia, wyrównywania szans kobiet i mężczyzn.

W Silesii powoli rosną świadomość i wiedza o zasadach funkcjonowania metropolii. Jan Olbrycht, europoseł i ekspert w dziedzinie miast i metropolii, założył międzynarodowy *think-tank* „Think Silesia", który ma być 30-osobową grupą doradczą ekspertów z różnych dziedzin. Z kolei stowarzyszenie założone główne przez socjologów i politologów z Uniwersytetu Śląskiego – Śląskie Obserwatorium Procesów Metropolizacyjnych[2] – stawia sobie za cel popularyzowanie wiedzy o sposobie rozwoju metropolii, prowadzenie badań, analizowanie rozwoju metropolii pod kątem zrównoważonego rozwoju. W metropolii na ten temat coraz więcej debat, konferencji i warsztatów na wysokim poziomie.

Jednak w sferze „konkretów" dotychczasowa współpraca w ramach GZM Silesia nie przyniosła istotnego efektu na miarę metropolii. Nowy przewodniczący GZM, prezydent Świętochłowic Dawid Kostempski, który objął swoją funkcję w marcu 2011 r., zapowiedział, że metropolia „ruszy z kopyta" dzięki m.in. uruchomieniu serwisu internetowego dotyczącego wydarzeń kulturalnych w metropolii wraz z systemem elektronicznej informacji i dzięki poprawie systemu komunikacyjnego na Śląsku i w Zagłębiu. Ponadto GZM nie rezygnuje z zamiaru budowy spalarni odpadów, która (pomijając kwestię zasadności tej inwestycji) była kluczowym projektem w pierwszej kadencji GZM, a zakończyła się fiaskiem.

Tymczasem konstruowanie metropolii rusza w innym kierunku – Krakowic, jak nazwano regiony Katowic i Krakowa. Marszałkowie województw śląskiego i małopolskiego w maju 2011 r. podpisali umowę o współpracy obu województw. W maju 2012 r. ma powstać strategia współpracy obydwu regionów w zakresie komunikacji, edukacji, badań naukowych i turystyki.[3] I choć wśród mieszkańców obu regionów idea Krakowic nie budzi na razie większego zainteresowania, to z pewnością warto w niedalekiej przyszłości przyjrzeć się efektom tego przedsięwzięcia.

2. Zestawienie elementów strategii metropolii Silesia pod względem zgodności z zasadą zrównoważonego rozwoju

Oto zestawienie wybranych elementów strategii rozwoju metropolii Silesia podzielonych na dwie grupy: zgodnych i niezgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju. Tabela jest skorelowana z tabelą dotyczącą elementów polityki metropolitalnej, prezentowaną w rozdziale pierwszym.

2. Strona internetowa stowarzyszenia: http://obserwatorium-metropolii.org/stowarzyszenie.html
3. http://forum.gkw24.pl/viewtopic.php?f=23&t=1709&start=2220

Lp.		Elementy strategii sprzeczne ze zrównoważonym rozwojem	Elementy strategii zgodne ze zrównoważonym rozwojem
1.	Priorytety polityki metropolitalnej	Wybór priorytetów polityki metropolii i ich kształt są niejasne, co budzi wątpliwości odnośnie realizacji wielu zamierzeń. Podkreśla się wagę materialnych zasobów i inwestycji, dobrze uzbrojonych terenów, rozległej specjalnej strefy ekonomicznej, fabryk, galerii handlowych, „ekspertów z zagranicznymi paszportami".[4]	Sztandarowe hasło brzmi: „Silesia – pełnia życia". Strategia zawiera odniesienia do zrównoważonego rozwoju, jakości życia, tworzenia szans rozwojowych. Główna wizja rozwoju metropolii jest w niej zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju. Zakłada, że metropolia Silesia to „zespół miejski o wysokim kapitale społecznym, pozwalający osiągnąć pełnię życia dzięki atrakcyjnym warunkom pracy i zamieszkania, w czystym środowisku, w regionie o nowoczesnej gospodarce, z wysoko rozwiniętymi usługami publicznymi w zakresie nauki, kultury, zdrowia i transportu".[5]
2.	Wskaźniki	Główna narracja dotyczy rozwoju gospodarczego.	W zestawieniu wskaźników do monitorowania wdrażania ustaleń strategicznych[6] stosuje się wskaźniki istotne z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju, jak liczba publikacji dotyczących ochrony przyrody czy liczba budynków poddanych termoizolacji oraz ilość zaoszczędzonej w ten sposób energii.[7]
3.	Perspektywy czasowa i przestrzenna	Przy kształtowaniu strategii, polityk i działań bierze się pod uwagę tylko obszar metropolii, brak spojrzenia z perspektywy europejskiej i globalnej. Rozważa się działania krótko- i średniookresowe (strategia sięga roku 2025); efekty działań omawia się głównie w perspektywie kilku-, kilkunastoletniej.	*brak*

4. Górnośląski Związek Metropolitarny, *Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii „Silesia" do 2025 r.*, http://www.silesiametropolia.eu/strategia/Projekt_Strategii_Rozwoju_GZM_Silesia.pdf, s. 16.
5. *Ibid.*, s. 83.
6. *Ibid.*, s. 108.
7. *Ibid.*, s. 111.

4.	Społeczność metropolii	Problematyka społeczna nie została wyodrębniona jako osobny priorytet, gdyż – zdaniem autorów strategii – jest nierozerwalnie związana z każdym z priorytetów (m.in. gospodarką, nauką). Kapitał społeczny został pominięty, a problematykę społeczną opisano powierzchownie i jednostronnie. Brak woli skupienia się na społeczności metropolii. Nawet w analizie słabych i mocnych stron strategii, w dziale: „jakość życia, społeczeństwo", za mocne strony uważa się… uwolnione tereny i obiekty postindustrialne oraz dostępność terenów inwestycyjnych.	Pierwszy punkt dekalogu metropolii[8]: „Dbałość o wysoki poziom kapitału ludzkiego i społecznego mieszkańców miasta i regionu".[9] Mówi się o konieczności integracji społecznej mieszkańców, aby czuli się obywatelami całej metropolii, a nie tylko miejscowości, w których mieszkają.[10] Podkreśla się, że metropolia powinna być atrakcyjna dla jej mieszkańców.
5.	Zarządzanie	Zarządzanie podporządkowano przyciąganiu kapitału; wytwarza się spójny wizerunek metropolii na potrzeby zewnętrznego odbiorcy. Strategia rozwoju jest związana z kampaniami wizerunkowymi zmierzającymi do zwiększenia atrakcyjności Silesii u zagranicznych inwestorów. Rozwój obywatelskości nie jest priorytetem rozwoju metropolii. Przykładem przypisywania niskiej rangi opinii mieszkańców jest nieuwzględnienie ich uwag do strategii metropolii uzyskanych w ramach konsultacji społecznych.	W budowaniu tożsamości duże znaczenie ma kultura, a w szczególności starania Katowic o tytuł Europejskiej Stolicy Kultury 2016 (zakończone w połowie 2011 r.).
6.	Sposób rozwoju przestrzennego	Główna narracja jest skupiona na rozwoju centrum i dostępności metropolii dla osób/podmiotów zewnętrznych.	Mówi się o konieczności tworzenia „wysokiej jakości przestrzeni publicznej". Omawia się dość szczegółowo braki w rozwoju przestrzennym dotyczące jakości życia mieszkańców, jak: zdegradowane dzielnice, niska kultura planistyczna, rozlewanie się miast.

8. *Ibid.*
9. *Ibid.*, s. 16.
10. *Ibid.*, s. 20.

7.	Miejsca pracy	Jakość miejsc pracy, np. pod względem zawieranych umów i tworzenia bezpieczeństwa socjalnego, nie jest priorytetem strategii. Ważne jest zapewnienie jak największej liczby miejsc pracy. Miejsca pracy np. w organizacjach pozarządowych czy instytucjach kultury nie są w ogóle rozpatrywane z punktu widzenia rozwoju runku pracy.	*brak*
8.	Biznes	Podkreśla się: istnienie licznych barier inwestycyjnych, potrzebę kreowania atrakcyjności metropolii dla inwestorów i użytkowników, w tym dla wyższej rangi instytucji i renomowanych firm, oraz konieczność rozwoju przemysłu tradycyjnego, co jest niespójne z zapisem o innowacyjności gospodarki.[11]	Deklaruje się, że metropolia Silesia ma być regionem z gospodarką opartą na „wysokich, proekologicznych technologiach".[12]
9.	Produkcja i konsumpcja	Brak odniesień do idei i praktyki zrównoważonej produkcji i konsumpcji.	*brak*
10.	Różnorodność obywateli i obywatelek	Nie pojawia się kategoria zróżnicowanych potrzeb mieszkańców. Seniorzy czy osoby po 45. roku życia występują jako osoby potrzebujące pomocy/wsparcia władz – głównie w zakresie opieki, a nie jako pełnoprawni mieszkańcy metropolii, mający wpływ na jej rozwój i funkcjonowanie.	Strategia zawiera zapis o konieczności zabezpieczenia potrzeb społecznych m.in. w zakresie profilaktyki zdrowotnej.
11.	Przyroda	Brak jasnego połączenia dbałości o środowisko z innymi politykami i działaniami. W opisie szczegółowych działań środowisko nie jest istotnym punktem odniesienia.	Wiele miejsca poświęca się konieczności zwiększenia nakładów na ochronę środowiska i wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców. Zielone tereny, tereny leśne i akweny uznano za zasoby metropolii.

11. *Ibid.*, s. 19.
12. *Ibid.*, s. 14.

12.	Mieszkalnictwo i budownictwo	Mieszkalnictwo i budownictwo komunalne są rozpatrywane raczej w aspekcie pomocy społecznej niż jako część polityki metropolitalnej dla osób i grup o zróżnicowanych potrzebach.	Mówi się o konieczności poprawy dostępności mieszkań dla gorzej sytuowanych grup społecznych: „tworzenie gminnych zasobów mieszkaniowych, w tym dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych".
13.	Sport i zdrowie	Dziedzinie rozwoju sportu i zdrowia nie poświęca się uwagi. Dotyczy to zwłaszcza codziennego życia i bliskiej mieszkańcom tkanki miasta (dzielnice; życie codzienne; sport jako forma profilaktyki zdrowotnej).	Wskazuje się korzystne uwarunkowania dla rekreacji, potencjał przyrodniczy o znaczeniu rekreacyjnym. Pośród priorytetów zamieszczono rozwój sportu i terenów rekreacyjnych służących zarówno codziennemu, jak i świątecznemu wypoczynkowi; a także powiązanie „terenów aktywnej rekreacji ze ścieżkami pieszo-rowerowymi".[13]
14.	Administracja	Funkcjonowania administracji nie wiąże się z wpływem na strategiczny rozwój metropolii; wskazuje się jedynie niski stopień informatyzacji placówek administracji publicznej, utrudniający załatwianie spraw z pominięciem bezpośredniego kontaktu z urzędem.	W priorytetach działań pojawia się stosowanie tzw. zielonych zamówień publicznych.
15.	Klimat	Brak problematyki ochrony globalnego klimatu. Słowo „klimat" występuje w innych znaczeniach, np. konieczność poprawy klimatu akustycznego.	*brak*
16.	Energia	Niewiele miejsca poświęcono polityce energetycznej; nie ma mowy o demokracji energetycznej ani o wpływie sposobu użytkowania energii na klimat globalny.	W zestawie wskaźników do monitorowania wdrażania ustaleń strategicznych pojawiają się udział energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych w ogólnym bilansie energetycznym oraz emisja CO_2.

13. *Ibid.,* s. 94.

17.	Mobilność	Rozwój transportu utożsamia się z kosztowną rozbudową: dróg i autostrad, kolei szybkich prędkości, lotnisk; brak polityki dotyczącej: pieszych, transportu rowerowego, e-mobilności;	Wskazuje się konieczność podjęcia systemowych rozwiązań w zakresie transportu publicznego, co wpłynie na podwyższenie poziomu atrakcyjności inwestycyjnej miast GZM i poprawi warunki codziennego życia mieszkańców. Ważnym elementem jest poprawa jakości transportu publicznego, mówi się m.in. o konieczności dostosowania go do potrzeb osób niepełnosprawnych.
18.	Surowce/ /odpady	Jednym z naczelnych wskaźników wdrażania strategii rozwoju jest liczba obiektów unieszkodliwiania i zagospodarowania odpadów komunalnych oraz ich moc przerobowa. Za jedną z najważniejszych inwestycji metropolitalnych uważa się budowę spalarni.	Mówi się o konieczności selektywnej zbiórki odpadów.

Opracowanie: Beata Maciejewska

3. Czy metropolia Silesia ma szanse rozwijać się w sposób zrównoważony

Jedną z największych wad strategii rozwoju metropolii Silesia jest jej niespójność. Deklaruje się w niej zamiar poprawienia jakości życia, podkreśla cele społeczne oraz bardzo wysublimowane z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju wskaźniki. Jednocześnie najważniejszą płynącą z niej informacją jest to, że metropolitalność ma służyć wytwarzaniu zewnętrznej sławy i odpowiedniego wizerunku.

Pomiędzy zrównoważonym rozwojem a modelem polaryzacyjno-dyfuzyjnym

Warto się przyjrzeć *Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Silesia* na tle raportu *Polska 2030*[14] – strategii rozwoju Polski opisanej przez zespół ekspertów pod kierownictwem Michała Boniego. Chociaż w strategii GZM występuje wiele wskaźników istotnych spo-

14. Raport *Polska 2030. Wyzwania rozwojowe*, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Warszawa 2009, http://www.zds.kprm.gov.pl/index.php?id=246&id2=243.

łecznie, jak jakość usług publicznych czy liczba oddawanych do użytku mieszkań (w wyniku konsultacji społecznych dołączono m.in. liczbę organizacji pozarządowych) oraz ekologicznych – od promowania transportu zbiorowego po poprawę stanu wód i powietrza, to oba dokumenty zdają się przyjmować podobne wyobrażenie dobrobytu i w podobny sposób odpowiadają na pytania, kto ma go zapewnić i kto ma być jego beneficjentem.

W naczelnej wizji *Polski 2030* za główny model rozwoju nie uznano obowiązującego w Polsce konstytucyjnego zrównoważonego rozwoju[15], lecz model polaryzacyjno-dyfuzyjny, skupiający się na rozwoju kilku głównych metropolii, których zadaniem jest pociągnięcie za sobą obszarów okolicznych. Jednym z takich obszarów miała być tworząca się metropolia Silesia. Tu odnajdujemy największe podobieństwa obu dokumentów: wizja i wiara w przemożną siłę wytworzonego dobrobytu, podbudowana terminami z książek znanego amerykańskiego socjologa miasta Richarda Floridy: innowacyjność, gospodarka oparta na wiedzy. Nie byłoby w tym nic złego, gdyby nie brak drugiej strony tego typu strukturalnych przemian globalnego kapitalizmu, jak rosnąca niepewność zdobycia i utrzymania zatrudnienia, praca poniżej kwalifikacji i zarobki niegwarantujące utrzymania siebie lub rodziny (opisywana m.in. jako „prekariat" bądź „kognitariat", coraz silniej dotykający m.in. osoby kończące studia wyższe[16]) czy długofalowy wpływ takiego stanu rzeczy na system emerytalny. Oba dokumenty promują przedsiębiorczość i mobilność oraz elastyczność rynku pracy, ale zabrakło w nich rzetelnej analizy i prób znalezienia recepty na to, że udział umów pozakodeksowych w Polsce bije wszelkie europejskie rekordy. Od początku 2009 r. wyprzedzamy przodującą w tym rankingu Hiszpanię, w III kwartale 2009 r. udział zatrudnionych na czas określony wśród ogółu pracujących wyniósł 27,1% (w Hiszpanii 25,9%).[17]

Pomysły na integrację i budowanie wspólnotowej tożsamości mieszkanek i mieszkańców Silesii skupiają się głównie na preferowanych w obu dokumentach „widocznych znakach" – mniej lub bardziej imponujących inwestycjach infrastrukturalnych, industrialnych oraz w sektorze szeroko pojętej „gospodarki opartej na wiedzy".

Pomysły na integrację i budowanie wspólnotowej tożsamości mieszkanek i mieszkańców Silesii skupiają się głównie na preferowanych w obu dokumentach „widocznych znakach" – mniej lub bardziej imponujących inwestycjach infrastrukturalnych, industrialnych oraz (planowanych, bo aktualnie raczej nierealizowanych) w sektorze szeroko pojętej „gospodarki opartej na wiedzy". Wystarczy popatrzeć na niedawne inwestycje w regionie, które chwalą twórcy opracowania: centrum handlowe, produkcja samochodów, stalownia, obwodnica.[18] Podobną korelację między oboma dokumentami widać w tym, o czym zbyt wiele się nie pisze – w zmianach klimatu – gdyby były one bowiem traktowane poważnie, to np. rozwój lotnisk lokalnych najprawdopodobniej nie pojawiłby się wśród celów strategicznych. W strategii M. Boniego ten temat był

15. Pisała o tym m.in. E. Charkiewicz z Think Tanku Feministycznego w analizie *Biznes projekt Polska. Polska – ale jaka, zielona czy brunatna? Feministyczna krytyka strategii rozwoju Polski do 2030 roku*, dostępnej pod adresem: http://www.ekologiasztuka.pl/pdf/f0092charkiewicz_polska.pdf.
16. Ch. Newfield, *Struktura i cisza kognitariatu*, http://www.ekologiasztuka.pl/pdf/ee0002newfield.pdf.
17. *Praca Polska 2010*, Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność",
http://www.solidarnosc.org.pl/uploads/oryginal/4/0/60143_Raport_PP_2010.pdf
18. *Strategia Rozwoju..., op. cit.*, s. 32.

prezentowany w kontekście smutnej konieczności dostosowania się do unijnych norm i wymagań. W strategii metropolii Silesia podkreśla się głównie dwa aspekty – pozytywny wpływ postulowanych działań na środowisko (w niektórych wypadkach, np. przy okazji pomysłów na budowę metropolitalnej spalarni, dość kontrowersyjny) oraz to, że podejmowane w regionie działania nie mają znaczącego wpływu na klimat. Założenie to zdaje się zupełnie lekceważyć fakt, że sprawcami kryzysu klimatycznego nie są pojedynczy truciciele, lecz cała działalność ekonomiczna człowieka. Może go zażegnać zestaw działań w każdej dziedzinie działalności człowieka, przedsiębiorstw i instytucji publicznych.

Priorytety

Po zapoznaniu się z pięcioma priorytetami rozwoju metropolii (zarządzanie i pozycja metropolii, gospodarka i nauka, transport i komunikacja, środowisko oraz warunki zamieszkania i usługi społeczne) albo dekalogiem nowoczesnego miasta (regionu) sformułowanym przez profesora Marka Szczepańskiego[19] – stwierdzamy, że głównym adresatem proponowanych rozwiązań nie są mieszkanki i mieszkańcy 14 miast wchodzących w skład Silesii, jak twierdzą autorzy dokumentu, lecz zagraniczni inwestorzy, mający być dla niej zbawieniem. Priorytetem A – pierwszym prezentowanym – jest „Zarządzanie i pozycja metropolii Silesia".[20] Najważniejsze – jak czytamy w zestawie proponowanych wskaźników – mają być: liczba organizowanych w regionie imprez o charakterze międzynarodowym, ilość pozyskanych zewnętrznych środków finansowych oraz pozycje w rankingach, mające składać się na jeden z celów strategicznych: „silną i konkurencyjną metropolię". A doświadczenia samorządów z całej Polski pozwalają na postawienie diagnozy, że kiedy tylko pojawiają się pomysły na wizerunkowo chwytliwe wydarzenie, można być niemal pewnym, że to im, nie zaś poprawie jakości życia lokalnych społeczności, podporządkowywane będą coraz bardziej lokalne budżety, ograniczone ze względu na kryzys i zbliżanie się poziomu zadłużenia wielu miast do dozwolonego progu 60% (powyżej którego konieczne

19. *Ibid.*, s. 16.
20. *Ibid.*, s. 84.

staje się obcinanie wydatków w celu zbilansowania się dochodów i wydatków).[21] Na kapitulację wobec stojących przed miastami problemów wskazują przykłady:

- Warszawy, której władze samorządowe przekazały około 450 mln zł na przebudowę stadionu Legii Warszawa[22] w czasie, kiedy nie rozpoczęła się jeszcze budowa obiecanego przez Hannę Gronkiewicz-Waltz w 2006 r. Szpitala Południowego;

- podwyżek czynszów w mieszkaniach komunalnych miast całej Polski, w tym Gdańska, Poznania i należącego do Silesii Bytomia[23], w których zastanawiano się nad budową osiedli kontenerów socjalnych.[24]

Podporządkowanie strategii rozwoju kampaniom wizerunkowym, mającym pokazać dynamikę Silesii i przyczynić się do wzrostu jej atrakcyjności u zagranicznych inwestorów, pozwala zmarginalizować kwestię zobowiązań wobec małych i średnich przedsiębiorstw, które nie przeniosą na drugi koniec globu swej działalności w pogoni za maksymalizacją zysku, jak to często bywa w międzynarodowych korporacjach. Co więcej, jak dowodzą przykłady strajków w śląskich sklepach wielkopowierzchniowych oraz spory między załogą a kierownictwem zakładów Fiat Auto Poland w Tychach[25], inwestycje tego typu wcale nie muszą kreować „nowego, wspaniałego świata" dla osób w nich pracujących. Nie przeszkadza to jednak mówić wciąż o zagrożeniach czyhających na lokalną gospodarkę w postaci wysokich kosztów pracy, bez jakiejkolwiek refleksji nad faktem, że wedle danych statystycznych średnia płaca w metropolii Silesia jest... niższa niż średnia płaca w województwie śląskim[26], chociaż skupia się w niej większość działalności ekonomicznej i naukowo-badawczej w województwie.

21. TVN24.pl, *Polskie samorządy w kleszczach długu*, http://www.tvn24.pl/12692,1689455,0,3,polskie-samorzady-w-kleszczach-dlugu,wiadomosc.html.
22. M. Wojtczuk, *Radni zgodzą się na budowę stadionu Legii za 456 mln zł*, „Gazeta Stołeczna", http://warszawa.gazeta.pl/warszawa/1,95190,5666266,Radni_zgodza_sie_na_budowe_stadionu_Legii_za_456_mln.html.
23. M. Mirys, *Bytom: Protest przeciwko gettu biedy!*, http://www.lewica.pl/?id=20235&tytul=Bytom:-Protest-przeciwko-gettu-biedy!
24. M. Iwański, R. Jakubowicz, *Putzen machen!*, http://www.rozbrat.org/publicystyka/kontrola-spoeczna/1883-putzen-machen
25. Można je śledzić na blogu załogi zakładu pt. *Fiatowiec*, http://blogi.newsweek.pl/Autor/Fiatowiec
26. Przeciętne wynagrodzenie ogółem w województwie śląskim w 2006 r. wyniosło 2729,63 zł, a przeciętne wynagrodzenie mieszkańców miast metropolii Silesia w analogicznym okresie – 2535,70 zł [za:] *Raport o stanie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii „Silesia"*, Górnośląski Związek Metropolitalny, s. 19, http://www.gzm.bip-e.pl/download.php?s=52&id=2375

W jakim kierunku rozwój

Chęć pozyskania zewnętrznych inwestorów bywa momentami tak silna, że zapomina się o realiach. Dla przykładu – w dekalogu Szczepańskiego pojawia się marzenie (bo nie sposób inaczej tego nazwać) o przyciągnięciu do Silesii mediów o krajowym i światowym zasięgu. O ile to pierwsze jest jeszcze możliwe (przecież katowicki ośrodek telewizji TVN jest trzecim pod względem wielkości, po Warszawie i Krakowie), o tyle drugie wydaje się abstrakcją pomijającą realia (chociażby zasady działania międzynarodowych sieci informacyjnych, zmniejszających ostatnio liczbę placówek zagranicznych; wyjątki, jak rozbudowa sieci biur katarskiej Al-Jazeery, dotyczą kontynentów innych niż Europa[27]). Tendencje optymalizacji kosztów, większego wykorzystywania możliwości szybkiego przemieszczania się zamiast tworzenia stałych oddziałów, tworzenie społeczności internautek i internautów rejestrujących i komentujących rzeczywistość, skupionych wokół projektów, takich jak Kontakt TVN 24[28] czy Obserwatorzy France 24[29] – na tak zarysowującą się rzeczywistość zglobalizowanego rynku *Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Silesia* nie reaguje. A mówimy o kwestii, która wpisuje się w wyznaczone w niej priorytety, nie kwestionując samego wyboru takich a nie innych celów do osiągnięcia. Tego typu sugestii jest w tekście strategii więcej. Trudno powiedzieć, w jaki sposób do poprawy życia mieszkanek i mieszkańców metropolii ma się przyczynić rozbudowa już nie tylko lotniska w Pyrzowicach i budowa kolejowego łącznika do niego, ale także zwiększenie znaczenia lokalnych lotnisk w Katowicach i Gliwicach, wpisane jako jeden z celów strategicznych w priorytet „Transport i środowisko". Wydaje się, że dla metropolii dużo ważniejsze byłoby podjęcie dialogu ze spółkami kolejowymi w celu wspólnego opracowania spójnego systemu komunikacji metropolitalnej. Nawet bowiem w dokumencie *Polska 2030* obszar Silesii uznano za jeden z najbardziej prospektywnych pod względem zapewnienia wysokiej jakości transportu kolejowego, głównie ze względu na silnie rozbudowaną istniejącą sieć kolejową. Oprócz kwestii ekologicznych, np. dotyczących: wzrostu emisji gazów cieplarnianych spowodowanego wzmożonym ruchem lotniczym, warto spytać o sensowność tego typu inwestycji – nawet dla ruchu lokalnego – w sytuacji bliskiej przywoływanej w dokumencie obecności lotnisk w Krakowie i czeskiej Ostrawie.[30]

Podporządkowanie strategii rozwoju kampaniom wizerunkowym, mającym pokazać dynamikę Silesii i przyczynić się do wzrostu jej atrakcyjności u zagranicznych inwestorów, pozwala zmarginalizować kwestię zobowiązań wobec małych i średnich przedsiębiorstw, które nie przeniosą na drugi koniec globu swej działalności.

Opcja społeczna

W odpowiedzi na wątpliwości wynikające z konsultacji społecznych, dotyczące braku osobnego priorytetu związanego z polityką społeczną (w pewnej mierze tę funkcję realizuje priorytet „Warunki zamieszkania i usługi społeczne"), podczas

27. Przeczytaj cytat z wypowiedzi Tony'ego Burmana, dyrektora angielskiej Al-Jazeery, dla magazynu „Adbusters", http://en.wikipedia.org/wiki/Al_Jazeera_English.
28. http://kontakt24.tvn.pl/.
29. http://observers.france24.com/en.
30. *Strategia Rozwoju...*, *op. cit.*, s. 44.

gdy pojawił się jeden związany ściśle z ochroną środowiska, uzasadnia się wybór faktem, że jest ona integralnie związana ze wszystkimi pozostałymi priorytetami.[31] Podobnie jest ze środowiskiem, a jednak w jego wypadku (można by rzec – na szczęście) do podobnego wniosku twórcy strategii nie doszli. Brakuje tu łączenia prezentowanych faktów – jako przykład przytacza się związek między zdrowiem publicznym a wpływem stanu środowiska na dobrostan w tej dziedzinie, a jednak nie dostrzega się zagrożeń związanych z rozbudową sieci dróg. Rozwój sieci dróg, bez wątpienia rozwiązanie typu „końca rury", promowany jest dużo silniej niż próby efektywnego wykorzystania dostępnej infrastruktury, np. przez tworzenie buspasów i inne przywileje dla transportu zbiorowego, które mogłyby zwiększyć jego udział w przemieszczaniu się po metropolii i zmniejszyć obciążenie tras istniejących. W tym kontekście przyznanie, że nie ma się pomysłu na metropolitalną politykę ruchu pieszego[32], obnaża brak chęci do śmiałych, idących pod prąd polskim (bo już nie światowym) tendencjom w myśleniu o transporcie. Nie sztuka zapisać w strategicznym dokumencie przywiązania do idei rozwoju sieci tramwajowej, kiedy jedno z miast – Gliwice – przy sporych protestach społecznych swoją część trakcji wyłączyło z użytku, co doprowadziło do reakcji łańcuchowej, prowadzącej w praktyce do załamania się idei spójnego, zintegrowanego systemu komunikacyjnego. Podobny brak wyobraźni wychodzi na jaw przy okazji twierdzeń, jakoby polityka zdrowotna, rekreacyjna czy mieszkaniowa nie miały wpływu na środowisko przyrodnicze. Wystarczy spojrzeć na przykłady Poznania czy Warszawy, w których media regularnie donoszą o konfliktach między lokalnymi społecznościami a inwestorami, zamierzającymi budować nowe bloki i apartamenty na obszarach cennych przyrodniczo, wykorzystując niekompletność pokrycia miasta planem zagospodarowania przestrzennego.[33] Rekreacja zaś wiąże się z jednej strony z wykorzystywaniem także obszarów zielonych (parków, skwerów) i wymaga wyważenia interesów społecznych i ekologicznych, z drugiej zaś – z aktywną polityką ochrony zdrowia i promowania profilaktyki. Wszystko wiąże się ze wszystkim; nie sposób prowadzić nowoczesnej polityki miejskiej oraz metropolitalnej, jeśli przyjmuje się wizję wyabstrahowanych i niewchodzących w interakcje polityk sektorowych.

