



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 11.1.2006
KOM(2005) 718 wersja ostateczna

KOMUNIKAT KOMISJI DO RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

dotyczący strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego

{SEC(2006) 16}

KOMUNIKAT KOMISJI DO RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

dotyczący strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego

1. WSTĘP

Obszary miejskie odgrywają istotną rolę w osiągnięciu celów strategii zrównoważonego rozwoju UE¹. To właśnie na obszarach miejskich wymiary ekologiczny, ekonomiczny i społeczny przenikają się najmocniej². Miasta są miejscem koncentracji wielu problemów związanych z ochroną środowiska, ale są również siłą napędową gospodarki, miejscem gdzie robi się interesy i dokonuje inwestycji. Czterech na pięciu obywateli Europy zamieszkuje obszary miejskie, a stan środowiska miejskiego ma bezpośredni wpływ na jakość ich życia. Wysoka jakość środowiska miejskiego sprzyja priorytetowi Strategii Lizbońskiej „uczynienia Europy bardziej atrakcyjnym miejscem do pracy i inwestowania”. Atrakcyjność miast europejskich przyczyni się do wzmocnienia ich potencjału wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy i z tego też względu miasta mają kluczowe znaczenie dla wdrażania Agendy Lizbońskiej³.

Jednak wzrastają obawy co do stanu europejskiego środowiska miejskiego. Wyzwania w zakresie ochrony środowiska, przed którymi stają miasta, niosą za sobą istotne skutki dla zdrowia ludzkiego, jakości życia mieszkańców miast oraz wyników gospodarczych samych miast. Szósty program działań w zakresie środowiska naturalnego wymagał opracowania strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego mającej na celu „sprzyjanie lepszej jakości życia poprzez zintegrowane podejście skoncentrowane na obszarach miejskich” oraz sprzyjanie „wysokiej jakości życia i pomyślności społecznej mieszkańców poprzez zapewnienie środowiska, w którym poziom zanieczyszczeń nie powoduje szkodliwych skutków dla zdrowia ludzkiego oraz środowiska, jak również poprzez wspieranie zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich”.

Zgodnie z szóstym programem działań w zakresie środowiska naturalnego, Komisja przedstawiła, w komunikacie śródkresowym⁴, swą wstępną analizę wyzwań, przed którymi stają obszary miejskie, i zasugerowała, aby w zakresie czterech priorytetowych tematów - gospodarki miejskiej, zrównoważonego rozwoju transportu, budownictwa i planowania urbanistycznego - podjąć działania, takie jak wdrażanie dobrych praktyk oraz wykonywanie ewentualnych zobowiązań UE do przyjęcia programów na poziomie lokalnym. Odbyły się szeroko zakrojone konsultacje z zainteresowanymi stronami oraz przeprowadzono dogłębną analizę możliwych metod działania, których wyniki stanowią podstawę niniejszej strategii.

¹ COM(2001)264

² Jest to odzwierciedlone w Porozumieniu z Bristolu:
<http://www.odpm.gov.uk/index.asp?docid=1162287>

³ COM(2005)330

⁴ „W kierunku strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego” COM(2004)60

2. WYZWANIA W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZED KTÓRYMI STAJĄ OBSZARY MIEJSKIE

Większość miast staje w obliczu podstawowego zbioru problemów w zakresie ochrony środowiska, takich jak niska jakość powietrza, duży ruch drogowy i zatory, wysokie poziomy hałasu panującego w otoczeniu, niska jakość stanu środowiska architektonicznego, opuszczona ziemia, emisje gazów cieplarnianych, bezładna zabudowa miejska, wytwarzanie odpadów i ścieków.

Przyczyny problemów tkwią w zmianach stylu życia (wzrastająca zależność od własnego samochodu, wzrost jednoosobowych gospodarstw domowych, wzrastająca eksploatacja zasobów na mieszkańca) oraz zmianach demograficznych, które muszą być uwzględnione przy opracowywaniu rozwiązań. Rozwiązania te muszą wybiegać w przyszłość i uwzględniać aspekty związane z zapobieganiem zagrożeniom, takie jak przewidywanie skutków zmiany klimatu (na przykład częstsze powodzie) lub postępujące ograniczanie uzależnienia od paliw kopalnych.

