



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 11.1.2006  
KOM(2005) 718 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET  
OCH EUROPAPARLAMENTET**

**om Den temainriktade strategin för stadsmiljön**

**{SEC(2006) 16}**

# MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

## om Den temainriktade strategin för stadsmiljön

### 1. INLEDNING

Stadsområdena spelar en viktig roll när det gäller att uppnå målen i EU:s strategi för hållbar utveckling<sup>1</sup>. Det är i stadsområdena som miljö och ekonomi och sociala aspekter konfronteras tydligast med varandra<sup>2</sup>. I städerna koncentreras många miljöproblem, men städerna är också ekonomiska drivhus, ställen där det görs affärer och investeras. Fyra av fem medborgare i EU bor i stadsområden och deras livskvalitet påverkas direkt av stadsmiljön. En god stadsmiljö är viktig också som bidrag till den förnyade Lissabonstrategin: ”att göra Europa mera attraktivt att arbeta och investera i”. Om de europeiska städerna är attraktiva förstärker detta deras potential att skapa tillväxt och arbetstillfällen och städerna är därför en nyckelfaktor när Lissabonagendan skall omsättas i handling<sup>3</sup>.

Det finns emellertid ökande farhågor när det gäller tillståndet hos stadsmiljön i Europa. De miljöutmaningar som städerna står inför har betydande konsekvenser för människors hälsa, för stadsbornas livskvalitet och för den ekonomiska utvecklingen i städerna. I sjätte miljöhandlingsprogrammet efterlystes en temainriktad strategi för stadsmiljön med målet att ”bidra till en bättre livskvalitet genom ett integrerat förhållningssätt med fokus på stadsområden” och att bidra till ”en hög livskvalitet och social välfärd för medborgarna genom att sörja för en miljö där föroreningsnivåerna inte leder till skadliga konsekvenser för människors hälsa eller miljön och genom att stödja en hållbar stadsutveckling”.

I linje med sjätte miljöhandlingsprogrammet utarbetade kommissionen sin inledande analys av de utmaningar som stadsområdena kommer att mötas av i ett underhandsmeddelande<sup>4</sup> och föreslog åtgärder inom fyra prioriterade teman: hållbar stadsförvaltning, hållbara stadstransportsystem, hållbart byggande och hållbar stadsplanering, t.ex. genom systematisk användning av bästa metoder och eventuella skyldigheter i EU-lagstiftningen att utarbeta utvecklingsplaner på lokal nivå. Det har förekommit omfattande samråd med intressenterna och grundliga analyser av de möjliga vägarna framåt, och den här strategin bygger på dessa resultat.

---

<sup>1</sup> KOM(2001) 264.

<sup>2</sup> Detta framgår av Bristolöverenskommelsen: <http://www.odpm.gov.uk/index.asp?docid=1162287>

<sup>3</sup> KOM(2005) 330.

<sup>4</sup> ”Formulering av en temainriktad strategi för stadsmiljö” KOM(2004) 60

## 2. MILJÖUTMANINGAR I STADSOMRÅDEN

De flesta städer har en gemensam kärna av miljöproblem att ta itu med, som dålig luft, trafikproblem och trafikstockningar, höga bullernivåer, dålig kvalitet på byggd miljö, ödelagda områden, utsläpp av växthusgaser, bebyggelsespridning och generering av avfall och avloppsvatten.

Bland orsakerna till problemen finns förändringar i livsstil (större beroende av privatbil, ökning av enpersonshushåll, ökad resursförbrukning per person) och demografiska förändringar, som det måste tas hänsyn till när lösningar utarbetas. Dessa lösningar måste vara förutseende och inbegripa riskförebyggande aspekter som att föregripa effekterna av klimatförändringen (t.ex. ökande förekomst av översvämningar) eller successivt minskat beroende av fossila bränslen.

