



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 11.1.2006
COM(2005)718 végleges

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE A TANÁCSNAK
ÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK**

a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégiáról

{SEC(2006)16}

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégiáról

1. BEVEZETÉS

A városok fontos szerepet játszanak az EU fenntartható fejlődési stratégiája sikerében¹. A városokban találkoznak leginkább a környezetvédelmi, gazdasági és társadalmi kérdések.² Sok környezetvédelmi probléma pont a városokban merül fel, ugyanakkor a városok a gazdasági növekedés bölcsői is, hiszen az üzletek és a befektetések nagy része városokban jön létre. Európa polgárainak négy ötöde városban él, életük minőségét közvetlenül befolyásolja a városi környezet állapota. A városi környezet igényessége az újraindított lisszaboni stratégia azon prioritásához is hozzájárul, hogy „*a befektetések és a munkavállalás számára Európát vonzóbbá kell tennünk*”. Az európai városok vonzereje erősíteni fogja növekedési és munkahelyteremtési potenciáljukat, a városok ezért a lisszaboni stratégia kiemelten fontos elemei³.

Európa városainak állapota azonban egyre több aggodalomra ad okot. A városokban felmerülő környezetvédelmi gondok súlyos következményekkel járnak az emberi egészségre, a városlakók életminőségére és a városok gazdasági teljesítményére nézve egyaránt. A hatodik környezetvédelmi cselekvési program hívta életre a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégiát, mivel „*hozzá kell járulni a jobb életminőséghez, a városi területekre összpontosított, integrált megközelítéssel*” és „*hozzá kell járulni az állampolgárok magas szintű életminőségéhez és szociális jólétéhez olyan környezet létrehozásával, ahol a szennyeződés szintje nem fejt ki káros hatásokat az emberi egészségre és a környezetre, valamint a fenntartható városfejlesztés ösztönzésével.*”

A hatodik környezetvédelmi cselekvési programmal összhangban a Bizottság külön közleményben⁴ elemezte a városi környezet problémáit, és négy területen javasolt intézkedéseket: városüzemeltetés, fenntartható közlekedés, építés és várostervezés – a helyes gyakorlatok terjesztése és esetleges uniós kötelezettségvállalások a helyi szinten hozott tervek vonatkozásában. Az érdekelt felekkel széleskörű konzultáció zajlott és a lehetséges fejlődési irányok részletes elemzésére is sor került, ezek eredményei képezik e stratégia alapjait.

¹ COM (2001) 264.

² Ez tükröződik a bristoli megállapodásban is: <http://www.odpm.gov.uk/index.asp?docid=1162287>

³ COM (2005) 330.

⁴ “Úton a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégia megvalósítása felé” COM(2004)60

2. A VÁROSI TERÜLETEK KÖRNYEZETI PROBLÉMÁI

A legtöbb városban hasonló környezeti problémák okoznak gondot, ilyenek a rossz minőségű levegő, a nagy forgalom és a zsúfoltság, a magas környezeti zajszint, a rossz minőségű épített környezet, a gondozatlan területek, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása, a város terjeszkedése, hulladék és szennyvíz keletkezése.

A problémák hátterében részben az életmód megváltozása áll (egyre többen használnak személygépjárművet, több az egyszemélyes háztartás, nőtt az egy emberre jutó erőforrás-felhasználás) és részben demográfiai változások, amelyeket a megoldások kialakításakor figyelembe kell venni. A megoldásoknak előrettekintőeknek kell lenniük, és tartalmazniuk kell kockázat-megelőzési elemeket is, például az éghajlatváltozás hatásaira való felkészülést (nagyobb árvízveszély) vagy a fosszilis tüzelőanyagoktól való függés fokozatos csökkentését.

A városokban felmerülő környezeti problémák különösen összetettek, mivel kiváltó okaik között összefonódások figyelhetők meg. Az egyik probléma megoldására irányuló helyi kezdeményezések kiválthatnak problémákat másutt, és ellentétben is állhatnak a nemzeti vagy a regionális politikákkal. Például a levegő minőségének javítását tiszta buszok vásárlásával célzó politika sikerét alááshatja, ha egy területhasználattal kapcsolatos döntés (pl. belvárosi parkolók építése) a személyautó-forgalom növekedését idézi elő. Az épített környezet rossz minőségével kapcsolatos gondok pedig általában társadalmi-gazdasági gondokkal függnek össze.