Problemy związane z ochroną środowiska w miastach są szczególnie złożone, gdyż ich przyczyny są ze sobą wzajemnie powiązane. Inicjatywy na poziomie lokalnym zmierzające do rozwiązania jednego problemu mogą prowadzić do powstania nowych problemów w innym miejscu i mogą być sprzeczne z politykami na poziomie krajowym czy też regionalnym. Na przykład, wzrost transportu prywatnego spowodowany decyzjami w zakresie użytkowania gruntów (na przykład o budowie parkingów w centrum miasta) może osłabić polityki zmierzające do poprawy jakości powietrza realizowane poprzez zakup nieszkodliwych dla środowiska autobusów. Problemy związane z niską jakością stanu środowiska architektonicznego wynikają często z leżących u ich podstawy problemów społeczno-ekonomicznych.

Powszechnie uznaje się, iż władze lokalne, które odnoszą największe sukcesy, korzystają z podejść zintegrowanych w zarządzaniu środowiskiem miejskim poprzez przyjmowanie długoterminowych i średnioterminowych planów działań, w których związki pomiędzy różnymi politykami i obowiązkami, w tym także na różnych poziomach administracyjnych, podlegają szczegółowej analizie (zobacz załącznik). Obowiązki nałożone na poziomie lokalnym, regionalnym, krajowym lub europejskim (na przykład użytkowanie gruntów, hałas, jakość powietrza) mogą być wdrażane bardziej efektywnie na poziomie lokalnym, jeżeli są włączone do lokalnych ram zarządzania strategicznego.

3. WARTOŚĆ DODANA DZIAŁAŃ NA POZIOMIE UE

Władze lokalne odgrywają decydującą rolę w poprawianiu stanu środowiska miejskiego. Zróżnicowanie pod względem historii, geografii, klimatu, warunków administracyjnych i prawnych wymaga opracowania lokalnych, dostosowanych do indywidualnych warunków rozwiązań dla środowiska miejskiego. Zastosowanie zasady pomocniczości, zgodnie z którą działania powinny być podjęte na najbardziej efektywnym poziomie, również przemawia za tym, aby działania prowadzone były na poziomie lokalnym.

Niemniej jednak, środowisko miejskie potrzebuje działań na wszystkich poziomach - zarówno władze krajowe i regionalne, jak i UE, mają tutaj do odegrania swoją rolę.

W niektórych miastach wiele rozwiązań już istnieje, ale nie są one wystarczająco rozpowszechniane czy wykonywane. UE może najlepiej wspomagać Państwa Członkowskie poprzez wspieranie europejskich dobrych praktyk, ułatwianie ich powszechnego stosowania w całej Europie oraz wspieranie efektywnej współpracy i wymiany doświadczeń pomiędzy miastami. Unia może zaoferować wsparcie finansowe dla inwestycji celem spełnienia priorytetów w zakresie ochrony środowiska i wspierać rozwój możliwości w zakresie ochrony środowiska poprzez udostępnienie funduszy na badania i szkolenia, poprzez opracowanie odpowiednich wytycznych oraz wsparcie ustanawiania krajowych punktów doradztwa dla miast.

Istotne jest, aby Państwa Członkowskie wykorzystywały możliwości na poziomie UE, na co zwraca się uwagę w niniejszej strategii, dla dobra władz lokalnych. Państwa Członkowskie zachęca się również do wsparcia władz lokalnych w osiąganiu celów niniejszej Strategii poprzez promowanie ścisłej współpracy i koordynacji pomiędzy odpowiednimi organami administracyjnymi w celu określenia efektywnych rozwiązań dla ich miast i regionów.

Ocenę problemów związanych ze środowiskiem miejskim, potrzebę podjęcia działań na wszystkich poziomach oraz wartość dodaną zaangażowania na poziomie UE podzieliły wszystkie zainteresowane strony, w tym także Państwa Członkowskie⁵ podczas szeregu odbytych konsultacji. Komisja zbadała różne opcje, w tym potrzebę stworzenia przepisów prawnych zapewniających zintegrowane zarządzanie na poziomie lokalnym (zobacz ocenę oddziaływania). Niemniej jednak, uwzględniając zróżnicowanie obszarów miejskich oraz istniejących obowiązków krajowych, regionalnych i lokalnych oraz trudności związane z ustanowieniem wspólnych norm we wszystkich sprawach dotyczących środowiska miejskiego, zdecydowano, że prawodawstwo nie będzie najlepszą drogą do osiągnięcia celów niniejszej strategii. Większość Państw Członkowskich i władz lokalnych wsparło to podejście, kwestionując potrzebę wiążących zobowiązań wobec UE dotyczących zarządzania środowiskiem i planów transportu miejskiego.