Miljöproblemen i städerna är särskilt komplexa eftersom orsakerna är beroende av varandra. Lokala initiativ för att lösa ett problem kan leda till nya problem någon annanstans och kan komma i konflikt med den nationella eller den regionala politiken. En politik som går ut på att förbättra luftkvaliteten genom inköp av rena bussar kan undergrävas av en tillväxt av privatbilismen som kommit till stånd som en följd av stadsplaneringsbeslut (t.ex. om byggande av parkeringshus i stadskärnan). Problem med en dålig byggd miljö hör ofta ihop med underliggande socioekonomiska problem.

Det är välkänt och erkänt att framgångsrika lokala förvaltningar har ett integrerat förhållningssätt och utarbetar strategiska åtgärdsplaner på lång sikt, där beroendet mellan olika skyldigheter och verksamhetsområden analyseras i detalj, även där de berör olika administrativa nivåer (se bilaga). Skyldigheter som härrör från lokal, regional eller EU-nivå (t.ex. markanvändning, buller, luftkvalitet) kan lättare genomföras på lokal nivå om de ingår i en integrerad lokal strategisk plan.

## 3. MERVÄRDET I ÅTGÄRDER PÅ EU-NIVÅ

De lokala myndigheterna har en avgörande roll när det gäller att förbättra stadsmiljön. Olika omständigheter när det gäller historia, geografi, klimat och administrativa och rättsliga villkor kräver skräddarsydda lokalt utvecklade lösningar för stadsmiljön. Tillämpning av subsidiaritetsprincipen, som innebär att åtgärderna skall vidtas på den nivå där de ger bäst effekt, innefattar även åtgärder på lokal nivå.

När det gäller stadsmiljön behövs emellertid handling på alla nivåer: både nationella och regionala myndigheter och EU har en roll att spela.

Det finns redan lösningar i många städer, men de är inte genomförda i full utsträckning och kännedomen om dem är inte tillräckligt spridd. Det bästa EU kan göra är att ge stöd till medlemsstaterna och de lokala myndigheterna genom att främja bästa metoder, underlätta att dessa kommer till bred användning i hela Europa och uppmuntra effektiva nätverk och utbyte av erfarenheter mellan städer. EU kan också erbjuda ekonomiskt stöd för miljöprioriteringar och stödja kapacitetsuppbyggnad genom att göra medel tillgängliga för forskning och utbildning

och genom att utveckla adekvat rådgivning och stimulera tillkomsten av nationella rådgivningscentraler i stadsmiljöfrågor.

Det är viktigt att medlemsstaterna till de lokala myndigheternas nytta gör bruk av de möjligheter som erbjuds på EU-nivå och som lyfts fram i den här strategin. De uppmanas också att stödja de lokala myndigheterna i deras strävan att uppnå målen för den här strategin genom att stimulera nära samarbete och samordning mellan de berörda förvaltningsenheterna när det gäller att uppmärksamma fungerande lösningar för städer och regioner.

Bedömningen av stadsmiljöproblemen, av behovet av handling på alla nivåer och av det mervärde som samarbete på EU-nivå kan ge delas av alla intressenter inklusive medlemsstaterna<sup>5</sup> i de många samråd som har hållits. Kommissionen har undersökt olika alternativ, bl.a. huruvida lagstiftning är en önskvärd väg att åstadkomma ett integrerat förhållningssätt på lokal nivå (se konsekvensbedömningen). Mot bakgrund av olikheterna i stadsområdena, de befintliga regionala och lokala skyldigheterna och de svårigheter som föreligger när det gäller att fastställa gemensamma normer för alla stadsmiljöfrågor beslöts det emellertid att lagstiftning inte var bästa sättet att nå målen för den här strategin. De flesta medlemsstaterna och de lokala myndigheterna stödde denna hållning och ifrågasatte behovet av tvingande skyldigheter från EU när det gäller hanteringen av miljöfrågorna och planerna för de lokala kommunikationerna.