Brak wyobraźni wychodzi na jaw także przy okazji twierdzeń, jakoby polityka zdrowotna, rekreacyjna czy mieszkaniowa nie miały wpływu na środowisko przyrodnicze.

Lokalne społeczności

Warto wreszcie sprawdzić, jak twórcy strategii rozwoju Silesii portretują lokalne społeczności. Mowa tu o inwestowaniu w ludzi, poprawie jakości życia, a nawet kultywowaniu specyfiki lokalnego krajobrazu i krytycznym spojrzeniu na proces rozle-

31. *Konsultacje społeczne do Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii „Silesia" i Prognozy oddziaływania na środowisko*, Górnośląski Związek Metropolitalny, s. 24, dostępna na stronie: http://www.gzm.bip-e.pl/download.php?s=52&id=2379

32. Nie jest natomiast jasne, w jaki sposób w metropolii powinien być rozwijany transport pieszy. *Konsultacje społeczne...* [w:] *Strategia Rozwoju…*, *op. cit.*, s. 37.

33. Przykładem mogą być plany budowy bloków na terenie stołecznego Pola Mokotowskiego oraz Jeziorka Czerniakowskiego. Strona lokalnej społeczności walczącej z tą szkodliwą – jej zdaniem – dla środowiska z inwestycją; http://jeziorkoczerniakowskie.blogspot.com/.

wania się miast. Okazuje się, że rewitalizacja ma służyć rozwojowi biznesu i zwiększaniu powierzchni biurowych, strategia zaś – skupiać się na kreowaniu globalnie rozpoznawanych marek. Wylicza się grupy zagrożone długotrwałym bezrobociem, nie prezentuje się jednak strategii mających na celu poprawę ich sytuacji – chociażby przez rozwój małej i średniej przedsiębiorczości (traktowany w dokumencie po macoszemu). Nie prezentuje się konkretnych pomysłów związanych ze skądinąd słusznym postulatem wspierania i mierzenia stopnia rozwoju ekonomii społecznej w regionie. Część tego typu udogodnień stosowanych na świecie promują władze centralne (np. we Włoszech spółdzielnie socjalne są zwolnione z opłacania składek ubezpieczeń społecznych, obniża im się o ¾ podatek od nieruchomości i z 20% do 4% VAT na świadczone przez nie usługi społeczno-edukacyjne, zapewnia specjalne stypendia zawodowe)[34]. Jednak także i na poziomie lokalnym jednostki samorządowe mają spory wpływ na promowanie ich działalności. Chociażby poprzez zlecanie im części działań w formule partnerstwa publiczno-społecznego bądź tworzenia warunków do wpisywania tego typu działalności w szerszą strategię regionu (umożliwiającego np. planowe wyznaczanie gruntów na potrzeby recyklingu śmieci świadczonego przez tego typu inicjatywy). Zaskakuje przekonanie o niewielkiej roli zarówno Górnośląskiego Związku Metropolitalnego, jak i władz poszczególnych miast jako pozytywnych przykładów np. w materii wdrażania ekoaudytu w podległych im jednostkach. Dotychczas do Wspólnotowego Ekozarządzania i Audytu EMAS przystąpili tylko jedna organizacja i jeden operator obiektu[35]. Trudno to uznać za wynik świadczący pozytywnie o innowacyjności tworzącej się metropolii, deklarującej troskę o zwiększenie świadomości ekologicznej jej mieszkanek i mieszkańców. Wśród zagrożeń związanych z jakością życia brak wzmianek o dyskryminacji i pomysłów na walkę z nią, jakby w regionie w ogóle nie występowały zjawiska w rodzaju płciowych nierówności płacowych, dostępności przestrzeni publicznej dla osób starszych czy przemocy wobec mniejszości etnicznych i seksualnych. Brak

34. J. Dajmurski, *Spółdzielczość socjalna we Włoszech jako przykład partnerstwa międzysektorowego i socjalnego ekobiznesu* [w:] *Międzysektorowa współpraca na rzecz lokalnego ekorozwoju – dobre praktyki,* Fundacja Wspierania Inicjatyw Ekologicznych, Kraków 2010; http://zig.eco.pl/materialy/publ_167_dobre_praktykipdf.pdf
35. *Strategia Rozwoju..., op. cit.,* s. 56.

pomysłów na wdrażanie dobrych praktyk i ich wymianę między samorządami z różnych polskich miast. Godnym rozważenia pomysłem byłoby stworzenie lokalnej wersji programu „Kawa za złotówkę" (który polega na porozumieniu lokalnych ośrodków pomocy społecznej z okolicznymi restauratorami; w określonych porach, najczęściej przed południem i wcześnie po południu, oferują one osobom starszym kawę i herbatę za symboliczną złotówkę[36]). Pomysł powstał na warszawskim Żoliborzu – w dzielnicy, w której odsetek osób starszych jest jednym z wyższych w mieście. Wszystkie te przykłady pokazują, że strategia Silesii bywa równie ślepa na niektóre kwestie społeczne, jak *Polska 2030*, która – jednak – dostrzega zagrożenie dla regionu górnośląskiego związane z migracjami ludzi do pracy w bogatszych państwach Unii Europejskiej.

Po co Silesia

Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Silesia wymaga jeszcze dużo pracy, aby rzeczywiście odpowiadała na potrzeby lokalnych społeczności i zaspokajała je zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju ekologicznego, społecznego i ekonomicznego. Na podstawie prezentowanych w niej treści, a także oceny jej oddziaływania na środowisko, nie sposób stwierdzić, czy jakikolwiek planowany cel strategiczny nie został zarzucony z powodu negatywnego wpływu na ludzi bądź środowisko. To, że spośród pięciu priorytetów za pierwszoplanowy uznano związany z zarządzaniem, a wyżej niż środowisko i usługi społeczne wstawiono infrastrukturę i gospodarkę, złączając z nią (zamiast uznawać za wartość samą w sobie) naukę, pokazuje wyraźnie, że proponowany w dokumencie model funkcjonowania Silesii ma służyć raczej dobremu samopoczuciu urzędników i polityków, mogących co chwila przecinać wstęgi na nowych odcinkach dróg czy regionalnych spalarni, niż mieszkankom i mieszkańcom miasta. Objawia się to wyraźnie przy okazji omawiania kwestii zmniejszania się liczby ludności i starzenia się. Odpowiedzią na to wyzwanie stają się mniej lub bardziej ogól-

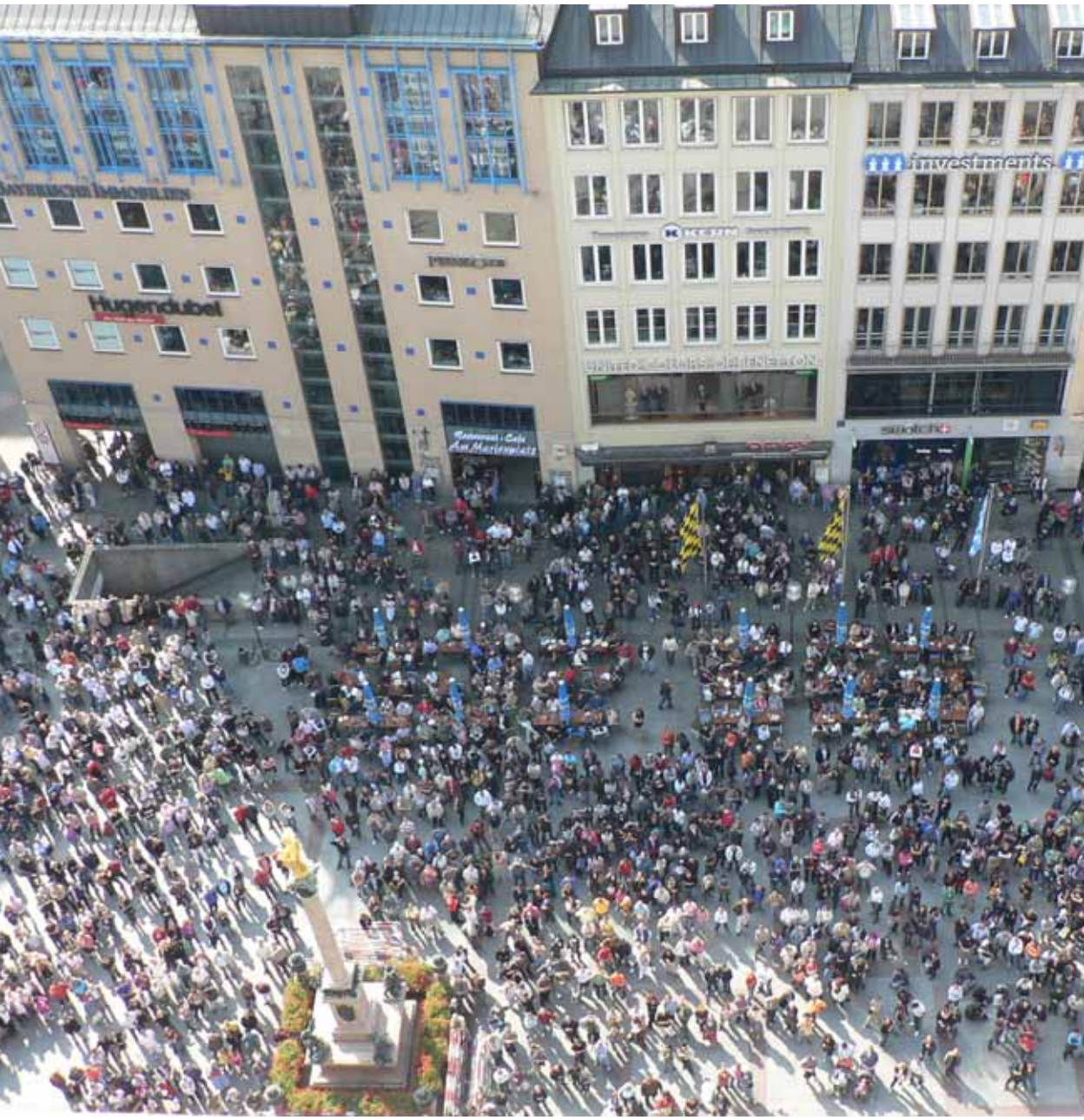
36. Agnieszka Pochrzęst, *Kawa lub herbata dla seniorów za złotówkę,* Gazeta Stołeczna, 6.1.2009, artykuł dostępny pod adresem http://warszawa.gazeta.pl/warszawa/1,95190,6124771.html

ne deklaracje o dostosowaniu działania instytucji publicznych do tego zjawiska. A zaproponowane w trakcie konsultacji społecznych konkretne działanie – utworzenie Centrum Gerontologicznego mającego przyczyniać się do poprawy kondycji psychofizycznej osób po 50. roku życia – zostało odrzucone pod pretekstem„braku kompetencji metropolii do realizacji działań w tym zakresie".[37] Jak się wydaje, nikt nie oczekuje od GZM wybudowania tego typu obiektu, ale jeśli z góry odrzuca się choćby lobbing na rzecz tego typu inwestycji u władz 14 miast członkowskich czy ich „zrzutkę" na budowę Centrum, to obok pytania: „Czyja Silesia?" należałoby postawić inne: „Po co Silesia?". Jeśli bowiem ma ona być jedynie prostym zsumowaniem działań poszczególnych miast, z inwestycji których, chcąc nie chcąc, korzystają inne, połączonym z tworzeniem wspólnej, śląsko-zagłębiowskiej tożsamości za pomocą widowiskowych globalnych imprez dla wybranych, to wydaje się, że jest to pomysł niezadowalający i w żaden sposób niegwarantujący Silesii dogonienia miast, z którymi pragnie się ścigać: Londynu, Paryża czy Berlina.

Podsumowanie

Przy obecnym stanie prawnym i na podstawie obowiązującej strategii skierowanie rozwoju metropolii Silesia w kierunku zrównoważenia jest trudne. Strategia wymaga różnych zmian na wielu poziomach – począwszy od bazy ideowej, która niewiele ma wspólnego ze zrównoważonym rozwojem, poprzez poziom strategiczny, skończywszy na konkretach. Przede wszystkim brak nowoczesnego spojrzenia i integracji polityk, dbałości o sprawy publiczne; nie czerpie się wzorów z dobrych praktyk innych miast, nie korzysta z unijnych rekomendacji. Jednocześnie w strategii GZM są elementy sprzyjające pełnemu i bardziej harmonijnemu rozwojowi metropolii.

37. *Konsultacje społeczne...* [w:] *Strategia Rozwoju…*, *op. cit.*, s. 29.


Hugendubel
Am Marienplatz

W kierunku innowacyjności – wyrównywanie szans i zielone miejsca pracy

Elżbieta Górnikowska-Zwolak
Beata Maciejewska
Małgorzata Tkacz-Janik

Rozdział poświęcamy innowacyjnemu spojrzeniu na potencjał metropolii Silesia. Koncentrujemy uwagę na obszarach słabo dostrzeganych, jak potencjał kobiet i potencjał zielonych miejsc pracy, z powodzeniem rozwijanych w Europie i na świecie. Wskazujemy związki pomiędzy równością a innowacyjną zieloną gospodarką, które łączy idea zrównoważonego rozwoju. Omawiamy potencjał kobiet w województwie śląskim i jego wielką wartość, wciąż nierozpoznaną i nieuznaną przez strategów metropolii. Dużą część rozdziału poświęcamy zielonym miejscom pracy i ich wadze w rozwoju metropolii. Omawiamy możliwości rzeczywistej innowacyjności społecznej i gospodarczej. Rozdział kończymy krótkim podsumowaniem.

1. Potencjał kobiet i polityka równości płci w województwie śląskim

Lektura *Strategii Rozwoju Metropolii „Silesia"* rodzi nieodparte wrażenie, że tworzono ją z myślą o młodych, zdrowych, dobrze wykształconych mężczyznach, nastawionych na konkurencję na rynku pracy i tzw. przedsiębiorczość. Tymczasem metropolia starzeje się i feminizuje. Już dziś wiadomo, że w 2035 r. statystyczną większość populacji Śląska stanowić będą starsze kobiety.[1]

Lektura *Strategii Rozwoju Metropolii „Silesia"* rodzi nieodparte wrażenie, że tworzono ją z myślą o młodych, zdrowych, dobrze wykształconych mężczyznach, nastawionych na konkurencję na rynku pracy i tzw. przedsiębiorczość. Tymczasem metropolia starzeje się i feminizuje.

Wyrównywanie szans i włączenie społeczne to jedna z najsłabszych stron strategii. Postulowana jako główne hasło metropolii „pełnia życia" nie dotyczy ani seniorów, ani osób z niepełnosprawnością, ani kobiet. W całym dokumencie nie została nawet wspomniana jedna z kluczowych zasad unijnych – *gender mainstreaming*, zgodnie z którą „problemy i doświadczenia kobiet i mężczyzn stają się integralnym elementem planowania, wdrażania, monitorowania i ewaluacji wszelkiej polityki i programów (…), tak aby kobiety i mężczyźni odnosili równe korzyści, a nierówność się nie utrwalała".[2]

Wymienione zaniedbania i niedostrzeganie tak wielu grup społecznych jako aktywnie współtworzących metropolię Silesia może wkrótce okazać się brzemienne w skutkach. Tam bowiem, gdzie gospodarka rozwija się w sposób „naturalny", nie rozwiązuje się kwestii dotyczących nierówności. Te zaś muszą zostać rozwiązane, ponieważ metropolia Silesia nie ma szans na pomyślny rozwój bez udziału kobiet i seniorów. Śląskie ma najgorszą sytuację demograficzną pośród województw w Polsce. Przyrost naturalny jest ujemny i wynosi –1,1. Jest dużo mniejszy od średniej krajowej (0,1). Najgorsza pod tym względem jest sytuacja demograficzna w subregionie katowickim, w którym liczba ludności w wieku poprodukcyjnym znacznie przeważa nad liczbą ludności w wieku przedprodukcyjnym. Mediana wieku w województwie wynosi 40,9 lat dla kobiet i 36,9 dla mężczyzn.[3]

Potencjał kobiet

Współcześnie nie wystarcza określenie poziomu modernizacji za pomocą jednego wskaźnika – PKB (produktu krajowego brutto), podobnie nie wystarczy budowanie społeczeństwa opartego na młodych, sprawnych mężczyznach. Trzeba wziąć pod uwagę inne miary. Z interesującej nas perspektywy ważne są:

1. Wykład M. Szczepańskiego w Sali Sejmu Śląskiego, 8 marca 2010 r., Katowice
2. Fragment jednej z definicji *gender mainstreaming*, czyli strategii włączenia problematyki równości płci do głównego nurtu polityki [za:] *The Report of the Economic and Social Council for 1997*, United Nations, New York 1997
3. http://pl.wikipedia.org/wiki/Województwo_śląskie

- wskaźnik ubóstwa społecznego *(Human Poverty Index)* – ubóstwo częściej dotyka kobiet niż mężczyzn; ponad 70% osób zgłaszających się po pomoc społeczną to kobiety (GUS 2009);
- wskaźnik nierówności społecznej *(Gini Index)* – w Polsce jest jednym z najwyższych w UE, ponadto systematycznie wzrasta, rosną zatem koncentracja kapitału i zróżnicowanie dochodów[4];
- wskaźnik równości płci *(Gender Gap Index)* – bada rozmiar różnic między kobietami a mężczyznami w czterech dziedzinach: ekonomii, edukacji, zdrowia i władzy politycznej.

W 2011 r. w rankingu równości płci Polska zajęła 42. miejsce, tuż za Panamą i Słowenią, a przed Rosją i Kirgistanem.[5] Te dane trafnie ilustrują wagę, jaką w Polsce przywiązuje się do potencjału kobiet. Nie znaczy to jednak, że problematyka *gender mainstreaming* i praktyki wyrównywania szans kobiet i mężczyzn są w naszym kraju nieobecne. Przeciwnie – są obecne, tyle tylko, że dzieje się to z dala od władz. Podobnie jest w województwie śląskim. Przemiany, o których mowa, są dziełem kobiet oraz organizacji pozarządowych. Województwo śląskie, w tym teren metropolii Silesia, jest pod tym względem regionem szczególnie bogatym.

Równy status kobiet i mężczyzn

Z dużym impetem właśnie na Śląsku prowadzono skuteczne działania na rzecz implementacji zasad równości. W latach 2003–2005 pełnomocniczka wojewody śląskiego ds. równego statusu kobiet i mężczyzn Dorota Stasikowska-Woźniak w krótkim czasie działania urzędu zdołała

zrealizować wiele przedsięwzięć służących integracji i wsparciu środowisk kobiecych. I Forum Kobiet Województwa Śląskiego, w październiku 2003 r., zgromadziło 580 osób dyskutujących o realizacji polityki *gender mainstreaming*. W lokalnych mediach prowadzono aktywną akcję edukacyjną dotyczącą dyskryminacji i praw

4. Więcej: http://pl.wikipedia.org/wiki/Współczynnik_Giniego
5. Raport *Global Gender Gap* opracowywany jest z polecenia Światowego Forum Ekonomicznego. GGI oblicza sie w punktach. W 2011 r. czołowe miejsca zajęły po raz kolejny państwa skandynawskie. Listę otwierają: Islandia, Norwegia, Finlandia i Szwecja, a zamykają: Pakistan, Czad i Jemen, w których różnice komfortu życia kobiet i mężczyzn są największe. Patrz także: http://www3.weforum.org/docs/GGGR11/GGGR11_Rankings-Scores.pdf

kobiet. Odbywały się ważne spotkania i konferencje, m.in. dotyczące bezrobocia, prostytucji i ubóstwa kobiet na Śląsku.

Dom Współpracy Polsko-Niemieckiej w Gliwicach wespół ze stowarzyszeniem Aktywne Kobiety z Sosnowca oraz pełnomocniczkami wojewodów śląskiego i opolskiego zrealizowały (2004 r.) unikatowy w skali kraju projekt przygotowujący sieci lokalnych pełnomocniczek ds. równego statusu kobiet i mężczyzn w gminach i powiatach województw śląskiego i opolskiego.[6] Grupy Inicjatyw Genderowych (GIGa Śląsk) przez ponad dwa lata (2008–2010) integrowały środowiska kobiece w regionie, m.in. wywierały nacisk na władze lokalne (marszałek, wojewoda w sprawie powołania lokalnej pełnomocniczki ds. równego statusu. Tego stanowiska wówczas nie utworzono, ale zainicjowano ważną debatę publiczną. W wyniku konsekwentnych działań w 2011 r. w śląskim Urzędzie Marszałkowskim powołano pełnomocniczkę ds. organizacji pozarządowych. Na wniosek radnej Tkacz-Janik włączono do listy zadań cele *gender mainstreaming*. W urzędzie wojewódzkim, odgórnie (za sprawą minister E. Radziszewskiej), powołano urzędniczkę do tych zadań. Niestety, żadne ze stanowisk nie jest autonomiczne, mają one charakter raczej receptywny, bez realnego wpływu na kształtowanie polityki równościowej w regionie. Odmieniona przez cele ekonomii społecznej wola polityczna mogłaby tu wiele zmienić i wykorzystać istniejący potencjał wewnątrz samorządu terytorialnego.

6. Grupa 50 osób wydelegowanych przez samorządy gminne i powiatowe z województw śląskiego i opolskiego uczestniczyła w cyklu szkoleniowym składającym się z kilkunastu seminariów i warsztatów oraz dwóch podróży informacyjnych do Warszawy, Brukseli i Północnej Nadrenii Westfalii. Całość projektu trwała od marca do października 2004 r. Jednocześnie Dom Współpracy Polsko-Niemieckiej prowadził doradztwo służące przygotowaniu specjalistek (pełnomocniczek) do pełnienia ich funkcji w gminach lub powiatach i współpracował z nimi w realizacji zadań na szczeblu lokalnym. Elementami projektu były publikacja – praktyczny poradnik traktujący o zasadniczych problemach dotyczących równouprawnienia płci, oraz stworzenie regionalnego portalu internetowego poświęconego problematyce równouprawnienia kobiet i mężczyzn.
7. Do Związku należy 80 kobiet spośród 200 zatrudnionych w kopalni. Kopalnia „Anna" po połączeniu z kopalnią „Rydułtowy" funkcjonuje jako Ruch II.

Związki zawodowe

To właśnie na Śląsku powstał Związek Zawodowy Kobiet w Górnictwie, pierwszy taki związek w Europie (Bogusława Staszewska – przewodnicząca, Dorota Soczówka – rzeczniczka).[7] Założyły go górniczki z kopalni „Anna" w Pszowie w 2005 r.

Elżbieta Fornalczyk była organizatorką pierwszego w kraju strajku w hipermarkecie (Tesco), w marcu 2008 r. w Tychach. Była kasjerką, doprowadziła do rozmów z pracodawcą. Obecnie jest przewodniczącą komisji zakładowej Wolnego Związku Zawodowego „Sierpień 80" Tesco. Dzięki jej inicjatywie związki zawodowe zawiązały się w Tesco w dziewięciu polskich miastach.

Aktywność społeczna i polityczna

Na tym polu działa w regionie wiele różnorodnych organizacji kobiecych. Warte szczególnej uwagi jest Stowarzyszenie Kobiety Aktywne z Sosnowca (założone w 2003 r. przez Halinę Sobańską), promujące uczestnictwo kobiet w życiu społecznym i politycznym. Wraz ze Śląską Przedwyborczą Koalicją Kobiet, Stowarzyszenie przeprowadziło projekt pt. „Wybory Kobiet", który kompleksowo przygotował kandydatki w wyborach samorządowych 2010 r. do zajęcia stanowisk politycznych. Uczestniczyły w nim kobiety z różnych partii politycznych i organizacji, szkolące się zarówno w kwestiach programowych, jak i marketingu politycznego. Od marca 2011 r. działa Śląski Klub Kobiet w Polityce, integrujący regionalne środowiska kobiet-polityczek, stanowiący platformę spotkań, edukacji i wymiany doświadczeń, także międzynarodowych.[8]

Równość kobiet i mężczyzn w edukacji

Także na Śląsku podjęto jeden z najbardziej kompleksowych projektów edukacyjnych na rzecz równości: „Lekcje genderowe, czyli równouprawnienie płci w pigułce", wspierany przez Fundację im. Friedricha Eberta. W ramach projektu podjętego przez Stowarzyszenie w Stronę Dziewcząt oraz Dom Współpracy Polsko-Niemieckiej przeprowadzono warsztaty dla nauczycielek/nauczycieli oraz uczennic/uczniów na temat równouprawnienia kobiet i mężczyzn (w szkole, na rynku pracy, w mediach) oraz niwelowania stereotypów i uprzedzeń. Warsztatom towarzyszyło wydanie znakomitego podręcznika[9] pt. *Równa szkoła – edukacja wolna od dyskryminacji. Poradnik dla nauczycielek i nauczycieli.*

To właśnie na Śląsku powstał Związek Zawodowy Kobiet w Górnictwie, pierwszy taki związek w Europie. Założyły go górniczki z kopalni „Anna" w Pszowie w 2005 r.

Kobiece liderki

Działania feministyczne na Śląsku podejmują grupy oraz indywidualne liderki, których aktywność zmienia obraz regionu. Do najważniejszych działaczek feministycznych, oprócz wymienionych wyżej Doroty Stasikowskiej-Woźniak, Elżbiety Fornalczyk i Haliny Sobańskiej, należy zaliczyć obecną radną Sejmiku Śląskiego dr Małgorzatę Tkacz-Janik – inicjatorkę śląskich manif, pomysłodawczynię cyklu spotkań z kobietami pt. „Salon Myśli Sfeminizowanej", członkinię Rady Programowej Kongresu Kobiet, która w styczniu 2009 r. była nominowana przez „Gazetę Wyborczą" do tytułu Polki Roku.

7. Do Związku należy 80 kobiet spośród 200 zatrudnionych w kopalni. Kopalnia Anna po połączeniu z kopalnią Rydułtowy funkcjonuje jako Ruch II.
8. Więcej na stronie Stowarzyszenia Kobiety Aktywne w Sosnowcu: www.aktywnekobiety.org.pl
9. Autorstwa E. Majewskiej i E. Rutkowskiej, przy współpracy M. Jonczy-Adamskiej i A. Wołosik, Dom Współpracy Polsko-Niemieckiej, Gliwice 2007.

Dr Aleksandra Banot, współorganizująca śląskie manify i inicjatywy na rzecz równości kobiet i mężczyzn, jest współzałożycielką Gender Studies na Akademii Techniczno-Humanistycznej w Bielsku-Białej.

Szczególnym wsparciem dla środowiska kobiet w regionie są tzw. osoby znaczące, autorytety. Są wśród nich: prof. Genowefa Grabowska, prawniczka, była europarlamentarzystka, zwolenniczka wszelkich inicjatyw promujących *gender mainstreaming;* lekarka prof. Violetta Skrzypulec, konsultantka wojewódzka w dziedzinie seksuologii, prowadząca edukację zdrowotną kobiet; prof. Eugenia Mandal – jedna z pierwszych w Polsce badaczek problematyki płci kulturowej w obszarze psychologii; prof. Elżbieta Górnikowska-Zwolak – która konsekwentnie włącza tę problematykę do pedagogiki i zaraża nią swoje magistrantki[10]; wykładowczyni UŚ, socjolożka prof. Kazimiera Wódz realizuje projekty badawcze dotyczące kobiet na Śląsku. Na gruncie promowania równości szans w działaniach sektora samorządowego na Śląsku nieocenione zasługi mają także Anna Szelest (MOST) i Jolanta Czernicka (Fundacja Iskierka).

Powyższe wyliczenie dowodzi, że podstawy genderowego rozwoju w metropolii Silesia zostały wypracowane. Nie brakuje inicjatyw, znajomości tematu i osób gotowych tę problematykę wdrażać. Brak natomiast zainteresowania decydentów. Tymczasem rzeczywiste włączenie problematyki płci do głównego nurtu polityki jest możliwe tylko przez mocne ugruntowanie równości szans na forum podejmującym decyzje w tym zakresie i kształtującym postawy kluczowych grup: polityków i administracji, pracowników i pracodawców. Mamy już za sobą pierwsze zwycięstwa w walce o bardziej wyrównaną reprezentację kobiet w polityce, nadszedł czas na zmianę optyki w gospodarce.

Bariery równościowe

Komisja Europejska zdefiniowała 10 barier równościowych:

1. Segregacja pozioma i pionowa rynku pracy
2. Różnice w płacach kobiet i mężczyzn
3. Mała dostępność elastycznych rozwiązań czasu pracy
4. Niski udział mężczyzn w wypełnianiu obowiązków domowych
5. Niski udział kobiet w podejmowaniu decyzji
6. Przemoc ze względu na płeć
7. Niewidoczność kwestii płci w ochronie zdrowia
8. Niewystarczający system opieki przedszkolnej
9 Stereotypy płci we wszystkich trzech obszarach: politycznym, ekonomicznym i społecznym
10. Dyskryminacja wielokrotna

Wszystkie wymienione bariery równości istnieją również w Polsce. Spotykamy je w zatrudnieniu, edukacji, administracji publicznej i ochronie zdrowia.