4. CELE NINIEJSZEJ STRATEGII

Środki proponowane w ramach niniejszej strategii mają na celu przyczynienie się do lepszego wykonywania istniejących polityk i prawodawstwa UE w zakresie środowiska na poziomie lokalnym poprzez wspieranie i zachęcanie władz lokalnych do przyjęcia bardziej zintegrowanego podejścia do gospodarki miejskiej oraz poprzez zachęcanie Państw Członkowskich do wspierania tego procesu i wykorzystywania możliwości oferowanych na poziomie UE.

Jeżeli strategia zostanie wdrożona na wszystkich poziomach, przyczyni się ona ostatecznie do poprawy jakości środowiska miejskiego, czyniąc z miast miejsca bardziej atrakcyjne i zdrowsze do zamieszkiwania, pracy i inwestowania, oraz zmniejszy szkodliwy wpływ miast na środowisko naturalne, na przykład w zakresie zmian klimatycznych.

⁵ Konkluzje Rady z 14.10.2004.

5. ŚRODKI

Zintegrowane podejście do zarządzania środowiskiem naturalnym na poziomie lokalnym oraz w szczególności do transportu, oparte na efektywnych konsultacjach ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, jest kluczem do skutecznego wykonywania prawodawstwa dotyczącego ochrony środowiska i do uzyskania trwałej poprawy jakości i funkcjonowania środowiska. Istnieje potrzeba wsparcia władz lokalnych w przyjmowaniu tychże technik zarządzania.

5.1. Wytyczne dotyczące zintegrowanego zarządzania środowiskiem

Przyjęcie zintegrowanego podejścia do zarządzania środowiskiem miejskim pomaga zapobiegać rozbieżnościom pomiędzy szeregiem polityk i inicjatyw, które mają zastosowanie na obszarach miejskich, oraz pomaga uzyskać długofalową wizję rozwoju miasta. Poza dobrowolnymi inicjatywami Agendy Lokalnej 21 i zobowiązań z Aalborg⁶, szereg Państw Członkowskich ustanowiło przepisy prawne lub wprowadziło mechanizmy nakładające obowiązek zintegrowanego zarządzania środowiskiem miejskim⁷.

Zintegrowane podejścia prowadzą do możliwości lepszego planowania oraz przynoszą bardziej znaczące wyniki. Jasno określone cele, zadania, przyjęte obowiązki, procedury monitorowania postępu, konsultacje publiczne, przegląd, audyt oraz sprawozdawczość to elementy zasadnicze dla skutecznego wdrażania środków. Wiele miast, które odniosły sukces, wprowadziło systemy zarządzania środowiskiem takie jak EMAS czy ISO 14001 w celu zapewnienia osiągnięcia celów polityki oraz kontroli publicznej poczynionych postępów. Ważne są kampanie informacyjne dotyczące osiągniętych postępów (na przykład „Europejski tydzień mobilności”).

Komisja zdecydowanie zaleca władzom lokalnym podjęcie niezbędnych kroków celem większego wykorzystania zintegrowanego zarządzania na szczeblu lokalnym i zachęca władze krajowe i regionalne do wsparcia tego procesu.

W 2006 r. Komisja dostarczy wytyczne o charakterze technicznym dotyczące zintegrowanego zarządzania środowiskiem, wykorzystując doświadczenia oraz podając przykłady dobrych praktyk. Komisja odniesie się do najważniejszych przepisów prawnych UE, na przykład dyrektyw dotyczących powietrza, hałasu, wody, efektywności energetycznej i odpadów.

5.2. Wytyczne dotyczące planów zrównoważonego transportu miejskiego

Transport miejski ma bezpośredni wpływ na zanieczyszczenie powietrza, hałas, korki drogowe oraz emisje dwutlenku węgla i ma on zasadnicze znaczenie dla mieszkańców miast i biznesu. Przyjęcie i wykonanie planów zrównoważonego transportu miejskiego jest obowiązkowe w niektórych Państwach Członkowskich⁸. Niektóre miasta dobrowolnie przyjmują plany w celu poprawienia jakości życia lub

⁶ www.aalborgplus10.dk

⁷ Belgia (Flandria), Dania, Francja, Węgry, Polska, Słowenia: prawodawstwo; Cypr, Republika Czeska: rozważanie mechanizmów; Zjednoczone Królestwo: niektóre elementy.