#### **4. SYFTET MED STRATEGIN**

De åtgärder som erbjuds inom den här strategin syftar till att medverka till ett bättre genomslag för EU:s lagstiftning och miljöpolitik på lokal nivå genom att stödja och stimulera lokala myndigheter när det gäller att införa en mera integrerad syn på politisk styrning och lokal förvaltning och genom att uppmana medlemsstaterna att stödja denna process och utnyttja de möjligheter som erbjuds på EU-nivå.

Om strategin får genomslag på alla nivåer kommer den att medverka till att förbättra stadsmiljön, göra städerna hälsosammare att leva i, attraktivare att arbeta och investera i och minska städernas negativa påverkan på miljön i stort, t.ex. när det gäller klimatförändringarna.

#### **5. ÅTGÄRDER**

Ett integrerat förhållningssätt, grundat på samråd med alla intressenter, i hanteringen av miljöfrågorna på lokal nivå, och särskilt i fråga om kommunikationerna, är den springande punkten när det gäller att framgångsrikt genomföra miljölagstiftning och uppnå varaktiga miljöförbättringar. Det finns ett behov av att stödja de lokala myndigheterna så att de gör bruk av dessa metoder för styrning och förvaltning.

---

<sup>5</sup> Rådets slutsatser 14.10.2004.

## 5.1. Rådgivning om integrerad förvaltning av miljön

Genom en integrerad förvaltning av stadsmiljön kan konflikter mellan alla de olika verksamhetsplaner och initiativ som tillämpas i stadsområdena undvikas, och en långsiktig vision för stadens utveckling kan komma till stånd. Utöver de frivilliga initiativen Local Agenda 21 och Ålborgåtagandena<sup>6</sup> har många medlemsstater lagstiftat eller vidtagit åtgärder som kräver integrerad förvaltning av stadsmiljön<sup>7</sup>.

Den integrerade ansatsen leder till bättre planering och tydligare resultat. Tydligt angivna mål, ansvarstagande, metoder att mäta utvecklingen, offentligt samråd, granskning, revision och rapportering är av betydelse för att åtgärderna skall få genomslag. Många framgångsrika städer har infört miljöförvaltningssystem av typ EMAS eller ISO 14001 för att förvissa sig om att målen för politiken uppnås och för att ge tillfälle till offentlig granskning av utvecklingen. Informationskampanjer om de förbättringar som uppnås är viktiga (t.ex. European Mobility Week).

Kommissionen rekommenderar starkt att de lokala myndigheterna vidtar de åtgärder som behövs för att integrerad förvaltning skall komma till stånd i större utsträckning på lokal nivå och uppmuntrar nationella och regionala myndigheter att stödja denna process.

Kommissionen kommer under 2006 att tillhandahålla tekniska råd om integrerad miljöförvaltning byggda på gjorda erfarenheter och med exempel på bästa metoder. Hänvisningar kommer att ges till de mest relevanta EU-rättsakterna, t.ex. direktiven om luft, buller, vatten och avfall samt direktivet om energieffektivitet.

## 5.2. Rådgivning om planering för hållbara stadstransportsystem

Stadstransporterna har direkt inverkan på luftföroreningar, buller, trafikstockningar och koldioxidutsläpp och är av fundamental betydelse för medborgare och näringsliv. I vissa medlemsstater<sup>8</sup> är planer för stadstransporterna obligatoriska. Vissa städer utarbetar på frivillig grund planer för att förbättra livskvaliteten i enlighet med EU:s normer om skydd för människors hälsa (t.ex. i fråga om luftkvaliteten).