Általánosan elfogadott tény, hogy a sikeres helyi hatóságok integrált megközelítéseket alkalmaznak a városi környezet kezelésére, vagyis hosszú távú, stratégiai cselekvési terveket használnak, amelyekben a különböző szakpolitikák és kötelezettségek kölcsönhatásait különböző igazgatási szinteken részletesen elemzik (lásd a mellékletet). A helyi, regionális, nemzeti vagy európai szinten kirótt kötelezettségek (a területhasználatra, zajra, levegőminőségre vonatkozóan) jobban végrehajthatók helyi szinten, amennyiben egy helyi stratégiai irányítási keret részét képezik.

3. AZ UNIÓS SZINTŰ FELLÉPÉS HOZZÁADOTT ÉRTÉKE

A helyi hatóságok szerepe meghatározó a városi környezet javításában. A történelmi, földrajzi, éghajlati, igazgatási és szabályozási környezetbeli különbségek a városi környezet esetében is helyi szinten kialakított, egyedi megoldásokat tesznek szükségessé. A szubszidiaritás elve szerint olyan szinten kell fellépni, ahol az a leghatékonyabb, és adott esetben ez a helyi szintet is jelentheti.

A városi környezet kérdése azonban minden szintre kiterjedő fellépést kíván: a nemzeti és a regionális hatóságok ugyanúgy szerephez jutnak, mint az EU.

Egyes városokban születtek már megoldások, de ezeket kevesen ismerik, és nem is mindig jól hajtják végre. Az EU azáltal tudja támogatni a tagállamokat és a helyi hatóságokat, hogy elősegíti a legjobb gyakorlatok terjesztését, megkönnyíti ezek széleskörű használatát Európa-szerte, és ösztönzi a városok közötti tapasztalatcserét és kapcsolatépítést. Pénzügyi támogatást nyújthat olyan befektetésekhez, melyek

környezetvédelmi prioritásokkal kapcsolatosak, támogathatja kapacitások kiépítését kutatási és képzési programok finanszírozásán keresztül, útmutatások kidolgozása révén, valamint nemzeti tanácsadó központok létrehozásával.

Fontos, hogy a tagállamok a helyi hatóságok javára kihasználják az ebben a stratégiában kiemelt, uniós szinten kínált lehetőségeket. E stratégia céljainak elérésében a tagállamok is támogathatják a helyi hatóságokat, különösen az illetékes közigazgatási szervek közötti szoros együttműködés és egyeztetés elősegítése révén segíthetik az adott városok és régiók számára hathatós megoldások megtalálását.

A városi környezet problémáinak megítélése, a minden szintre kiterjedő fellépés szükségessége és az EU-s szintű részvétel hozzáadott értéke terén a számos konzultáció során az érdekelt felek és a tagállamok között is egyetértés volt tapasztalható⁵. A Bizottság több különböző lehetőséget is megvizsgált, ezek között azt is, hogy mennyire célszerű olyan jogi rendelkezéseket hozni, melyek értelmében az integrált irányítást mindenképpen helyi szinten végeznék (lásd a hatásvizsgálatot). Azonban a városi környezetek sokféleségére, a meglévő nemzeti, regionális és helyi kötelezettségek különbségeire, valamint a városi környezet ügyét érintő kérdésekben a közös normák kialakításának nehézségeire való tekintettel a Bizottság úgy döntött, hogy a jogi szabályozás nem a leghatékonyabb eszköz a stratégia céljainak eléréséhez. A legtöbb tagállam és helyi hatóság támogatta ezt a megközelítést, és a környezetgazdálkodás és a városi közlekedés tervezése vonatkozásában megkérdőjelezi a kötelező érvényű EU-s előírások szükségességét.

4. E STRATÉGIA CÉLJAI

Az e stratégia keretében javasolt intézkedések célja hozzájárulni az uniós környezetpolitika és szabályozás helyi szintű végrehajtásának javításához azáltal, hogy a helyi hatóságokat támogatja és ösztönzi a városüzemeltetés integráltabb megközelítése kialakítására, és ugyanakkor a tagállamokat is felszólítja e folyamat segítésére és az uniós szinten kínált lehetőségek kihasználására.

Amennyiben a stratégiát valamennyi szinten végrehajtják, az hozzá fog járulni a városi környezet minőségének javításához, a városokat vonzóbbá és egészségesebbé teszi a lakosok, a munkavállalók és a befektetők számára, és csökkenti a városok által a tágabb környezetre gyakorolt kedvezőtlen környezeti hatást, például az éghajlatváltozás tekintetében.