10. Owocem „skutecznego zarażania" jest książka *Szkic do portretu Ślązaczki. Refleksja feministyczna* napisana przez E. Górnikowską-Zwolak we współpracy z magistrantką A. Tobor (Wydawnictwo Śląsk, Katowice 2000).

2. Zielone miejsca pracy? Dla kobiet?

W strategii rozwoju metropolii Silesia mówi się o oczywistym trendzie przechodzenia od przemysłu do usług, a pomija ważny, bardziej zaawansowany technologicznie, odpowiadający na dzisiejsze globalne powiązania rozwojowe zielony przemysł *(Green Industry),* oparty m.in. na ekoinnowacyjności. Pominięto także inne obszary, niekojarzące się z zyskiem: turystykę kwalifikowaną i przyrodniczą, przemysł twórczy (np. kultura, sztuka). W koncepcji rozwoju gospodarczego nieobecny jest sektor ekonomii społecznej, a gospodarczego wymiaru III sektora, czyli działalności organizacji pozarządowych, nie wzięto w ogóle pod uwagę. Wskazane kierunki rozwoju, połączone z szerszym, innowacyjnym spojrzeniem na potencjał kobiet i innych marginalizowanych grup społecznych, mogłyby przynieść nową jakość – zbalansowane genderowo zielone miejsca pracy *(Greencollar Jobs),* miejsca pracy powstałe w wyniku włączenia w procesy modernizacyjne zasady zrównoważonego rozwoju. Chodzi przede wszystkim o prace związane z sektorami: transportu zbiorowego, odnawialnych źródeł energii i gospodarki odpadami. Ich rozkwit wiąże się z utwierdzającym się przekonaniem, że zmiany klimatyczne są skutkiem działalności człowieka. Ich zahamowanie wymaga zatem zmian ekonomicznych i technologicznych zapewniających zachowanie środowiskowego dobrostanu i nowych miejsc pracy dla osób bezrobotnych oraz pracujących w sektorach, które obecnie najbardziej się przyczyniają do globalnego ocieplenia (jak przemysł samochodowy i wydobycie węgla). Największy wzrost sektora zielonych miejsc pracy (szacowanych w Europie na 3,4 mln, dla porównania: sektor samochodowy – 2,7 mln) przypadł na lata 2001–2006 w Niemczech, w wyniku rządów koalicyjnych SPD i Zielonych. Badania Worldwatch Institute wskazują, że 5,2 mld dolarów zainwestowanych przez ówczesny niemiecki rząd w docieplenie budynków oraz wyposażanie lub doposażenie ich w instalacje odnawialnych źródeł energii „zwróciło się" w inwestycjach o wartości 20,9 mld dolarów i przyczyniło się do powstania i utrzymania 140 tys. miejsc pracy. Dzięki temu programowi roczna emisja gazów cieplarnianych z budynków spadła o 2%. Około 4 mld dolarów z zainwestowanych przez rząd środków odzyskano dzięki wyższym podatkom z inwestycji zwiększających energooszczędność budynków. Ponadto uniknięto konieczności wypłacania zasiłków dla bezrobotnych. W 2005 r. czerwono-zielona koalicja zwiększyła finansowanie programu do prawie 2 mld dolarów rocznie. Inwestycja doprowadziła w 2006 r. do powstania około 145 tys. dodatkowych pełnoetatowych miejsc pracy. Docieplanie budynków jest jednym z kluczowych elementów strategii niemieckiego

rządu: redukcji emisji o 40% do 2020 r.[11] Inny dynamicznie rozwijający się sektor tworzący zielone miejsca pracy – sektor odnawialnych źródeł energii – zatrudnia obecnie w Niemczech 285 tys. osób.[12]

Instytucje publiczne a wspieranie zielonych zamówień i zielonego biznesu

Warto zwrócić uwagę na rolę publicznych środków na rozwijanie zielonego przemysłu i zielonych miejsc pracy. Każdego roku instytucje publiczne w Europie wydają 17% PKB Unii Europejskiej na zakup towarów, usług i robót budowlanych. Mając na uwadze skalę tych wydatków, która kształtuje w znacznym stopniu produkcję i konsumpcję, wprowadza się w Unii tzw. zielone zamówienia publiczne, czyli politykę, w ramach której podmioty publiczne w swoich procedurach przetargowych na dostawy, usługi i roboty budowlane uwzględniają aspekty środowiskowe.[13] Ponadto zielone zamówienia publiczne to przede wszystkim polityka zmniejszania zużycia, co oznacza niwelowanie niepotrzebnych zakupów. Niektóre miasta, regiony i metropolie idą dalej niż polityka unijna i zachęcają nie tylko publiczne urzędy, ale także prywatnych przedsiębiorców do inwestowania w zielone produkty. Przykładem jest Londyn, w którym ustanowiony w 2001 r. przez burmistrza Zielony Kodeks Zamówień jest inicjatywą służącą zachęcaniu do wdrażania praktyki zielonych zamówień w organizacjach sektorów prywatnego i publicznego. Sygnatariusze Kodeksu – 160 organizacji – od 2001 r. wydali 379 mln funtów brytyjskich na zielone produkty. W samym tylko 2006 r. zakupy zielonych produktów spowodowały ograniczenie emisji dwutlenku węgla o 175 tys. ton (równowartość rocznej emisji dwutlenku węgla przez 29 tys. gospodarstw domowych).[14]

Kobiety w zielonych miejscach pracy

Najwyższy czas, aby zielone miejsca pracy „przebiły się" do głównego nurtu polityki gospodarczej, a perspektywa „genderowa" na rynku pracy stała się jednym z priorytetów rządu i samorządów wszystkich szczebli. Obecny kryzys gospodarczy może zostać wykorzystany do dokonania przewartościowań ekonomicznych. Uwzględnienie kobiet w perspektywicznych obszarach rozwoju i inaczej rozumianego, bardziej uspołecznionego rynku to jeden z istotnych, a co ważniejsze – realnych kierunków rozwoju. Już dziś metropolia Silesia mogłaby zachęcać dziewczęta i kobiety do szukania przyszłości zawodowej w sektorach nowoczesnych zielonych technologii. Jean Lambert, zielona eurodeputowana z Wielkiej Brytanii, która promuje zielone miejsca pracy i podkreśla ścisły związek pomiędzy postulatami ekologicznymi a rozwojem nowych technologii, wskazuje, że młode kobiety wyrażają duże zainteresowanie ekologią. Należy zatem stworzyć im możliwości łączenia działań na rzecz ochrony środowiska z pracą w zawodach wymagających specjalistycznego wykształcenia związanego z zielonymi miejscami pracy.[15]

11. http://www.unep.org/labour_environment/PDFs/Greenjobs/UNEP-Green-Jobs-Towards-Sustainable-Summary.pdf –Green Jobs: Towards decent work in a sustainable, low-carbon world. Raport Worldwatch Institute
12. http://www.emetro.pl/emetro/1,85648,7289654,Niemieccy_Zieloni_odradzaja_Polsce_atomowki.html – *Niemieccy Zieloni odradzają Polsce atomówki* – rozmowa z Sylvią Kotting-Uhl, deputowaną niemieckich Zielonych i główną ekspertką tej partii do spraw energetyki jądrowej, Gazeta.pl
13. Komunikat KE KOM 2008: *Zamówienia publiczne na rzecz poprawy stanu środowiska*
14. Więcej o tej inicjatywie na stronie: http://www.greenprocurementcode.co.uk/
15. Raport J. Lambert, eurodeputowanej Partii Zielonych z Londynu, dotyczący zielonych miejsc pracy, pt. *Green Work. Employment and skills – the climate change challenge,* dostępny na stronie: http://www.jeanlambertmep.org.uk/DocumentStore/GreenWork_report.pdf

Budżet ma płeć

Budżet wrażliwy na płeć *(gender budget)* to relatywnie nowe podejście w polityce budżetowej, które promuje równość płci. Oznacza ocenę finansów państwa lub samorządu pod względem równości płci na wszystkich szczeblach procesu budżetowego oraz taką redefinicję i restrukturyzację dochodów i wydatków budżetu, która przyczyni się do zwalczania nierówności wśród obywateli i obywatelek. Celem *gender budget* jest analiza wszystkich form dochodów i wydatków publicznych z perspektywy płci oraz identyfikacja ich konsekwencji dla pozycji kobiet w społeczeństwie w porównaniu z pozycją mężczyzn. Za punkt wyjścia przyjmuje się założenie, że efekty oddziaływania budżetu będą inne dla kobiet i inne dla mężczyzn z powodu różnych ról w społeczeństwie i gospodarce. Oznacza to, że analizie poddane są nie tylko wydatki i dochody bezpośrednio związane z programami walczącymi z nierównościami społecznymi, ale także wiele aspektów, które w wielu dotychczasowych programach zwalczających dyskryminację nie znajdowały miejsca.[16] W Polsce pierwszą analizę budżetu pod względem płci przeprowadziło Stowarzyszenie Współpracy Kobiet NEWW. Dotyczyła ona budżetu Gdańska. Wynikało z niej m.in., że budżet miasta nie odzwierciedla w pełni potrzeb rosnącej liczby starszych kobiet w kwestii ich problemów zdrowotnych oraz potrzeb kobiet młodych, które stanowiły większość osób bezrobotnych w mieście.[17]

Podsumowanie

Zielone miejsca pracy mogą być wieloaspektowo pożyteczne, a innowacyjna zielona gospodarka, jako najbardziej wrażliwa na kwestie społeczne, w tym kwestie płci, może być najważniejszą ścieżką rozwojową dla Śląska. Może się stać trampoliną do lepszego życia, a także do rozwoju lokalnej społeczności. Pozwala bowiem grupom dyskryminowanym i dotychczas niebranym pod uwagę (także nieplanowanym, nieprojektowanym w strategiach, a zatem i w zarządzaniu) zdobyć wysokie kwalifikacje, pracować w trwałym, zrównoważonym systemie godnej i chronionej pracy. Ponadto praca w technicznych zawodach pozwoliłaby kobietom na „oderwanie się" od tradycyjnej roli, tak silnie zakorzenionej na Śląsku, i wkroczenie na drogę niezależności finansowej bez utraty poczucia bezpieczeństwa i z zachowaniem odrębności ról kobiecych, opartych na wyborze, a nie na przymusie wynikającym z konserwatywnej tradycji. Praca w zielonej gospodarce jest jednocześnie zaawansowaną technologicznie pracą dla dobra środowiska, co dla wielu kobiet ma szczególne znaczenie. Zatrzymanie młodych kobiet w regionie, ukazanie im szans rozwojowych oraz zapewnienie lepszej jakości życia może zwiększyć przyrost naturalny i zneutralizować ujemny trend demograficzny, a co za tym idzie – także rozwojowy i cywilizacyjny.

16. http://wikipedia.org/wiki/Budżetowanie_pod_kątem_płci
17. https://www.neww.org.pl/download/report.pdf

Energia i klimat

Dariusz Szwed

Niniejszy rozdział poświęcamy kwestiom energetyki i klimatu. Wskazujemy, na czym powinna polegać nowoczesna polityka energetyczno-klimatyczna.

Rozpoczynamy od przedstawienia perspektywy unijnej i najważniejszych wytycznych w tym zakresie. Następnie – w tabelarycznym zestawieniu – porównujemy elementy niezrównoważonego i zrównoważonego systemu energetycznego. W kolejnych częściach rozdziału koncentrujemy się na najważniejszych elementach metropolitalnej polityki energetyczno-klimatycznej zgodnej z zasadą zrównoważonego rozwoju: po pierwsze – na oszczędzaniu energii i podnoszeniu efektywności energetycznej; po drugie – na przeciwdziałaniu ubóstwu energetycznemu; po trzecie – na stopniowym zwiększaniu udziału odnawialnych źródeł energii w bilansie energetycznym i odchodzeniu od surowców nieodnawialnych. Rozdział kończymy krótkim podsumowaniem.

1. Energia i klimat – perspektywa światowa i europejska

Dyskusja o przyszłości energetyki to nie tylko rozważania natury technologiczno-ekonomicznej. To przede wszystkim debata na temat modelu cywilizacji przyszłości i demokracji. Nakładające się na siebie kryzysy – gospodarczy, energetyczny i klimatyczny – powodują, że konieczne staje się zintegrowanie polityk energetycznej i klimatycznej z polityką zrównoważonego rozwoju. Sekretarz Generalny ONZ Ban Ki-moon podkreśla, że potrzebujemy Zielonego Nowego Ładu[1], czyli masowych inwestycji w energooszczędne budownictwo, energetykę odnawialną, zrównoważonytransport publiczny. Należy zacząć stosować nowe instrumenty ekonomiczne, jak ekologiczna reforma fiskalna[2]. Podnosi ona opodatkowanie zanieczyszczeń i zużycie surowców nieodnawialnych, zmniejszając jednocześnie opodatkowanie pracy. Dzięki temu zwiększa się zatrudnienie, a jednocześnie zmniejsza się zanieczyszczenie środowiska.

Nakładające się na siebie kryzysy – gospodarczy, energetyczny i klimatyczny – powodują, że konieczne staje się zintegrowanie polityk energetycznej i klimatycznej z polityką zrównoważonego rozwoju.

Według ekspertów z Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu IPCC, zmiany klimatyczne są wywołane przez działalność człowieka z prawdopodobieństwem większym niż 90%. Konieczny jest więc stopniowy spadek globalnych emisji (zaniechanie wdrażania polityki ochrony klimatu mogłoby w najbliższych dziesięcioleciach przynieść globalne koszty nawet do 20% PKB rocznie, czyli straty porównywalne ze spowodowanymi Wielkim Kryzysem i II wojną światową[3]).

Podczas globalnego szczytu klimatycznego w Durbanie, na przełomie listopada i grudnia 2011 r., należy wypracować wiążące prawnie, całościowe porozumienie państw w sprawie ochrony globalnego klimatu po wygaśnięciu Protokołu z Kioto z końcem 2012 r.

Już dziś jednak z wielu raportów wynika, że w 2050 r. będzie możliwe zapewnienie 100% energii dzięki ograniczaniu popytu na energię poprzez oszczędzanie energii i podnoszenie efektywności energetycznej (tzw. negawaty) oraz zróżnicowanemu „miksowi" odnawialnych źródeł energii. Jednym z warunków osiągnięcia takiego wyniku jest budowanie zrównoważonej polityki energetycznej na poziomie całej UE.[4]

1. Z ang.: *Green New Deal* – inspirowany przez New Deal prezydenta Franklina D. Roosevelta program reform globalnego systemu finansowego, podatkowego i energetycznego oraz masowych inwestycji, którego celem jest uniezależnienie gospodarki światowej od nieodnawialnych surowców oraz przeciwdziałanie zmianom klimatycznym; więcej: http://pl.wikipedia.org/wiki/Zielony_Nowy_Ład
2. M. Kuźmicz, *Kryzys finansowy szansą na walkę z globalnym ociepleniem, Rozmowa z Ban Ki-moonem, Sekretarzem Generalnym ONZ,* http://wyborcza.pl/1,76842,6002976,Kryzys_finansowy_szansa_na_walke_z_globalnym_ociepleniem.html
3. N. Stern, *Stern Review on the Economics of Climate Change*, HM Treasury, Londyn 2006
4. http://www.rethinking2050.eu; www.roadmap2050.eu, http://www.inforse.dk/europe/Vision2050.htm

Pakiet klimatyczno-energetyczny jako podstawa polityki UE

Wspólnotowe polityki – energetyczna i klimatyczna – są obecnie bodaj najważniejszymi obszarami zainteresowania instytucji Unii Europejskiej. Obowiązującym dokumentem w tym zakresie jest pakiet klimatyczno-energetyczny „3 x 20 do 2020" przyjęty w 2009 r. Jego cele to: przeciwdziałanie zmianom klimatycznym, ograniczenie szkodliwego wpływu gospodarki i społeczeństwa na środowisko, zwiększenie bezpieczeństwa oraz stymulowanie rozwoju efektywnej, zielonej gospodarki niskoemisyjnej i niskowęglowej.

W ramach pakietu przyjęto trzy główne działania:

- redukcję emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 20% w stosunku do poziomu z 1990 r. (o 30%, jeśli inne kraje, np. Stany Zjednoczone i Chiny, zobowiążą się do podobnych ograniczeń);
- zwiększenie udziału energii odnawialnej (energia wiatrowa, słoneczna, biomasa itp.) średnio w całej Unii do 20% całkowitej produkcji energii (dla Polski ten poziom wyznaczono na 15%);
- zmniejszenie zużycia energii o 20% w stosunku do poziomów przewidywanych w 2020 r., dzięki znaczącemu zwiększeniu efektywności energetycznej.[5]

Polska w izolacji

21 czerwca 2011 r., w przededniu objęcia prezydencji Unii Europejskiej, na posiedzeniu Rady Ministrów Środowiska UE Polska, jako jedyny kraj członkowski UE, zawetowała przyjęcie dokumentu „Mapa drogowa dojścia do gospodarki niskowęglowej – wizja dla roku 2050". W ten sposób wstrzymała przyjęcie wyższego niż 20% celu redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2020 r. To oznacza polityczną izolację Polski w obszarze polityki klimatyczno-energetycznej, co może mieć poważne ujemne konsekwencje np. dla negocja-

cji i środków przeznaczonych dla Polski w perspektywie finansowej UE na lata 2014–2020, w której rozwój zielonej gospodarki odgrywa kluczową rolę. Także z tej perspektywy (kosztów politycznych) należy ocenić projekt uchwały „Apelu do Rady Ministrów RP w sprawie decyzji Komisji Europejskiej o redukcji emisji dwutlenku węgla do 2050", który jak dotąd był dwukrotnie odrzucany w Sejmiku Województwa Śląskiego (ale możliwe jest jego przyjęcie w październiku 2011 r.).

5. *Pakiet klimatyczno-energetyczny UE. Streszczenie dla obywateli,* http://ec.europa.eu/climateaction/docs/climate-energy_summary_pl.pdf

Korzyści z budowy niskowęglowej gospodarki

Korzyści z wprowadzenia niskowęglowej gospodarki są wielorakie. Szacuje się, że sam wpływ wyższej jakości powietrza na stan zdrowia ludzi przyniósłby korzyści rzędu 3,5–8 mld EUR do 2020 r. – są to korzyści na Śląsku nie do przecenienia. Rozproszona, prosumencka[6] energetyka oparta na „miksie" lokalnych, odnawialnych źródeł energii to także zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego. Ponadto budowa niskowęglowej i bardzo efektywnej energetycznie gospodarki to także zwiększenie jej konkurencyjności na rynku międzynarodowym. O intensyfikacji rozwoju zielonych technologii świadczy m.in. to, że od 2005 r. produkcja „czystych" technologii wzrosła o 230%, a w roku 2010 przewiduje się jej wzrost o kolejne 35%. Obecnie światowy rynek produktów i usług niskowęglowych ocenia się na ponad 3 bln USD. Warto dodać, że w inwestowaniu w „czystą" energię przodują Chiny i Stany Zjednoczone: w 2009 r. Chiny zainwestowały 35 mld USD, a Stany Zjednoczone – 18 mld USD.[7]

2. Porównanie elementów niezrównoważonego i zrównoważonego systemu energetycznego

Opierając się na kilkunastu kryteriach, przygotowaliśmy zestawienie elementów zrównoważonego i niezrównoważonego systemu energetycznego. Wielokryterialna analiza jest ważnym narzędziem oceny realizacji celów społecznych, gospodarczych i ekologicznych w systemie energetycznym.

Lp.		Energetyka niezrównoważona	Energetyka zrównoważona
1.	Zarządzanie popytem na energię	Brak kształtowania potrzeb, rozwiązywanie problemów metodami „końca rury".[8]	Kształtowanie potrzeb – edukacja, promocja, instrumenty polityki zarządzania popytem na energię.
2.	Zużycie energii a wzrost gospodarczy	Wzrost gospodarczy powiązany ze wzrostem zużycia energii.	Zeroenergetyczny wzrost gospodarczy.[9]

6. W przypadku energetyki rozproszonej prosumentki/ci są jednocześnie producentkami/tami i konsumentkami/ /tami energii, aktywnie uczestniczącymi w tworzeniu systemu energetycznego; więcej: http://pl.wikipedia.org/wiki/Prosument

7. Stanowisko Koalicji Klimatycznej w sprawie założeń dla rozwoju gospodarki niskowęglowej w Polsce, http://www.koalicjaklimatyczna.org/theme/UploadFiles/stanowisko_kk_polska_gospodarka_niskoweglowa.pdf

8. Metody „końca rury" to usuwanie skutków problemów środowiskowych, a nie ich rozwiązywanie, np. zakładanie filtrów na końcach kominów zamiast zamiany technologii na czystszą – niskoodpadową albo bezodpadową w cyklu zamkniętym

9. Postulat dążenia do zeroenergetycznego wzrostu pojawił się w rządowym dokumencie *Polityka energetyczna Polski 2030*, przyjętym przez Radę Ministrów w 2009 r.

3.	Baza bezpieczeństwa energetycznego	Bezpieczeństwo energetyczne budowane głównie na imporcie (także międzyregionalnym wewnątrz kraju) nieodnawialnych surowców energetycznych/energii.	Bezpieczeństwo energetyczne oparte głównie na podnoszeniu efektywności energetycznej i rozwoju lokalnych zasobów energii („miks" źródeł).
4.	Konkurencyjność	Monopolizacja/oligopolizacja – w polityce energetycznej państwa dominują interesy dużych producentów.	Zapewnienie uczciwej konkurencji na rynku konsumentów i prosumentów energii, których interesy przeważają w polityce energetycznej.
5.	Priorytety polityki energetycznej	Brak (realizacji) polityki dotyczącej oszczędzania energii, podnoszenia efektywności energetycznej i odnawialnych źródeł energii.	Oszczędzanie energii, podnoszenie efektywności energetycznej; odnawialne źródła energii stanowią priorytety polityki energetycznej.
6.	Dostęp do energii	Ubóstwo (wykluczenie) energetyczne dużej grupy konsumentów, wynikające ze złej polityki.	Sprawiedliwy dostęp do energii jako element demokracji i zrównoważonego rozwoju.
7.	Decentralizacja systemu i źródeł, miejsce konsumenta, producenta i prosumenta	Dominuje scentralizowana i nieefektywna energetyka oparta na nieodnawialnych źródłach energii, całkowite rozdzielenie produkcji i konsumpcji energii.	Liczą się przede wszystkim rozproszona, inteligentna i efektywna energetyka oparta na OZE („miks" różnych źródeł) oraz prosumenci.
8.	Koszty zewnętrzne	Duże koszty zewnętrzne.	Internalizacja kosztów zewnętrznych.
9.	Sieć energetyczna	Duże straty na przesyle w sieci jednokierunkowej: od scentralizowanych producentów do konsumentów energii.	Niewielkie straty dzięki inteligentnej efektywnej sieci energetycznej, w której każdy może być biorcą albo dawcą energii (prosument) – tzw. inteligentna sieć (*smart grid*).
10.	Poziom zanieczyszczeń	Wysoki poziom zanieczyszczeń lokalnych i globalnych wytwarzanych przez energetykę; nie obowiązuje zasada „zanieczyszczający płaci".	Generowanie niewielkiej ilości zanieczyszczeń na wszystkich etapach cyklu energetycznego; obowiązuje zasada „zanieczyszczający płaci".

11.	Ceny energii	Fałszywe ceny energii powodują błędne decyzje producentów i konsumentów energii.	Podejmowanie przez producentów i konsumentów energii właściwych decyzji dzięki rzeczywistym cenom energii.
12.	Wpływ na jakość życia i zdrowie	Większe zagrożenie życia i zdrowia.	Wyższa jakość życia i zdrowia.
13.	Miejsca pracy	Duża liczba szkodliwych dla pracowników i środowiska miejsc pracy w cyklu energetycznym (np. sektor wydobywczy węgla kamiennego).	W cyklu energetycznym duża liczba zielonych miejsc pracy, przyjaznych dla pracowników i środowiska (np. sektor efektywności energetycznej i odnawialnych źródeł energii).
14.	Badania i rozwój	Niskie nakłady na badania i rozwój nowoczesnych technologii, niski poziom innowacyjności.	Wysokie nakłady na badania i rozwój nowoczesnych technologii, wysoki poziom innowacyjności.

3. Metropolitalna zrównoważona polityka energetyczno-klimatyczna

W perspektywie finansowej Unii Europejskiej integracja pakietu klimatyczno-energetycznego UE z jej polityką regionalną i strukturalną jest jednym z celów w latach 2014–2020. Ważne jest więc, aby władze metropolii Silesia już teraz podjęły działania na rzecz integracji polityki energetycznej z wymogami ochrony klimatu oraz polityką społeczną i ekologiczną. Społeczeństwo i gospodarkę metropolii należy przygotować do zmieniających się warunków. Niezbędne jest stopniowe przechodzenie do efektywnej gospodarki niskowęglowej oraz zminimalizowanie jej kosztów gospodarczych i społecznych. Rola władz GZM w tych działaniach integracyjnych jest zasadnicza.

Zmiany w energetyce

Prof. Jan Popczyk, ekspert ds. energetyki z Politechniki Śląskiej, w publikacji *Energetyka rozproszona*[10] wskazuje, że obecna dekada to początek poważnej konfrontacji dwóch modeli funkcjonowania energetyki. Pierwszy z nich, dotychczasowy, opiera

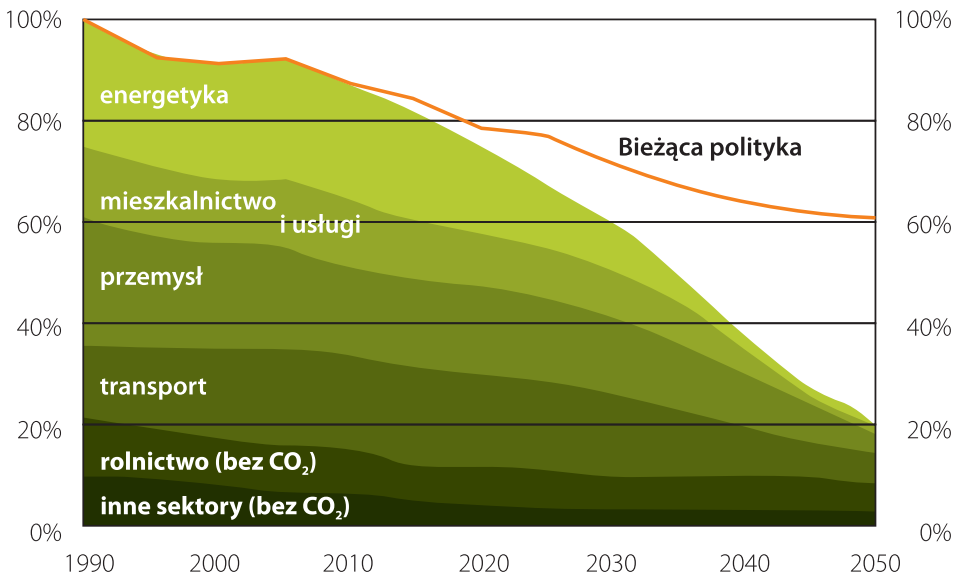
10. J. Popczyk, *Energetyka rozproszona*, Instytut na rzecz Ekorozwoju, Warszawa 2010; patrz też: *Porównanie niezrównoważonego i zrównoważonego systemu energetycznego* na str. 54 tej publikacji;
http://www.klaster3x20.pl/dzial_profesorski/tematyka/publikacje/energetyka-rozproszona-mini-monografia.html

się na wielkoskalowej energetyce korporacyjnej wykorzystującej surowce nieodnawialne. Drugi to model nowoczesnej i efektywnej energetyki rozproszonej, opartej na źródłach odnawialnych i ukierunkowanej na interes prosumenta. W tym modelu nadrzędną rolę odgrywa zarządzanie energią i usługami ją wykorzystującymi (a nie samo jej produkowanie) dzięki wykorzystaniu inteligentnej sieci.

Z wykresu wynika, że w ciągu najbliższych 40 lat największe zmiany nastąpią w europejskiej energetyce, której emisyjność należy zredukować o 99%. Oznacza to konieczność stopniowego przechodzenia od scentralizowanej energetyki nieodnawialnej do efektywnej i inteligentnej prosumenckiej energetyki rozproszonej.

Przejście do energetyki rozproszonej oznacza dalsze ograniczenie roli sektora wydobywczo-energetycznego w gospodarce województwa śląskiego, gdyż w innych regionach Polski zwiększy się produkcja energii z „miksu" odnawialnych źródeł lokalnych. To spowoduje zmniejszenie zatrudnienia w sektorze wydobywczym i „starym" sektorze energetycznym. Jednocześnie zwiększy się zatrudnienie w nowych sektorach zielonej gospodarki. Przechodzenie do gospodarki niskowęglowej wymaga aktywnego wspierania rozwoju sektorów tworzących nowe lokalne miejsca pracy przez władze metropolii i województwa. Jak wskazuje raport *Zielone miejsca pracy: w kierunku godnej pracy w zrównoważonym, niskowęglowym świecie,* największy potencjał tworzenia zielonych miejsc pracy mają: energetyka odnawialna, recykling, transport publiczny (w tym koleje), budownictwo, rolnictwo i leśnictwo.