⁸ Francja, Zjednoczone Królestwo: prawodawstwo; Cypr, Republika Czeska: rozważanie mechanizmów; Włochy: niektóre elementy.

też w celu spełnienia norm UE dotyczących ochrony zdrowia ludzkiego (na przykład jakość powietrza).

Efektywne planowanie transportu wymaga długofalowej wizji w celu zaplanowania wymogów finansowych dotyczących infrastruktury i pojazdów, w celu opracowania programów zachęt dla wsparcia wysokiej jakości transportu publicznego, bezpiecznej jazdy rowerem i spacerowania oraz w celu koordynacji z planami zagospodarowania gruntów na właściwych szczeblach administracyjnych. Planowanie transportu winno uwzględniać bezpieczeństwo i ochronę, dostęp do towarów i usług, zanieczyszczenie powietrza, hałas, emisje gazów cieplarnianych i zużycie energii, użytkowanie gruntów oraz winno obejmować transport pasażerski i towarowego, jak również wszelkie formy transportu. Rozwiązania muszą być dostosowane do potrzeb, oparte na szerokich konsultacjach z opinią publiczną oraz zainteresowanymi stronami, a cele muszą odzwierciedlać lokalną sytuację. Komisja zdecydowanie zaleca władzom lokalnym opracowanie i wdrożenie planów zrównoważonego transportu miejskiego.

W 2006 r. Komisja dostarczy wytyczne o charakterze technicznym dotyczące głównych aspektów planów transportu opartych na zaleceniach grupy roboczej ekspertów z 2004 r.⁹ oraz da przykłady dobrych praktyk.

5.3. Wsparcie dla wymiany dobrych praktyk w całej UE

Zwiększenie dostępu władz lokalnych do istniejących rozwiązań jest istotne dla umożliwienia im uczenia się od siebie nawzajem oraz opracowywania rozwiązań dostosowanych do ich konkretnej sytuacji. Informacje muszą być dobrze ustrukturyzowane, łatwo dostępne oraz poparte przez odpowiednich ekspertów.

5.3.1. Współpraca i projekty demonstracyjne

Wymiana doświadczeń pomiędzy władzami lokalnymi finansowana przez Komisję w ramach „wspólnotowych ram współpracy”¹⁰ pokazała, iż wiele zalet ma wspólna praca nad opracowaniem rozwiązań dla każdej lokalnej sytuacji, w oparciu o doświadczenia i trudności każdej ze stron. Komisja proponuje dalsze wspieranie porównywalnych działań w ramach nowego rozporządzenia LIFE+¹¹. Polityka spójności¹² oraz program ramowy w dziedzinie badań stworzą podobne możliwości, jak również zapewnią projekty demonstracyjne dotyczące szeregu kwestii związanych ze środowiskiem miejskim.

Poprzez te instrumenty Komisja zaoferuje wsparcie procesu wymiany dobrych praktyk oraz projektów demonstracyjnych dotyczących kwestii związanych ze środowiskiem miejskim dla władz regionalnych. Zachęca się Państwa Członkowskie, władze regionalne i lokalne do korzystania z tych możliwości.

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

¹⁰ Decyzja 1411/2001/WE

¹¹ COM(2004)621

¹² COM(2004)495

5.3.2. Sieć krajowych ośrodków zajmujących się sprawami miejskimi

Władze lokalne zgłaszają problemy związane z dostępem do informacji na temat inicjatyw, które dały obiecujące wyniki. Większość dobrych praktyk nie jest oceniana niezależnie i nie jest dostępna w jednym miejscu. W odpowiedzi na zapytania ze strony władz lokalnych Komisja, w ramach programu URBACT, współfinansuje pilotażową sieć krajowych ośrodków („Europejska Platforma Wiedzy”¹³) w celu zapewnienia uporządkowanych i sprawdzonych informacji na temat kwestii społecznych, ekonomicznych i ekologicznych na obszarach miejskich.