5. INTÉZKEDÉSEK

A környezetgazdálkodás és különösen a közlekedés-irányítás helyi szintű, integrált megközelítése - amely valamennyi érdekelt fél bevonásán alapul - elengedhetetlen a környezetvédelmi jogszabályok sikeres végrehajtásához és a környezet minőségének tartós javulásához, ahogy a környezeti teljesítmény javításához is. A helyi hatóságokat támogatni kell az ilyen irányítási módszerek alkalmazásában.

⁵ 2004.10.14-i tanácsi következtetések

5.1. Integrált környezetgazdálkodási útmutató

A városi környezet kezelésének integrált megközelítése megkönnyíti a városi területeket érintő szakpolitikák és kezdeményezések közötti ellentmondások elkerülését és a városfejlesztés hosszú távú terveinek kialakítását. Az önkéntes Local Agenda 21 és az Aalborgi kötelezettségvállalások⁶ mellett számos tagállam alkotott jogszabályokat vagy intézkedéseket a városi környezet integrált kezelése érdekében⁷.

Az integrált megközelítések jobb tervezéshez és jobb eredményekhez vezetnek. Az intézkedések hatékony végrehajtásához alapvetőek a világosan meghatározott célok, célértékek, az elismert felelősség, a haladás nyomon követését biztosító eljárások, a nyilvános konzultáció, a felülvizsgálat, az ellenőrzés és a jelentéstétel. A szakpolitikai célok elérésének biztosítása és a folyamatok nyilvánossága érdekében számos sikeres város alkalmaz olyan környezetgazdálkodási rendszereket, mint az EMAS vagy az ISO 14001. Szintén fontosak az elért eredményeket bemutató tájékoztató kampányok (jó példa az európai mobilitási hét).

A Bizottság kifejezetten javasolja, hogy a helyi hatóságok tegyenek meg mindent az integrált irányítás helyi szintű használatának elterjesztése érdekében, és arra bátorítja a nemzeti és regionális hatóságokat, hogy támogassák ezt a törekvést.

2006-ban a Bizottság a rendelkezésre álló tapasztalatokra építő és helyes gyakorlati példákat bemutató technikai útmutatót készít az integrált környezetgazdálkodásról. Ebben hivatkozni fog a témával kapcsolatos uniós környezetvédelmi jogszabályokra, pl. a levegővel, a vízzel, a hulladékkal és az energia-hatékonysággal foglalkozó irányelvekre.

5.2. A fenntartható városi közlekedés tervezésének útmutatója

A városi közlekedés közvetlen forrása a légszennyezésnek, a zajnak, a zsúfoltságnak és a széndioxid-kibocsátásnak, de alapvető fontosságú a városlakók és az üzleti élet számára. Egyes tagállamokban kötelező városi közlekedési terveket készíteni és alkalmazni.⁸ Vannak városok, amelyek saját kezdeményezésre fogadják el terveket az életminőség javítása és az emberi egészséget védő uniós előírásoknak való megfelelés biztosítása érdekében (pl. a levegő minőségét illetően).

A közlekedés hatékony tervezéséhez hosszú távú elképzelésekre van szükség: meg kell tervezni az infrastruktúra és a járműpark finanszírozását, ösztönözni kell a jó minőségű tömegközlekedés kialakítását, biztosítani kell a biztonságos kerékpáros- és gyalogosközlekedést, és a megfelelő igazgatási szinteken össze kell hangolni a közlekedési terveket a területhasználat tervezésével. A közlekedés tervezésekor figyelembe kell venni biztonsági és védelmi szempontokat, az áruk és szolgáltatások hozzáférhetőségét, a légszennyezést, a zajt, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, az energiaszükségletet, a területhasználatot, gondolni kell a személy- és

⁶ www.aalborgplus10.dk

⁷ Jogszabályt alkotott: Belgium (Flandria), Dánia, Franciaország, Magyarország, Lengyelország, Szlovénia; fontolóra vett intézkedéseket : Ciprus és a Cseh Köztársaság; az Egyesült Királyság pedig egyes elemeket alkalmaz.