Emisje gazów cieplarnianych konieczne do osiągnięcia 80-procentowej redukcji wewnątrz UE (1990 r. – 100%)



Źródło: *Plan działania prowadzący do przejścia na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną do 2050 r.,* Komisja Europejska, Bruksela 2011

Dotychczasowy rozwój oraz potencjał rozwojowy zielonych miejsc pracy

Lp.		Potencjał zazieleniania miejsc pracy w sektorze	Dotychcza-sowy rozwój zielonych miejsc pracy	Długo-terminowy potencjał tworzenia zielonych miejsc pracy
1. Energia	Odnawialne źródła energii	doskonały	dobry	doskonały
	CCS (sekwestracja CO_2)	zadowalający	brak	nieznany
2. Przemysł	Przemysł stalowy	dobry	zadowalający	zadowalający
	Produkcja aluminium	dobry	zadowalający	zadowalający
	Przemysł cementowy	zadowalający	zadowalający	zadowalający
	Przemysł papier-niczo-celulozowy	dobry	zadowalający	dobry
	Recykling	doskonały	dobry	doskonały
3. Transport	Przemysł energooszczędnych samochodów	zadowalający	ograniczony	dobry
	Transport zbiorowy	doskonały	ograniczony	doskonały
	Koleje	doskonały	negatywny	doskonały
	Lotnictwo	ograniczony	ograniczony	ograniczony
4. Budownictwo	Zielone budynki	doskonały	ograniczony	doskonały
	Modernizacja budynków	doskonały	ograniczony	doskonały
	Oświetlenie	doskonały	dobry	doskonały

	Energooszczędne urządzenia AGD	doskonały	zadowalający	doskonały
5. Rolnictwo	Rolnictwo zrównoważone małoskalowe	doskonały	negatywny	doskonały
	Rolnictwo ekologiczne	doskonały	ograniczony	dobry/ /doskonały
	Usługi ekologiczne	dobry	ograniczony	nieznany
6. Leśnictwo	Zalesianie/odbudowywnie lasów	dobry	ograniczony	dobry
	Agroleśnictwo	dobry/ /doskonały	ograniczony	dobry/ /doskonały
	Zrównoważona gospodarka leśna	dobry/ /doskonały	dobry	dobry/ /doskonały

Źródło: *Green Jobs: Towards Decent Work in a Sustainable, Low-Carbon World,* Worldwatch Institute, raport zamówiony i sfinansowany przez Program Środowiskowy Organizacji Narodów Zjednoczonych UNEP jako element wspólnej inicjatywy „Zielone miejsca pracy" UNEP-u, Międzynarodowej Organizacji Pracy, Międzynarodowej Organizacji Pracodawców i Międzynarodowej Konfederacji Związków Zawodowych

Dobrym przykładem lokalnej aktywności władz jest Sosnowiec, w którym (m.in. dzięki środkom z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego) w listopadzie 2010 r. powstała fabryka firmy Watt, trzeciego na świecie producenta kolektorów słonecznych.[11]

Opisane wcześniej wyzwania na poziomie całej metropolii wskazują na potrzebę przyjęcia **regionalnej zrównoważonej polityki energetyczno-klimatycznej.** Przy tworzeniu takiej nowoczesnej polityki konieczna jest zmiana dotychczasowego podejścia. Nie wystarczy uwzględnienie wzrostu zapotrzebowania na energię, istotne jest także uwzględnienie dopuszczalnych granic rozwoju wyznaczanych przez bariery:

- ekologiczne (np. całkowitą wielkość emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń w metropolii oraz wyczerpywanie się zasobów węgla i innych nieodnawialnych surowców);
- społeczne (np. rosnące zagrożenie dla zdrowia i życia górników, ale także koszty zdrowotne dla mieszkańców metropolii, wynikające z zanieczyszczenia powietrza i wody);
- gospodarcze (np. szkody górnicze, wzrost kosztów wydobycia węgla).

Przy tworzeniu takiego strategicznego dokumentu niezwykle istotne jest włączenie do poszukiwania optymalnego spośród kil-

11. www.watt.pl

ku zaproponowanych scenariuszy – na równych prawach – różnych grup społecznych, często o sprzecznych interesach. Te grupy to producenci, konsumenci i prosumenci energii, przedstawiciele pracodawców i związków zawodowych, organizacje pozarządowe, przedstawiciele samorządu lokalnego i województwa itd. Dobrym przykładem metodologii uspołecznionego tworzenia takiego strategicznego dokumentu równoważącego różne interesy jest *Alternatywna polityka energetyczna Polski do 2030 roku* autorstwa Instytutu na rzecz Ekorozwoju.[12]

Ramowe założenia zrównoważonej polityki energetyczno-klimatycznej metropolii

Zrównoważona metropolitalna polityka energetyczno-klimatyczna powinna uwzględniać kilka ramowych założeń:

- określenie maksymalnego pułapu emisji gazów cieplarnianych dla całego obszaru metropolitalnego z podziałem na sektory (np. transport, energetyka, sektor komunalny). Maksymalny pułap powinien być powiązany z celem globalnej polityki klimatycznej – stabilizacją wzrostu temperatury Ziemi o 2°C;
- zgodność z polityką klimatyczną Polski[13], zakładającą redukcję emisji gazów cieplarnianych do 2020 r. o nie mniej niż 40% w stosunku do roku 1998;
- priorytetami (wyrażanymi także w poziomie inwestycji) powinny być podnoszenie efektywności energetycznej i zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii.

Należy podkreślić kluczowe znaczenie podnoszenia efektywności energetycznej, w której Śląsk ma ogromne możliwości w dziedzinie produkcji, dystrybucji oraz konsumpcji energii i ciepła. Podnoszenie efektywności energetycznej przez wyłączanie z eksploatacji najbardziej zdekapitalizowanych, nieefektywnych i zanieczyszczających elektrowni węglowych i zastępowanie ich rozproszonymi źródłami małoskalowymi przynosi najbardziej efektywne kosztowo zwiększenie udziału źródeł odnawialnych w całkowitym bilansie energetycznym oraz zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych (i innych zanieczyszczeń).

12. *Alternatywna polityka energetyczna Polski do 2030 roku. Raport techniczno-metodologiczny*, Instytut na rzecz Ekorozwoju, Warszawa, czerwiec 2009
13. *Polityka klimatyczna Polski. Strategie redukcji emisji gazów cieplarnianych w Polsce do 2020 roku*, Ministerstwo Środowiska, Warszawa, październik 2003. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 4 października 2003 r.

Realizację zrównoważonej polityki energetyczno-klimatycznej przedstawia się w oficjalnych dokumentach rządowych i samorządowych (m.in. wspomniany wyżej projekt uchwały Sejmiku Województwa Śląskiego) jako dodatkowy koszt nakładany na społeczeństwo i gospodarkę, ograniczający możliwości rozwoju. Jednak z wielu analiz wynika, że realizacja takiej polityki jest inwestycją pozwalającą uniknąć znacznie wyższych kosztów zmian klimatycznych w dłuższej perspektywie.[14, 15] Umożliwia ona także obniżanie kosztów: rachunków za energię, kosztów zdrowotnych (dzięki zmniejszeniu ilości zanieczyszczeń) itd. Jest też bodźcem do modernizacji, stymuluje innowacyjność, podnosi konkurencyjność gospodarki i tworzy nowe miejsca pracy.[16]

Co ważne, zmienia się nastawienie społeczeństwa do zmian klimatycznych. Z sondażu TNS OBOP na zlecenie Przedstawicielstwa Komisji Europejskiej w Polsce wynika, że zdaniem 84% Polek i Polaków zmiany klimatyczne są zagrożeniem, któremu trzeba aktywnie przeciwdziałać.[17]

Oszczędzanie energii i podnoszenie efektywności energetycznej – produkcja negawatów

W *Polityce energetycznej Polski do 2030 roku* z listopada 2009 r. zapisano, że głównymi celami w zakresie poprawy efektywności energetycznej są:

- dążenie do utrzymania zeroenergetycznego wzrostu gospodarczego, czyli rozwoju gospodarki następującego bez wzrostu zapotrzebowania na energię pierwotną;
- konsekwentne zmniejszanie energochłonności polskiej gospodarki do poziomu takiego jak w UE-15.[18]

Kluczowym elementem zrównoważonej polityki energetyczno-klimatycznej w metropolii Silesia powinno być podnoszenie sprawności wytwarzania i dystrybucji energii oraz zwiększanie efektywności jej wykorzystania. We wszystkich tych trzech obszarach działań tkwi ogromny potencjał oszczędzania nieodnawialnego węgla, dzięki któremu wytwarza się obecnie ponad 90% energii elektrycznej. Produkcja negawatów[19], oprócz korzyści ekologicznych, przynosi także pozytywne efekty społeczne i gospodarcze. Szacuje się, że dzięki zwiększaniu efektywności energetycznej o 1% rocznie przez 10 lat w całej Unii Europejskiej powstanie i utrzyma się 200 tys. lokalnych miejsc pracy.[20] Ze względu na niską efektywność energetyczną polskiej gospodarki potencjał tworzenia zielonych miejsc pracy w Polsce powinien być szczególnie wysoki. Wydaje się więc niezrozumiałe, dlaczego w *Strategii Rozwoju GZM „Silesia"* problematyce

Szacuje się, że dzięki zwiększaniu efektywności energetycznej o 1% rocznie przez 10 lat w całej Unii Europejskiej powstanie i utrzyma się 200 tys. lokalnych miejsc pracy.

14. N. Stern, *Stern Revew*, *op. cit*
15. R. Garnaut, *The Garnaut Climate Change Review*, Cambridge University Press, Australia, wrzesień 2008
16. M. Sadowski, *Ocena potencjalnych skutków społeczno-gospodarczych zmian klimatu w Polsce*, WWF Polska, Warszawa 2007
17. http://www.bankier.pl/wiadomosc/OBOP-zmiany-klimatyczne-stanowia-zagrozenie-tak-uwaza-84-proc-Polakow-2055871.html
18. *Polityka energetyczna Polski do 2030 roku*, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa, 10 listopada 2009 r.
19. http://pl.wikipedia.org/wiki/Negawaty
20. J. Lambert, *GreenWork. Employment and skills – the climate change challenge*, Londyn 2008

efektywności energetycznej poświęcono jedno zdanie, określając kierunek działania: „Zwiększenie efektywności systemów zaopatrzenia w ciepło" w kontekście celu operacyjnego „Ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego".

Obecnie polskie elektrownie wytwarzają energię ze średnią sprawnością poniżej 35%, podczas gdy nowoczesne instalacje osiągają sprawność wyższą niż 50%. To oznacza, że zastępując w metropolii Silesia najstarsze bloki energetyczne najbardziej nowoczesnymi można podnieść sprawność sektora energetyki i zwiększyć jego konkurencyjność, oraz zmniejszyć ilość odpadów i obniżyć emisję substancji szkodliwych (w tym gazów cieplarnianych). Wymiana węglowych bloków energetycznych w całej Polsce na nowoczesne dałaby dodatkowo około 15 tys. MW.[21] Oczywiście zastępowanie wszystkich bloków węglowych nowymi byłoby bezcelowe, ponieważ w bilansie energetycznym Polski rośnie i będzie rósł udział odnawialnych źródeł energii. Dodatkowe oszczędności można osiągnąć dzięki większemu rozproszeniu produkcji energii przez zwiększenie udziału mikrokogeneracji i kogeneracji rozproszonej o wysokiej wydajności w systemie energetycznym.

Inwestycje w inteligentne sieci to nie tylko zmniejszenie strat energetycznych, lecz także tysiące nowych lokalnych miejsc pracy, rozwój prac badawczo-rozwojowych oraz korzyści z modernizacji gospodarki.

Drugim po wytwarzaniu energii obszarem podnoszenia efektywności energetycznej są ograniczanie strat przesyłowych i lepsze zarządzanie energią przez rozwój tzw. inteligentnych sieci energetycznych, które wyposażone są w nowoczesne liczniki, przełączniki, rejestratory itp., umożliwiające wymianę informacji między elementami systemu i w efekcie powodujące zmniejszenie utraty energii podczas przesyłu. Ale inwestycje w inteligentne sieci to nie tylko zmniejszenie strat energetycznych, lecz także tysiące nowych lokalnych miejsc pracy, rozwój prac badawczo-rozwojowych oraz korzyści z modernizacji gospodarki. Zdaniem Mariusza Swory, prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, wprowadzenie *smart gridu* (inteligentnych sieci) w Polsce mogłoby przynieść oszczędności rzędu 20 mld zł.[22] Dodatkową korzyścią z rozwoju inteligentnych sieci energetycznych jest możliwość zbudowania rynku energetycznego, na którym wszyscy producenci energii – mali i duzi, „odnawialni" i „nieodnawialni", lokalni i zagraniczni – będą mogli konkurować w ramach wyznaczonych przez regulatora standardów, np. społecznych i ekologicznych. Ponadnarodowa inteligentna sieć energetyczna mogłaby być budowana we współpracy z innymi ośrodkami metropolitalnymi: Krakowem, Wrocławiem, czeską Ostrawą czy słowacką Żyliną, i połączyć systemy energetyczne kilku krajów, co poprawiłoby bezpieczeństwo energetyczne całego regionu. Powstanie europejskich inteligentnych połączeń energetycznych jest zasadniczym elementem wspólnej polityki energetycznej UE w XXI w., w której udział energetyki odnawialnej będzie systematycznie rósł ze względu na konieczność ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 80–90% do 2050 r. Pierwsza ponadnarodowa inteligentna sieć będzie

21. W. Kłosowski, *Zanim kupimy atomową konewkę*,
http://www.krytykapolityczna.pl/Opinie/Klosowski-Zanim-kupimy-atomowa-konewke/menu-id-197.html
22. M. Swora, *Inteligentne sieci – rozsądna inwestycja w przyszłość,*
http://www.wnp.pl/artykuly/inteligentne-sieci-rozsadna-inwestycja-w-przyszlosc,5627.html

budowana przez Niemcy, Wielką Brytanię, Francję, Belgię, Norwegię, Danię, Holandię, Irlandię i Luksemburg.[23]

W najbliższych latach ogromne znaczenie będzie miał potencjał powstawania rynku towarów i usług o najwyższym poziomie efektywności energetycznej, m.in. w rezultacie przyjęcia unijnego pakietu „3 x 20 do 2020" w 2008 r. oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego w sprawie efektywności końcowego wykorzystania energii w 2006 r. W przypadku tej dyrektywy określono cel krajowy ograniczenia zużycia energii finalnej w wysokości 9% do 2016 r. w stosunku do średniego zużycia energii w latach 2001–2005. W pakiecie „3 x 20 do 2020" celem jest podniesienie efektywności energetycznej o 20% do 2020 r.[24]

Instytut na rzecz Ekorozwoju przeanalizował sześć alternatywnych scenariuszy rozwoju sektora elektroenergetycznego w Polsce do 2030 r. Za optymalny uznano ten, w którym efektywność energetyczna będzie rosła średnio o 2,5% rocznie do 2020 r., a średnio o 2% rocznie w latach 2020–2030.

Zdaniem m.in. Międzynarodowej Agencji Energii i organizacji ekologicznej WWF priorytet powinny stanowić termorenowacja budynków i promocja energooszczędnego, inteligentnego budownictwa. W Polsce, podobnie jak w całej Unii Europejskiej, na budynki przypada około 40% całkowitego zużycia energii. Co istotne, zaledwie 18% Polek i Polaków ma tego świadomość – Polacy są przekonani, że to przemysł zużywa najwięcej energii (71%).[25] Wydaje się, że stanowi to jedną z istotniejszych barier w zainteresowaniu społeczeństwa oszczędzaniem energii w sektorze komunalnym. Międzynarodowa Agencja Energii wskazuje, że bez trudu i ponoszenia kosztów (koszty inwestycyjne zwracają się dzięki zaoszczędzonym wydatkom na energię elektryczną i ciepło) można efektywnie zmniejszyć globalnie aż o 75% ilość energii wykorzystywanej w domach, mieszkaniach i obiektach użyteczności publicznej (głównie na ogrzewanie, podgrzanie wody i klimatyzację).[26]

23. http://energetyka.wnp.pl/dziewiec-panstw-zbuduje-siec-przesylu-eko-energii,98197_1_0_0.html
24. *Alternatywna polityka energetyczna Polski do 2030 roku..., op. cit.*
25. *Szóste paliwo. Polacy o oszczędzaniu,* Rockwool, www.rockwool.pl
26. *Energooszczędne budownictwo skutecznym sposobem redukcji CO_2 i ochrony klimatu,* Konferencja klimatyczna COP, 15 IEA/WWF, Kopenhaga, grudzień 2009

Tymczasem z listu-stanowiska Konwentu Marszałków Województw RP skierowanego do Ministra Rozwoju Regionalne-

go w maju 2009 r. wynika, że w budżecie Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej zaledwie około 10% środków spośród wnioskowanych przewidziano na realizację inwestycji termomodernizacji budynków użyteczności publicznej.[27] W projekcie ustawy budżetowej na 2010 r. w cięciach budżetowych nie przewidziano żadnych dodatkowych środków na Fundusz Termomodernizacji i Remontów.[28] Ponieważ w miastach aglomeracji śląskiej jedynie około 40% ciepła wytwarza się w skojarzeniu w dużych elektrociepłowniach, a 30% źródeł ciepła pracujących na potrzeby systemu nie spełni wymagań środowiskowych po 2015 r.[29], należy modernizować i podnosić efektywność istniejącego systemu, a jednocześnie uzupełniać go rozproszonym systemem wytwarzania ciepła z mikroźródeł odnawialnych: mikroelektrociepłowni na biomasę, paneli słonecznych, pomp cieplnych itp.[30]

W sytuacji ograniczeń budżetowych realizacja inwestycji w podnoszenie efektywności energetycznej może być dokonywana przez inwestora-trzecią stronę w systemie ESCO (*Energy Service Company*) lub z wykorzystaniem funduszu rewolwingowego (inwestorem jest jednostka samorządowa w systemie PICO – *Public Internal Performance Contracting*).[31]

Podnoszenie efektywności energetycznej budynków przynosi wiele korzyści, m.in.:

- poprawę stanu środowiska oraz zdrowotnych warunków życia przez ograniczanie emisji do atmosfery substancji szkodliwych, w tym tzw. niskiej emisji, powstającej m.in. w efekcie spalania w domowych piecach węgla niskiej jakości oraz odpadów komunalnych;

27. http://www.zwrp.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=3351&Itemid=145
28. http://www.rp.pl/artykul/56664,400910_Moze_zabraknac_premii_za_termomodernizacje.html
29. M. Plebankiewicz, A. Jankowski, *Ciepło dla aglomeracji miast śląskich do wsparcia z funduszy unijnych,* http://www.energoekspert.com.pl/index.php?mod=arti&id=42
30. Prof. K. Żmijewski, D. Szwed, *Włącz żarówkę energooszczędną,* „Gazeta Wyborcza", nr 129, wydanie waw z 4.06.2007 r. („Opinie", str. 25)
31. http://picolight.iclei-europe.org/index.php?id=35

- zmniejszenie ilości odpadów stałych powstających ze spalania węgla;
- obniżenie kosztów ogrzewania wraz z poprawą warunków życia;
- redukcję emisji gazów cieplarnianych wywołujących zmiany klimatyczne;
- powstanie dziesiątek tysięcy bezpiecznych lokalnych miejsc pracy [32];
- ułatwienie zapewnienia dostaw energii, a tym samym poprawę bezpieczeństwa energetycznego;
- stymulowanie rozwoju zielonej gospodarki [33].

Przeciwdziałanie ubóstwu energetycznemu

W 2009 r. rząd przedstawił propozycję dotyczącą wprowadzania tzw. socjalnych taryf na energię, mających objąć nawet 600 tys. najuboższych odbiorców. Jest to w rzeczywistości projekt „rozdawania prądu" zamiast wspierania podnoszenia efektywności energetycznej konsumentów.

„Rozdawanie prądu" leży w krótkoterminowym interesie przedsiębiorstw energetycznych, a nie konsumentów energii, i przyczynia się do degradacji środowiska. A przecież, jeśli obywatel/obywatelka ponosi koszty energii i ciepła przekraczające np. 10% miesięcznych dochodów (taki poziom uznaje się za wejście w strefę ubóstwa energetycznego w Wielkiej Brytanii), do akcji powinni wkraczać eksperci w dziedzinie efektywności energetycznej. Przeprowadzają oni energetyczny audyt mieszkania, na podstawie którego jego lokator ma prawo otrzymać np. energooszczędne świetlówki czy energooszczędne okna lub wsparcie w realizacji działań termomodernizacyjnych. Ogranicza ono uzależnienie osób uboższych od wysokiego poziomu zużycia energii, a zatem długofalowo wyprowadza je z „energetycznego ubóstwa". Podnoszenie efektywności energetycznej zmniejsza także emisję szkodliwych zanieczyszczeń do środowiska, ogranicza bowiem m.in. zakres szkodliwych efektów zdrowotnych czy globalnych zmian klimatycznych, które także najbardziej uderzają w osoby ubogie.

Podnoszenie efektywności energetycznej zmniejsza także emisję szkodliwych zanieczyszczeń do środowiska, ogranicza bowiem m.in. zakres szkodliwych efektów zdrowotnych czy globalnych zmian klimatycznych, które także najbardziej uderzają w osoby ubogie.

Odnawialne źródła energii

Udział energii elektrycznej wytwarzanej z OZE w łącznym zużyciu energii elektrycznej brutto w kraju powinien w 2010 r. wynieść 7,5%.[34] Projekt polityki energetycznej zakłada osiągnięcie w 2020 r. 15-procentowego udziału energii

32. Raport przygotowany przez Worldwatch Institute dla United Nations Environment Programme, International Organisation of Employers, International Labour Organization oraz International Trade Union Confederation z września 2008 r. *Green Jobs: Towards decent work in a sustainable, low-carbon world* wskazuje, że inwestycje w poprawę efektywności energetycznej budynków mogą przyczynić się do powstania dodatkowych 2 – 3,5 mln zielonych miejsc pracy tylko w Europie i Stanach Zjednoczonych.

33. *Energooszczędne budownictwo skutecznym sposobem redukcji CO_2 i ochrony klimatu,* http://budownictwo.wnp.pl/energooszczedne-budownictwo-skutecznym-sposobem-redukcji-co2-i-ochrony-klimatu,96989_1_0_0.html

34. Jest to zgodne z celem ilościowym ustalonym dla Polski w dyrektywie 2001/77/WE z 27 września 2001 r. w sprawie wspierania produkcji na rynku wewnętrznym energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych.

odnawialnej w bilansie energii finalnej, co jest zgodne z dyrektywą UE w sprawie promowania energii ze źródeł odnawialnych.[35]

Z tabeli zamieszczonej na str. 68 wynika, że tylko potencjał energii odnawialnej z biomasy i energetyki wodnej jest wykorzystywany powyżej 30% jego efektywnego ekonomicznie potencjału. W Polsce uzasadniony ekonomicznie jest obecnie prawie 6-krotny wzrost wielkości produkcji zielonej energii.

Przy analizie potencjału wzrostu udziału OZE w bilansie energetycznym kraju należy brać także pod uwagę spadek ceny jednostkowej zainstalowanej mocy ze źródeł odnawialnych w danej technologii. Regułą jest 20-procentowy spadek ceny jednostki energii przy podwojeniu produkcji urządzeń do wytwarzania energii z określonego źródła odnawialnego. Ogromny potencjał zazieleniania energetyki w Polsce potwierdzają także analizy długookresowe. Przykładowo w publikacji *Europejska Wspólnota Energii Odnawialnej – ERENE* wskazuje się, że w Polsce w 2050 r. OZE będą mogły zapewnić 68%[36], a w publikacji *[R]ewolucja energetyczna dla Polski* – nawet 80%[37] całkowitego zapotrzebowania na energię elektryczną. W metropolii Silesia największy potencjał rozwoju energii odnawialnej mają: biogaz, (mikro)elektrociepłownie na biomasę stałą (głównie odpadową), termiczna energetyka słoneczna oraz, w mniejszym stopniu, energetyka wiatrowa. Jak wynika z analizy rynku przeprowadzonej przez Instytut Energetyki Odnawialnej w 2008 r., 17,3% kolektorów

35. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych, zmieniająca i w następstwie uchylająca dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE

36. M. Schreyer, L. Mez, *Europejska Wspólnota Energii Odnawialnej – ERENE. Studium wykonalności*, http://www.boell.pl/web/222-279.html

37. *[R]ewolucja energetyczna dla Polski. Scenariusz zaopatrzenia Polski w czyste nośniki energii w perspektywie długookresowej,* Greenpeace Polska, październik 2008

słonecznych w Polsce zostało zainstalowanych w województwie śląskim. Sprzedaż instalacji słonecznych wyprodukowanych przez firmy z województwa śląskiego stanowiła ponad 70% sprzedaży wszystkich firm w tym sektorze w Polsce.[38] Są to najwyższe wskaźniki w Polsce, które wskazują na potencjał rozwoju zielonej energetyki w metropolii Silesia.

Zgodnie z dokumentem przygotowanym przez Instytut Energetyki Odnawialnej i przyjętym przez Ministerstwo Gospodarki we wrześniu 2008 r., w Polsce wykorzystujemy zaledwie około 1,27% potencjału produkcji biogazu. Źródła biogazu to wysypiska odpadów, oczyszczalnie ścieków oraz biogazownie rolnicze. Pełne wykorzystanie dostępnego potencjału produkcji tego odnawialnego surowca energetycznego może ograniczyć o 58% krajowe potrzeby importowe gazu naturalnego. Dla porównania: Polska zużywa obecnie rocznie około 500 petadżuli (PJ) gazu ziemnego, wydobycie krajowe wynosi około 150 PJ. Jednocześnie możliwy do wykorzystania potencjał odpadów mokrych nadających się do efektywnej produkcji biogazu jest większy niż 120 PJ, a potencjał upraw energetycznych nienaruszających równowagi na rynku żywności przekracza 80 PJ.[39]

Odniesienie się do rozwoju odnawialnych źródeł energii w metropolii zostało uwzględnione w Strategii Rozwoju GZM Silesia tylko w jednym miejscu: w priorytecie środowiskowym – jako element celu operacyjnego „Ograniczanie emisji zanieczyszczeń do powietrza". Całkowicie pominięto aspekty społeczne i gospodarcze rozwoju sektora energetyki odnawialnej na obszarze GZM.

W metropolii Silesia największy potencjał rozwoju energii odnawialnej mają: biogaz, elektrociepłownie na biomasę stałą, termiczna energetyka słoneczna oraz, w mniejszym stopniu, energetyka wiatrowa.

Na str. 68 przedstawiamy porównanie atrakcyjności inwestycyjnej województw w zakresie energetyki odnawialnej. Wynika z niego, że konieczna jest znacznie większa aktywność władz samorządowych i GZM w tej dziedzinie.

Porozumienie Burmistrzów

Porozumienie Burmistrzów (*Covenant of Mayors*), do którego należy ponad 3000 miast europejskich (dane z 18 października 2011 r.), ma na celu wykroczenie poza ramy zamierzeń polityki energetycznej Unii Europejskiej w zakresie zmniejszenia emisji CO_2 poprzez podnoszenie efektywności energetycznej oraz czystszą produkcję i wykorzystanie energii. W Porozumieniu uczestniczy zaledwie 24 miejscowości z Polski; nie bierze w nim udziału żadne z miast należących do GZM ani metropolia Silesia jako całość.[40]

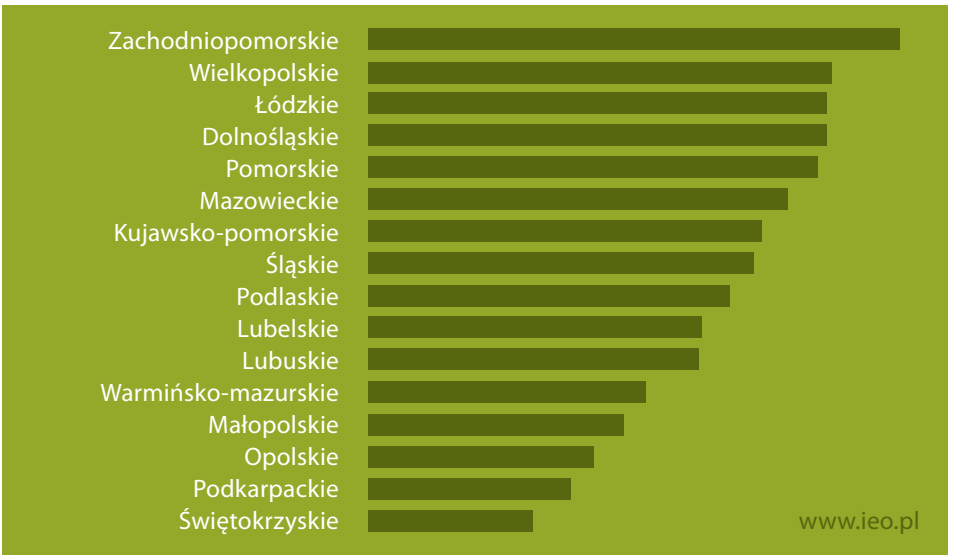
38. *Rynek kolektorów słonecznych w Polsce. Analiza badań statystycznych sprzedaży kolektorów słonecznych w 2008 r.*, II Forum Przemysłu Energetyki Słonecznej, Instytut Energetyki Odnawialnej, Poznań 2009
39. *Możliwości wykorzystania odnawialnych źródeł energii do 2020 r.*, Ekspertyza dla Ministerstwa Gospodarki, Instytut Energetyki Odnawialnej,
http://www.mg.gov.pl/Gospodarka/Energetyka/Mozliwosci+wykorzystania+OZE+w+Polsce+2020.htm
40. http://www.porozumienieburmistrzow.eu

Potencjał ekonomiczny odnawialnych zasobów energii oraz stan jego wykorzystania na 2006 r.