Funktionell transportplanering kräver en långtidsvision för att man skall lyckas med att planera för ekonomiska resurser för infrastruktur och fordon, för incitamentssystem för offentliga kommunikationer av hög kvalitet, för säker cykel- och gångtrafik och för samordning med planeringen för markanvändning på tillämpliga administrativa nivåer. Transportplaneringen skall ta hänsyn till säkerhet och trygghet, tillgång till varor och tjänster, luftföroreningar, buller, utsläpp av växthusgaser, energiförbrukning och markanvändningsfrågor och omfatta transport av människor och varor med alla transportslag. Lösningarna behöver skraddarsys och baseras på breda samråd med allmänheten och med andra intressenter, och målen måste återspegla de lokala förhållandena. Kommissionen rekommenderar starkt att de lokala myndigheterna utvecklar och genomför planer för hållbara stadstransportsystem.

---

<sup>6</sup> [www.aalborgplus10.dk](http://www.aalborgplus10.dk)

<sup>7</sup> Belgien (Flandern), Danmark, Frankrike, Ungern, Polen, Slovenien: lagstiftning; Cypern och Tjeckien: överväger åtgärder; Storbritannien: vissa inslag.

<sup>8</sup> Frankrike, Storbritannien: lagstiftning; Cypern och Tjeckien: överväger åtgärder; Italien: vissa inslag.

Kommissionen kommer under 2006 att ge exempel på bästa metoder och ge råd om de viktigaste inslagen i transportplaneringen på grundval av de rekommendationer som 2004<sup>9</sup> års expertgrupp har lämnat.

### 5.3. Stöd för utbyte av bästa metoder inom EU

För att de lokala myndigheterna skall kunna lära av varandra och utveckla lösningar som passar deras specifika förhållanden är det viktigt att de får tillgång till information om de lösningar som finns. Denna information måste vara välstrukturerad, lättillgänglig och få stöd av de rätta experterna.

#### 5.3.1. *Nätverksarbete och demonstrationsprojekt*

Utbyte av erfarenheter mellan lokala myndigheter med finansiering från kommissionen enligt gemenskapsramen för samarbete<sup>10</sup> har visat att det finns många fördelar med samverkan när det gäller att utveckla lösningar för olika lokala situationer baserade på erfarenheter och svårigheter i respektive fall. Kommissionen föreslår att fortsatt stöd skall ges till sådan verksamhet enligt den nya förordningen om LIFE+<sup>11</sup>. Sammanhållningspolitiken<sup>12</sup> och ramprogrammet för forskning kommer att innehålla liknande möjligheter inbegripet finansiering av demonstrationsprojekt inom ett antal olika stadsmiljöområden.

Kommissionen kommer att erbjuda stöd för utbyte av bästa metoder och för demonstrationsprojekt inom stadsmiljöområdet för lokala och regionala myndigheter med hjälp av dessa finansieringsmöjligheter. Medlemsstaterna och regionala och lokala myndigheter uppmanas att utnyttja dessa möjligheter.

#### 5.3.2. *Nätverk av nationella kontaktpunkter i stadsmiljöfrågor*

De lokala myndigheterna har rapporterat om svårigheter att få tillgång till information om initiativ som har gett lovande resultat. Bästa metoder är i allmänhet inte tillgängliga och utvärderas normalt inte på ett gemensamt ställe. Inom ramen för URCBAT finansierar kommissionen som ett pilotprojekt ett nätverk av nationella kontaktpunkter (European Knowledge Platform<sup>13</sup>) som ger strukturerad och utvärderad information om sociala, ekonomiska och miljömässiga frågor i stadsmiljöer som svar på önskemål från lokala myndigheter.

<sup>9</sup> [europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/final\\_report050128.pdf](http://europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf)

<sup>10</sup> Beslut 1411/2001/EG.

<sup>11</sup> KOM(2004) 621.

<sup>12</sup> KOM(2004) 495.

<sup>13</sup> Lett av det nederländska inrikesministeriet med 15 medlemsstater som deltagare.

Kommissionen kommer att utvärdera pilotprojektet (i slutet av 2006) och undersöka om det kan användas som en byggsten för a ”European framework programme for the exchange of experience on urban development” inom den föreslagna sammanhållningspolitiken 2007-2013.