⁸ Franciaországban és az Egyesült Királyságban jogszabály írja elő, Ciprus és a Cseh Köztársaság fontolóra vették intézkedések alkalmazását, Olaszországban néhány elemet használnak.

az áruszállításra is, valamint valamennyi közlekedési módra. A megoldásokat eseti alapon, a nyilvánossággal és más érdekelt felekkel folytatott széles körű konzultáció alapján kell megtalálni, és a kitűzött céloknak mindenkor tükrözniük kell a helyi sajátosságokat. A Bizottság fenntartható városi közlekedési tervek kialakítását és alkalmazását javasolja a helyi hatóságoknak.

A 2004-es szakértői munkacsoport ajánlásai alapján⁹ a Bizottság 2006-ban technikai útmutatót készít a közlekedési tervek főbb vonásairól, példákat is adva a legjobb gyakorlatokra.

5.3. A legjobb gyakorlatokra vonatkozó információcsere támogatása

Fontos javítani a helyi hatóságok hozzáférését az ismert megoldásokhoz, hogy tanulhassanak egymástól, és egyedi helyzetüknek megfelelő megoldásokat találjanak. Az ilyen információt megfelelően strukturált, könnyen hozzáférhető formában és a megfelelő szakértők támogatásával kell nyújtani.

5.3.1. Kapcsolatteremtés és demonstrációs projektek

A Bizottság által az együttműködési keretrendszeren¹⁰ keresztül támogatott, a helyi hatóságok között zajlott tapasztalatcsere rávilágított, hogy a problémák megoldása érdekében az egyedi tapasztalatok és nehézségek figyelembevételével közösen végzett munkának számtalan előnye van. A Bizottság javasolja az ehhez hasonló tevékenységek további támogatását a LIFE+ rendelet értelmében.¹¹ A kohéziós politika¹² és a kutatási keretprogram is tartalmaz majd hasonló lehetőségeket, valamint demonstrációs projekteket is a városi környezetet érintő különböző témákban.

A Bizottság ezen eszközök keretében támogatni fogja a helyi és a regionális hatóságok között a helyes gyakorlatokról folytatott tapasztalatcserét, valamint a városi kérdésekkel kapcsolatos demonstrációs projekteket. A tagállamokat, a regionális és a helyi hatóságokat felhívja ezen lehetőségek kiaknázására.

5.3.2. A városok ügyével foglalkozó nemzeti információs központok hálózata

A helyi hatóságok gyakran panaszkodnak arra, hogy a sikeres kezdeményezésekről kevés információ áll rendelkezésükre. A helyes gyakorlatokat legtöbbször nem értékelik független szakértők és azokat nem lehet egy adott helyen elérni. Az URBACT keretében a Bizottság társfinanszírozásban részesíti a nemzeti információs központok kísérleti hálózatát (European Knowledge Platform)¹³. Ennek célja a helyi hatóságok kérésére strukturált és kiértékelt adatokat szolgáltatni a városi területeken felmerülő társadalmi, gazdasági és környezetvédelmi kérdésekről.

⁹ europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf

¹⁰ 1411/2001/EK határozat.

¹¹ COM (2004) 621.

¹² COM (2004) 495.

¹³ A holland belügyminisztérium kezdeményezése, melyben 15 tagállam vesz részt.

A Bizottság 2006 végén értékelni fogja a kísérleti hálózat működését és eldönti, hogy az alapul vehető-e a városfejlesztési tapasztalatok cseréjére irányuló európai keretprogram kialakításához a 2007–2013 közötti időszakra javasolt kohéziós politika keretében.

5.4. A Bizottság internetes oldala a helyi hatóságok számára

Jelenleg a helyi hatóságok számára releváns közlemények, kutatási eredmények, vizsgálatok és iránymutatások különböző bizottsági honlapokon férhetők hozzá, az ilyen információt tehát nehéz megtalálni.

Az európai kommunikáció javítására irányuló cselekvési program¹⁴ részeként a Bizottság vizsgálja annak lehetőségét, hogy speciális célközönségek számára tematikus oldalakat állítson össze az europa honlapon. Az oldalon linkek vezetnének a fontos tudnivalókhoz, ezáltal javítva az információ áramlását.

A Bizottság megvizsgálja a helyi hatóságok számára fenntartott tematikus portál létrehozásának lehetőségét.

5.5. Képzés

Számos helyi hatóság jelezte már, hogy a szektorokon átnyúló együttműködéshez és az integrált megközelítés alkalmazásához szükség van bizonyos készségekre, valamint olyan képzésekre, amelyeken a környezettel kapcsolatos jogszabályokkal, a nyilvánosság hatékony részvételével és a polgárok viselkedésének megváltoztatásával foglalkoznak.