Pod koniec 2006 r. Komisja dokona oceny sieci pilotażowej oraz rozważy, czy można ją będzie wykorzystać jako element „europejskiego programu ramowego na rzecz wymiany doświadczeń w zakresie rozwoju miejskiego” w ramach proponowanej polityki spójności 2007-2013.

5.4. Portal internetowy Komisji dla władz lokalnych

Obecnie, komunikaty, wyniki badań, prace oraz wytyczne znajdujące się w sferze zainteresowania władz lokalnych są udostępnione na różnych stronach internetowych Komisji, co utrudnia odszukanie tych informacji.

W ramach planu działania na rzecz poprawy komunikacji europejskiej¹⁴ Komisja bada możliwość opracowania portali tematycznych na stronie internetowej Europa dla pewnych odbiorców-specjalistów. Portal zawierałby odnośniki do wszelkich istotnych informacji oraz poprawiłby przepływ informacji.

Komisja dokona oceny wykonalności utworzenia portalu tematycznego dla władz lokalnych.

5.5. Szkolenie

Wiele władz lokalnych wyraziło potrzebę nabycia konkretnych umiejętności w celu przyjęcia zintegrowanego podejścia do zarządzania, obejmującego współpracę międzysektorową oraz szkolenie na temat szczegółowego prawodawstwa dotyczącego środowiska, efektywny udział opinii publicznej oraz wspieranie zmian zachowania mieszkańców.

Zainteresowane strony uznają bezpośrednie szkolenie z udziałem władz krajowych, regionalnych i lokalnych za najbardziej wartościową metodę nauki. Proponuje się, aby przyszłe rozporządzenie LIFE+ wspierało lokalne możliwości w zakresie udzielania pomocy przy wykonywaniu polityki dotyczącej środowiska. Wsparcie może obejmować programy wymiany dla urzędników władz lokalnych.

Wniosek Komisji dotyczący Europejskiego Funduszu Społecznego¹⁵ daje również możliwości wzmocnienia efektywności administracji publicznych na szczeblu regionalnym i lokalnym.

¹³ Platformie przewodzi holenderskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych przy udziale 15 Państw Członkowskich.

¹⁴ Sec(2005)985

¹⁵ COM(2004)493

Komisja wykorzysta nowe rozporządzenie LIFE+ oraz inne instrumenty do wsparcia rozwoju możliwości władz lokalnych i regionalnych w zakresie kwestii związanych z gospodarką miejską oraz zachęca Państwa Członkowskie do inicjowania takich działań.

5.6. Korzystanie z innych wspólnotowych programów wsparcia

Dla osiągnięcia swoich celów, strategia będzie również musiała korzystać z możliwości, jakie dają inne polityki.

5.6.1. Polityka Spójności

Wnioski Komisji dotyczące Funduszu Spójności¹⁶ oraz funduszy strukturalnych¹⁷ na lata 2007-2013 zawierają znaczące możliwości wsparcia dla podejmowania priorytetowych kwestii związanych ze środowiskiem na obszarach miejskich (na przykład kwestii dotyczących gospodarki odpadami, oczyszczania ścieków miejskich, jakości powietrza, czystego publicznego transportu miejskiego, efektywności energetycznej, rekultywacji zanieczyszczonych gruntów oraz zintegrowanych strategii na rzecz rewaloryzacji miast).

Komisja zdecydowanie zachęca Państwa Członkowskie do korzystania z tych możliwości rozwiązywania problemów, przed którymi stają ich obszary miejskie, oraz nadania krajowym strategicznym ramom odniesienia odpowiedniego wymiaru miejskiego.

5.6.2. Badania

Prowadzi się już wiele badań unijnych dotyczących kwestii związanych ze środowiskiem¹⁸, a działania 5.3-5.4 przyczynią się do poprawy ich rozpowszechniania. Wniosek Komisji dotyczący 7. programu ramowego w dziedzinie badań¹⁹ stwierdza, iż za niezbędne uważa się dalsze badania nad innowacyjną gospodarką miejską, rekultywacją środowiska stworzonego przez człowieka wraz z dziedzictwem kulturowym, zagrożeniami środowiskowymi, efektywnością energetyczną, czystymi pojazdami oraz paliwami alternatywnymi, mobilnością, bezpieczeństwem i ochroną.