Potencjał odnawialnych zasobów energii	Potencjał ekonomiczny – energia końcowa	Stan wykorzystania potencjału ekonomicznego na 2006 r.	
	TJ	TJ	%
Energetyka słoneczna	83 312,2	149,8	0,18
Energia geotermiczna	12 367,0	1 535,0	12,40
Biomasa	600 167,8	92 097,0	32,00
Energetyka wodna	17 975,4	7 351,2	40,90
Energetyka wiatrowa	444 647,6	921,6	0,21
Razem	**1 158 469,0**	**202 055,0**	**17,40**

Źródło: *Polityka klimatyczna Polski – wyzwanie XXI wieku,* Instytut na rzecz Ekorozwoju, Warszawa 2009

Ranking atrakcyjności inwestycyjnej województw w zakresie energetyki odnawialnej



Źródło: K. Michałowska-Knap, G. Wiśniewski, *Ranking atrakcyjności inwestycyjnej województw w zakresie energetyki odnawialnej (wyniki wstępne)*, Instytut Energetyki Odnawialnej, Warszawa 2009

Podsumowanie

Polityka energetyczno-klimatyczna jest obecnie jednym z najważniejszych obszarów zainteresowania Unii Europejskiej. Zgodnie z pakietem „3 x 20 do 2020", cele Unii to:

- przeciwdziałanie zmianom klimatycznym,
- ograniczenie szkodliwego wpływu gospodarki i społeczeństwa na środowisko,
- zwiększenie bezpieczeństwa,
- stymulowanie rozwoju efektywnej, zielonej gospodarki niskoemisyjnej i niskowęglowej.

Te same cele powinny być wdrażane w poszczególnych krajach i regionach, także w metropolii Silesia. Ważne, by władze metropolii i województwa doceniły korzyści z budowania niskowęglowej gospodarki i znały sposoby jej wdrażania (które staraliśmy się rzetelnie przestawić). Bez aktywnej roli władz metropolii nie ma możliwości zintegrowania polityki energetycznej z wymogami ochrony klimatu oraz polityką społeczną i ekologiczną, a co za tym idzie – nie sposób przygotować metropolii do zmieniających się warunków.

Zrównoważona mobilność

Dariusz Szwed

Rozdział poświęcamy kolejnej sektorowej polityce metropolii – mobilności. Rozpoczynamy od analizy głównych mitów dotyczących mobilności w miastach. Następnie omawiamy najważniejsze wytyczne unijne w tym zakresie i wskazujemy przyczyny słabego rozwoju zrównoważonego transportu w Polsce. Podobnie jak w poprzednich rozdziałach, prezentujemy tabelaryczne porównanie systemów zrównoważonego i niezrównoważonego.

Dużą część rozdziału poświęcamy omówieniu najważniejszych elementów zrównoważonej polityki transportowej metropolii. Po pierwsze – skupiamy się na racjonalizacji potrzeb transportowych. Po drugie – omawiamy zrównoważone środki transportu, czyli transport zbiorowy, rowerowy i ruch pieszy. Po trzecie – wskazujemy na konieczność podnoszenia efektywności samych pojazdów oraz strumieni transportowych. Dużo miejsca poświęcamy też skutkom nadmiernego rozwoju transportu samochodowego w miastach. Na zakończenie rozdziału prezentujemy jego krótkie podsumowanie.

1. Mobilność w miastach – podstawowe założenia, dokumenty i praktyki

Polityka i praktyka transportowa w miastach i metropoliach jest w Polsce oparta na wielu mitach, np.:

- większa mobilność społeczeństwa wymaga nowych dróg i autostrad;
- nie sposób zapewnić mobilności bez społecznych i ekologicznych kosztów, jak ofiary wypadków, niszczenie środowiska, zużywanie nieodnawialnych zasobów, emisja zanieczyszczeń i hałasu;
- w nowoczesnej metropolii niemożliwe jest życie bez samochodu;
- to właśnie samochód jest głównym środkiem zapewniania mobilności (ruch pieszy i transport rowerowy spychamy na margines, a nowoczesny metropolitalny transport zbiorowy uważamy za zbyt drogi, więc nieosiągalny).

Czas obalić te mity.

Zrównoważony system transportowy to krwioobieg metropolii, stanowiący o jej jakości i atrakcyjności dla mieszkańców oraz gości.

Wrozrastających się metropoliach zapewnienie zrównoważonej mobilności oraz dostępności do publicznych dóbr i usług jest jednym z kluczowych wyzwań. Zrównoważony system transportowy to krwioobieg metropolii, stanowiący o jej jakości i atrakcyjności dla mieszkańców oraz gości. Jednocześnie transport w metropoliach to obecnie jedno z najpoważniejszych źródeł zagrożeń dla zdrowia i życia ich mieszkańców oraz stanu środowiska – lokalnie i globalnie. Przemieszczając się w miastach, wytwarzamy około 40% całkowitej emisji CO_2 i 70% innych zanieczyszczeń. Korki, spaliny, hałas, wypadki, niszczenie przyrody sprawiają, że 90% mieszkańców Unii Europejskiej uważa za konieczną poprawę sytuacji na miejskich drogach.[1]

Komisja Europejska skłania się ku pomysłom z perspektywy Polski rewolucyjnym. Transport miejski ma zdecydowanie zwrócić się w kierunku czystszych ekologicznie pojazdów i paliw: do 2050 r. pojazdy o napędzie konwencjonalnym mają zniknąć z miast, a do 2030 r. planuje się doprowadzenie do całkowicie wolnego od emisji dwutlenku węgla ruchu w głównych ośrodkach miejskich. Priorytetem unijnym jest także bezpieczeństwo na drogach miast. Ambitny plan zakłada, że do 2050 r. nie będzie już śmiertelnych ofiar wypadków drogowych.[2]

W Polsce jednak napotykamy na stanowczy opór wobec zrównoważonego rozwoju transportu, którego rozwiązania wdrażane są w sposób ograniczony i powolny. Zdaniem prof. Wojciecha Suchorzewskiego, eksperta ds. polityki transportowej, dzieje się tak z kilku powodów:

- braku woli politycznej – zasada „bbb" (buduj, buduj, buduj) wciąż jest elementem kampanii wyborczych, a sukces mierzy się w kilometrach wybudowanych dróg;
- braku wiedzy społeczeństwa o różnych rozwiązaniach/opcjach;

1. *Attitudes on issues related to EU Transport Policy (Stosunek do kwestii związanych z unijną polityką transportową)*, badanie Flash Eurobarometr 206b, lipiec 2007 r.
2. *Transport w roku 2050: śmiały plan zwiększenia mobilności przy ograniczonych emisjach – dziełem Komisji*, dokument Komisji Europejskiej z marca 2011 r., dostępny na stronie: http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/372&format=HTML&aged=1&language=PL&guiLanguage=en

- niestosowania wdrożeń pilotażowych; przykładem ich sukcesu jest szwedzka procedura pilotażowego wprowadzenia opłat za wjazd do centrum Sztokholmu – kilka miesięcy po przerwaniu eksperymentu odbyło się referendum, w którym większość głosujących opowiedziała się za wprowadzeniem opłat na stałe;
- znikomej wiedzy polityków o preferencjach obywateli;
- braku umiejętności rozwiązywania konfliktów transport – społeczeństwo – środowisko[3].

Do tej listy można by jeszcze dodać niewielką umiejętność korzystania z doświadczeń innych miast i metropolii europejskich.

Z zestawienia przedstawionego na str. 74 wynika, że w budowaniu zrównoważonej polityki transportowej metropolii Silesia niezwykle ważną rolę odgrywają dialog i partycypacja społeczna. Elementami strategii dialogu społecznego powinny być konsultacje społeczne dokumentów strategicznych i planów poszczególnych inwestycji oraz powołanie stałej komisji dialogu społecznego do spraw zrównoważonego transportu przy władzach Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP) i/lub władzach metropolii, która powinna składać się m.in. z przedstawicielek i przedstawicieli organizacji pozarządowych zajmujących się m.in. transportem miejskim, ochroną środowiska, a także organizacji reprezentujących lokalne społeczności. W miastach należących do KZK GOP i metropolii działa wiele takich organizacji, m.in.: Obywatelski Komitet Obrony Tramwajów i Promocji Komunikacji Miejskiej w Gliwicach, Klub Miłośników Transportu Miejskiego w Chorzowie Batorym prowadzący akcję społeczną „Ratujmy tramwaje", Śląska Inicjatywa Rowerowa „Obywatele na rowery" czy środowiska skupione wokół Wojewódzkiego Portalu Komunikacyjnego wpk.katowice.pl.[4] Ponadto elementem strategii zrównoważonego rozwoju GZM „Silesia" powinna być mapa konfliktów

społecznych (obecnych i potencjalnych) związanych z inwestycjami transportowymi. Przykładem sposobu, w jaki nie należy realizować miejskiej polityki transportowej, jest likwidacja linii tramwajowej w Gli-

3. W. Suchorzewski, *Jaki transport w zrównoważonym rozwoju*, Instytut na rzecz Ekorozwoju, Warszawa, styczeń 2009 r.
4. Informacje o organizacjach społecznych działających w woj. śląskim m.in. na portalu http://slask.ngo.pl

wicach – działanie, które doprowadziło do społecznego protestu zakończonego lokalnym referendum w sprawie odwołania prezydenta i rady miasta. Ze względu na niską frekwencję władze miasta nie zostały odwołane, ale fakt doprowadzenia do referendum i jego wynik – ponad 85% głosujących za odwołaniem – wskazują na skalę konfliktu wokół kwestii zrównoważonego transportu w mieście.

2. Porównanie niezrównoważonego i zrównoważonego systemu transportowego

Lp.		Transport niezrównoważony	Transport zrównoważony
1.	Konsultacje społeczne	Brak udziału społecznego (albo niewielki udział) w podejmowaniu decyzji.	Intensywny udział społeczeństwa w procesie podejmowania decyzji.
2.	Zarządzanie popytem	Brak kształtowania potrzeb, rozwiązywanie problemów metodami „końca rury".	Kształtowanie potrzeb – edukacja, promocja, instrumenty polityki zarządzania popytem.
3.	Ruch pieszy i transport rowerowy	Brak (realizacji) polityki dotyczącej pieszych i rowerzystów, niski poziom bezpieczeństwa tych grup, brak dialogu i udziału społecznego w podejmowaniu decyzji.	Polityka dotycząca pieszych i rowerzystów jest priorytetem i zapewnia tym grupom bezpieczeństwo, intensywny dialog i udział społeczny.
4.	Dostęp do mobilności	Wykluczenie przez nieuwzględnianie perspektywy płci, wieku, niepełnosprawności itp.	Sprawiedliwy dostęp do mobilności i przestrzeni publicznej dla wszystkich grup.
5.	Priorytetowy środek transportu	Przewaga samochodu jako środka transportu.	Przewaga transportu zbiorowego (w tym kolei).
6.	Efektywność i trwałość systemu transportowego	Niska efektywność energetyczno-surowcowa mobilności, przewaga paliw nieodnawialnych, wysoki poziom zanieczyszczeń lokalnych (także hałasu) i globalnych.	Wysoka efektywność energetyczno-surowcowa transportu, przewaga wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych, niski poziom zanieczyszczeń lokalnych (w tym hałasu) i globalnych.

7.	Wpływ na środowisko	Znacząca fragmentacja i niszczenie przyrody (szczególnie korytarzy ekologicznych i siedlisk).	Ograniczenie fragmentacji i ochrona cennych przyrodniczo terenów.
8.	Internalizacja kosztów zewnętrznych	Ceny energii nieuwzględniające pełnych kosztów (wewnętrznych i zewnętrznych) – skutkiem są nieracjonalne decyzje inwestycyjne i popyt na usługi transportowe.	Ceny energii uwzględniające pełne koszty, co umożliwia racjonalne decyzje inwestycyjne i racjonalizację popytu na usługi transportowe.
9.	Wpływ na jakość życia i zdrowie	Większe zagrożenie dla życia i zdrowia.	Wyższa jakość życia i lepszy stan zdrowia.
10.	Koszty mobilności	Wyższe koszty (także zewnętrzne) mobilności niezrównoważonej, np. marnowanie czasu w korkach ulicznych, wypadki, przerzucanie kosztów na innych, w tym przyszłe pokolenia, oraz na przyrodę.	Niższe koszty (w tym zewnętrzne) mobilności zrównoważonej – mniej korków i wypadków, ponoszenie pełnych kosztów (w tym zewnętrznych) przez korzystających z transportu.

Sprawiedliwość transportowa

W kształtowaniu strategii zrównoważonego rozwoju metropolii szczególnie ważna jest kwestia mobilności w kontekście tzw. sprawiedliwości transportowej.[5] Jednym z aspektów sprawiedliwości transportowej jest dostępność przestrzeni miejskiej dla realizacji mobilności.

Przestrzeń w metropolii jest bardzo cenna. Politycy na co dzień muszą podejmować decyzje, na co ją przeznaczyć: na nową drogę czy park, galerię handlową czy miejskie targowisko lokalnych produktów, supermarket czy przestrzeń do aktywnej rekreacji. W ostatnich latach, w wyniku dynamicznego wzrostu liczby samochodów osobowych w miastach, „wojna" o przestrzeń miejską stała się szczególnie zażarta. W debacie na temat priorytetów polityki przestrzennej miasta i metropolii nie wszystkie głosy są jednakowo słyszalne. Wydaje się, że od początku lat 90. XX w. osoby korzystające z komunikacji zbiorowej i piesi korzystający z rowerów zostali stopniowo wykluczeni przez rosnącą (szczególnie dynamicznie w ostatnich latach) grupę osób poruszających się samochodami. Większość miejskiej przestrzeni przeznaczonej na mobilność została zawłaszczona przez „przestrzeniożerne" samochody osobowe.

5. W literaturze anglojęzycznej używa się określenia *transport justice*. Wiele ciekawych opracowań analizujących miejskie i krajowe strategie realizacji sprawiedliwości transportowej z perspektywy różnych wykluczeń, ze względu na pochodzenie etniczne, płeć, wiek, niepełnosprawność itp., można znaleźć na brytyjskiej stronie dotyczącej zrównoważonego transportu: www.sustrans.org.uk.

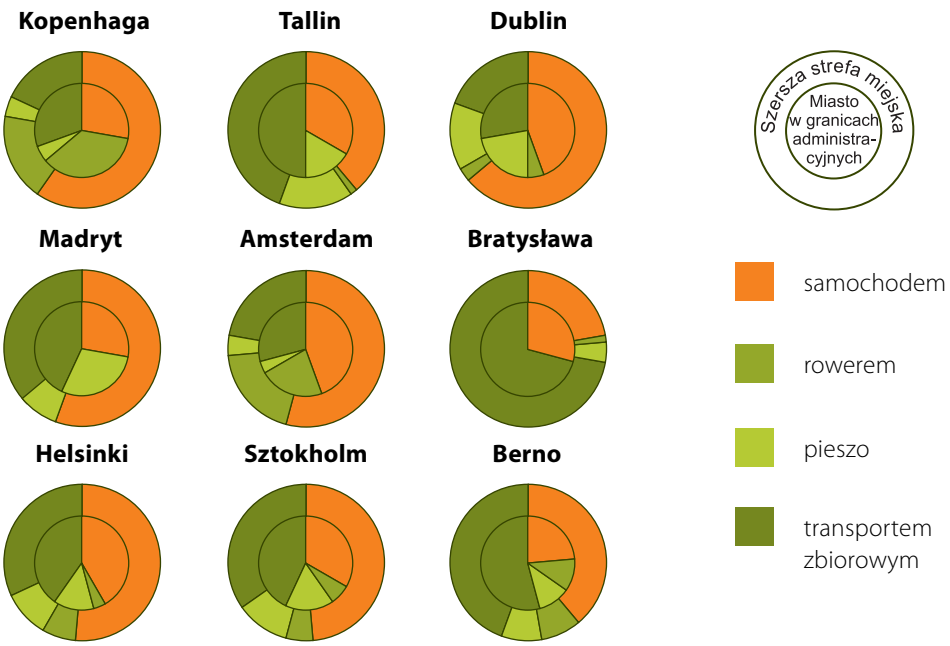
Zamieszczona obok tabela zawiera informacje wskazujące na ogromne dysproporcje – niesprawiedliwość w korzystaniu z tej wspólnej miejskiej przestrzeni.

Z analizy tej tabeli wynika, że priorytetem powinno być zapewnienie mobilności egalitarnej, ale są nim nadal inwestycje w indywidualny transport samochodowy, a nie w różne rodzaje transportu zbiorowego, transport rowerowy i ruch pieszy. Może należałoby zapytać: ilu prezydentów, radnych i przedstawicieli administracji samorządowej korzysta na co dzień z komunikacji zbiorowej czy roweru lub porusza się po mieście pieszo, a ile z tych osób jeździ samochodami. Rozważając priorytety wydatków z budżetów miast, można

Zapotrzebowanie na przestrzeń różnych sposobów przemieszczania się

Środek transportu	m²/osobę
Samochód osobowy	ok. 100
Podróż piesza	3
Rower	10
Autobus	20
Tramwaj	4
Kolej	3

Proporcja podróży do pracy w stolicach europejskich, 2004 r.



Uwaga: Sztokholm – dane z 2005 r., Kopenhaga i Amsterdam – 2003 r., Szwajcaria – 2000 r. Dla Kopenhagi, Helsinek i Sztokholmu opis dotyczy samego centrum, a nie szerszej strefy miejskiej.

Źródło: *Eurostat regional yearbook 2009*

sądzić, że nadal przeważa myślenie „prosamochodowe", choć pojawiają się w polskich miastach politycy promujący zieloną mobilność.[6] Przykład awantury o „buspasy" w zakorkowanej Warszawie wskazuje na coraz powszechniejsze zrozumienie, że opisana przez prof. Suchorzewskiego zasada „buduj, buduj, buduj" to droga donikąd, a debata publiczna może być zbawienna w poszukiwaniu rozwiązań korzystnych dla mieszkańców, środowiska i lokalnej gospodarki.[7]

3. Metropolitalna zrównoważona polityka transportowa

Zrównoważona polityka transportowa metropolii powinna być oparta na trzech kluczowych strategiach:

- racjonalizacji potrzeb transportowych;
- przechodzeniu na bardziej zrównoważone środki transportu – transport zbiorowy i rowerowy oraz ruch pieszy;
- podnoszeniu efektywności pojazdów i strumieni transportowych.

Więcej mobilności, mniej transportu – racjonalizacja potrzeb

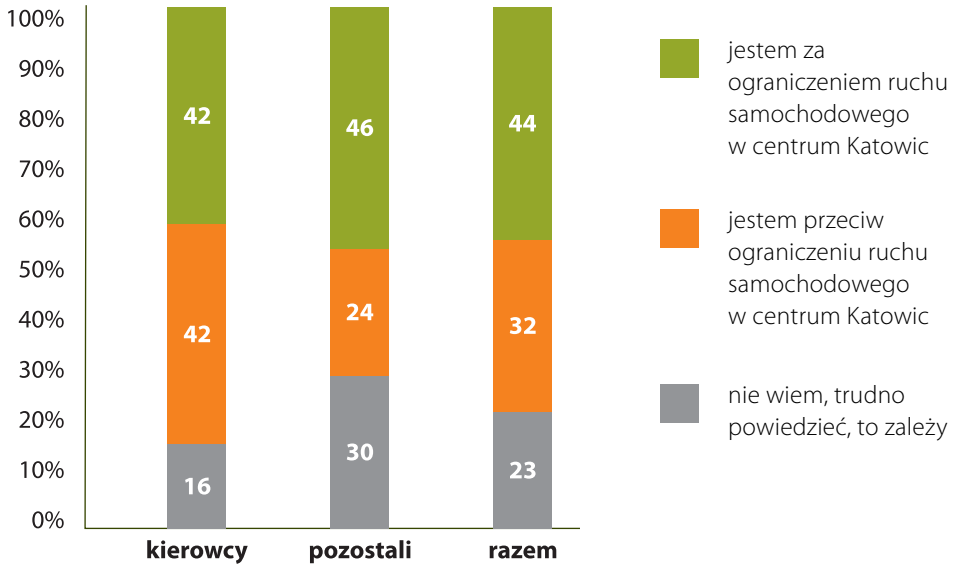
Racjonalizacja potrzeb transportowych jest najwyższym priorytetem, gdyż pozwala na utrzymanie mobilności i dostępności, a zarazem ograniczenie liczby przejeżdżanych kilometrów. Ponadto właściwe kształtowanie popytu transportowego umożliwia realizację celów także innych polityk metropolitalnych, m.in.: społecznej, zdrowotnej, przestrzennej, ekologicznej, klimatycznej. *Strategia Rozwoju GZM „Silesia" do 2025 roku* nie uwzględnia w ogóle zarządzania popytem transportowym. W dokumencie ostrzega się wprawdzie, że „bez systemowych rozwiązań w zakresie układów komunikacyjnych miastom GZM grozi paraliż komunikacyjny, który będzie rzutował na dalszy jej rozwój", i wskazuje się, że „konieczne jest podjęcie systemowych rozwiązań w zakresie transportu publicznego", ale w działaniach priorytetowych strategii brak zarządzania popytem transportowym.

Racjonalizacji potrzeb transportowych sprzyjają m.in.:

- poszerzanie wiedzy i świadomości na temat szkodliwości transportu (np. europejskie internetowe programy www.EcoPassenger.org – dla transportu osobowego i www.EcoTransIT.org – dla transportu ciężarowego, porównujące oddziaływanie różnych rodzajów środków transportu);
- wprowadzanie instrumentów ograniczania korzystania z samochodu osobowego, zarówno ekonomicznych, takich jak opłaty za wjazd do centrum miasta, jak i administracyjnych – stref uspokojonego ruchu oraz przeznaczonych tylko dla ruchu pieszego i rowerowego;

6. *Green Mobility on the move. 34 projects funded by the Intelligent Energy – Europe programme*, Komisja Europejska. Project report, kwiecień 2009 r.
7. *Awantura o buspasy*, portal gazeta.pl, http://warszawa.gazeta.pl/warszawa/8,95190,7142054.html

Ograniczenie dostępności centrum Katowic dla samochodów w opinii mieszkańców



Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego oraz plan rozwoju transportu zbiorowego w obszarze działania KZK GOP*, Ernst & Young Warszawa – Katowice, sierpień 2007 r.

- rozwój telepracy;
- rozwój sieci teleinformatycznych zwiększających i wyrównujących dostęp do e-usług publicznych (e-zdrowia, e-urzędu i tym podobnych) czy komercyjnych (e-bankowości, e-zakupów itp).

Zrównoważone środki transportu

Drugim priorytetem (po racjonalizacji potrzeb) zrównoważonej polityki transportowej powinien być rozwój transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego wewnątrz metropolii oraz kolejowych połączeń międzyregionalnych i międzynarodowych. Istotnym elementem zrównoważonej polityki transportowej jest także program przeniesienia ciężarowego transportu drogowego wewnątrz i na zewnątrz metropolii na torowiska, znany pod nazwą „tiry na tory". W *Strategii Rozwoju GZM „Silesia" do 2025 roku* najmniej zrównoważonym środkom transportu – transportowi drogowemu, lotniczemu oraz kolejowym liniom wysokich prędkości – nadano rangę priorytetową. Stwierdzenie, że celem priorytetu C strategii „transport i komunikacja" jest doprowadzenie do „osiągnięcia przez metropolię statusu europejskiego węzła komunikacyjnego w transporcie drogowym, kolejowym i lotniczym", wskazuje, że metropolia chce ściągać na swój teren wszystkie środki transportu, budując nowe autostrady i drogi ekspresowe, nowe lotniska oraz kolejowe linie wysokich prędkości.

Pojawia się zatem przywołana wcześniej filozofia „buduj, buduj, buduj", a jednocześnie w dokumencie możemy przeczytać, że istniejąca „infrastruktura kolejowa, w tym dworce, charakteryzuje się

złym lub niezadowalającym stanem technicznym oraz niskimi parametrami sieci". W strategii zrównoważonego rozwoju metropolii priorytetem powinna być modernizacja istniejącej sieci kolei, tramwajów i dróg, zwłaszcza że województwo śląskie ma najwyższy w Polsce wskaźnik gęstości dróg publicznych o twardej nawierzchni – 163,9 km/100 km^2, przy średniej krajowej 81,7 km/100 km^2, oraz najgęstszą sieć linii kolejowych – 17,4 km/100 km^2, przy średniej krajowej 6,3 km/100 km^2. Wprawdzie w strategii jeden z celów strategicznych to „Zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich", ale brak w nim konkretnych celów ilościowych do osiągnięcia przez poszczególne środki transportu zbiorowego; brak także powiązania ich z celami ekologicznymi i społecznymi metropolii, np. ograniczaniem emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń, ochroną przyrody, zmniejszaniem hałasu, ograniczaniem czasu przejazdu czy zmniejszaniem liczby wypadków. W części dotyczącej priorytetu „Środowisko" wskazuje się inne cele: ograniczanie emisji zanieczyszczeń do powietrza i poprawę klimatu akustycznego w środowisku zamieszkania, ale nie łączy się ich z działaniami w zakresie transportu. Zarówno na stronach internetowych, jak i w działalności promocyjnej instytucji odpowiedzialnych za transport zbiorowy w województwie śląskim i metropolii Silesia temat zrównoważonej mobilności pojawia się w sposób niesystematyczny i wyrywkowy. Jest to sprzeczne z wagą, jaką nadaje mu w ostatnich latach Unia Europejska. Należy podkreślić, że wskazywanie pozytywnych cech transportu zbiorowego mogłoby stanowić jeden ze sposobów zachęcania do korzystania z komunikacji zbiorowej, która przeżywa kryzys wynikający ze spadku liczby pasażerów.

Tramwajem po metropolii

Tramwaje Śląskie to powstały przy końcu XIX w. system tramwajowy obejmujący obecnie 12 gmin Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Jak przyznają sami twórcy dokumentu poświęconego Silesii, jest to jeden z najbardziej zaniedbanych systemów komunikacyjnych metropolii. Opinię tę potwierdzają inne opracowania, np. *Transport miejski* Jacka Wesołowskiego. Duża część trakcji to stare trasy jednotorowe, nierzadko z ręcznym systemem sygnalizacji, albo wręcz takie, na którym tramwaje jeżdżą bez jakichkolwiek zabezpieczeń.[8] Stanowi to poważne ograniczenie dla poprawy jakości połączeń. Wokół tramwajów w województwie śląskim powstało wiele kontrowersji, a nawet konfliktów. W Gliwicach likwidacja linii tramwajowej doprowadziła do prób odwołania prezydenta miasta. W Rudzie Śląskiej wycofano się z modernizacji tramwajów.

Wokół tramwajów w województwie śląskim powstało wiele kontrowersji, a nawet konfliktów. W Gliwicach likwidacja linii tramwajowej doprowadziła do prób odwołania prezydenta miasta.