Az érdekelt felek szerint a legjobb tanulási módszer a nemzeti, regionális és helyi hatóságok részvételével zajló, „egyszemélyes” (face to face) képzés. A születő LIFE+ rendelet is támogatja a helyi kapacitásokat a környezetpolitikák végrehajtásában. Ennek részeként a helyi hatóságok munkatársai részvételével csereprogramok is elképzelhetők.

A Bizottságnak az Európai Szociális Alapról szóló javaslata¹⁵ szintén ad lehetőséget a regionális és helyi szintű közigazgatás hatékonyságának javítására.

A Bizottság az új LIFE+ rendelet és más eszközök segítségével támogatni fogja a helyi és regionális hatóságoknál városüzemeltetési kapacitás kiépítését, és bátorítja a tagállamokat ilyen célú tevékenységek megkezdésére.

5.6. Egyéb közösségi támogatási programok igénybevétele

A stratégiának más közösségi támogatási programok által kínált lehetőségekből is kell merítenie a célok elérése érdekében.

¹⁴ SEC(2005) 985.

¹⁵ COM (2004) 493.

5.6.1. Kohéziós politika

A Bizottság által a 2007–2013 közötti időszakra javasolt Kohéziós Alap¹⁶ és Strukturális Alapok¹⁷ komoly segítségnyújtási lehetőségeket tartalmaznak a városi területeken felmerülő környezeti problémák orvoslására (hulladékgazdálkodás, városi szennyvíztisztítás, levegőtisztaság, tiszta városi tömegközlekedés, hatékony energiafelhasználás, szennyezett területek rehabilitációja, integrált stratégiák a városi rehabilitációra).

A Bizottság bátorítja a tagállamokat, hogy a városi területeken felmerülő problémák kezelése érdekében használják ki ezeket a lehetőségeket, és nemzeti stratégiai hivatkozási keretükben kellő figyelmet fordítsanak a városok ügyére.

5.6.2. Kutatás

A városokkal kapcsolatban sok uniós kutatás készült¹⁸, és az 5.3. és 5.4. pontokban említett fellépések várhatóan javítják ezek eredményeinek ismertségét. A hetedik kutatási keretprogramra vonatkozó bizottsági javaslat¹⁹ leszögezi, hogy hasznos volna további kutatásokat végezni az innovatív városüzemeltetés, az ember alkotta környezet, ezen belül a kulturális örökség helyreállítása, a környezeti kockázatok, az energiahatékonyság, a tiszta járművek és az alternatív üzemanyagok, a mobilitás, a biztonság és a védelem területén.

A Bizottság támogatni fogja a várossal foglalkozó további kutatások végzését, és ebbe bevonja a helyi hatóságokat, továbbá törekszik arra, hogy a számukra készült szakirodalmat sok nyelven elérhetővé tegye, megkönnyítendő a kutatási eredmények helyi szintű felhasználását.

6. ÖSSZHANG MÁS POLITIKÁKKAL

A stratégia több területen átível, igen sokféle környezeti elemet és kérdést érint. Hozzá fog járulni a hatodik környezetvédelmi cselekvési program és más környezetvédelmi politikák, például az egyéb tematikus stratégiák prioritásainak megvalósításához.

Különböző környezeti politikák követelik kibocsátás-csökkentési tervek (légszennyezés-, zaj-) felállítását. Ezen tervek egy integrált helyi rendszerbe helyezésével – a stratégiában javasolt módon – kialakítható az összhang különböző szakpolitikai területek között, ami nyilván jobb eredményekhez vezet mind a városi emberek életminősége, mind a környezet védelme szempontjából.

¹⁶ COM (2004) 494.

¹⁷ COM (2004) 495.

¹⁸ City of Tomorrow & Cultural Heritage (A holnap városa és a Kulturális örökség) - 145 projekt

¹⁹ COM (2005) 119.

6.1. Éghajlatváltozás

A városi területek egyaránt komoly szerepet játszanak az éghajlatváltozás hatásaihoz való alkalmazkodásban és az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésében.

A városi területek igen kiszolgáltatottak az éghajlatváltozás következményeivel, például az árvizekkel, hóhullámokkal, gyakoribb és súlyosabb vízhiányokkal szemben. Annak érdekében, hogy a városok szembe tudjanak nézni az ilyen változásokkal, az integrált városüzemeltetési terveknek tartalmazniuk kell a **környezeti kockázat** csökkentését célzó intézkedéseket.