¹⁶ COM(2004)494

¹⁷ COM(2004)495

¹⁸ Na przykład 145 projekty „Miasto Jutra i Dziedzictwo Kulturowe”

¹⁹ COM(2005)119

Komisja zaoferuje wsparcie dla dalszych badań w dziedzinie polityki miejskiej oraz aktywnie zaangażuje władze lokalne, jak również poczyni wysiłki, aby opracowane dla nich materiały były dostępne w wielu językach celem ułatwienia korzystania z nich na szczeblu lokalnym.

6. EFEKTY SYNERGII Z INNYMI POLITYKAMI

Niniejsza strategia dotyczy różnych mediów środowiskowych i obejmuje wiele kwestii związanych ze środowiskiem. Przyczyni się ona do wdrożenia priorytetów szóstego programu działań w zakresie ochrony środowiska oraz innych polityk dotyczących środowiska, w tym także pozostałych strategii tematycznych.

Różne polityki dotyczące środowiska (jakości powietrza, hałasu itp.) przewidują sporządzanie planów łagodzenia. Umieszczając te plany w kontekście zintegrowanego systemu lokalnego, jak proponuje się w niniejszej strategii, można doprowadzić do stworzenia synergii pomiędzy wieloma obszarami polityki, co da lepsze wyniki zarówno dla środowiska jak i dla całokształtu jakości życia na obszarze miejskim.

6.1. Zmiany klimatyczne

Obszary miejskie mają istotne zadania do spełnienia związane z dostosowaniem do zmian klimatycznych oraz zmniejszeniem emisji gazów cieplarnianych.

Obszary miejskie są podatne na skutki zmian klimatycznych, takie jak powódzie, fale gorąca, częstsze i poważniejsze niedobory wody. Zintegrowane plany gospodarki miejskiej winny obejmować środki na rzecz ograniczania **zagrożeń środowiskowych**, aby umożliwić obszarom miejskim lepsze radzenie sobie z takimi zmianami.

Obszarami priorytetowymi władz lokalnych, mającymi przyczynić się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, są transport i budownictwo.

Powszechniejsze wprowadzanie **planów zrównoważonego transportu miejskiego** obejmujących szczegółowe środki na rzecz niskiej emisji dwutlenku węgla oraz efektywne energetycznie pojazdy pomogą ograniczyć emisje gazów cieplarnianych na poziomie lokalnym.

Zrównoważone budownictwo poprawia efektywność energetyczną przy jednoczesnym zmniejszeniu emisji dwutlenku węgla. Władze lokalne mogą wspierać takie metody poprzez podnoszenie świadomości, w możliwych przypadkach ustanawianie i egzekwowanie norm oraz przyjmowanie dobrych praktyk dla swoich własnych budynków oraz budynków, które oddają do użytku w drodze zamówień publicznych uwzględniających potrzeby ochrony środowiska. W tym kontekście, modernizacja istniejących budynków ma istotne znaczenie. Komisja zdecydowanie zachęca Państwa Członkowskie, władze regionalne i lokalne do opracowania programów wspierających zrównoważone budownictwo w ich miastach.

W celu promowania efektywności energetycznej oraz wykorzystania energii odnawialnej wśród zainteresowanych osób na szczeblu regionalnym i lokalnym,

Komisja będzie również nadal prowadzić, w ramach wsparcia swojej **polityki energetycznej**, program „Inteligenta Energia w Europie”²⁰. Zielona Księga w sprawie efektywności energetycznej²¹ stawia pytanie, czy stosowanie dyrektywy w sprawie charakterystyki energetycznej budynków²² powinno zostać rozszerzone na mniejsze budynki w przypadku renowacji.

Aby umożliwić **porównywanie budynków** w całej Europie i zachęcić do **wymiany dobrych praktyk**, Komisja upoważniła Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) do opracowania metod oceny wpływu budynków na środowisko (wykraczającej poza efektywność energetyczną)²³.

6.2. Przyroda i bioróżnorodność

Zrównoważone planowanie urbanistyczne (odpowiednie plany zagospodarowania gruntów) pomoże ograniczyć bezładną zabudowę miejską oraz utratę naturalnych siedlisk i bioróżnorodności. Zintegrowane zarządzanie środowiskiem miejskim winno wspierać zrównoważone polityki zagospodarowania gruntów, które zapobiegają bezładnej zabudowie miejskiej i ograniczają nieprzepuszczalność gleby, obejmują **promocję bioróżnorodności miejskiej** oraz podnoszą świadomość mieszkańców miast.