Z drugiej strony należy dostrzec inwestycje. W latach 2007–2009 Katowice zrealizowały inwestycję na odcinku Katowice Rynek – Zajezdnia.[9] W maju 2009 r. Tramwaje Śląskie SA podpisały umowy dotyczące remontów prawie 50 km linii w sześciu miastach oraz zakupu 30 nowych i modernizację 85 starych wagonów. Pozytywny wpływ na komfort podróżowania tramwajami w metropolii ma też otrzymanie większych niż planowane środków unijnych na wspomniany program remon-

8. J. Wesołowski, *Transport miejski*, Instytut Spraw Publicznych, Łódź 2008, dostępny na stronie: www.miastowruchu.pl
9. http://www.tram-silesia.pl/www/index.php/inwestycje/

„Buspasy" w mieście – korzyści dla ludzi i środowiska

Władze wielu polskich miast wprowadziły albo rozważają wprowadzenie tzw. buspasów, czyli wydzielonych pasów drogi dostępnych tylko dla komunikacji zbiorowej (czasami ta kategoria obejmuje także taksówki oraz pojazdy wiozące trzy lub więcej osób, a w niektórych miastach Europy Zachodniej – także rowery). Wyznaczanie pasów dla autobusów można uzupełnić – tam, gdzie niemożliwe jest wydzielenie „buspasa" – zabudowywaniem torowisk tramwajowych i tworzeniem pasów tramwajowo-autobusowych ze wspólnymi przystankami, co dodatkowo zintegruje system transportowy. Korzyści z wprowadzenia „buspasów" na obszarach silnie zurbanizowanych to m.in.:

- poprawa rentowności transportu zbiorowego na skutek wzrostu sprzedaży biletów (dzięki poprawie atrakcyjności) i liczby przejazdów wykonywanych przez tę samą liczbę autobusów;
- zmniejszenie wydatków mieszkańców na zapewnienie mobilności (miesięczny bilet to równowartość ceny kilkunastu litrów paliwa spalanego głównie w czasie postojów w korkach ulicznych);
- poprawa mobilności i zmniejszenie kosztów zatłoczenia na drogach;
- ograniczenie kosztów budowy i eksploatacji dróg;
- poprawa jakości powietrza, zmniejszenie emisji gazów powodujących efekt cieplarniany i zmniejszenie poziomu hałasu;
- zmniejszenie liczby wypadków drogowych;
- bardziej sprawiedliwy podział przestrzeni wspólnej wykorzystywanej do przemieszczania się (autobusy stanowią 2–3% ogólnej liczby pojazdów, a przewożą ponad 50% pasażerów);
- zwiększanie kapitału społecznego dzięki współużytkowaniu przestrzeni miejskiej.

tów linii i poprawę jakości taboru[10], a także wprowadzenie „zielonej fali" na odcinku od katowickiego rynku do Zawodzia.[11]

Trudno zatem precyzyjnie opisać metropolitalną strategię dotyczącą transportu szynowego, choć w *Strategii Rozwoju GZM „Silesia"* jednoznacznie wskazuje się konieczność „wykształcenia zintegrowanego systemu szynowego transportu publicznego w oparciu o tramwaj, tramwaj szybki i szybką kolej regionalną".

Integracja

Z opisanych sytuacji wynika potrzeba powołania stałej komisji dialogu społecznego do spraw zrównoważonego transportu w metropolii Silesia przy komunalnym związku komunikacyjnym i/lub władzach metropolii, poprawiającej komunikację ze społeczeństwem oraz zapewniającą możliwość współtworzenia zrównoważonej polityki transportowej. Bolączką transportu zbiorowego jest brak integracji różnych środków transportu i jego integracji regionalnej. Atrakcyjność transportu zbiorowego w GZM obniża brak wspólnego biletu metropolitalnego na wszystkie środki transportu: pociągi regionalne, autobusy, trolejbusy i tramwaje.[12] Brak także dróg i pasów ruchu przeznaczonych tylko dla autobusów (tzw. buspasów). Również priorytet dla autobusów nie został wbudowany w system

10. http://katowice.gazeta.pl/katowice/1,72739,9332756,Metropolia_dostanie_miliony_na_tramwaje_.html
11. http://katowice.gazeta.pl/katowice/1,72739,10212377,Tramwaj_do_Zawodzia_na_zielonej_fali.html
12. http://transinfo.pl/text.php?id=23286, http://kolej.wikidot.com/blog:piszemy-listy-w-sprawie-wspolnego-biletu

zarządzania ruchem.[13] W *Strategii Rozwoju GZM „Silesia"* nie zaproponowano systemu parkingów samochodowych P+R[14] na obrzeżach miast i metropolii, których opłacanie umożliwiałoby bezpłatne korzystanie z komunikacji zbiorowej. W strategii brak odniesienia do projektu Szybkiej Kolei Regionalnej, której pierwsza nitka łączy obecnie Tychy z Katowicami.

Kolejnymi planowanymi etapami rozwoju SKR są połączenia Katowic z Sosnowcem Środulą, Gliwic z Mysłowicami i Sosnowca Środuli z Hutą Katowice oraz połączenia szynobusowe Tychy – Oświęcim i Sosnowiec Środula – Sosnowiec Kazimierz.[15]

Kolej

Zrównoważony rozwój metropolii to także jej kolejowe połączenia międzyregionalne i transeuropejskie. W strategii – kierunek działań K1_2_5 „Tworzenie policentrycznego układu z Krakowem i Ostrawą" – całkowicie pominięto modernizowane obecnie transeuropejskie korytarze kolejowe przechodzące przez metropolię:

- wschód – zachód: Niemcy – Wrocław – Silesia – Kraków – Ostrawa/Kraków – Ukraina;
- północ – południe: Morze Bałtyckie – Gdańsk – Bydgoszcz/Warszawa – Silesia – Czechy/Słowacja.[16]

Warto przywołać wspólną zieloną strategię Austrii i Szwajcarii w związku z organizacją Euro 2008, w której koleje odegrały kluczową rolę. Sensowne jest także rozważenie zintensyfikowania współpracy metropolii Silesia z Polskimi Liniami Kolejowymi, realizującymi obecnie – w związku z Euro 2012 – projekt „kolej na 2012". Wspólna wieloletnia (wychodząca poza rok 2012) kampania – „kolej na Silesię, Silesia na kolej" – mogłaby podkreślać rolę dworców jako centrów zrównoważonego rozwoju metropolii/miast i znaczenie intermodalności transportowej, tzn. integracji systemów trans-

13. *Diagnoza stanu systemu transportowego oraz plan rozwoju transportu zbiorowego w obszarze działania KZK GOP*, Ernst & Young, Warszawa-Katowice, sierpień 2007.
14. P+R – z ang. *Park and Ride*, z niem. *Parken und Reisen*, dosłownie „parkuj i jedź, podróżuj"; więcej na stronie http://pl.wikipedia.org/wiki/Parkuj_i_Jedź
15. http://pl.wikipedia.org/wiki/Szybka_Kolej_Regionalna
16. Polskie Linie Kolejowe, http://www.plk-inwestycje.pl/prowadzone-modernizacje/modernizacja-linii-e-65c-e-65, http://www.plk-inwestycje.pl/prowadzone-modernizacje/modernizacja-linii-e-30c-e-30

portowych: miejskich, międzymiastowych (metropolitalnych i wojewódzkich) oraz międzyregionalnych i transeuropejskich. W *Strategii Rozwoju GZM „Silesia"* pojawia się także kierunek działań określany jako „linie wysokich prędkości" – autorom prawdopodobnie chodzi o koleje osiągające prędkość powyżej 300 km/h.[17] Na ten projekt należy spojrzeć z szerszej perspektywy – zapewnienia zrównoważonej i egalitarnej mobilności wszystkim oraz wyrównywania szans rozwojowych. W sytuacji ograniczonych środków na kolejowe inwestycje infrastrukturalne w Polsce wykorzystanie kwoty sięgającej nawet 30 mld zł w ciągu sześciu lat budowy tzw. linii Y[18] pochłonie środki potrzebne na utrzymanie, modernizację oraz rewitalizację wszystkich połączeń kolejowych, aby można było stopniowo i równomiernie popoprawiać ich jakość i zwiększać prędkość. Mogłoby to zapewnić masowy dostęp do zrównoważonej mobilności nie tylko najbogatszej części społeczeństwa, z największych i najbogatszych miast, ale także mniej zamożnym grupom społecznym – w codziennych podróżach lokalnych i regionalnych.[19] Wykorzystanie środków na taki równomierny rozwój kolei w Polsce oraz metropolii Silesia należy także rozumieć jako realizację postulatów polityki spójności społecznej i gospodarczej UE.

Jak uniknąć wzrostu cen biletów

Wzrost cen paliw kopalnych (zwłaszcza ropy naftowej), obniżki wpływów z podatków spowodowane zmianą stawek PIT (z 19%, 30% i 40% do 18% i 32%) oraz światowym kryzysem gospodarczym prowadzącym do zmniejszenia wpływów z CIT – to tylko niektóre przyczyny „skrócenia kołdry budżetowej" w polskich miastach. Prowadzi to do wielu krótkowzrocznych działań, np. wyprzedaży publicznego majątku czy podnoszenia cen usług publicznych. Wśród sektorów dotkniętych podwyżkami, obok wody, ciepła, żłobków czy przedszkoli, znalazła się także komunikacja miejska. Podwyżki cen opłat za transport publiczny mogą spowodować

17. http://www.plk-sa.pl/linie-kolejowe/koleje-duzych-predkosci/
18. Linia kolejowa łącząca Warszawę z Łodzią, Wrocławiem i Poznaniem, http://pl.wikipedia.org/wiki/Linia_"Y"
19. Więcej: K. Trammer, *Dokąd jedzie polska kolej?*, infos nr 18(65), Biuro Analiz Sejmowych Kancelarii Sejmu, 8 października 2009 r., Warszawa

Śląska Karta Usług Publicznych

to projekt rozwoju elektronicznego dostępu do usług publicznych. Karta ma być nośnikiem umożliwiającym identyfikację (łącznie z podpisem elektronicznym) i dokonywanie płatności za usługi publiczne (korzystanie z komunikacji zbiorowej, wstęp do komunalnych placówek kulturalnych, sportowych, oświatowych itp.). Zgromadzenie KZK GOP wydało uchwałę, w której zgadza się na zaciągnięcie na ten cel zobowiązań do 130 mln zł. W październiku 2011 r. – po unieważnieniu poprzedniego przetargu – wybrano firmę, która wdroży projekt ŚKUP w życie.[20]

Według projektodawców przewidywane korzyści społeczne wdrożenia ŚKUP to:

- wzrost jakości życia mieszkańców w wyniku usprawnienia systemu świadczenia usług;
- większa efektywność systemu płatności elektronicznych za usługi publiczne (w porównaniu z konwencjonalnym systemem rozliczeń gotówkowych);
- integracja transportu zbiorowego;
- optymalizacja przewozów w stosunku do rzeczywistych potrzeb;
- bezpieczeństwo użytkowników systemu;
- uszczelnienie systemu opłat;
- poprawa dostępu do usług w ramach systemu;
- ułatwienia w pozyskiwaniu informacji do analiz rynku;
- promocja podmiotów zrzeszonych w systemie, poprawa wizerunku i konkurencyjności miast aglomeracji.[21]

Elektroniczny dostęp do usług publicznych może się stać elementem strategii zrównoważonego rozwoju metropolii Silesia, jeżeli m.in.:

- ułatwi dostęp do informacji publicznej (także dzięki zintegrowanym e-kioskom);
- zwiększy powszechność dostępu do usług publicznych i równość w dostępie;
- poszerzy zakres i zwiększy dostęp do e-usług publicznych;
- zracjonalizuje popyt transportowy.

Należałoby rozważyć uwzględnienie dodatkowych funkcji ŚKUP, np. korzystanie z metropolitalnego systemu wypożyczalni rowerów miejskich i parkingów rowerowych (także w systemie B+R[22])oraz uczestnictwa w proekologicznych programach na terenie metropolii.

zmniejszenie jego udziału w odbywanych w mieście podróżach. W sytuacji lekceważenia potrzeb transportu pieszego i rowerowego, np. przy inwestycjach infrastrukturalnych, ze względu na koszty wybiera się samochód. Wzmacnia to błędne koło uzależnienia się od tego środka komunikacji, kosztownego ekologicznie, społecznie i ekonomicznie. Pomysły na podwyżkę cen biletów nie ominęły także Silesii. Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego opowiedział się za wzrostem cen średnio o 7,8% oraz za odebraniem prawa do bezpłatnych przejazdów osobom po 70. roku życia. Następnie – w wyniku oporu opinii społecznej, części

20. http://bip.kzkgop.pl/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=1728
21. http://transinfo.pl/text.php?id=28223 20
22. B+R – z ang.: *bike and ride* – parkingi zintegrowane z transportem zbiorowym (szczególnie kolejowym).

samorządowców oraz związków zawodowych[23] – utrzymał bezpłatną komunikację dla seniorek i seniorów, zwiększając w zamian zakres podwyżek biletów okresowych do poziomu 10%.[24]

Silesia nie jest skazana na podwyżki, jak np. Warszawa. Jak pisze Karol Trammer (czasopismo „Z biegiem szyn"), ceny oczekiwane przez inicjatorów ich zmiany można osiągnąć dzięki ich... obniżce. Tak było w Gdańsku, w którym dwukrotnie obniżono ceny, a ważność biletów okresowych wydłużono (np. za 2,80 zł można było jeździć nie przez 30, lecz 45 minut). W roku 2008 wpływy z ich sprzedaży wyniosły 92 mln zł, o aż 6 mln więcej niż rok wcześniej, kiedy ceny były wyższe. Trammer tłumaczy to jedną z podstawowych zasad ekonomicznych – cenowej elastyczności popytu: im wyższa jest cena danego dobra, tym mniej chętnych do jego zakupu.[25]

Indywidualny transport niezmotoryzowany stanowi obecnie około 24% podróży w 27 krajach członkowskich UE: ruch pieszy to 15%, a transport rowerowy – 9%.

Zrzucanie wzrostu kosztów funkcjonowania na konsumentki i konsumentów może przynieść efekty odwrotne od założonych, wiec priorytetem samorządów oraz spółek komunikacyjnych powinny być działania służące poprawie efektywności usług, sugerowane np. przez organizacje SISKOM i Zielone Mazowsze:

- marszrutyzacja linii autobusowych i tramwajowych, aby się nie dublowały, co umożliwiłoby wykorzystanie uwolnionego taboru np. do poprawy dostępności transportu zbiorowego w peryferyjnych obszarach metropolii i zwiększenia częstotliwości kursów na głównych szlakach komunikacyjnych;
- wytyczanie pasów tramwajowych oraz zintegrowanych pasów autobusowo-tramwajowych;
- wzbudzanie sygnalizacji świetlnej przez tramwaje i autobusy, co przyczyni się do zwiększenia przeciętnej szybkości ich przemieszczania się po mieście i podniesie atrakcyjność tych form transportu (wobec poruszania się samochodem);
- wykorzystywanie do finansowania transportu zbiorowego opłat za parkowanie; zwiększanie stref płatnego parkowania oraz skuteczniejsze uszczelnienie systemu ich egzekucji;
- wprowadzenie – wzorem Dolnego Śląska – jednolitych oznaczeń różnych środków komunikacji zbiorowej na obszarze metropolii – autobusów, tramwajów oraz kolei, co poprawi dostęp do informacji o ich trasach oraz możliwościach przesiadania się między różnymi formami transportu zbiorowego;
- wynegocjowanie ze spółkami kolejowymi objęcia przejazdów lokalnych, realizowanych przez PKP i PR, jednolitym biletem aglomeracyjnym (rozwiązanie wprowadzone w Warszawie);
- wymiana taboru autobusowego na napędzany gazem i elektrycznością, co obniży koszt jego eksploatacji i przyczyni się do obniżenia emisji gazów cieplarnianych;
- rozbudowa dwutorowych połączeń tramwajowych, prowadząca do likwidacji komunikacyjnych „wąskich gardeł" i zwiększenia przepustowości poszczególnych linii;

23. T. Głogowski, *Nie będzie podwyżki biletów KZK GOP od 1 sierpnia*, „Gazeta Wyborcza", Katowice, 24 maja 2011 r.; http://katowice.gazeta.pl/katowice/1,72739,9657282,Nie_bedzie_podwyzki_biletow_KZK_GOP_od_1_sierpnia.html
24. *Podwyżki w KZK GOP zatwierdzone. Na osłodę taryfa czasowa*, „Gazeta Wyborcza", Katowice, 14 czerwca 2011 r.; http://katowice.gazeta.pl/katowice/1,35063,9783342,Podwyzki_w_KZK_GOP_zatwierdzone__Na_oslode_taryfa.html
25. K. Trammer, *Cena droższych biletów w Warszawie*, http://obywatel.salon24.pl/298061,karol-trammer-cena-drozszych-biletow-w-warszawie

■ integrowanie przystanków, szczególnie w newralgicznych miejscach (np. częstych przesiadek), różnych form transportu w „węzły komunikacyjne" uwzględniające transport pieszy i rowerowy (stojaki, wypożyczalnie rowerów miejskich/aglomeracyjnych itd.).

Dopiero po realizacji tego typu działań – spośród których zdecydowana większość (oprócz ostatnich trzech) nie wiąże się ze znacznymi nakładami finansowymi, bardziej zaś z polityczną wolą – można rozpatrywać podwyżki cen biletów.

Metropolitalna sieć dróg rowerowych oraz stref pieszych i pieszo-rowerowych

Coraz więcej metropolii i miast na świecie w swoich strategiach zrównoważonego rozwoju uwzględnia zwiększenie udziału transportu niezmotoryzowanego – rozbudowanie sieci infrastruktury rowerowej oraz rozwój ruchu pieszego. Z badań Eurobarometru wynika, że indywidualny transport niezmotoryzowany stanowi obecnie około 24% podróży w 27 krajach członkowskich UE: ruch pieszy to 15%, a transport rowerowy – 9%.[26] W *Strategii Rozwoju GZM „Silesia"* piesi i rowerzyści oraz infrastruktura pieszo-rowerowa nie pojawiają się jako element infrastruktury metropolitalnej. W liście otwartym do władz GZM wskazuje na to Śląska Inicjatywa Rowerowa, która proponuje stworzenie metropolitalnej sieci dróg rowerowych – wewnątrz miast należących do GZM i pomiędzy nimi.[27]

Miejskie strefy piesze i pieszo-rowerowe nie zostały uwzględnione w strategii, a ścieżki rowerowe przedstawiono jako element infrastruktury sportu i wypoczynku. Piesi zostali uwzględnieni w celu operacyjnym „Rozwój sportu i aktywnych form wypoczynku", w kierunku działań „stworzenie metropolitalnego systemu terenów aktywnej rekreacji wraz z powiązaniami pieszo-rowerowymi". Z tego wynika, że niezmotoryzowany transport nie jest uważany za element systemu zapewniającego zrównoważoną mobilność w metropolii. Jest to niezrozumiałe; badania wskazują np., że 30% transportu na obszarze działania KZK GOP to podróże piesze.[28]

26. *Attitudes on issues related to EU Transport Policy*, Eurobarometer, The Gallup Organization, lipiec 2007
27. Śląska Inicjatywa Rowerowa, http://obywatelenarowery.pl
28. *Diagnoza stanu systemu transportowego…*, *op. cit.*

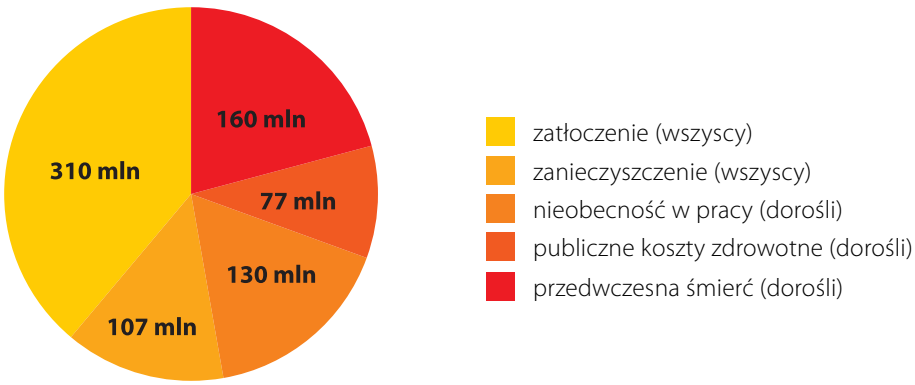
Korzyści z promocji niezmotoryzowanego transportu w metropolii obejmują m.in.:

- ograniczenie zatłoczenia na drogach,
- zmniejszenie liczby przedwczesnych zgonów,
- ograniczenie czasu nieobecności w pracy,
- obniżenie kosztów wynikających z emisji zanieczyszczeń (w tym gazów cieplarnianych),
- zmniejszenie kosztów zdrowotnych.

W Wielkiej Brytanii każdy funt wydany na promocję transportu pieszego i rowerowego przyniósł 18–40 funtów korzyści, szczególnie na obszarach silnie zurbanizowanych. Całkowite oszczędności wynikające z realizacji krajowego programu promocji transportu rowerowego na Wyspach Brytyjskich wynoszą odpowiednio dla 20%, 30% i 50% wzrostu podróży rowerem do roku 2015 (w stosunku do roku 1995): 523 mln, 785 mln i 1308 mld funtów.

W efekcie lobbingu koalicji organizacji pozarządowych „Miasta dla rowerów"[29] na rzecz zwiększenia znaczenia roweru jako miejskiego środka transportu oraz rozwoju ruchu społecznego tzw. mas krytycznych w miastach[30], w 2009 r. przy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad powołano zespół ds. ścieżek (dróg) rowerowych. Jego zadaniem jest wspieranie inwestycji w infrastrukturę rowerową w Polsce.[31] Po tak krótkim czasie trudno ocenić możliwości wpływu zespołu na zmianę priorytetów inwestycyjnych rządu i samorządów, w których nadal przeważa infrastruktura dla samochodów osobowych. Tworzenie miejskiej przestrzeni przyjaznej dla osób: poruszających się na rowerach, z fizyczną niepełnosprawnością oraz z dziećmi w wózkach ma ogromny walor społeczny – tworzenia miasta otwartego, bezpiecznego, przyjaznego dla człowieka i dla środowiska. Powstaje miejska kultura rowerowa i piesza. Miasta pięknieją i stają się bardziej kulturalne, tworzy się wspólnota, rośnie kapitał społeczny.[32] W strategii praktycznie nie uwzględnia się znaczenia takich działań dla zrównoważonego rozwoju metropolii.

Rozłożenie 785 milionów funtów kosztów całkowitych



Źródło: *SQW Consulting, Valuing the benefits of cycling. A report to Cycling England,* maj 2007

29. Główna strona internetowa koalicji „Miasta dla rowerów"; www.rowery.org.pl
30. Więcej o masach krytycznych w Polsce i na świecie: http://pl.wikipedia.org/wiki/Masa_Krytyczna
31. Strona zespołu ds. ścieżek (dróg) rowerowych: http://www.gddkia.gov.pl/article/drogi_i_mosty/infrastruktura_rowerowa/index.php
32. B. Maciejewska, D. Szwed, *Zielone Miasto Nowej Generacji*, www.miasto.zieloni2004.pl, Bruksela 2007

W strategii rozwoju Silesii brak takiego programu, co – wraz z działaniami skupiającymi się na uznawaniu roweru za narzędzie rekreacji, nie zaś transportu – będzie skutkować utrzymaniem się niskiego (od 0% do 2%) udziału przejazdów rowerowych w ogólnej strukturze transportu miast metropolii (w Berlinie ten wskaźnik wynosi 10%, a w fińskim Oulu, mieście o dużo bardziej surowych niż w na południu Polski warunkach klimatycznych – nawet 25%).[33] Program tego typu – jak żaden inny – byłby widoczny w przestrzeni publicznej miast Silesii, stając się nowym symbolem bardziej zrównoważonego rozwoju metropolii, ścigającej się w nowoczesnych, przyjaznych dla środowiska rozwiązaniach z miastami, które stawia sobie za wzór.

Podnoszenie efektywności pojazdów i strumieni transportowych

Samochód jest najmniej efektywnym środkiem transportu w mieście:

- zużywa najwięcej przestrzeni, energii i innych ograniczonych zasobów,
- emituje najwięcej hałasu i szkodliwych zanieczyszczeń,
- powoduje najwięcej wypadków – także śmiertelnych.

Problemy wynikające z indywidualnego transportu samochodowego najlepiej opisuje kategoria kosztów zewnętrznych. Do najważniejszych kosztów zewnętrznych transportu należą:

- wypadki,
- szkodliwy wpływ na zdrowie,
- korki drogowe (kongestia),
- hałas,
- niszczenie środowiska w wyniku lokalnych emisji oraz globalnych zmian klimatycznych związanych z emisją gazów cieplarnianych.

Koszty zewnętrzne to ukryta dotacja – nie jest ona przedstawiana w budżecie państwa w sposób zagregowany i dlatego nie budzi takich emocji jak inne dotacje z kieszeni podatników. Koszty

Rower miejski

Warto wspomnieć o coraz bardziej popularnych w europejskich metropoliach systemach rowerów miejskich. Stają się one atrakcją turystyczną, ale także codziennym środkiem komunikacji, np. dla osób podróżujących ze stacji metra do pracy czy na uczelnię. Swoją własną sieć roweru miejskiego planuje Warszawa, mają ją już Wrocław i Kraków. Idea jest prosta – miasto udostępnia liczne jednoślady rozlokowane w najważniejszych punktach, często pierwsze 15–30 minut użytkowania jest bezpłatne, co pozwala np. osobom korzystającym z biletów okresowych na szybkie dotarcie do celu podróży. Głównym źródłem utrzymania tego systemu (naprawy uszkodzonych rowerów, zastępowanie skradzionych egzemplarzy nowymi itd.) mogą być opłaty sponsorskie, które firma decydująca się na wsparcie inicjatywy otrzymuje w zamian za możliwość reklamowania się na rowerach i niezbędnej do ich utrzymania infrastruktury, jak zadaszenia i stojaki na rowery. Systemy rowerów miejskich stanowią ponadto atrakcyjny sposób poznawania nowych przestrzeni miejskich dla turystek i turystów.

33. Dane zaczerpnięte z prezentacji Zielonego Mazowsza, dostępnej na stronie: http://wrzutnia.fz.eco.pl/jack/waw4rowerow4zielonych.pdf

zewnętrzne transportu drogowego w Polsce to, jak szacuje Instytut INFRAS w raporcie przygotowanym w 2002 r. dla Podgrupy ds. Środowiska i Transportu OECD, około11,7 mld euro rocznie. W przypadku kolei, dla porównania, koszty zewnętrzne oszacowane w tej samej analizie przez INFRAS to kwota rzędu 870 mln euro rocznie. Z mediów dowiadujemy się, że np. kolej otrzymała kilka miliardów złotych wsparcia z budżetu państwa, ale żeby poznać prawdziwy i porównywalny poziom dotowania poszczególnych gałęzi transportu, trzeba zsumować kwoty dotacji ukrytych i dotacji jawnych (np. w postaci wydatków na budowę dróg i autostrad.[34] Okaże się wówczas, że transport drogowy otrzymuje znacznie wyższe dotacje niż transport kolejowy czy miejski zbiorowy. Nasuwa się pytanie: gdzie są ukryte te dotacje (koszty zewnętrzne)? Na przykład w budżecie Ministerstwa Zdrowia – na pokrywanie kosztów wypadków transportowych czy leczenie chorób związanych z zanieczyszczaniem powietrza głównie przez samochody. W Ministerstwie Środowiska ukryte koszty motoryzacji to np. „leczenie" lasów niszczonych przez kwaśne opady powstające m.in. z połączenia spalin z parą wodną w atmosferze. Koszty zewnętrzne płaci nawet… resort kultury; w jego budżecie to wydatki na rewaloryzację zabytków niszczonych w dużym stopniu przez kwaśne opady, pyły i inne zanieczyszczenia powietrza.

Pierwsza w historii UE komisarz ds. polityki klimatycznej, Connie Hedegaard, podczas przesłuchania kandydatek i kandydatów na komisarzy w Parlamencie Europejskim w styczniu 2010 r. podkreśliła konieczność internalizacji kosztów zewnętrznych w transporcie i ograniczenia emisji CO_2, w pierwszej kolejności z samochodów ciężarowych, a następnie osobowych.[35]

34. O skali niedoinwestowania kolei w Polsce świadczą proporcje wydatków na kolej i na drogi, z uwzględnieniem rozmiarów infrastruktury obu systemów: w 2009 r. na utrzymanie 19,2 tys. km linii kolejowych wydano 3,6 mld zł, a na 18,4 tys. km dróg krajowych – 32,3 mld zł (czyli prawie dziewięciokrotnie więcej) [za:] *Szanse i bariery utrzymania i rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce*, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Warszawa 2010

35. *Hedegaard eyes tougher emission cuts from transport*, Euractiv.com.

Błędne koła rosnącej zależności od samochodu

Źródło: R. Levett, *Levett-Therivel sustainability consultants*, http://www.levett-therivel.co.uk [za:] *Towards Transport Justice Transport and Social Justice in an Oil-Scarce Future*, Sustrans 2008

Mimo to całkowite odejście od korzystania z samochodu w metropolii w najbliższej przyszłości wydaje się nierealne, realizacja postulatu zrównoważonej mobilności w obszarze transportu drogowego w metropolii może zatem być wspierana przez działania w dwóch kierunkach:

- podnoszenia efektywności pojazdów i strumieni transportowych;
- poszukiwania nowych funkcji dla samochodu, wspierających zrównoważony rozwój w mieście.

Realizacji celu podnoszenia efektywności pojazdów i jednocześnie wprowadzaniu nowych funkcji samochodu służy m.in. program wdrażania samochodów elektrycznych.