Az üvegházhatást okozó gázkibocsátások csökkentése szempontjából elsődleges területnek számít a közlekedés és az építészet.

A **fenntartható városi közlekedési tervek** szélesebb körű alkalmazása, ezen belül az alacsony széndioxid-kibocsátású és energiatakarékos járművek használatának ösztönzése helyi szinten hozzájárulhat az üvegházhatást okozó gázkibocsátások csökkentéséhez.

A **fenntartható építés** javítja az energiahatékonyságot és következésképp csökkenti a széndioxid-kibocsátást. A helyi hatóságok a tudatosság növelésével, normák kialakítása és ahol lehetséges, kötelezővé tétele révén, illetve saját épületeik és zöld közbeszerzés keretében épített épületek tekintetében a legjobb gyakorlatok alkalmazásával támogathatják az ilyen módszereket. Meg kell említeni, hogy a meglévő épületek átalakítása is komoly jelentőséget hordoz. A Bizottság a városokban a fenntartható építést népszerűsítő programok kialakítására bátorítja a tagállamokat, a regionális és a helyi hatóságokat.

A helyi és regionális szereplők körében a hatékony energiafelhasználás és a megújuló energiák terjesztése érdekében a Bizottság folytatja az **energiapolitikáját** támogató „Intelligens energia – Európa” elnevezésű programot.²⁰ Az energiahatékonyságról szóló zöld könyv²¹ felveti azt a kérdést, hogy az épületek energiateljesítményéről szóló irányelv²² hatályát ki kell-e terjeszteni a kisebb épületek felújítása esetére.

Az európai **épületek összehasonlíthatósága és a legjobb gyakorlatok cseréje** támogatása érdekében a Bizottság az épületek integrált környezeti teljesítménye mérésére szolgáló módszerek kidolgozására szólította fel az Európai Szabványügyi Szervezetet (CEN).²³

6.2. Természet és biológiai sokféleség

A **fenntartható várostervezés** (a területhasználat megfelelő tervezése) is csökkenti a városok terjeszkedését és a természetes élőhelyek és a biodiverzitás pusztulását. A városi környezet integrált kezelése keretében támogatni kell az olyan

²⁰ Az épületek és az ipar energiahatékonysága (SAVE), hő és áram kapcsolt termelése, új és megújuló erőforrások használata az áram- és hőtermelésben, bioüzemanyagok (ALTENER), a közlekedés energiaügyi vonatkozásai (STEER).

²¹ COM (2005) 265.

²² A 2002/91/EK irányelv

²³ M/350 CEN Mandate

területhasználati politikákat, amelyek elejét veszik a terjeszkedésnek, csökkentik a burkolt területek nagyságát, **előmozdítják a városi biodiverzitást** és növelik a városlakók tudatosságát.

A még kidolgozás alatt álló **talajvédelmi tematikus stratégia** valószínűleg foglalkozni fog a szennyezett területek rehabilitációjával és újrahazsnálatával, és a talajburkolás csökkentése és a talaj ésszerű használata érdekében alkalmazott helytakarékos területrendezéssel.

6.3. Környezet és életminőség

A fenntartható városi közlekedési tervek hozzá fognak járulni a szennyezés és a zaj csökkentéséhez, ösztönözni fogják a kerékpáros és a gyalogos közlekedést, ami **egészséges** és a túlsúlyosság egyik ellenszere. A fenntartható építési módszerek nagyobb kényelmet és biztonságot, könnyebb elérhetőséget biztosítanak, valamint a külső és belső szennyezésből (légszennyezés, fűtési rendszerekből szálló por) származó, az egészségre gyakorolt hatások csökkentését vonják maguk után.

A **levegő minőségével** kapcsolatos meglévő szabályozás²⁴ a határértékek megközelítése vagy elérése esetére tervek felállítását követeli meg. Ilyen helyzet sok városban előfordul, különösen a járművek és a tüzelőberendezések által kibocsátott por (PM₁₀) miatt. A levegőszennyezésről szóló tematikus stratégia²⁵ összefüggésében a Bizottság olyan célokat és intézkedéseket vizsgál meg²⁶, amelyek segítségével korlátozható a por- és az ózonszennyezés. Ezek között lesznek közlekedési, valamint új járművekre és kis tüzelőberendezésekre vonatkozó közösségi intézkedések. A közösségi levegőminőségi célok elérése csak a városi hatóságok részvételét feltételező integrált megközelítéssel lehetséges. A fenntartható városi közlekedési tervek használata, és a városi területek, ezen belül például a távfűtés integráltabb kezelése segítené a városokat az ilyen kötelezettségeknek való megfelelésben