#### **5.4. Kommissionens Internetportal för lokala myndigheter**

För närvarande finns meddelanden, forskningsresultat, undersökningar och rådgivning som är av intresse för de lokala myndigheterna tillgängliga på flera olika webbplatser, vilket gör det svårt att finna all denna information.

Som en del av handlingsplanen ”Action plan to improve communicating Europe”<sup>14</sup> undersöker kommissionen möjligheterna att utveckla tematiska portaler på Europa-webbplatsen för särskilda målgrupper. Portalerna skulle innehålla länkar till all relevant information och skulle förbättra informationsflödet.

Kommissionen kommer att överväga möjligheterna att inrätta en tematisk portal för lokala myndigheter.

#### **5.5. Utbildning**

Många lokala myndigheter har förklarat att det behövs särskild kompetens för att övergå till ett integrerat förhållningssätt i förvaltningen med samarbete över traditionella gränser mellan ansvarsområdena. Vidare anser man att det behövs utbildning om miljölagstiftningen, om deltagande från allmänhetens sida och i metoder att stimulera förändringar i medborgarnas beteende.

Utbildning face-to-face med medverkan från nationella, regionala och lokala myndigheter anses av intressenterna vara den bästa inlärningsmetoden. Den kommande LIFE+-förordningen föreslås innehålla bestämmelser om stöd för lokal kapacitetsuppbyggnad för genomförande av miljöpolitiken. Detta kan bl.a. komma att bestå av utbytesprogram för tjänstemän vid lokala myndigheter.

Kommissionens förslag om Europeiska socialfonden<sup>15</sup> innehåller också möjligheter att öka effektiviteten hos regionala och lokala myndigheter.

---

<sup>14</sup> SEK(2005) 985.

<sup>15</sup> KOM(2004) 493.

Kommissionen kommer att använda den nya LIFE+-förordningen och andra instrument för att stödja kapacitetsuppbyggnad i frågor om förvaltning av stadsmiljö vid regionala och lokala myndigheter och uppmanar medlemsstaterna att ta initiativ till sådan verksamhet.

## 5.6. Andra gemenskapsprogram

Den här strategin kommer också att behöva använda sig av möjligheter som ges inom andra politikområden för att nå sina mål.

### 5.6.1. Sammanhållningspolitiken

Kommissionens förslag om Sammanhållningsfonden<sup>16</sup> och strukturfonderna<sup>17</sup> för perioden 2007-2013 innehåller betydande möjligheter till stöd för miljöprioriteringar i stadsområden (t.ex. avfallshantering, avloppsrening, luftkvalitet, rena offentliga kommunikationer, energieffektivitet, återställande av förorenad mark och integrerade strategier för stadsförnyelse).

Kommissionen vill starkt uppmuntra medlemsstaterna att utnyttja de möjligheter som ges att hantera de problem som deras stadsområden har att ta itu med och ge sina nationella strategiska referensramar en rätt avpassad inriktning på stadsmiljön.

### 5.6.2. Forskning

Det utförs redan en hel del forskning<sup>18</sup> om stadsmiljöfrågor och med hjälp av åtgärderna 5.3-5.4 kommer resultatspridningen att förbättras. I kommissionens förslag om sjunde ramprogrammet för forskning och utveckling<sup>19</sup> slås fast att det behövs ytterligare forskning om innovativ förvaltning av stadsmiljön, återställande av den byggda miljön och kulturarvet, miljörisker, energieffektivitet, rena fordon och alternativa bränslen, rörlighet och säkerhet.

Kommissionen kommer att ge ytterligare stöd åt stadsmiljöforskningen och kommer att aktivt engagera de lokala myndigheterna och sträva efter att göra information som utvecklas för dessa tillgänglig på så många språk som möjligt för att underlätta lokal användning.

## 6. SYNERGIER MED ANNAN POLITIK

Den här strategin är tvärssektoriell och berör många miljöområden. Den kommer att medverka till att prioriteringarna i sjätte miljöhandlingsprogrammet och annan miljöpolitik, inklusive de temainriktade strategierna, får genomslag.