Strategia tematyczna w sprawie **ochrony gleb**, będąca w trakcie opracowywania, prawdopodobnie zajmie się rekultywacją i ponownym wykorzystaniem terenów przemysłowych oraz planowaniem przestrzennym charakteryzującym się oszczędzaniem przestrzeni w celu zredukowania nieprzepuszczalności gleby oraz zapewnienia jej racjonalnego wykorzystania.

6.3. Środowisko i jakość życia

Plany zrównoważonego transportu miejskiego pomogą zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza i hałas oraz zachęcą do korzystania z jazdy rowerem czy też spacerowania, przyczyniając się w ten sposób do poprawy **stanu zdrowia** i zmniejszeniu otyłości. Metody zrównoważonego budownictwa pomogą w promocji komfortu, bezpieczeństwa, dostępności i przyczynią się do ograniczenia wpływu wewnętrznego i zewnętrznego zanieczyszczenia powietrza na stan zdrowia, w szczególności pyłu z systemów grzewczych.

Obowiązujące prawodawstwo dotyczące **jakości powietrza**²⁴ wymaga opracowania planów w przypadku, gdy wartości graniczne są lub mogą być przekroczone. Sytuacje takie mają miejsce w wielu miastach, w szczególności jeżeli chodzi o zanieczyszczenie pyłem (PM₁₀) pochodzące głównie z ruchu ulicznego i spalarni. W kontekście opracowanej strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczeń powietrza²⁵,

²⁰ Efektywność energetyczna w budynkach i w przemyśle (SAVE), kogeneracja energii cieplnej i elektrycznej, nowe i odnawialne źródła energii elektrycznej, cieplnej i biopaliw (ALTENER), energetyczne aspekty transportu (STEER).

²¹ COM(2005)265

²² Dyrektywa 2002/91/WE

²³ Mandat CEN M/350

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

²⁵ COM(2005)446

Komisja rozważy cele i środki²⁶ ukierunkowane na ograniczenie zanieczyszczeń pyłem i ozonem, w tym także środki wspólnotowe związane z transportem, nowymi pojazdami oraz małymi spalarniami. Osiągnięcie wspólnotowych celów w zakresie jakości powietrza wymaga zintegrowanego podejścia z udziałem władz miejskich. Plany zrównoważonego transportu miejskiego oraz lepsze zintegrowane zarządzanie obszarami miejskimi, w tym także okręgowe ciepłownictwo, mogą pomóc miastom w sprostaniu tym zobowiązaniom.

Transport odgrywa znaczącą rolę w kontekście zmian klimatycznych, jakości powietrza oraz zrównoważonego rozwoju. Komisja rozważy szeroki zakres działań zmierzających do poprawy stanu środowiska miejskiego, w tym również nowe normy dla pojazdów (EURO 5, EURO VI), zastanowi się nad środkami na rzecz wspierania szerszego użycia zróżnicowanych opłat na obszarach wrażliwych ekologicznie oraz wyznaczania stref niskich emisji z ograniczeniami dla transportu powodującego zanieczyszczenia. Komisja niedawno przyjęła wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie zamówień organów publicznych na czyste pojazdy²⁷.

W ramach przeglądu wspólnej polityki transportowej²⁸, Komisja zajmie się potrzebą podjęcia dalszych działań w zakresie transportu miejskiego, szczególnie poprzez zbadanie roli, jaką w miastach pełnią pojazdy prywatne, a także możliwości poprawy jakości transportu publicznego.

Komisja zamierza nadal finansować inicjatywę CIVITAS²⁹, która pomaga miastom w osiągnięciu znaczącej zmiany w podziale na poszczególne rodzaje transportu, w działaniach na rzecz korzystania z czystych pojazdów oraz w przeciwdziałaniu zatorom ulicznym. CIVITAS wspiera także szkolenia, wymianę informacji oraz upowszechnianie wyników.

Mapy hałasu oraz plany działania dotyczące **poziomu hałasu w środowisku** są wymagane prawem UE³⁰ celem ograniczenia hałasu na głównych obszarach miejskich, gdzie poziom narażenia może pociągać za sobą szkodliwe skutki dla zdrowia ludzkiego oraz celem ochrony obszarów ciszy przed wzrostem poziomu hałasu. Plany zrównoważonego transportu miejskiego pomogą w spełnieniu tych wymogów poprzez rozpoznanie środków ograniczenia hałasu pochodzącego z transportu miejskiego.