A **közlekedés** alapvető fontosságú az éghajlatváltozás, a levegőminőség és a tartamos fejlődés szempontjából. A Bizottság a városi környezet javítása érdekében intézkedések széles skáláját tűzi napirendre, így új gépjármű-normák (EURO 5, EURO 6) előírását is. Megvizsgál olyan intézkedéseket, amelyek az érzékeny területeken általánosabbá tennék a differenciált díjszabást, valamint alacsony kibocsátási övezetek kijelölését eredményeznék, ahol a szennyezést okozó közlekedés korlátozható. A Bizottság nemrég fogadott el egy irányelv-javaslatot²⁷, amely a hatóságok számára kötelezővé teszi tiszta járművek beszerzését.

A közös közlekedési politika²⁸ felülvizsgálata során a Bizottság foglalkozni fog a városi közlekedés területén szükséges további intézkedésekkel, nevezetesen megvizsgálja a magánjárművek szerepét a városi közlekedésben, valamint a tömegközlekedés minőségi fejlesztésének lehetőségeit.

²⁴ europa.eu.int/comm/environment/air/ambient.htm

²⁵ COM (2005) 446.

²⁶ Ezen intézkedések hatásvizsgálat tárgyát fogják képezni.

²⁷ COM(2005)634.

²⁸ COM (2001) 370.

A Bizottság szeretné folytatni a CIVITAS kezdeményezés²⁹ támogatását, amely segít a használt közlekedési módok arányát jelentősen módosítani a városokban, ösztönzi a tiszta járművek használatát, és szembeszáll a zsúfoltsággal. A CIVITAS a képzést, a tapasztalatcserét és az eredmények ismertetését is támogatja.

Az uniós jog³⁰ megköveteli zajtérképek és a **környezeti zajjal** foglalkozó cselekvési tervek készítését egyrészt a zaj csökkentésére az olyan városi területeken, ahol a környezeti zaj szintje az emberi egészségre káros hatással lehet, másrészt annak érdekében, hogy a csendesebb területek védelmet élvezzenek a zaj növekedésével szemben. Az ilyen követelményeknek való megfeleléshez a fenntartható városi közlekedési tervek azzal járulnak hozzá, hogy a városi közlekedésből származó zaj korlátozására alkalmas intézkedéseket mutatnak be.

6.4. A természeti erőforrások fenntartható használata

A természeti erőforrások fenntartható használatával foglalkozó tematikus stratégia³¹ hangsúlyozza a természeti erőforrások hatékony és a környezeti hatásokat minimálisra csökkentő használatának jelentőségét. A jobb városüzemeltetés csökkentheti az olyan erőforrások mindennapos felhasználásának hatásait, mint az energia vagy a víz. A városok terjeszkedésének megelőzése a sűrű beépítés és a vegyes használat révén a területhasználat, a közlekedés vagy a fűtés szempontjából környezeti előnyökkel jár, és ezáltal csökkenti az egy főre jutó erőforrás-felhasználást.

A hulladékkezelés megelőzéséről és a hulladékok újrahasznosításáról szóló tematikus stratégiában³² javasolt irányelv világosan kötelezi a tagállamokat a hulladék keletkezésének megelőzését célzó programok készítésére az arra legalkalmasabb földrajzi felosztásban. Az integrált és környezetbarát városüzemeltetésnek a helyi hulladékkezelést megelőző intézkedésekre is ki kell terjednie.

7. A TUDÁSALAP KIÉPÍTÉSE: A HALADÁS NYOMON KÖVETÉSE

A stratégia hatékonyságának figyelemmel kísérése érdekében naprakész és elérhető városi adatokra van szükség. Az európai városi területek környezeti teljesítményének jövőbeni értékelése céljából a Bizottság az Európai Környezetvédelmi Ügynökség és a tagállamok közreműködésével azon fog munkálkodni, hogy bővítse a városi környezetről rendelkezésre álló európai adatokat anélkül, hogy az a nemzeti, regionális vagy helyi hatóságokra újabb terheket róna. Erre az INSPIRE (Infrastructure for Spatial Information in Europe – európai térinformatikai infrastruktúra) program keretében, a GEO³³ és a GMES³⁴ kezdeményezések használatával kerül sor.