<sup>16</sup> KOM(2004) 494.

<sup>17</sup> KOM(2004) 495.

<sup>18</sup> T.ex. 145 projekt inom 'City of Tomorrow & Cultural Heritage'

<sup>19</sup> KOM(2005) 119.

Inom många miljöpolitikområden (luftkvalitet, buller osv.) krävs det planering för att åstadkomma minskningar. Synergieffekter kan uppstå mellan många olika verksamhetsområden genom att dessa planer får ingå i ett lokalt integrerat sammanhang, som vi föreslår i den här strategin, med bättre resultat både för miljön och för livskvaliteten i stort i stadsområdena.

## 6.1. Klimatförändringar

Stadsområdena spelar en viktig roll både när det gäller att anpassa sig till klimatförändringarna och till att minska utsläppen av växthusgaser.

Stadsområdena är känsliga för konsekvenserna av klimatförändringarna, t.ex. översvämningar, värmeböljor och svårare och oftare återkommande vattenbrist. Planerna för integrerad förvaltning av stadsmiljön bör inbegripa åtgärder för att begränsa **miljöriskerna** så att stadsområdena bättre klarar av sådana förändringar.

De lokala myndigheterna bör prioritera områdena transport och byggande för att minska utsläppen av växthusgaser.

Ett större genomslag för **planering för hållbara stadstransportsystem** som inbegriper särskilda åtgärder för att minska koldioxidutsläppen och ökad användning av energieffektiva fordon kommer att bidra till att utsläppen av växthusgaser minskar lokalt.

**Hållbart byggande** förbättrar energieffektiviteten med en motsvarande minskning av koldioxidutsläppen. De lokala myndigheterna kan stimulera användning av sådana metoder och tekniker genom att höja medvetenheten, genom att så ofta det går införa normer och se till att de efterlevs och genom att, för sina egna byggnader och för byggnader som de beställer, tillämpa bästa metoder genom grön offentlig upphandling. I det här sammanhanget är upprustning av befintliga byggnader av stor betydelse. Kommissionen uppmanar medlemsstaterna och de regionala och lokala myndigheterna att utarbeta program för hållbart byggande i sina städer.

Kommissionen kommer också att fortsätta främja energieffektivitet och användning av förnybara bränslen som ett led i sin energipolitik med tillämpning av programmet Intelligent energi för Europa<sup>20</sup>. I grönboken om effektivare energiutnyttjande<sup>21</sup> ställs frågan om inte direktivet om byggnaders energiprestanda<sup>22</sup> skall utsträckas till gälla mindre byggnader vid renovering.

För att ge möjlighet att **jämföra byggnader** över hela Europa och främja **utbyte av bästa metoder** har kommissionen gett CEN (Europeiska standardiseringskommittén) i uppdrag att utarbeta metoder att bedöma integrerade miljöprestanda (integrated environmental performance) hos byggnader (i vidare bemärkelse än energieffektivitet)<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup> Energieffektivitet i byggnader och industrin (SAVE), kraftvärmeproduktion, nya och förnybara energikällor för elproduktion, uppvärmning, biobränslen (ALTENER), energianvändning inom transportsektorn (STEER).

<sup>21</sup> KOM(2005) 265.

<sup>22</sup> Direktiv 2002/91/EG.

<sup>23</sup> CEN Mandate M/350.

## 6.2. Natur och biologisk mångfald

En **hållbar stadsplanering** kan hjälpa till att minska bebyggelsespridningen och förlust av naturliga livsmiljöer och biologisk mångfald. *En integrerad förvaltning av stadsmiljön* bör kunna leda till en hållbar markanvändning som undviker bebyggelsespridning och förhindrar marktätning och som *inbegriper skydd för den biologiska mångfalden i stadsmiljön och medvetandegör stadsborna*.