Pierwszemu celowi służy m.in. wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (*Intelligent Transportation Systems* – ITS). Są one obszernym zbiorem różnorodnych technologii (telekomunikacyjnych, informatycznych, automatycznych i pomiarowych) oraz technik zarządzania, stosowanych w transporcie w celu ochrony życia uczestników ruchu, zwiększenia efektywności systemu transportowego oraz ochrony zasobów środowiska przyrodniczego.[36]

Korzyści z wprowadzania inteligentnych systemów transportowych obejmują m.in.:

- zmniejszenie nakładów na infrastrukturę transportu (nawet o 30–35% przy zachowaniu dotychczasowej przepustowości sieci);
- zwiększenie przepustowości sieci transportowej (nawet o 20%) bez dodatkowych nakładów inwestycyjnych;
- wzrost bezpieczeństwa;
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko, ograniczenie zatłoczenia;
- zwiększenie efektywności poboru opłat za korzystanie z infrastruktury transportu;
- dostarczanie informacji o potrzebach w zakresie eksploatacji i inwestycji w odniesieniu do sieci transportowej.[37]

Realizacji celu podnoszenia efektywności pojazdów i jednocześnie wprowadzaniu nowych funkcji samochodu służy m.in. program wdrażania samochodów elektrycznych. Realizuje go prof. Jan Popczyk z Politechniki Śląskiej wraz z Green Stream – Koalicją na rzecz niezależności energetycznej Polski. Green Stream proponuje zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa energetycznego przez stworzenie w Polsce rynku samochodów elektrycznych zasilanych z odnawialnych źródeł energii; jej zdaniem przejście na silniki elektryczne w transporcie drogowym oznacza wiele korzyści:

- w warunkach polskich gwarantuje niezależność energetyczną;
- znacznie zmniejsza lub całkowicie eliminuje emisję CO_2;
- „elektryczność" dysponuje najlepiej rozbudowaną infrastrukturą;
- silnik elektryczny jest o wiele bardziej wydajny energetycznie od spalinowego;
- napęd elektryczny jest znacznie tańszy;
- silnik elektryczny eliminuje spaliny i hałas z miast;
- miliardy złotych wydawane na ropę pozostaną w kraju;
- do produkcji energii elektrycznej można wykorzystać wiele odnawialnych źródeł energii.[38]

Z badań inżynierów z Better Place, przedsiębiorstwa promującego zastąpienie silników spalinowych elektrycznymi, wynika, że przeciętnie samochody jeżdżą

36. *Czym jest ITS?*, ITS Polska, http://www.itspolska.pl/?page=11
37. R. Rolbiecki, *Przesłanki wykorzystania systemów informacyjnych w transporcie*, „Logistyka", 3/2009
38. Argumenty za przejściem na silniki elektryczne w transporcie znajdują się m.in. na stronie: http://www.gc.greenpl.org/

dwie godziny dziennie, a 22 godziny bezużytecznie stoją.[39] Tu właśnie pojawia się innowacyjna propozycja – w połączeniu z inteligentną siecią energetyczną samochody elektryczne mogą stać się elementami rozproszonego systemu energetycznego, przechowującymi energię w akumulatorach – ładowanymi w okresie najmniejszego zapotrzebowania i oddającymi energię do sieci wtedy, gdy inne jej elementy, np. budynki czy miejskie systemy oświetleniowe, najwięcej jej potrzebują. Zasilając inteligentną sieć „miksem" rozproszonych lokalnych źródeł odnawialnych (biomasa, biogaz, wiatr, słońce), otrzymujemy bezpieczny, efektywny i niskowęglowy system energetyczny, a jednocześnie bardziej zrównoważony system transportowy. Jednak elektryczne samochody nie rozwiążą wszystkich problemów wynikających z korzystania z indywidualnego transportu drogowego: zatłoczenia na drogach, wypadków transportowych czy pogarszania się stanu zdrowia społeczeństwa, wynikającego z braku fizycznej aktywności. Niektóre z tych problemów mogą się nawet pogłębić (jeśli zwiększy się atrakcyjność samochodów).

Podsumowanie

Zrównoważona mobilność w metropolii Silesia powinna się opierać na priorytetowym traktowaniu transportu zbiorowego oraz mobilności niezmotoryzowanej. Konieczna jest także integracja systemu transportowego i energetycznego, dzięki wykorzystaniu pojazdów elektrycznych podnosząca efektywność obu tych systemów. Unia Europejska ambitnie stawia na niskoemisyjną mobilność, transport publiczny i zmniejszenie niemal do zera zanieczyszczania środowiska przez transport. Podstawy metropolitalnej polityki mobilności to racjonalizm, efektywność i zrównoważony rozwój. Warto dzielić się dobrymi praktykami i nowoczesnymi pomysłami, które rozwijają się na świecie, np. „parkuj i jedź" (*park and ride*) czy „jedź na rowerze i jedź" (*bike and ride*). Znakomitą okazją do promocji kolei i miejskiego transportu zbiorowego jest Euro 2012.

współpraca: Bartłomiej Kozek

39. E. Bendyk, *Shai Agassi. Wizjoner nowej generacji*, „Polityka", nr 1 (2737), 2.01. 2010 r.

Społeczeństwo recyklingu

Dariusz Szwed
Bartłomiej Kozek

Rozdział poświęcamy gospodarce odpadami i surowcami wtórnymi. Rozpoczynamy od zaprezentowania strategii Unii Europejskiej, głównych zasad obowiązujących w tym obszarze i kalendarium działań. Wyjaśniamy, czym jest społeczeństwo recyklingu, i omawiamy gospodarkę surowcami i odpadami w metropolii Silesia. W ostatniej części skupiamy się na najważniejszych elementach zrównoważonej polityki odpadami i surowcami: zapobieganiu powstawaniu odpadów oraz wielokrotnym użyciu i odzysku surowców wtórnych. Odnosimy się także do spalania odpadów. Na zakończenie rozdziału prezentujemy jego krótkie podsumowanie.

1. Społeczeństwo recyklingu: strategie unijne, zasady, kalendarium działań

Przyroda nie produkuje odpadów – surowce krążą w naturze w zamkniętych cyklach, przetwarzane i wielokrotnie wykorzystywane przez ekosystemy, na różnych etapach. Ten recykling jest częścią naszego życia. Społeczeństwo funkcjonujące zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju należałoby więc nazwać **społeczeństwem recyklingu**.

Hierarchia postępowania z odpadami

Podstawowym aktem prawnym wytyczającym sposób i kierunki przechodzenia od społeczeństwa „śmieciowego" do społeczeństwa recyklingu, obowiązującym w Unii Europejskiej, a więc i w Polsce, jest ramowa dyrektywa w sprawie odpadów (2008/98/WE)[1]. Ustala ona następującą hierarchię postępowania z odpadami:

1. zapobieganie,
2. przygotowanie do ponownego użycia,
3. recykling,
4. inne metody odzysku,
5. unieszkodliwianie.

Strategię Unii Europejskiej w kwestii odpadów oparto na następujących priorytetach:

1. zapobieganie powstawaniu odpadów – kluczowe dla każdej strategii gospodarki odpadami. Ograniczanie ilości odpadów u źródła i ograniczanie zawartości substancji niebezpiecznych w produktach ułatwia ich późniejsze zagospodarowanie. Zapobieganie powstawaniu odpadów może być realizowane m.in. dzięki zmianom w procesie produkcji czy sposobie projektowania produktów, ale także przez działania promujące ograniczanie konsumpcji i zakupy zielonych produktów i usług, czyli wspieranie bardziej zrównoważonych modeli konsumpcji;

2. wielokrotne użycie – jeśli nie można uniknąć wytwarzania odpadów, należy wdrożyć systemy promujące wielokrotne użycie surowców i recykling. W celu ogra-

1. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:312:0003:0030:PL:PDF

niczenia wpływu odpadów na środowisko, Komisja Europejska zdefiniowała kilka specyficznych strumieni odpadów. Przepisy unijne dotyczą w szczególności opakowań, wraków samochodowych, baterii oraz odpadów elektrycznych i elektronicznych;

3. recykling – celem ramowej dyrektywy jest sprawienie, aby do 2020 r. do ponownego wykorzystania i recyklingu trafiało minimum 50% (wagowo) materiałów odpadowych, jak papier, metal, plastik i szkło. Dla polskich samorządów oznacza to konieczność podjęcia wzmożonych działań w kierunku rozwoju selektywnej zbiórki odpadów;

4. inne metody odzysku, np. odzysk biogazu wysypiskowego, mechaniczno-biologiczne przetwarzanie odpadów (MBT);

5. poprawa w zakresie ostatecznego składowania i monitoringu – odpady, które nie mogą być wielokrotnie użyte ani poddane recyklingowi, należy bezpiecznie zutylizować w spalarni, a wysypisko odpadów powinno być miejscem ich ostatecznego składowania. Obie te metody wymagają szczegółowego monitoringu ze względu na możliwość powodowania przez nie poważnych szkód w środowisku. UE przyjęła dyrektywę ustanawiającą surowe wymagania wobec zarządzania składowiskami odpadów. Przepisy zakazują składowania niektórych typów odpadów (np. opon) i wyznaczają cele w zakresie ograniczania ilości odpadów biodegradowalnych. Inna dyrektywa ustanawia limity poziomu emisji ze spalarni. Unia zamierza także ograniczyć emisję dioksyn i tlenków azotu, dwutlenku siarki i chlorowodoru, które mogą być szkodliwe dla zdrowia ludzi.[2]

Podstawowym elementem strategii UE służącej budowaniu takiego społeczeństwa jest określenie zadania ograniczenia ilości odpadów o 20% do 2010 r. i o 50% do 2050 r. Odbywa się to w myśl czterech głównych zasad:

1. **zasada działania zapobiegawczego** – ograniczanie ilości odpadów u źródła i zachęcanie zakładów przemysłowych do wytwarzania i proponowania, a konsumentów – do zakupu i wybierania produktów i usług, z których powstaje mniej odpadów, a także opracowywanie i promowanie ogólnoeuropejskiej strategii w sprawie recyklingu;
2. **zasada „zanieczyszczający płaci"** – kraj lub zakład, który zanieczyszcza, jest zobowiązany do pokrywania kosztów likwidacji zanieczyszczenia; należy identyfikować szkodliwe substancje, a producenci muszą ponosić odpowiedzialność za zbieranie, utylizację i recykling odpadów;
3. **zasada ostrożności** – należy zapobiegać wszystkim potencjalnym zagrożeniom;
4. **zasada bliskości geograficznej** – likwidacja odpadów jak najbliżej źródła ich powstawania.[3]

Przyroda nie produkuje odpadów – surowce krążą w naturze w zamkniętych cyklach, przetwarzane i wielokrotnie wykorzystywane przez ekosystemy, na różnych etapach.

Strategia zapobiegania powstawaniu odpadów i ich recyklingu ma na celu utorowanie drogi do powstania społeczeństwa recyklingu, przez oddzielenie (z ang. *decoupling*) wzrostu gospodarczego od zużycia surowców naturalnych. Jest to element szerszej strategii oraz polityk zrównoważonej produkcji i konsumpcji. Ich celem jest odmaterializowanie gospodarki i podniesienie jej efektywności surowcowo-

2. *Odpady,* Komisja Europejska, http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm
3. *Środowisko dla młodych Europejczyków*, Komisja Europejska, http://ec.europa.eu/environment/youth/waste/waste_what_the_eu_does_pl.html

energetycznej oraz zwiększenie aktywności społeczeństwa, innymi słowy – umożliwienie wzrostu jakości życia i zrównoważonego rozwoju przy jednoczesnym ograniczaniu zużycia surowców nieodnawialnych i produkcji energii ze źródeł nieodnawialnych. To zaś oznacza zamykanie cykli produkcji i konsumpcji. Obrazuje to rysunek.

Źródło: B. Doppelt, *Leading Change toward Sustainability,* Greenleaf Publishing Limited 2003

Harmonogram UE dotyczący tworzenia „społeczeństwa recyklingu”

■ 21 grudnia 2005 r. – przyjęcie przez Komisję Europejską strategii w sprawie zapobiegania powstawaniu odpadów i ich recyklingu.
■ Czerwiec 2008 r. – uzgodnienie nowych celów w zakresie recyklingu odpadów komunalnych, budowlanych i pochodzących z rozbiórki. Jest ono częścią nowej dyrektywy ramowej UE w sprawie odpadów.
■ 12 grudnia 2008 r. – wejście w życie znowelizowanej dyrektywy ramowej w sprawie odpadów.
■ 3 grudnia 2008 r. – przyjęcie przez KE Zielonej Księgi dotyczącej gospodarki bioodpadami.
■ Kwiecień 2009 r. – zaprezentowanie przez Europejską Agencję Środowiska przeglądu recyklingu odpadów komunalnych w UE-27.
■ 25 czerwca 2009 r. – przyjęcie przez Radę UE konkluzji dotyczących Zielonej Księgi w sprawie gospodarowania odpadami biologicznymi.
■ Do końca 2009 r. – przygotowanie przez Komisję Europejską oceny oddziaływania różnych opcji polityki na poszczególne przepisy UE dotyczące odpadów biologicznych.
■ 2010 r. – zobowiązanie Komisji Europejskiej do przedstawienia projektu dyrektywy dotyczącej odpadów biologicznych.
■ 12 grudnia 2010 r. – ostateczna data transpozycji ramowej dyrektywy w sprawie odpadów do przepisów krajowych.
■ Do 2014 r. – zobowiązanie krajów członkowskich do stworzenia specjalnych programów dotyczących zapobiegania powstawaniu odpadów zgodnie ze znowelizowaną ramową dyrektywą w sprawie odpadów.
■ Do 2015 r. – zobowiązanie Komisji Europejskiej do dokonania przeglądu instrumentów i celów ramowej dyrektywy w sprawie odpadów oraz – jeśli to konieczne – wzmocnienia celów i rozważenia ich ustanowienia dla innych strumieni odpadów.
■ Do 2015 r. – zobowiązanie krajów członkowskich do stworzenia systemów oddzielnego odbioru papieru, metali, tworzyw sztucznych i szkła w ramach ramowej dyrektywy w sprawie odpadów.
■ Do 2020 r. – cel na poziomie całej UE – zwiększenie wielokrotnego użycia i recyklingu surowców w strumieniu odpadów komunalnych (przynajmniej papier, metale, tworzywo i szkło) do co najmniej 50% (wagowo).
■ Do 2020 r. – cel na poziomie całej UE – zintensyfikowanie wielokrotnego użycia, recyklingu i innych metod odzysku materiałowego odpadów innych niż niebezpieczne w strumieniu odpadów budowlanych i pochodzących z rozbiórki do co najmniej 70% (wagowo).

Należałoby rozważyć uwzględnienie dodatkowych funkcji ŚKUP, np. korzystanie z metropolitalnego systemu wypożyczalni rowerów miejskich i parkingów rowerowych (także w systemie B+R[22]) oraz uczestnictwa w proekologicznych programach na terenie metropolii.

Źródło: *Towards a recycling society,* Euractive.com

Przedstawiony harmonogram wskazuje wiele ambitnych celów, których realizacja – jak wynika z dotychczasowych doświadczeń – nie będzie łatwa, ale jest konieczna. Gdybyśmy nie zmienili postępowania, to do 2050 r. zużycie surowców naturalnych zwiększyłoby się (wagowo) czterokrotnie. Przekracza to zdolność ekosystemu Ziemi do wytwarzania surowców pierwotnych oraz możliwości odbierania zanieczyszczeń, a warto pamiętać, że wykorzystanie zasobów Ziemi już przekroczyło o 30% możliwości ich odnawiania.[4]

2. Metropolitalna polityka dotycząca surowców i odpadów

Korzyści ze zrównoważonej polityki

Zrównoważona gospodarka odpadami w metropolii może przynieść wielorakie korzyści. Są to m.in.:

- racjonalizacja wydatków mieszkańców;
- zmniejszenie ilości odpadów trafiających na wysypiska i/lub do spalarni, a zatem także ograniczenie emisji zanieczyszczeń do wody i powietrza (w tym gazów cieplarnianych, szczególnie metanu z wysypisk);
- poprawa stanu zdrowia ludzi i stanu środowiska przez ograniczanie (internalizację) ekologicznych i społecznych kosztów zewnętrznych wynikających ze składowania i spalania odpadów;
- zwiększenie konkurencyjności gospodarki oraz ograniczenie jej uzależnienia od importu przez zmniejszenie jej energochłonności i materiałochłonności (surowce pierwotne), odzyskiwanie surowców wtórnych oraz lepsze zarządzanie zasobami;
- rozwój innowacyjnych sektorów gospodarki i technologii, np. ekoprojektowania (*ecodesign*);
- powstawanie zielonych miejsc pracy o wysokiej wartości społecznej, gospodarczej i ekologicznej – recykling tworzy 5–7 razy więcej miejsc pracy niż spalanie odpadów i 10 razy więcej niż ich składowanie na wysypiskach.[5]

Jak to się robi w metropolii Silesia

W metropolii Silesia podstawowym sposobem unieszkodliwiania odpadów jest ich składowanie na wysypiskach, sprzeczne z zasadami postępowania obowiązującymi w UE. Szczegółowe cele i zadania gospodarki odpadami zostały określone w „Krajowym planie gospodarki odpadami 2010", którego założenia są przenoszone odpowiednio na plany wojewódzkie, powiatowe i gminne. Zgodnie z unijnymi przepisami, już w 2010 r. na wysypiska powinno było trafiać o 25% odpadów biodegradowalnych mniej niż w 1995 r. W latach 2013 i 2020 to zmniejszenie musi wynieść odpowiednio 50% i 65%. Za niewypełnienie tych zobowiązań UE nałoży na Polskę kary; za każdy dzień opóźnienia możemy zapłacić 250 tys. euro.[6] W tej sytuacji *Strategia Rozwoju GZM „Silesia"* zakłada budowę jednej lub dwu spalarni (nazywanych „zakładami termicznego przetwarzania odpadów"). W tym

4. *Living Planet Report 2008,* WWF, http://www.panda.org/about_our_earth/all_publications/living_planet_report/
5. http://www.euractiv.com/en/sustainability/recycling-society/article-182499
6. http://budownictwo.wnp.pl/na-slasku-nie-powstana-spalarnie-smieci,92637_1_0_0.html

samym dokumencie wskazuje się na „brak rozwiązań systemowych w zakresie gospodarki odpadami" oraz „niewystarczającą ilość infrastruktury technicznej niezbędnej do osiągnięcia zakładanych poziomów odzysku i recyklingu odpadów". Cel, jakim według autorów Strategii jest „zintegrowana gospodarka odpadami komunalnymi", ma być realizowany „głównie poprzez budowę zakładu termicznego unieszkodliwiania odpadów komunalnych wytwarzanych na terenie metropolii Silesia, ale także poprzez szeroko zakrojone działania edukacyjne mieszkańców". Można to podsumować: spalarnia i edukacja. Z tego zapisu nie wynika jednak, jakimi metodami zostanie ograniczony strumień odpadów u źródła, o jaką ich ilość, jaka wielkość odpadów poddana zostanie recyklingowi i kompostowaniu (w tym przydomowemu) itd. Można więc stwierdzić, że opisana gospodarka odpadami nie ma charakteru zintegrowanego i nie jest zgodna z unijną hierarchią postępowania z odpadami (wyrażoną odpowiednimi przepisami UE), w której spalanie stanowi jedynie uzupełnienie systemów ograniczających ilość odpadów oraz systemów wielokrotnego użycia i recyklingu. Znowelizowana dyrektywa ramowa w sprawie odpadów z 2008 r. wskazuje, że zapobieganie powstawaniu odpadów oraz recykling (wraz z kompostowaniem) traktuje się jako priorytet wobec spalania odpadów. Zgodnie z nią, spalania należy unikać, podobnie jak składowania. Inne pytanie dotyczy zrealizowania wymaganych dyrektywą celów w zakresie opakowań i odpadów opakowaniowych – Polska jest zobowiązana do wprowadzenia przepisów wymagających recyklingu 55% tego rodzaju odpadów do końca 2014 r. Niemożliwe jest zatem ich spalenie, ponadto spełnienie wymogu odzysku znacząco obniży kaloryczność odpadów, czyli dramatycznie pogorszy warunki ekonomiczne funkcjonowania spalarni.

Nowe przepisy „odpadowe" w Polsce

22 stycznia 2010 r. Sejm uchwalił ustawę o odpadach[7]. Głównym celem nowych przepisów odpadowych jest dostosowanie ich do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/ WE z 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylającej niektóre dyrektywy, stanowiącej podstawowy akt prawny dotyczący gospodarki odpadami w Unii Europejskiej. Nowelizacja umożliwia m.in. zamykanie z urzędu składowisk odpadów, które nie spełniają wymogów prawa, oraz wprowadza zakaz składowania selektywnie zebranych odpadów palnych i ulegających biodegradacji. Odpady niezawierające substancji niebezpiecznych będą musiały być zagospodarowywane lub utylizowane w województwie, w którym zostały wytworzone, z wyjątkiem sytuacji, gdy bliżej będzie do zakładu unieszkodliwiającego odpady w sąsiednim województwie.

7. Ustawa o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw, http://orka.sejm.gov.pl/proc6.nsf/opisy/2002.htm

Zagrożenia, szanse, możliwości

Polska i Węgry to jedyne kraje w Unii Europejskiej, w których odpady nie były dotychczas własnością gminy. W polskiej praktyce taka sytuacja utrudniała prowadzenie samorządowej polityki w tej dziedzinie i narażała samorządy na niedotrzymywanie unijnych zaleceń dotyczących stopnia odzyskiwania odpadów. To z kolei oznacza zagrożenie karami do 250 tys. euro za każdy dzień zwłoki. Ponieważ za podpisywanie umów z firmami zajmującymi się zbiórką odpadów odpowiadali właściciele domów jednorodzinnych oraz wspólnoty mieszkaniowe, a kluczowym argumentem w wielu wypadkach nadal pozostaje cena usługi, często oznaczało to np. ograniczenie lub pozbawienie mieszkańców miejskich osiedli dostępu do recyklingu. Od czasu do czasu – np. w lipcu 2011 r. w Warszawie – wychodzą na jaw nadużycia niektórych firm wywożących odpady, jak nielegalne składowanie odpadów w miejscach do tego nieprzeznaczonych, co grozi zanieczyszczeniem środowiska i obniżeniem jakości życia okolicznych mieszkanek i mieszkańców.[8] Dotychczasowy system nie zniechęcał mieszkańców do takich zachowań, jak spalanie śmieci w domowych piecach czy wyrzucanie ich np. do lasu. Nowelizacja ustawy o zachowaniu czystości i porządku w gminach, uchwalona 1 lipca 2011 r., powoduje przejęcie przez gminy gospodarki odpadami. Gminy w przetargach wybiorą firmy odpowiedzialne za zagospodarowanie odpadów, a mieszkańcy będą wnosić do gminy opłaty za gospodarowanie odpadami. Nowy system ma swoje zalety i wady. Zwolennicy wskazują:

- zagwarantowanie przedsiębiorcom odbioru odpadów zgodnie z umową;
- obsługiwanie przez firmę jednego podmiotu – gminy;
- eliminację z rynku nierzetelnych przedsiębiorstw;
- zniechęcanie do wywożenia śmieci np. do lasu lub spalania ich w domowych piecach;
- lepsze wykorzystanie istniejących instalacji do przetwarzania odpadów.

Przeciwnicy argumentują, że przyjęcie nowego modelu gospodarki odpadami oznacza unieważnienie umów podpisanych przez firmy z wytwórcami odpadów, a monopolistyczna pozycja gminy może prowadzić do nadużyć, korupcji lub lobbin-

8. D. Olszewska, *Nielegalny śmieciowy biznes: „lepiej stąd idźcie!"*, „Gazeta Stołeczna", 10 lipca 2011 r., http://warszawa.gazeta.pl/warszawa/1,34889,9918552,Nielegalny_smieciowy_biznes___lepiej_stad_idzcie__.html

gu na rzecz wyboru systemów najdroższych i nieefektywnych (np. spalarni odpadów). Na ostateczną ocenę zmian w prawie i praktyki jego wdrażania przyjdzie jeszcze poczekać.

Co jeszcze mogą zrobić samorządy (w tym metropolii Silesia), by odpady na ich terenie nie były spalane w domowych piecach i nie były wywożone na wysypiska? Sugestie zawiera raport Ireny Kołodziej – uwagi do planu gospodarowania odpadami w Warszawie w latach 2008–2015.[9] Oto one:

- kształtowanie systemu opłat za wywóz odpadów tak, by recykling był bardziej opłacalny ekonomicznie niż jego brak, włącznie z wprowadzeniem darmowego odbioru posegregowanych odpadów;
- skorzystanie z doświadczeń płockich „eko-domków" (systemu EKO-AB): zamiast tradycyjnych „altanek śmieciowych" w specjalnych pomieszczeniach urzęduje pracownik, na miejscu i na bieżąco dokonujący segregacji przynoszonych odpadów. W skali 10-tysięcznego osiedla, w którym wprowadzono ten program, poziom odzysku wyniósł aż 80%;
- promowanie dobrych wzorców w instytucjach publicznych, np. kupowanie napojów wyłącznie w opakowaniach wielokrotnego użytku, wykorzystywanie biodegradowalnych opakowań jednorazowego użytku wyłącznie przy okazji imprez plenerowych, zbieranie odpadów biodegradowanych z miejskich placówek żywieniowych;
- ulgi w czynszu dla instytucji wykorzystujących lokale komunalne do prowadzenia własnej działalności gospodarczej (szczególnie gastronomicznej), decydujących się na używanie opakowań wielokrotnego użytku;
- zapewnienie – wzorem niemieckiego Freiburga – zastąpienia większości publicznych koszów na śmieci koszami trójdzielnymi, z osobnymi komorami na papier, szkło i plastik. W Warszawie samorząd ustawił niedawno w newralgicznych punktach komunikacyjnych wielkogabarytowe pojemniki na odpady do recyklingu; akcja była współfinansowana z „funduszy norweskich";[10]
- dofinansowanie stosowania przydomowych kompostowni na odpady biodegradowalne.

3. W stronę „społeczeństwa recyklingu" w metropolii

Zapobieganie powstawaniu odpadów

W *Strategii Rozwoju GZM* brak działań zmierzających do ograniczania strumienia odpadów i jego szkodliwości. Podkreślmy to jeszcze raz – priorytetowego elementu hierarchii postępowania z odpadami obowiązującej w Unii Europejskiej. Najogólniej rzecz biorąc, działania mające na celu ograniczenie ilości i szkodliwości odpadów mogą być skierowane do:

9. I. Kołodziej, *Uwagi do projektu „Planu gospodarowania odpadami na terenie m. st. Warszawy w latach 2008–2015"*, 22 października 2008 r., http://www.zieloni2004.pl/art-3055.htm
10. Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Norweski Mechanizm Finansowy, http://www.eog.gov.pl/

– producentów i usługodawców przez m.in.:

- wspieranie rozwoju czystszych oraz bezodpadowych technologii;
- wspieranie proekologicznego projektowania produktów i usług;
- prowadzenie prac badawczo-rozwojowych;

– konsumentów – w celu zmiany ich nawyków i postaw – przez:

- edukację konsumencką;
- kampanie społeczne promujące np. „jakość a nie ilość";
- stosowanie ekoetykiet;
- wprowadzanie instrumentów ekonomicznych zachęcających do zmiany zachowań, np. opłat za jednorazowe produkty i depozytowych na produkty mające wrócić do ponownego wykorzystania albo recyklingu (butelki zwrotne, akumulatory itp.).

Autorzy Strategii podkreślają, że skuteczność edukacji w zakresie ochrony środowiska oraz poziom wiedzy ekologicznej społeczeństwa w metropolii Silesia są wciąż niezadowalające. Brakuje jednak w tym dokumencie wskazania, że ta sytuacja po części jest skutkiem niespójności ram finansowo-prawnych, które często zachęcają do zachowań szkodliwych dla zdrowia i środowiska, np. spalania odpadów w domowych piecach. W tym wypadku widać konieczność powiązania różnych polityk sektorowych metropolii (jeden z kluczowych postulatów realizacji zasady zrównoważonego rozwoju), np. zwiększenie zakresu wsparcia termomodernizacji budynków ograniczyłoby rozmiar spalania odpadów w piecach domowych. Innym przykładem absurdalnych działań administracji jest rezygnacja z opłat za jednorazowe torby plastikowe. Przeciwny wprowadzeniu opłat był premier Donald Tusk; jego zdaniem uderzyłoby to w przedsiębiorców i wprowadziło niepotrzebne biurokratyczne bariery. Z kolei szef doradców premiera Michał Boni uznał, że opłaty są niepotrzebne, gdyż „foliówki doskonale nadają się do zużycia w spalarniach śmieci".[11] Minister Boni zapomniał dodać: …i w domowych piecach. Skądinąd myślenie: produkujmy odpady, żeby można było je następnie (oczywiście jak najdrożej) utylizować, pokazuje, do czego może prowadzić uznawanie PKB za miernik rozwoju.[12]

Skądinąd myślenie: produkujmy odpady, żeby można było je następnie utylizować, pokazuje, do czego może prowadzić uznawanie PKB za miernik rozwoju.