²⁹ www.civitas-initiative.org

³⁰ A 2002/49/EK irányelv

³¹ COM(2005) 670

³² COM(2005) 667

³³ Földmegfigyelési Csoport

³⁴ COM (2004) 65.

A Bizottság 2006-ban újabb Urban Auditot (városfelmérést) végez és a számos uniós városban jellemző életkörülmények mutatói alapján jelentést tesz közzé, egyaránt kitérve gazdasági, társadalmi és környezeti kérdésekre.

8. LEZÁRÁS

A jó minőségű városi környezet megteremtése elképzelhetetlen különböző politikák és kezdeményezések szoros összehangolása, valamint a különböző igazgatási szintek együttműködése nélkül. A tagállamok felelőssége segíteni a helyi és regionális hatóságokat a városok környezeti teljesítményének javításában. Az ebben a stratégiában biztosított támogató intézkedéseknek hozzá kell járulniuk ahhoz, hogy a helyi hatóságok és más szereplők megtalálják a helyzetüknek leginkább megfelelő intézkedéseket, és ki tudják használni az információk EU-szerte zajló cseréjét. Szintén segíthetik a helyes városüzemeltetési és környezetgazdálkodási gyakorlatok terjesztését az unión kívül is (például az ENSZ környezetvédelmi programjának „Zöld város” elnevezésű kezdeményezése³⁵ keretében.)

A jövőben a tagállamok, a helyi és regionális hatóságok, valamint más érdekelt felek is kapnak lehetőséget a stratégiában foglalt intézkedések hatékonyságáról alkotott véleményük rendszeres kifejtésére, valamint 2009-ben egy széleskörű konzultációban is részt vehetnek. Ezeket a véleményeket és a városok környezeti teljesítményéről rendelkezésre álló adatokat a hatodik környezetvédelmi cselekvési program felülvizsgálatának részeként 2010-ben értékelik. A további intézkedések szükségességét ennek alkalmával fogják megvizsgálni.

³⁵

www.wed2005.org

Annex
- Examples -

Integrated environmental management - Copenhagen

Under Danish law, the city of Copenhagen adopted a Local Agenda 21 strategy. Together with several other more specific strategies for different sectors (e.g. traffic, waste, CO₂, risks) and Copenhagen's own environmental management system for the entire city (called 'Dogme 2000'), these constitute Copenhagen's integrated approach to the management of the city's environment.

The Local Agenda 21 Strategy is not yet fully implemented, but noticeable improvements are reported by the city authority in many environmental challenges including air quality, greenhouse gas emissions, energy use, ecological footprint, recycling and the number of buildings constructed using sustainable construction methods and techniques. The Copenhagen authority also believes that there has been an increase in the city's competitive advantage as a result, since the city can present its environmental policies and projects to companies interested in relocating there. Properties near to the now cleaner bathing water have seen their rental value rise. Work with ethnic minorities on developing solutions to environmental issues has led to greater social inclusion of these communities and better community relations with the city authority. The authority itself is more efficient at planning and managing the urban environment and the level of staff awareness of environmental issues is higher than before.

Sustainable Urban Transport Planning - Nantes

The 'Plan de déplacements urbains' (PDU) of the Nantes conurbation (24 municipalities and 569 000 inhabitants) was adopted in 2000 under French law.

The law set ambitious targets for controlling private car traffic demand (target: a reduction to 50% of all journeys by 2010 from 62% in 2002) and reducing its related emissions (noise, CO₂, air pollutants) by developing efficient and clean collective transport systems, managing parking supply and fees, promoting intensive use of cycling and supporting development of travel plans by businesses and public institutions. To date, a 6-7% annual increase in demand for transport has been recorded.

The main actions implemented in the PDU are:

- * complete renewal of the bus fleet (150 vehicles) with natural gas buses which will make it one of the cleanest urban bus fleets in Europe.
- * funding dedicated extensions of the public transport network (tramway, bus, tram-bus and rail infrastructures) and increasing frequency, accessibility, coordination with other modes and operating hours.
- * integrated public transport pricing and ticketing for all collective transport networks.
- * voluntary development of travel plans in cooperation with the major employers of the conurbation (13 to date are signed).
- * extension and improvement of the cycling network (300km to date) and development of

cycle hire services.

* integrated parking policy favouring residents, short duration parking for visitors, supervision of parking areas, development of Park and Ride areas (2,500 parking places) close to major railway stations, parking spaces dedicated to bicycles.