Den temainriktade strategin för **markskydd**, som är under utarbetande, kommer att inriktas på återställande och återanvändning av tidigare exploaterad mark och på utrymmesbesparande fysisk planering med syftet att minska marktätningen och säkerställa ett rationellt bruk av marken.

## 6.3. Miljö och livskvalitet

Hållbart planerade stadstransportsystem kommer att medverka till att minska luftföroreningar och buller och uppmuntra promenader och cykelåkning, vilket är **hälsobefrämjande** och bidrar till minskad fetma. Hållbart byggande kommer att främja bekvämlighet, säkerhet och tillgänglighet och minska ohälsoeffekterna av luftföroreningar inomhus och utomhus, särskilt när det gäller partiklar från uppvärmningssystemen.

Den nuvarande lagstiftningen om **luftkvalitet**<sup>24</sup> kräver att planer skall upprättas om gränsvärden överskrids eller riskerar att överskridas. Den situationen föreligger i många städer, särskilt för partikelutsläpp (PM<sub>10</sub>) som härrör från vägtrafiken eller från förbränningsanläggningar. Kommissionen kommer inom ramen för den temainriktade strategin för luftföroreningar<sup>25</sup> att överväga mål och åtgärder<sup>26</sup> som syftar till att begränsa partikel- och ozonföroreningar; den strategin inbegriper också gemenskapsåtgärder som berör transporter, nya fordon och små förbränningsanläggningar. För att uppnå gemenskapens mål för luftkvalitet krävs det ett integrerat angreppssätt med aktivt deltagande från de lokala stadsmyndigheterna. Planering för hållbara stadstransportsystem och en bättre integrerad förvaltning i stadsområdena, omfattande bl.a. fjärrvärme, kan hjälpa städerna att fullgöra sina skyldigheter.

**Transporter** har en avgörande roll när det gäller klimatförändringarna, luftkvaliteten och en hållbar utveckling. Kommissionen kommer att överväga en bred uppsättning åtgärder som kan bidra till att förbättra stadsmiljön. Dessa omfattar bl.a. nya fordonsnormer (EURO 5, EURO VI). Kommissionen kommer vidare att överväga åtgärder för att i större utsträckning använda differentierade avgifter i känsliga miljöer och för att avgränsa områden med krav på små utsläpp (lågutsläppszoner – low-emission zones) med restriktioner för förorenande transporter. Kommissionen har nyligen antagit ett förslag till direktiv om offentlig upphandling av rena fordon<sup>27</sup>.

---

<sup>24</sup> europa.eu.int/comm/environment/air/ambient.htm

<sup>25</sup> KOM(2005) 446.

<sup>26</sup> Det kommer att göras en konsekvensbedömning av dessa åtgärder.

<sup>27</sup> KOM(2005) 634.

Som en del av översynen av den gemensamma transportpolitiken<sup>28</sup> kommer kommissionen att studera behovet av ytterligare åtgärder i fråga om stadstransporterna, särskilt genom att undersöka vilken roll privata fordon har i städerna och vilka möjligheter det finns att höja kvaliteten på de offentliga kommunikationerna.

Kommissionen avser att fortsätta med sin finansiering av CIVITAS-initiativet<sup>29</sup> som hjälper städer att uppnå en påtaglig förändring av färdmedelsfördelningen, att främja användningen av rena fordon och att tackla trafikstockningsproblem. CIVITAS stöder också utbildning och informationsutbyte och underlättar utnyttjande av resultat.

Enligt EU-lagstiftningen<sup>30</sup> krävs det bullerkartor och åtgärdsplaner för att skydda lugna områden från ökat buller och för att reducera omgivningsbuller i större stadsområden där bullret kan vara skadligt för människors hälsa. Planering för hållbara stadstransportsystem kommer att medverka till att dessa krav uppfylls genom att identifiera metoder som kan användas för att hantera bullret från stadstransporter.