Wielokrotne użycie i odzyskiwanie surowców wtórnych

Obecnie na terenie metropolii Silesia działa 7 sortowni odpadów o wydajności 190 tys. ton/rok oraz 7 kompostowni o wydajności 104,3 tys. ton/rok. Spośród zebranych w 2006 r. 684,2 tys. ton odpadów, segregacji i kompostowaniu można byłoby potencjalnie poddać 294,3 tys. ton, co stanowi 43% zebranych odpadów. Zaledwie w dwóch miastach metropolii znacząca część odpadów nie trafiała na wysypisko – w Chorzowie i Katowicach, odpowiednio 34,3% i 45,5%. W pozostałych miastach ten poziom wahał się od 4% do 0%. Mimo to w Strategii nie mówi się o konieczności zwiększenia liczby sortowni i kompostowni

11. *Foliówki bez opłat*, „Krytyka Polityczna", Ekonews, http://www.krytykapolityczna.pl/Ekoprzeglad-prasy/sieci/Ekonews-Foliowki-bez-oplat/menu-id-246.html
12. Jedną z ciekawszych inicjatyw w Unii Europejskiej jest projekt Beyond GDP, którego celem jest lepsze mierzenie rozwoju, bogactwa i dobrobytu; więcej: http://www.beyond-gdp.eu

odpadów w metropolii. W części Strategii dotyczącej odpadów całkowicie pominięto także temat lokalnych systemów wielokrotnego użycia, które mogą obejmować systemy wymiany używanych przedmiotów (np. odzieży), opakowania wielokrotnego użytku czy sklepy recyklingowe. Brak polityki wielokrotnego użycia w metropolii (i miastach do niej należących) powoduje, że takie proekologiczne zachowania stają się wstydliwe wobec szalejącego w galeriach handlowych konsumeryzmu, podczas gdy w wielu metropoliach europejskich (i w wielu polskich miastach) rozwija się kultura wielokrotnego użycia i oszczędności.

W dokumencie brak także wskazania na kompostowanie przydomowe, które jest preferowaną metodą kompostowania odpadów biodegradowalnych w zrównoważonej gospodarce surowcami wtórnymi, ponieważ zmniejsza strumień odpadów, ponadto jest zgodna z zasadą bliskości, opisywaną na początku rozdziału. Taka metoda kompostowania zapewnia zamknięcie obiegu surowców na poziomie lokalnym, ograniczając transport odpadów. W przypadku odzysku surowców wtórnych i kompostowania odpadów organicznych niezwykle istotne jest jednoczesne poszukiwanie lub tworzenie rynków na produkty wytwarzane z wykorzystaniem odzyskanych surowców. Jednym ze sposobów budowania takich rynków jest stosowanie „zielonych zamówień publicznych", o których wspominają autorzy Strategii. To wymaga wprowadzenia do procedury zamówień publicznych kryteriów ekologicznych (np. ograniczanie ilości odpadów trafiających do spalarni i/lub na wysypisko) oraz społecznych (np. tworzenie zielonych miejsc pracy przy segregacji odpadów).

Sklepy recyklingowe

Oryginalnym sposobem ograniczania ilości odpadów są tzw. sklepy recyklingowe funkcjonujące w wielu krajach europejskich w ramach tzw. ekonomii społecznej.[13] Idea polega na tworzeniu zielonych miejsc pracy m.in. przy odnawianiu lub naprawianiu używanych przedmiotów wyrzucanych do specjalnych pojemników czy oddzielaniu surowców wtórnych wysokiej jakości. Takie sklepy, dając lokalnej społeczności wartościowe miejsca pracy, ograniczają ilość odpadów trafiających na wysypiska i zmniejszają emisję zanieczyszczeń (w tym gazów cieplarnianych). Przynoszą zatem jednocześnie korzyści społeczne, ekologiczne i gospodarcze. Przykładem z Polski jest Stowarzyszenie „Niepełnosprawni dla Środowiska EKON", które stworzyło w Warszawie 444 zielone miejsca pracy dla osób z niepełnosprawnością (w tym 258 osób chorych psychicznie) przy zbiórce i segregowaniu odpadów opakowaniowych.[14]

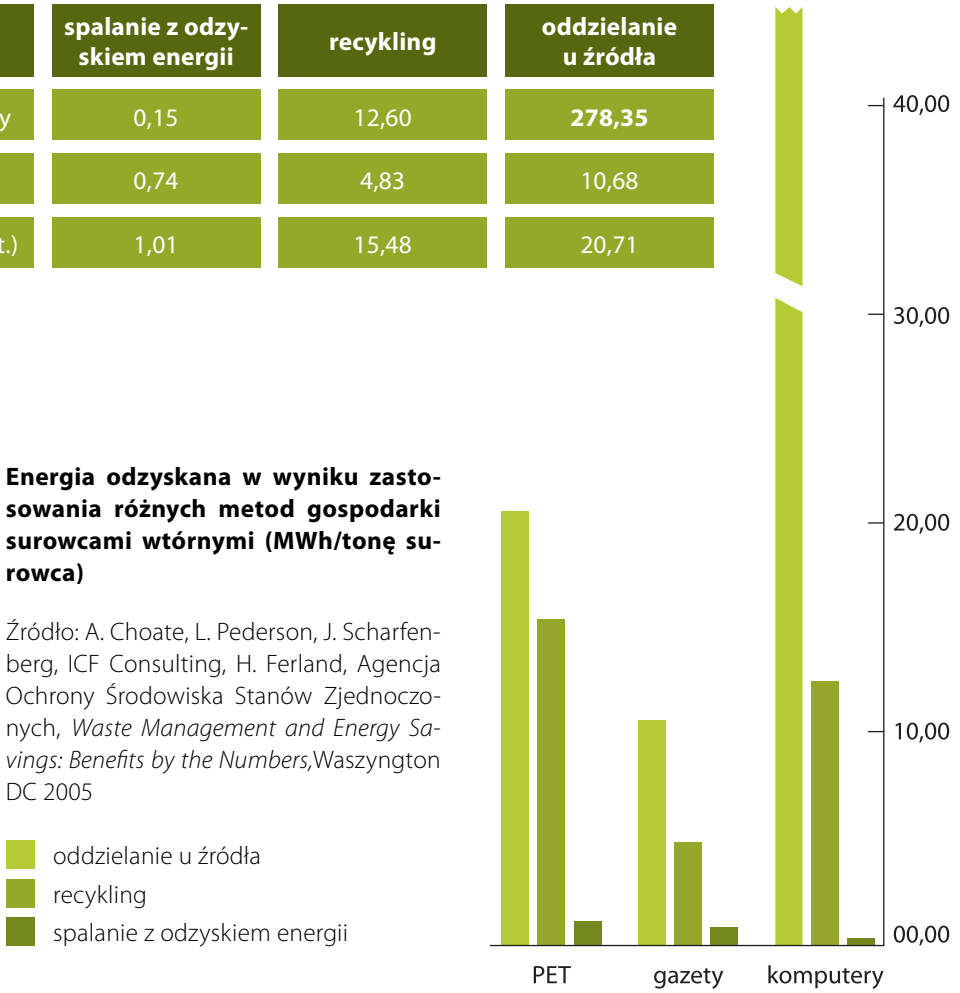
Interesujące są wyniki badania wartości pracy osób pracujących w sortowni odpadów, które przedstawiła brytyjska Fundacja Nowej Ekonomii. Wskazują one, że każda złotówka wydana na wynagrodzenie w tym sektorze przynosi 12 zł wartości dóbr dla lokalnej społeczności.[15]

13. Portal ekonomii społecznej: www.ekonomiaspoleczna.pl
14. *Zielone Miasto Nowej Generacji,* Bałtycka Sieć Europejskiej Partii Zielonych, Bruksela 2007, www.miasto.zieloni2004.pl,
15. *Badanie: sprzątacze bardziej wartościowi od bankierów,* tm, PAP.

	spalanie z odzyskiem energii	recykling	oddzielanie u źródła
komputery	0,15	12,60	**278,35**
gazety	0,74	4,83	10,68
PET (tw. szt.)	1,01	15,48	20,71

Energia odzyskana w wyniku zastosowania różnych metod gospodarki surowcami wtórnymi (MWh/tonę surowca)

Źródło: A. Choate, L. Pederson, J. Scharfenberg, ICF Consulting, H. Ferland, Agencja Ochrony Środowiska Stanów Zjednoczonych, *Waste Management and Energy Savings: Benefits by the Numbers,* Waszyngton DC 2005



Spalanie odpadów – nieefektywne wydawanie publicznych pieniędzy

Strategia Rozwoju GZM „Silesia" do 2025 roku wskazuje, że cel stworzenia zintegrowanej gospodarki odpadami komunalnymi „realizowany będzie głównie poprzez budowę zakładu termicznego unieszkodliwiania odpadów komunalnych". Planuje się wykonanie tego zadania z wykorzystaniem środków Unii Europejskiej.[16] Oznacza to, że inwestycja będzie podlegała wszystkim rygorom przepisów unijnych. Przypomnijmy, że w 2008 r. przyjęto znowelizowaną dyrektywę ramową w sprawie odpadów,

16. *GZM chce zbudować spalarnie do 2015 r.*, Portalsamorzadowy.pl, http://www.portalsamorzadowy.pl/gospodarka-komunalna/gzm-chce-zbudowac-spalarnie-do-2015-r,1969.html

Olga Tokarczuk spogląda na Szwajcarię

Polska pisarka słynąca z ekologicznej wrażliwości ma ku temu powód. Opowiedziała o nim na witrynie internetowej kwartalnika „Krytyka Polityczna". Wiele mówi już sam tytuł: *Filozofia trzech „E": ekonomicznie, ekologicznie i estetycznie.* Tokarczuk opisuje swoje doświadczenia związane z obcowaniem z wysoko rozwiniętym systemem recyklingu Obejmuje on w Szwajcarii nie tylko znane z polskiego podwórka kategorie: papier, szkło i plastik. Osobne pojemniki mają tam także mi.in. opakowania PET oraz... korki od butelek. Prowadzi to do wytworzenia się nowych społecznych nawyków, jak automatyczne oddzielanie wykonanych z różnych materiałów elementów opakowań po jogurcie czy śmietance do kawy. Pisarka opisuje także lokalny przykład sklepu recyklingowego – Brockenhaus. Najstarsza placówka tego typu powstała już w 1904 r. w Zurychu jako ponadwyznaniowy „sklep dobroczynności", mający służyć pozyskiwaniu środków oraz zatrudnianiu osób biednych. Dziś te instytucje przekraczają podziały klasowe, a niedrogich zakupów – niczym w sklepach *second hand* – dokonują w nich ludzie o zróżnicowanym statusie społecznym i ekonomicznym.[17]

której celem jest zmniejszenie ilości odpadów na składowiskach lub spalanych, gdyż obie te formy utylizacji są szkodliwe dla środowiska. Jednocześnie posłowie Parlamentu Europejskiego zgodzili się, że spalanie komunalnych odpadów stałych powinno być, zgodnie z dyrektywą, zakwalifikowane jako odzyskiwanie, pod warunkiem, że proces spełnia normy wydajności energetycznej. Jako urządzenia odzyskujące będą zatem kwalifikowane tylko najbardziej wydajne energetycznie spalarnie miejskie.[18] To oznacza, że do spalarni będą musiały trafiać tylko segregowane odpady, które zapewnią wysoką wydajność procesu spalania, czyli odpady wysokokaloryczne, np. tworzywa sztuczne i makulatura. Jednocześnie, zgodnie z inną dyrektywą, 55% opakowań i odpadów opakowaniowych od 2015 r. ma być poddane recyklingowi. Przy takim ukierunkowaniu środków (spalanie zamiast selektywnej zbiórki i recyklingu) nie ma szans na wypełnienie zobowiązań wynikających z dyrektywy opakowaniowej.

Strategia nie odpowiada także na pytanie, dlaczego mielibyśmy spalać odpady nadające się do recyklingu, co jest metodą preferowaną w prawie unijnym, tańszą i bardziej ekologiczną. Ponadto spalanie odpadów budzi największe kontrowersje społeczne, a członkowie komitetów protestacyjnych z kilku miast w Polsce stworzyli sieć S.E.R.I.O., w celu promowania rozwiązań alternatywnych wobec spalarni.[19] Na konflikty wokół spalarni odpadów komunalnych w Polsce zwraca także uwagę europejska organizacja CEE Bankwatch, wskazując na problemy z wszystkimi 12 projektami.[20]

17. http://www.krytykapolityczna.pl/Opinie/TokarczukFilozofiatrzech-E-ekonomicznieekologicznieiestetycznie/menuid-197.html
18. *Dyrektywa w sprawie odpadów. Mniej śmieci, więcej recyklingu,* Parlament Europejski, http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20080616IPR31745&language=PL
19. *Zamierzają na S.E.R.I.O walczyć ze spalarniami śmieci*, „Dziennik Polski", http://www.dziennikpolski24.pl/pl/region/krakow/944460-zamierzaja-na-s-e-r-i-o-walczyc-ze-spalarniami-smieci.html
20. *Mapping controversial anti-crisis paths for EU and EIB funding in central and eastern Europe,* CEE Bankwatch Network, http://www.bankwatch.org/billions/

W stanowisku organizacji ekologicznych sygnowanym m.in. przez CEE Bankwatch pt. *Spalarnie pieniędzy* podkreśla się, że „wdrożenie programu budowy spalarni zahamuje rozwój systemów selektywnej zbiórki odpadów oraz recyklingu w miastach, gdzie przewidziane są te zakłady" oraz że „w ramach funduszy unijnych promowane są technologie droższe i bardziej szkodliwe dla środowiska, jaką jest spalanie, kosztem technologii tańszych – recyklingu".[21]

W Polsce działa jeden zakład termicznej utylizacji odpadów komunalnych – spalarnia w Warszawie. W liście otwartym dotyczącym rozbudowy tej spalarni pozarządowa organizacja ekologiczna Zielone Mazowsze wskazuje wiele błędów popełnionych przy wydawaniu decyzji:

- brak udziału społecznego;
- tryb sprzed nowelizacji przepisów dostosowującej je do uwag Komisji Europejskiej;
- naruszenie przepisów prawa materialnego – niezgodność z dyrektywami: 91/156/EWG o odpadach, ramową 2008/98/WE o odpadach, kogeneracyjną 2004/8, o efektywności rynku energetycznego 2006/32, opakowaniową 94/62/WE;
- tysiąckrotne przekroczenie dopuszczalnych poziomów emisji dioksyn określonych rozporządzeniem Ministra Środowiska z 20 grudnia 2005 r. w sprawie standardów emisyjnych z instalacji oraz dyrektywą 2000/76;
- brak przedstawienia jakichkolwiek informacji o długofalowych skutkach finansowych inwestycji dla miasta;
- żenująca jakość raportu oddziaływania na środowisko dla inwestycji;
- brak analizy wariantów alternatywnych – niespalarniowych.[22]

Inne problemy z miejską spalarnią to m.in. niskie wykorzystywanie mocy przerobowych już działającej instalacji (50%), a także to, że podmioty prywatne (oprócz MPO) zadeklarowały chęć budowy różnego rodzaju instalacji do przetwarzania odpadów, które łącznie dwukrotnie przekraczają pod względem wydajności ilość śmieci produkowanych w mieście.[23]

Problemy spalarni warszawskiej (zbudowanej jeszcze przed wejściem Polski do UE, w innych uwarunkowaniach prawnych) powinny stać się przedmiotem analizy.

21. *Spalarnie pieniędzy. Stanowisko organizacji ekologicznych w sprawie programu budowy spalarni odpadów komunalnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko,* http://www.zieloni2004.pl/news-2810.htm
22. K. Rytel, *List otwarty do Prezydent Warszawy ws. spalarni*, „Zielone Mazowsze";
http://www.zm.org.pl/?a=spalarnia-102-list_otwarty
23. I. Kołodziej, *Uwagi do projektu..., op. cit.*

W świetle przedstawionych argumentów *Strategia Rozwoju GZM „Silesia"* powinna zawierać także wstępną analizę kosztów i korzyści wynikających z wprowadzenia alternatywnego scenariusza zintegrowanej gospodarki odpadami komunalnymi metropolii, w którym zostałby wykorzystany cały potencjał ograniczania ilości i szkodliwości strumienia odpadów oraz systemy wielokrotnego użycia, recyklingu i kompostowania, bez konieczności budowy zakładu termicznej utylizacji odpadów.

Podsumowanie

Dbałość o zdrowie mieszkańców, oszczędzanie surowców, tworzenie zielonych miejsc pracy przy recyklingu – oto wskazane kierunki rozwoju dla metropolii Silesia, w której należy zadbać o spójną i nowoczesną gospodarkę surowcami wtórnymi i odpadami. Niestety – autorzy strategii otwarcie to przyznają – brak w metropolii rozwiązań systemowych. Zamiast zapobiegania powstawaniu odpadów, wielokrotnego użycia surowców i recyklingu składuje się odpady, a głównym działaniem zmierzającym do ich ograniczenia stało się pozyskiwanie środków na budowę spalarń.

Rzeczywisty brak gospodarki surowcami i odpadami oznacza długotrwałe utrzymywanie rozwiązań prowizorycznych i pogłębianie się problemu. W takiej sytuacji nie sposób oczekiwać myślenia i działania zmierzającego do ograniczenia nadmiernej konsumpcji i produkcji, a co za tym idzie – odmaterializowania gospodarki i podniesienia jej efektywności surowcowo-energetycznej.

Streszczenie

Założeniem prezentowanego opracowania była próba odpowiedzi na dwa pytania: Czy Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia Silesia może się rozwijać w sposób zrównoważony? Jakie warunki należy spełnić, aby było to możliwe?

Publikację podzieliliśmy na sześć rozdziałów. Wykazujemy w nich konieczność wprowadzenia konkretnych usprawnień i modernizacji w zakresie wybranych polityk, aby sposób funkcjonowania metropolii mógł lepiej odpowiadać współczesnym wyzwaniom.

W pierwszym rozdziale koncentrujemy się na teorii i praktyce zrównoważonego rozwoju. Prezentacji najważniejszych definicji i terminów towarzyszą opis roli zrównoważonego rozwoju w polityce Unii Europejskiej oraz omówienie nowych pomiarów wzrostu. Zestawiliśmy w tabeli elementy polityki wpływające na rozwój metropolii. Prezentując przykłady priorytetów rozwojowych i dobrych praktyk, wykazaliśmy, że we współczesnych metropoliach opartych na zrównoważonym rozwoju najważniejsze są: wyrównywanie szans, spójność i sprawiedliwość społeczna, współodpowiedzialność i rozwój obywatelskości, a celem konkurencji z innymi metropoliami – jak najwyższa efektywność energetyczna, skuteczne przeciwdziałanie zmianom klimatycznym i rozwój „zielonych" miejsc pracy.

W rozdziale drugim sprawdzamy, czy te kierunki rozwoju znajdują odzwierciedlenie w metropolii Silesia. Opierając się na dokumencie przyjętej strategii metropolii, analizujemy elementy konkretnych polityk. Prezentujemy pogłębioną analizę wybranych obszarów i rekomendujemy rozwiązania służące lepszemu wdrażaniu zrównoważonego rozwoju.

W naszej ocenie przed architektami Silesii stoi jeszcze wiele wyzwań, np. – omawiane w rozdziale trzecim – uwzględnienie kobiet w perspektywicznych obszarach rozwoju metropolii i włączenie zielonych miejsc pracy do głównego nurtu polityki gospodarczej. Wykazujemy, że zielone miejsca pracy mogą być wieloaspektowo pożyteczne, a innowacyjna zielona gospodarka, jako najbardziej wrażliwa na kwestie społeczne, w tym kwestie płci, może być najważniejszą ścieżką rozwojową dla Śląska.

Kolejne trzy rozdziały poświęcamy analizie polityk sektorowych: polityki energetyczno-klimatycznej, zrównoważonej mobilności oraz gospodarki surowcami wtórnymi i odpadami. Podkreślamy potrzebę podejścia innowacyjnego, zgodnego z unijnymi kierunkami, i wypunktowujemy kluczowe kierunki działań i wyzwania w poszczególnych politykach. Dynamiczny rozwój nie oznacza bowiem kolejnych materialnych inwestycji, lecz inteligentne, zintegrowane działania przy aktywnym udziale społecznym.

W rozdziale o energii wykazujemy m.in. potrzebę budowania gospodarki niskowęglowej i innowacyjnego podejścia do systemu energetycznego – przejścia od scentralizowanego systemu wielkich mocy energetyki nieodnawialnej do zdecentralizowanego inteligentnego syste-

mu rozproszonego, opartego na priorytetach: oszczędzania energii, podnoszenia efektywności energetycznej oraz rozwoju „miksu" odnawialnych źródeł energii na poziomie lokalnym. Wskazujemy profity wynikające ze stosowania nowoczesnej polityki energetycznej: dla regionu, naszych portfeli, miejsc pracy i ogólnego dobrostanu, a także wagę tej polityki w powstrzymywaniu zmian klimatycznych.

Zrównoważona mobilność to kolejny ważny element zrównoważonego rozwoju metropolii Silesia. W rozdziale na ten temat wskazujemy wizje rozwoju transportu w Europie oraz główne wyzwania i strategie ich realizacji. Omawiamy m.in.: ograniczanie potrzeb transportowych poprzez zarządzanie popytem, zmianę środków transportu na bardziej zrównoważone, zwiększanie efektywności pojazdów i strumieni transportowych oraz niezbędne inwestycje i konieczne działania – prace badawczo-rozwojowe i edukację. Analizujemy także koszty zewnętrzne transportu i sposoby ich internalizacji.

Omawiając kwestie związane z surowcami wtórnymi i odpadami, w ostatnim rozdziale przedstawiamy najważniejsze unijne priorytety w tym zakresie, m.in.: zapobieganie powstawaniu odpadów, ponowne wykorzystywanie surowców i recykling. Wskazujemy różnice między tym podejściem a polityką metropolii Silesia, opartą głównie na składowaniu i spalaniu odpadów.

Autorzy i autorki

Dariusz Szwed – przewodniczący Rady Programowej Zielonego Instytutu. Ekonomista, ekolog, ekspert ds. zrównoważonego rozwoju. Uczestnik prac komisji i podkomisji parlamentarnych, dotyczących problematyki ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju. Od kilkunastu lat konsultant wielu instytucji/organizacji, m.in.: Banku Światowego, Instytutu na rzecz Ekorozwoju, Greenpeace, WWF. Były doradca Grupy Zielonych w Parlamencie Europejskim. Autor i współautor kilkunastu publikacji.

Beata Maciejewska – prezeska zarządu Fundacji Przestrzenie Dialogu, przewodnicząca Rady Fundatorów Zielonego Instytutu. Działaczka społeczna, feministka. Autorka i trenerka programów szkoleniowych dotyczących m.in. rozwoju lokalnego oraz implementacji zasad równości. Autorka opracowań nt. równości i zrównoważonego rozwoju, m.in. podręcznika pt. *Jak pisać i mówić o dyskryminacji;* współautorka publikacji pt. *Pomorze – kurs na równość* i *Zielone miasto nowej generacji*.

Bartłomiej Kozek – publicysta „Zielonych Wiadomości", współpracownik Zielonego Instytutu. Zajmuje się Zielonym Nowym Ładem, polityką społeczną i usługami publicznymi. Autor m.in. artykułu o podatkach ekologicznych w przewodniku „Krytyki Politycznej" pt. *Podatki*, analizy polskiego rynku pracy z perspektywy genderowej w książce Fundacji Feminoteka pt. *20 lat, 20 zmian* oraz materiału o społecznym wymiarze Zielonego Nowego Ładu w opracowaniu pt. *Zielony Nowy Ład w Polsce*.

Małgorzata Tkacz-Janik – doktor nauk humanistycznych, kulturoznawczyni, radna Sejmiku Województwa Śląskiego, przewodnicząca Rady Fundacji Przestrzenie Dialogu. Feministka, nauczycielka akademicka, liderka społeczna. Współzałożycielka nieformalnej Grupy Inicjatyw Genderowych GIGa Śląsk, członkini Rady Programowej Kongresu Kobiet, Śląskiego Klubu Krytyki Politycznej i Rady Honorowej Fundacji „Iskierka". Autorka kilkudziesięciu publikacji feministycznych oraz medioznawczych – o kulturze masowej i postnowoczesnej.

Elżbieta Górnikowska-Zwolak – dr hab. nauk humanistycznych (pedagogika), profesor Górnośląskiej Wyższej Szkoły Pedagogicznej im. kard. Augusta Hlonda w Mysłowicach. Autorka ponad 90 artykułów naukowych. W swoim dorobku ma dziewięć prac zwartych (autorskich i redakcyjnych), wśród nich: *Szkic do portretu Ślązaczki. Refleksja feministyczna; Obecność kobiet i problematyki kobiecej w refleksji andragogów i pedagogów społecznych.*

Wydawcy

FUNDACJA
PRZESTRZENIE
DIALOGU

Fundacja Przestrzenie Dialogu działa na rzecz dialogu społecznego, demokracji, tolerancji, równych praw kobiet i mężczyzn, zrównoważonego rozwoju. Organizujemy szkolenia, konferencje, debaty, prowadzimy działalność wydawniczą. Przygotowujemy projekty edukacyjne dla liderów i liderek lokalnych, ludzi mediów, administracji publicznej, nauczycieli i nauczycielki, policji. Naszym podstawowym celem jest kształtowanie społeczeństwa równych szans, opartego na wiedzy i sprawiedliwości społecznej.

www.przestrzeniedialogu.org

FRIEDRICH
EBERT
STIFTUNG

Fundacja im. Friedricha Eberta działa na rzecz podstawowych wartości i ideałów demokracji społecznej. Założona została w roku 1925 na mocy zapisu testamentowego Friedricha Eberta, pierwszego demokratycznie wybranego niemieckiego prezydenta, stawia sobie następujące cele:

- wspieranie kształcenia politycznego i społecznego w różnych dziedzinach w duchu demokracji i pluralizmu
- umożliwianie młodym ludziom dostępu do studiów i badań poprzez przyznawanie stypendiów
- wnoszenie wkładu do współpracy i porozumienia międzynarodowego

Główne obszary tematyczne podejmowane aktualnie przez Fundację: spójność społeczna, kultura demokracji, innowacje i współuczestnictwo, globalizacja w duchu solidarności.

www.feswar.org.pl

Źródła fotografii

okładka http://www.flickr.com/photos/pawelbak/2472238292/sizes/l/in/photostream/
http://www.flickr.com/photos/clurr/376444203/
str. 4 http://www.flickr.com/photos/valeriopirrera/4327926314/in/set-72157623217610837/
str. 8 http://www.flickr.com/photos/stignygaard/3438539654/
str. 12 http://www.flickr.com/photos/heiwa4126/2346930671/in/set-72157601616772815/
str. 17 http://www.flickr.com/photos/zielonasiec/4178754487/
str. 18 http://www.flickr.com/photos/sheffield_tiger/2652536990/
str. 20 Agnieszka Kraska
str. 22 http://www.flickr.com/photos/epaul_07/4532246660/sizes/o/
str. 25 http://www.flickr.com/photos/pawelbak/3168006568/in/set-72157616636339571/
str. 33 http://www.flickr.com/photos/supersonicphotos/3999192675/in/set-72157623065428076
str. 34 http://www.flickr.com/photos/iamagenious/4310286801/sizes/l/
str. 37 http://www.flickr.com/photos/70475110@N00/62012133/
str. 38 Archiwum Szyb Wilson
str. 39 http://www.flickr.com/photos/binaryape/2521867565/
str. 40 http://www.flickr.com/photos/ajy/3979940998/
str. 43, 44 Agnieszka Kraska
str. 47 http://www.flickr.com/photos/armyenvironmental/3551829938/sizes/l/
str. 50 http://www.flickr.com/photos/lancecheungmedia/3718169223/in/photostream/
str. 53 http://www.flickr.com/photos/terry_wha/394640345/
str. 60 http://www.flickr.com/photos/heiwa4126/468481727/
str. 63 http://www.flickr.com/photos/powerbooktrance/505389503/
str. 64 http://www.flickr.com/photos/11139043@N00/1439802726/
str. 66 Agnieszka Kraska
str. 70 http://www.flickr.com/photos/99123936@N00/3447145260/
str. 73 http://www.flickr.com/photos/celesteh/114732088/
str. 81 http://www.flickr.com/photos/smif/3495135782/sizes/l/
str. 82 http://www.flickr.com/photos/wili/242264410/sizes/l/in/set-72057594053718516/
str. 85 http://www.flickr.com/photos/bexross/2636921208/
str. 88 http://www.flickr.com/photos/tammra/284725375/sizes/o/
str. 92 http://www.flickr.com/photos/emagic/1785924078/
str. 99 http://www.flickr.com/photos/nakedcharlton/69959350/
str. 100 http://www.flickr.com/photos/moe/1090169/
str. 106 http://www.flickr.com/photos/alancleaver/2750056025/
str. 109 Agnieszka Kraska
str. 110 archiwum prywatne

Wiele metropolii wdrożyło już idee zrównoważonego rozwoju, torując tym drogę ku zrównoważonej przyszłości. Czy tak samo będzie z metropolią Silesia? Niniejsza publikacja jest próbą odpowiedzi na to pytanie. Znajdą w niej Państwo analizę priorytetów i działań władz metropolii, organizacji społecznych i obywateli w odniesieniu do zrównoważonego rozwoju. Co należy zmienić? W co inwestować? Czym zająć się przede wszystkim? W jaki sposób kształtować dynamiczny rozwój najbardziej zurbanizowanego regionu Polski? Jak organizować współpracę miast? Jak integrować działania i polityki decydujące o funkcjonowaniu metropolii (np. transport czy gospodarka odpadami/surowcami)?

Mamy nadzieję, że to opracowanie stanie się jednym z czynników wpływających na poprawę jakości życia, przestrzeni publicznej i stanu środowiska w metropolii Silesia oraz inspiracją do kształtowania jej społeczności – wrażliwej i odpowiedzialnej nie tylko za wspólną przestrzeń, ale także za wspólne sprawy w Europie i na świecie.

(fragment wstępu)