6.4. Zrównoważona eksploatacja zasobów naturalnych

Strategia tematyczna w sprawie zrównoważonej eksploatacji zasobów naturalnych³¹ podkreśli znaczenie eksploatacji zasobów naturalnych w efektywny sposób, który przyczynia się do ograniczenia skutków dla środowiska. Lepsza gospodarka miejska może przyczynić się do ograniczenia skutków codziennej eksploatacji zasobów takich jak energia i woda. Zapobieganie bezładnej zabudowie miejskiej poprzez tworzenie sieci osadniczych o zwartej zabudowie i mieszanym przeznaczeniu

²⁶ Środki te będą podlegały ocenie oddziaływania.

²⁷ COM(2005)634

²⁸ COM(2001)370

²⁹ www.civitas-initiative.org

³⁰ Dyrektywa 2002/49/WE

³¹ COM(2005)670

zapewnia korzyści dla środowiska w zakresie gospodarki gruntami, transportu oraz ogrzewania, przyczyniając się do mniejszego zużycia zasobów na mieszkańca.

Proponowana dyrektywa w ramach strategii tematycznej z zakresu **zapobiegania powstawaniu odpadów i ich recyklingu**³² wyjaśnia obowiązek Państw Członkowskich dotyczący opracowania programów zapobiegania powstawaniu odpadów na najbardziej odpowiednim poziomie geograficznym. Zintegrowane zarządzanie środowiskiem miejskim winno obejmować lokalne środki zapobiegania powstawaniu odpadów.

7. BUDOWANIE BAZY WIEDZY – POSTĘP MONITOROWANIA

W celu monitorowania skuteczności niniejszej strategii potrzebne są aktualne i dostępne dane miejskie. Komisja, z pomocą EOG oraz w ścisłej współpracy z Państwami Członkowskimi, będzie pracować nad poprawą europejskich danych dotyczących kwestii związanych ze środowiskiem miejskim, nie zwiększając jednocześnie obciążenia władz krajowych, regionalnych czy też lokalnych, w celu dokonania oceny wpływu na środowisko europejskich obszarów miejskich na przestrzeni czasu. Zostanie to zrobione w kontekście INSPIRE (Infrastruktury informacji przestrzennej w Europie) oraz w połączeniu z inicjatywami GEO³³ i GMES³⁴.

W 2006 r. Komisja przeprowadzi kolejny audyt miejski i opublikuje sprawozdanie oparte na wskaźnikach opisujących warunki życia w kilkunastu miastach UE, z uwzględnieniem aspektów ekonomicznych, społecznych i ekologicznych.

8. WNIOSKI

Stworzenie obszarów miejskich wysokiej jakości wymaga ścisłej koordynacji pomiędzy różnymi politykami i inicjatywami oraz lepszej współpracy pomiędzy różnymi szczeblami administracji. Państwa Członkowskie mają obowiązek udzielenia pomocy władzom regionalnym i lokalnym w celu poprawy funkcjonowania miast w ich krajach z punktu widzenia ochrony środowiska. Środki wsparcia, jakie zapewnia niniejsza strategia, powinny pomóc władzom lokalnym oraz innym zainteresowanym stronom rozpoznawać środki odpowiednie dla ich konkretnej sytuacji oraz korzystnie wpłynąć na wymianę informacji w całej UE. Mogą one również pomóc w działaniach na rzecz dobrych praktyk w zakresie zarządzania środowiskiem miejskim poza obszarem UE (na przykład, inicjatywa „Zielone Miasto” w ramach Programu NZ w zakresie ochrony środowiska³⁵).

Państwa Członkowskie, władze lokalne i regionalne oraz inne zainteresowane strony będą zaproszone do przedstawienia swoich poglądów na temat wpływu środków zawartych w niniejszej strategii w trybie regularnym, jak również w ramach szerszego procesu konsultacji w roku 2009. Poglądy te wraz z dostępnymi danymi na

³² COM(2005)667

³³ Grupa do obserwacji Ziemi

³⁴ COM(2004)65

³⁵ www.wed2005.org

temat wpływu miast na środowisko zostaną poddane ocenie w ramach przeglądu szóstego programu działań w zakresie środowiska naturalnego w roku 2010, kiedy to zostanie rozważona potrzeba zastosowania dalszych środków.

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.