#### 6.4. Hållbar användning av naturresurser

Den temainriktade strategin för hållbar användning av naturresurser<sup>31</sup> kommer att betona vikten av ett resurssnålt exploaterande av naturresurserna som reducerar miljöbelastningen. Bättre förvaltning av stadsmiljön kan minska miljöpåverkan från daglig användning av resurser som energi eller vatten. Att undvika bebyggelsespridning och i stället främja boendemönster som innebär hög täthet och blandad bebyggelse ger fördelar när det gäller markanvändningen, transporterna och uppvärmningen, vilket leder till minskad resursanvändning per individ.

I det föreslagna direktivet inom ramen för den temainriktade strategin för **förebyggande och återvinning av avfall**<sup>32</sup> förtydligas medlemsstaternas skyldighet att på lämplig administrativ nivå utarbeta program för att förebygga uppkomsten av avfall. Integrerad förvaltning av stadsmiljön bör inbegripa lokala åtgärder för att förebygga avfall.

### 7. UPPBYGGNAD AV EN KUNSKAPSBAS – UPPFÖLJNING

För att följa upp och avläsa hur verkningsfull den här strategin är behövs det data om stadsmiljöerna. För att göra det möjligt att utvärdera hur stadsmiljöerna utvecklas över tiden kommer kommissionen, tillsammans med EEA och i nära samarbete med medlemsstaterna, att arbeta för att förbättra kvaliteten i och tillgången till data om stadsmiljöerna utan att uppgiftslämnarbördan ökar för nationella, regionala eller lokala myndigheter. Detta kommer att göras i anslutning till INSPIRE (infrastruktur

---

<sup>28</sup> KOM(2001) 370.  
<sup>29</sup> [www.civitas-initiative.org](http://www.civitas-initiative.org)  
<sup>30</sup> Direktiv 2002/49/EG.  
<sup>31</sup> KOM(2005) 670  
<sup>32</sup> KOM(2005) 667

för rumslig information i Europa – Infrastructure for Spatial Information in Europe) och kommer att kopplas till GEO-<sup>33</sup> och GMES<sup>34</sup>-initiativen.

Kommissionen kommer under 2006 att genomföra en ny kartläggning av situationen i städerna (Urban Audit) och offentliggöra en rapport som kommer att bygga på sociala, ekonomiska och miljömässiga indikatorer och som speglar levnadsvillkoren i ett antal städer i EU.

## 8. SLUTSATS

För att kunna skapa stadsområden av hög kvalitet krävs det samordning mellan politikområden och initiativ och bättre samarbete mellan olika administrativa nivåer. Medlemsstaterna har ett ansvar att hjälpa regionala och lokala myndigheter att förbättra miljön i sina städer. De stödåtgärder som blir tillgängliga genom den här strategin skall bidra till att hjälpa de lokala myndigheterna och andra aktörer att identifiera åtgärder som passar deras speciella situation och dra nytta av informationsutbyte inom hela EU. De skulle också kunna bidra genom att stimulera användning av bästa metoder i förvaltningen av stadsmiljön utanför EU (t.ex. FN:s miljöprogramms initiativ ”Green City”<sup>35</sup>).

Medlemsstaterna, de regionala och lokala myndigheterna och andra intressenter kommer, både regelbundet återkommande och i ett stort samråd under 2009, att inbjudas att förmedla sina synpunkter på de effekter åtgärderna i den här strategin har haft. Dessa synpunkter kommer, tillsammans med data om utvecklingen av stadsmiljön, att ligga till grund för en utvärdering som kommer att ingå i översynen av sjätte miljöhandlingsprogrammet 2010, då också behovet av ytterligare åtgärder kommer att övervägas.

---

<sup>33</sup> Group on Earth Observation  
<sup>34</sup> KOM(2004) 65.  
<sup>35</sup> [www.wed2005.org](http://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, CO<sub>2</sub>, 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, CO<sub>2</sub>, 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.